

Aabenraa bys økonomiske historie

1850—1864.

Af Gottlieb Japsen.

Første Afsnit:

Byens erhvervsliv.

Forord.

Herved fremlægges resultatet af en række studier over et saa begrænset og specielt emne som »Aabenraa bys økonomiske historie 1850—1864«. Har en udførlig behandling af dette emne nogen berettigelse?

Udover behandlinger af studehandelens historie og nogle artikler vedrørende tiden efter 1864 har Slesvigs økonomiske historie næsten ikke været genstand for videnskabelige undersøgelser. Frem for alt er perioden 1850—64 et vanrøgtet omraade, idet det næsten udeukkende er den slesvigske sprogrække mellem krigene, der har tiltrukket hele opmærksomheden. Slesvigs økonomiske forhold under denne periode finder man næppe en linje om nogetsteds. Dette er saa meget mere at beklage, som netop Nordslesvigs historie efter verdenskrigen har vist, hvor nøje den nationale udvikling er afhængig af de økonomiske forhold. Ligesom vore dages mange »bevægelser« med deres højtflyvende planer og deres stærkt skiftende antal af tilhængere er aldeles uforstaaelige uden kendskab til efterkrigstidens økonomiske historie, saaledes maa en fremstilling af den udvikling, der førte til den slesvigske befolknings spaltning i to nationale lejre, bygge paa kendskab til tidens økonomiske forhold.

Tiden 1850—64 er som sagt i denne henseende et ubeskrevet blad. Naar nærværende afhandling derfor behandler en enkelt bys økonomiske udvikling i denne periode, har det til en vis grad været nødvendigt at omtale forhold, der vedrørte alle hertugdømmets, eller i det mindste alle Nordslesvigs byer, og paa den anden side vil det fremdragne udførlige materiale om Aabenraa by ogsaa kunne oplyse om forholdene i de andre byer.

Dette baade forklarer og undskylder tildels, at afhandlingen saa indgaaende beskæftiger sig med en enkelt by. Men endvidere kan Aabenraa by i nævnte periode gøre krav paa mere opmærksomhed, end der ellers tilkommer en by af samme størrelse; her fandtes nemlig paa denne tid det danske monarkis største skibsværfter og rhederier. Disse emner har derfor mere end lokal interesse.

Tillige er det meste af det, der siges i denne afhandling, materiale, der fremdrages for første gang.

Afsnittet om byens kommualpolitik, støtter sig næsten udelukkende paa arkivstudier. Forfatteren er her det Sønderjydske Landsarkiv megen tak skyldig. Desværre er Aabenraa bys arkiv kun meget ufuldstændigt bevaret fra denne periode; foruden by- og havneregnskaberne findes kun borgerprotokollen og brandtaksationsprotokollen komplet. Foruden enkelte spredte oplysninger har arkivet dog ogsaa ydet værdifuldt materiale om skibsværfterne samt andre forhold vedrørende skibsfarten. — Den mest anvendte kilde har imidlertid «Freja» været. Om næsten alle emner kan der her findes illustrerende og betydningsfuldt materiale. — Hertil kommer saa de oplysninger, der er tilflydt mig fra privat side. Her maa jeg navnlig takke kaptajnerne Hohlmann, Matthiesen, Schlaikier og Jacobsen, fru Fürstenau og fru Lunn, hr. H. P. Hanssen og sadelmagemester Rosenvold. Uden deres beredvillige hjælp vilde meget værdifuldt materiale været undgaaet mig.

Det er derimod en fejl ved hele afhandlingen, at den slet ikke bygger paa materiale fra centraladministraionen (det slesvigske ministerium).

Forfatteren.

I.

Byens beliggenhed.¹⁾

Det karakteristiske for den jyske halvø, men specielt for den slesvigske del er, at den som en barriere spærrer mellem to have. Specielt for den slesvigske del, thi mere end landet mod nord og mod syd har dette midterste avsnit paa grund af den ringe afstand fra hav til hav præget af et bolværk, medens Nørrejylland har en saadan udstrækning ikke alene i længden, men ogsaa i bredden, at landjorden danner det eneste grundlag for landets økonomiske liv; og Holsten mod syd har altid været saa nøje sammenknyttet med det store nordtyske sletteland, at det kan betragtes som dettes udvækst mod nord.

Alene i Slesvig har havet spillet en betydelig rolle i landets historie.

Fra naturens haand har østkysten faaet de bedste havne, idet den lange række af fjorde med en indbyrdes afstand af 20—30 km. byder skibe glimrende ly. Halvøens vestkyst er derimod kun daarligt forsynet med havne. Den eneste havn af betydning mellem Skagen og Hamborg er kunsthavnen Esbjerg. Denne ejendommelighed har bevirket, at vestkysten indtil vore dage har været halvøens bagside, til trods for, at det netop var alt, hvad der i Europa vendte mod vest, der i aarhundrederne efter Amerikas opdagelse fik deres chance. Østkysten med sin lange række af glimrende havne ligger til gengæld daarligt for trafikken mod vest, og hvad sejladsen paa Østersøen angaar i dette havs inderste krog, borte fra skibenes hovedveje over dette nordiske Middelhav. Men at østkysten fra naturens haand var begunstiget, det fremgaar af, at havnene der i 1851 ejede 20928 C. L., medens vestkysten laa helt nede paa 2466 C. L.²⁾

Det karakteristiske for Sønderjylland er som nævnt den ringe afstand fra hav til hav; fra Aabenraa til Vesterhavet er

¹⁾ Til udarbejdelse af dette avsnit er benyttet: Hinrichs, Lage und Gestalt der Fördenstädte Schleswig-Holsteins, Zeitschrift 1919.

²⁾ Statistisk Tabelværk, Handel og Skibsfart, 1852.

der 40 km., fra Slesvig til Husum 33; i ældre tid førte man hyp-pigt skibene langt op ad floderne, og avstanden fra Østersø til Vesterhav kunde da komme helt ned paa 15 km., thi længere er det ikke fra Slesvig til Hollingsted ved Treene.

Halvøens langstrakte form og den landfaste forbindelse med Mellemeuropå bevirkede, at der gennem hele landet førte en hovedvej fra nord til syd, kendt som Oksevejen. Det er be-tegnende for datidens tekniske standpunkt, at denne vej skyede den frugtbare, men vanskeligt passable østkyst og i stedet førte over midtlandets heder, men saa nær østkysten som muligt. Endnu da jernbanerne omkring det 19. aarhundredes midte blev anlagt, vovede teknikken sig ikke i kast med østkystens bakker, men fulgte den gamle hærvej. Mellem fjordenes vestlige ende-punkt og Oksevejen var der saaledes et mellemrum, der for Aabenraas vedkommende androg 6 km. Senere blev der frem-stillet forbindelseslinjer til Haderslev og Flensborg, men helt til 1850'erne laa Aabenraa borte fra hovedfærdselsaaren til lands. Det var de særlig høje, skovklædte bakker her, der umuliggjorde vejanlæg. Først efter 1920 fører moderne chausseer tværs gen-nem alle hindringer fra Aabenraa mod vest.

Men hertugdømmernes ejendommelighed, at faa mile fastland her skiller to store have fra hinanden, medfører fra naturens haand en opgave, som denne landsdels byer altid har været ivrige efter at løse, nemlig: at formidle varetransporten fra hav til hav. Navnlig i middelalderen, da man helst undgik farten omkring Skagen, fik denne transithandel betydning, og først Slesvig, siden Lybæk blomstrede. Kanalprojekter er blevet drøftet aarhundreder igennem, men først Nord-Østersøkanalen har i vore dage løst problemet. Hver enkelt by har søgt at drage denne trafik til sig og næsten alle var i lige grad kaldede. En gammel tværvej gaar fra Ribe til Haderslev og videre til Aarøund. Netop i halvtredserne, som her navnlig skal be-skæftige os, sattes stærke kræfter i bevægelse for at skaffe Flensborg en god forbindelse med vesterhavsbyerne Husum og Tønning. Aabenraa har derimod aldrig rigtig haft heldet med sig, naar det gjaldt denne transithandel, men det nylig paabe-

gyndte vejanlæg til Esbjerg viser, at interessen for denne opgave er levende endnu den dag i dag.

Hvilke faktorer har nu virket bydannende paa Sønderjyllands østkyst? Lad mig først bemærke, at landets ringe bredde fra øst til vest ikke har tilladt, at der voksede nogen købstad op inde i landet. Men ude paa østkysten skærer fjordene sig dybt ind i landet og skaber derved en række halvøer, hvis indbyggere, naar de til lands vil have samkvem med deres naboer mod syd og nord, kommer til at passere fjordenes inderste vig. Fjordene er ret dybe (Aabenraa fjord med 38 m dybest af alle), og en særlig heldig omstændighed er det, at stranden skraaner stejlest inde i fjordens bund, saa at 10-meterdybden her allerede naas ca. 250 m ude. Hertil kommer endvidere forbindelsen med midtlandet, hvoraf størstedelen er anvist paa østkystens havne, der jo heller ikke er langt borte. Ved fjordenes vestligste del opstaar der saaledes et trafikknudepunkt, der med den naturlige havn som Centrum samler veje fra halvøerne mod nord og syd samt en eller flere fra landet mod vest.

En bys snævrere opland kan i ældre tid anslaaes til at ligge indenfor en radius af ca. 15 km. Da fjordbyernes beliggenhed næsten er lige gunstig overalt, og oplandet overalt er ens sammensat, har disse byer faaet nogenlunde samme størrelse (først i det 19. aarhundredes 2. halvdel er der sket en forandring heri). Kun i hertugdømmets geografiske midtpunkt, i Flensborg, voksede en noget større by frem, der forsynede et stort opland fra Ditmarsken til egnen nord for Haderslev med varer og til gengæld trak landmændenes produkter til sig. Men byernes vækst i Slesvig var afhængig af deres oplands vækst, og dettes begrænsning — selv i det gunstigste tilfælde — medførte, at der her trods mange heldige omstændigheder ikke kunde opstaa storbyer.

Saaledes stækket ad landsiden til, trængtes byerne ved selve deres beliggenhed ud paa havet, hvor afhængigheden af oplandet kun til en vis grad kunde gøre sig gældende.

Naar man anvender det ovenfor udviklede paa Aaben-

raa by, maa man huske paa, at Flensborgs nærhed altid har været særlig trykkende for Aabenraas vedkommende, og at forbindelsen mod vest har været særlig vanskelig. En nærmere undersøgelse af byens beliggenhed gir følgende resultat:

Fjorden skyder sig aaben og bred ca. 10 km ind i landet og gaar i sin inderste del over i et udstrakt engareal, der kun ligger fra 0,5 til 2,5 m over dagligt vande, saa at dele af det endnu i vore dage ved østenvind og kraftig regn ligger under vand. Bag disse enge rejser der sig til alle sider ca. 70 m høje, skovklædte bakker, der gennemskæres af dalstrøg, gennem hvilke vejene snor sig ned mod byen, som de naaar efter at de paa dæmninger — i ældre tid hyppigt broer, jvf. navnet Langebro — har passeret engene. Fra de nordlige bakker skyder der sig en udløber mod syd, og da engene fortsætter nordvest for byen, og et vandløb, Tyvkærbæk, i ældre tid gennemskar forbindelsen med bakkerne mod nord, dannedes der praktisk talt en hvælvet ø midt i engene. Denne indtil 17 m høje bakke strækker sig ca. 1 km mod syd og har en bredde paa indtil 400 m. Paa østsiden falder den stejlt ned mod vandet, der i form af bugten »Kilen« strakte sig langt mod nord. Denne naturlige fæstning var som skabt til byanlæg, og hvor bakken mod sydøst kom fjorden særlig nær, opstod der en havn. (Ved Gjenner bugt, hvor den naturlige havn er fortrinlig, opstod der derimod ingen by, fordi trafikforholdene her var endnu langt vanskeligere end i Aabenraa.)

Nordpaa var det lettest at faa forbindelse og fra denne side har byen da faaet sine sikreste kunder; navnlig Løjt, der næsten bogstavelig hænger over Aabenraaborgernes hoved, er byens umistelige opland, desværre kun ringe af udstrækning. Men ogsaa fra vest maa tte bønderne ned til Aabenraas havn for at hente varer. Løgum kloster fik allerede i 1257 toldfrihed i Aabenraa.¹⁾ Det er værd at bemærke, at Aabenraa amt indtil 1850 foruden Varnæs Birk kun omfattede Sønder Rangstrup og Rise herreder nord og vest for byen. Men hvor vanskelig tilgænge-

¹⁾ Trap: De sønderjydske Landsdele, S. 416.

lig byen end var, har den altsaa haft et vist begrænset opland, men ganske vist langt mindre end byerne mod nord og syd, der fra nære store halvøer og ad vigtige handelsveje trak landboer og handlende til sig. I Aabenraa derimod har teknikken først i vore dage helt overvundet vanskelighederne ved at bringe byen i forbindelse med omverdenen.

II.

Tiden.

I 1850 levede man endnu paa de fleste omraader i »de gode gamle dage« i Sønderjylland. Ingen jernbaner trak deres blanke spor gennem landet, der fandtes næppe nok moderne chausseer, de fleste steder bestod endnu det middelalderlige vejnet urørt med sine deligencer og ridende og gaaende vejfarende. Paa havet dominerede sejlskibene fuldstændigt; hertugdømmet Slesvig havde i 1851 kun dampskibe med ialt 114 C. L.¹⁾ I byerne var det lige saa smaat bevendt med mekanisk drivkraft, endsige med virkelige industrielle virksomheder. Hvad der fandtes heraf var overvejende koncentreret i Flensborg.

I 40'erne havde der efter de foregaaende aartiers opbygningsarbejde været relativ stilstand i tydelig modsætning til det stærke politiske røre; krigen havde selvfølgelig heller ikke virket fremmende paa det økonomiske liv. Og som forholdene var i Slesvig, havde situationen været rundt omkring paa jorden. Men krigen var næppe forbi, før der fra 1851 begyndte en periode med voldsom økonomisk fremgang, der, afbrudt af kortvarige kriser, vedvarede til halvfjerdsernes midte. Hvad var grunden hertil?

Det er anerkendt af alle, at ædelmetalproduktionens vækst eller nedgang har haft avgørende indflydelse paa det kapitalistiske samfunds udvikling. Da det navnlig er guldproduktionen, der har interesse, skal her efter Riis-Hansens Samfundsøkonomi gengives nogle tal. Guldproduktionen androg

¹⁾Stat. Tabelværk, Handel og Skibsfart, 1852.

o. 1500	4000	kg. aarlig
o. 1600	8—9000	kg. aarlig
o. 1700	13000	kg. aarlig
o. 1830	20000	kg. aarlig

Der hade altsaa gennem fire aarhundreder været en jævn og konstant stigning i guldproduktionen. Denne jævne linje brødes, da man i februar 1848 opdagede guldejerne i Kalifornien. Faa uger forinden hade Mexico efter en krig maattet avstaa stillehavskysten til USA. De store guldfund bevirkede en saa voldsom tilstrømning af mennesker til Kalifornien, at det allerede den 9. september 1850 optoges som forbundsstat. I 1851 kom hertil yderligere guldfundene i Australien. Resultatet blev, at guldproduktionen i 50'erne i forhold til produktionen o. 1830 steg til det tidobbelte; hvor meget dette betød, vil ses af følgende: Europas samlede pengemængde anslaaes i 1848, altsaa før de store guldfund, til ca. 8500 millioner kr — 1849—1856 udførtes fra Kalifornien guld for ca. 1245 millioner kr., og fra Australien kom der fra 1851—1856 for ca. 1100 millioner kr. guld. Denne pengeoverflod fremkaldte i første omgang lavere rentesatser: diskontoen herhjemme holdt sig fra marts 1852 til oktober 1853 paa 4 %, medens den baade før og siden var 5 %.¹⁾ Videre fremkaldte guldmasserne en omfattende »Gründer«periode. Det betydningsfulde ved denne konjunkturperiode er, at aktieselskabsformen nu overalt vinder indpas og at der nu oprettes banker, der har til formaal at finansiere industrielle foretagender. I Danmark oprettes der 1854—57 ikke mindre end 13 provinsbanker.

Saaledes blev det 19. aarhundredes 6. aarti en af kapitalismens mest glansfulde perioder. Og selv om der under de glimrende konjunkturer fra 90'ernes 2. halvdel til verdenskrigens udbrud tjentes endnu større summer og velstanden var langt mere udbredt, har 50'erne paa mange maader en særlig festlig glans og noget friskt, som ganske savnes under højkonjunkturen før verdenskrigen. Thi medens reaktionen netop fornylig hade grebet regeringens tøjler igen, hade borgerskabet, der stadig mere uindskrænket sad inde med herredømmet over det økonomiske liv, endnu alle ungdomstidens idealer i behold. Aandelig, politisk og økonomisk frihed var endnu stadig feltraab, som kapitalisterne i byerne med næsten 100 % tilsluttede sig. Ganske vist skabte vrangsiderne ved denne første kapitalistiske stortid allerede kritikere, men de fleste af dem saa kun selve mang-

¹⁾ cf. Wilcke: Sølv- og Guldmøntfod 1845—1914. Kbh. 1930. S. 95 ff.

lerne og ikke deres rod, og i den praktiske politik kunde de i deres ivren mod det nye systems fejl komme til at støtte reaktionens talsmænd. Vi vil i Aabenraa faa et eksempel at se herpaa.

Lad mig blandt den økonomiske liberalismes store sejre nævne een, der i den her behandlede periode fik stor betydning for alle søfarende nationer, deriblandt ogsaa Danmark: den engelske navigationsakts ophævelse i 1849. Imidlertid var det jo overalt i Europa, at man, ved saa vidt muligt at fjerne toldgrænserne, søgte at fremme den hurtigt voksende handel. De stadige engelske toldnedsættelser og den engelske toldunion har opnaaet verdensberømmelse, men i Danmark gik bestræbelserne ganske i samme retning. De økonomiske forhold i Danmark og især i Slesvig fortjener at behandles i et særligt afsnit.

Slesvig og Danmark i statistikkens lys.

Slesvigs befolkning udgjorde i 1845 ialt 365426 mennesker. I 1860 var tallet steget til 409709.¹⁾ I kongeriget levede i 1845 205 ‰ af befolkningen i byerne; i 1860 allerede 224 ‰. I Slesvig er de tilsvarende tal for 1845, 1855 og 1860 201, 214 og 213. (Holsten laa helt oppe paa godt 300 ‰). Byerne spiller saaledes kun en ringe rolle i sammenligning med landet, selv om de er i jævn fremgang. Et klarere billede af de slesvigske byers vækst faar man af følgende tal, der viser byernes vækst i procenter:

1840—45 :	3,3 %
1845—55 :	16,5 %
1855—60 :	2,4 %

Man maa her huske paa, at fremgangen efter 1860 var betydelig større end i de nærmest forudgaaende aar.

Men i et land, hvor landbefolkningen omfatter $\frac{4}{5}$ af befolkningen, kan man ikke skrive en bys historie uden først at undersøge de økonomiske forhold paa landet, der nødvendigvis spillede en mægtig rolle for byerne. — Vi behøver kun at nævne

¹⁾ Statistisk Tabelværk II, 12 og III, 1.

enkelte vigtige tal for at karakterisere hele udviklingen: Fra 1847 til 60'erne steg kornproduktionen i Danmark med ca. 50 %, kornpriserne med ca. 33 %.¹⁾ Antallet af husdyr i Slesvig voksede samtidig med 33 % (heste) — 100 % (faar).²⁾ En saadan fremgang paa landet maatte betyde tilsvarende fremgang i byerne.

Er der nu noget, der karakteriserer disse slesvigske byer, der nød godt af deres oplands blomstring, i modsætning til kongerigets og Holstens byer? En gennemlæsning af statistisk tabelværks oversigter viser flere interessante ting. Hvad handelen angaar, staar de slesvigske byer meget langt fremme og vilde, hvis København blev regnet fra, sikkert staa i spidsen. I promille var forholdet for personer, beskæftiget indenfor handelen:

	Slesvig	Kongeriget	Holsten	
1855	134,9	133,9	122,07	hovedpersoner
	15,5	23,24	15,46	medhjælpere
1860	143,0	141,1	127,14	h.
	16,7	22,8	16,9	m.

Svarende til den store rolle, handelen spillede i Slesvig, ligger det nært at vente en lignende plads for søfarten. Nedenstaaende tal viser, at denne antagelse var fuldt berettiget.

»De, som have deres Næring af Søen«, udgjorde i promille i byerne

	i Slesvig	Kongeriget	Holsten
1855	88,76	40,46	37,94
1860	92,17	40,22	39,8

Slesvigs overvægt er her saa klar og ubetinget, at vi roligt tør sige, at vi her har fundet det erhverv, der gav de slesvigske købstæder deres særpræg: søfarten. — For at faa et endnu tydeligere billede gengiver jeg endnu tallene for industri og haandværk:

»De, som lever af Produkters Forædling«, udgjorde i promille i byerne

¹⁾ D. da. Folks Hist. VII, S. 132 og 134.

²⁾ Schröder: Slesvigs Topographi, dansk Udgave S. XXXIV og Statistisk Tabelværk III, 3.

	i Slesvig	Kongeriget	Holsten	
1855	299,3	253,4	316,39	h.
	123,8	161,4	142,35	m.
1860	296,09	250,42	315,97	h.
	118,44	154,67	151,83	m.

Baade af de sidste tal for perioden 1855—60, som for andre tidligere anførte, vil det ses, at der i dette femaar paa mange omraader har været tilbagegang eller stilstand. Det er den »berømteste« krise før verdenskrigen, krisen af 1857, der her lader sig spore. Den kom uundgaaeligt efter de foregaaende aars voldsomme økonomiske ekspansion. Her skal ikke gaas nærmere ind paa krisens historie, men kun anføres, at den fra Amerika og England sprang over til Hamborg og derfra videre til det af denne by avhængige København. Men herved kom krisen til at slappe denne avhængighed yderligere, — thi allerede krigen 1848—50 havde givet den gamle forbindelse det første støt og den danske økonomiske politik hade bevidst arbejdet i det samme spor.

Herhjemme gik bestræbelserne ligesom andetsteds ud paa at fremme den spæde kapitalisme. Dette søgte man med held at opnaa, dels ved efter tidens skik at fjerne skrankerne for samhandelen, dels ved at fremme den »nationale« selvstændighed paa det økonomiske omraade overfor udlandets konkurrence. Man fortsatte derfor med nedsættelsen af toldsatserne (her dog navnlig først i 1863), medens punkt to opnaaedes ved først i 1850 at flytte toldgrænsen til Ejderen og dernæst, i 1853, videre ned til Elben, hvor der saaledes rejste sig en spærring lige udenfor Hamborgs mure. Krisen i 1857 løsnede nu yderligere Hamborgs herrestilling i København og dermed i store dele af Danmark, men medførte selvfølgelig samtidig en svækkelse af det økonomiske liv, der først fra omkring 1860 avløstes af fornyet opgang.

Krisen i efteraaret 1857 deler saaledes klart vor periode i to lige store afsnit, det ene præget af stadig fremgang, medens det andet fra tilbagegang gaar over i fornyet støt opgang. Indenfor den erhvervsgren, der var den vigtigste i de

slesvigske byer, handelen, kan man tydeligt mærke denne krisens virkninger.

Vi anfører nedenfor tallene for den slesvigske udenrigshandels beløb i rigsdaler, men maa give nogle kommentarer dertil. Paa grund af toldgrænsens flytninger i 1850 og 1853 gir tallene nemlig ikke den sande omsætning med udlandet, idet tallene kun angir ind- og udførselen til søs. I Trap: Slesvig (S 31) antages det saaledes, at statistikkens tal for indførselen i 1862, der var paa 9,8 millioner rbd., bør forhøjes til ca. 11 mill. rbd. Med udførselen forholder det sig paa samme maade, idet adskillige af Slesvigs produkter udførtes gennem Holsten, og statistikkens prisberegning var forældet. I 1862 beregnedes saaledes værdien for heste og hornkvæg til 75 og 60 rbd., medens den virkelige pris dengang var ca. 250 og 120 rbd. — Her er tallene:¹⁾

	Indførsel	Udførsel
1847	7.876.579	3.876.835
1851	8.463.604	3.900.496
1852	8.008.360	5.690.961
1853	9.909.171	5.188.460
1854	10.429.390	4.784.900
1855	10.116.039	4.636.819
1856	10.616.847	4.013.073
1857	10.123.645	4.354.877
1858	8.105.641	3.684.987
1859	8.934.124	4.910.125
1860	9.405.999	4.893.840
1861	10.135.850	4.862.110
1862	9.804.794	4.571.681
1863	9.883.412	4.970.097

Trods denne statistiks omtalte ufuldkommenhed viser den dog meget tydeligt baade fremgangen og krisens virkning.

Det næste spørgsmaal, der maa søges besvaret, er: hvorhen gik den slesvigske eksport, og hvorfra hentede man varerne? Nedenstaaende tabel, der i procent viser, hvor meget de tre vigtigste omraader betød for Slesvigs udenrigshandel, gir svaret:²⁾

	Hamborg			England			Altona/Wandsbeck		
	Imp.	Eksp.	ialt	Imp.	Eksp.	ialt	Imp.	Eksp.	ialt
1847	40,4	6,0	29,1	4,9	28,7	12,8	12,7	27,6	17,6
1851	55,3	18,3	43,6	8,6	41,8	19,1	5,8	7,2	6,2
1856	49,9	12,6	39,6	13,8	53,6	24,7	9,0	14,0	10,4
1862	53,4	16,0	41,5	10,6	44,2	21,3	9,5	13,3	10,7

¹⁾ Statistisk Tabelværk, Handel og Skibsfart, 1851 64.

²⁾ Stat. Tab., Handel og Skibsfart, 1851 63.

Tal virker i længden trættende, man mister overblikket og faar vanskeligt øje paa sammenhængen. Læseren vil derfor sikkert være indforstaaet med, at jeg nu samler det ovenfor sagte og i store træk paapeger den økonomiske situation i Slesvig mellem krigene:

Vi har at gøre med et udpræget landbrugsland, der er i stærk fremgang, den stigende velstand paa landet genspejles bl. a. i byernes vækst. Disses opland er imidlertid for ubetydeligt til, at nogen af dem er naaet ud over en mellemstor europæisk købstads størrelse, og industrien er af samme grund svag. Til gengæld er handelen og navnlig søfarten betydelig. Møen: ligesom det langstrakte, smalle, og overvejende tyndt befolkede Slesvig aldrig har formaaet at være i nogen grad politisk selvstændig, saaledes er det ogsaa gaaet med den økonomiske selvstændighed. Af importen leverer Hamborg henimod halvdelen og Altona henvend 10 pCt., saa at Hamborgs herredømme er tydeligt. For eksportens vedkommende opnaar England i periodens løb en ligesaa dominerende stilling, ligesom importen fra denne hovedeksportør af industrivarer (især tekstilvarer) er stigende, hvorved man maa huske paa, at størstedelen af importen fra England kom over Hamborg. Men Hamborgs stilling som det vigtigste importland røkkedes ikke paa nogen maade. Krisen i 1857 ses ikke at have ændret dette forhold for Slesvigs vedkommende.

Til Slut nogle tabeller over de enkelte slesvigske byers vækst i periodens løb. Her først en tabel over købstædernes befolkningstal 1803—60:¹⁾

Østkysten	1803	1835	1840	1845	1855	1860	1867
Flensborg	13109	12438	12561	14932	18872	19682	
Slesvig	7823	11040	11204	11551	12411	12197	
Haderslev	2685	5745	6156	6128	7477	8012	8596
Aabenraa	2834	3788	4021	4086	4920	5133	6155
Eckernførde	2921	3908	4058	3817	3931	4325	
Sønderborg	2761	3250	3261	3299	3997	3894	5558

¹⁾ Stat. Tab., folketællingerne 1845, 1855 og 1860. Tallene fra 1867 er taget efter Trap: Sønderjydske Landsdele.

Vestkysten							
Husum	3658	3882	3851	3982	5079	4816	
Tønder	2579	2789	2792	2849	2909	3216	3452
Tønning	1923	2433	2412	2701	3077	3069	
Frederiksstad	2207	2238	2272	2467	2449	2347	
Garding	985	1365	1424	1526	1580	1656	
Andre							
Burg	1463	1673	1746	1811	2279	2314	
Ærøskøbing	1291	1439	1494	1552	1712	1713	

Udregnet i procent var byernes tilvækst:

	1845—55	1855—60
Flensborg	26,39	4,29
Slesvig	7,45	÷ 1,72
Haderslev	22,01	7,16
Aabenraa	20,41	4,33
Eckernførde	2,99	10,02
Sønderborg	21,16	÷ 5,18
Husum	27,55	÷ 5,18
Tønder	2,11	10,55
Tønning	13,92	÷ 0,26
Frederiksstad	÷ 0,73	÷ 4,16
Garding	3,54	4,81
Ærøskøbing	10,31	0,96
Ialt	16,49 %	2,35 %

Som man ser, er det østkystens byer og blandt dem navnlig Flensborg, der har haft den største fremgang. Men om sidstnævnte by gælder det, at den trods al forkælelse fra regeringens side ikke rigtig vilde blomstre. Det er saaledes betegnende, at byens flaade naaede sit laveste punkt i 1863. »Man hat den Eindruck«, skriver en tysk forfatter, »dass Flensburg in diesem letzten Jahrzehnt unter dänischer Herrschaft ohne eigene zielstrebige Wirtschaftsrichtung im gewohnten Geleise einer mittleren Gewerbestadt sich sehr dem Charakter einer Beamten- und Konsumentenstadt näherte«. ¹⁾

¹⁾ F. Hähnsen i Nordelbingen, VI, S. 261.

III.

Aabenraa Bys Grænser og Udseende.

Aabenraa købstad har i dag et areal af 1711 ha.¹⁾ og omfatter foruden selve den købstadmæssige bebyggelse store arealer eng, mark og skov (af det sidste 582 ha). I 1850 bestod købstaden kun af selve byanlægget paa bybakken og ikke engang det, thi Slotsgade, en gade i byen som enhver anden, stod under amtets jurisdiktion; 2 huse i Slotsgade og 1 paa Klinkbjerg hørte under overretten. Men over halvdelen af købstadens nuværende areal udgjorde lige til 1900 »Aabenraa Landsogn«, hertil hørte navnlig Kolstrup. — Disse tre bestanddele, der nu er samlede under byens styre, var dog heller ikke dengang fuldt selvstændige, men havde fælles kirke-, skole- og fattigvæsen.

Slotsgades underlige mellemstilling mellem byen og amtet havde allerede i lange tider været saavel myndighederne som byens borgere en torn i øjet, og klagerne over den uheldige tilstand lød bestandig oftere. »...der gaar endnu ingen Flyttedag forbi, uden at en og anden Skomager, Slagter og lignende Haandværker med det Samme han flytter sit Bohave fra Slotsgade til Byen eller omvendt, tilige skifter Øvrighed, Værnething, ja Lovgivning og Retssædvaner /: t. Ex. i Arveforhold og Sportel- anliggender :/ ikke at tale om, at han skal optages i 3—4 Skattem- lister og udslettes i lige saa mange, maaske for næste Flytte- dag at ombytte alt igen.«²⁾ Planen om Slotsgades Forening med byen kunde følges tilbage til 1723, og efterhaanden var fælles- skabet blevet udvidet til at omfatte mere og mere, saa at det i 50'erne omfattede kirke-, skole- og fattigvæsen, politi, vej- væsen, brandvæsen, lægds- og jordemodervæsen, »men Bidra- gene til de fleste af disse Communaløiemed paalignes og opkræ- ves dog bestandig i hver Del for sig, — —.«²⁾

Ved tronskiftet i 1839 blev spørgsmaalet om indlem- melse aktuelt, idet Slotsgade ved denne lejlighed ansøgte om

¹⁾ Trap: Sønderj. Landsdele S. 392.

²⁾ Pakken: Slotsgades Indlemmelse i det sønderj. Landsarkiv. (Indstilling fra bykollegierne til ministeriet 21./8. 57).

konfirmation af sine privilegier, medens byen samtidig bad om gadens kombination med byen. Resultatet blev en kongelig resolution af 1. april 1843, der fulgte byens anmodning, befalede, at indlemmelsen skulde forberedes og fastsatte datoen for denne til 1. januar 1861. Inden den tid hade Slotsgadens beboere imidlertid paa et møde den 30. april 1840 med alle stemmer mod to udtalt sig mod indlemmelse ud fra en forklarlig frygt for, at skattebyrden derved vilde vokse. Nu var Slotsgades avgifter heller ikke lette at hitte ud af, thi fra gammel tid var det en broget samling skatter, der paahvilede beboerne der. I 50'erne var Slotsgade ansat til 2 ¹/₄₈ plove, og avgifternes lange liste saa saaledes ud:¹⁾

1) Dalersætning	147 rd. 30 sk.
2) Direkte skatter:	
a. Kontribution	77 - 59 -
b. Husskat	369 - 77 -
3) Staaende Dominialintrader	
a. Canon for inddæmmede stykker af Mølleedammen	20 - 77 -
b. Canon for byggepladser	7 - 19 -
c. Pligt	188 - 56 -
d. Gammel pligt og jordhyre	2 - 13 -
e. Recognition af realprivil.	3 - 19 -
f. Kaadnerpenge	3 - 20 -
g. Amtsstuegebyrer	4 - 61 -
h. Til penge ansatte tjeneste- ydelse	64 - 21 -
i. Oppebørselsgebyr for h.	1 - 3 -

Byen betonedede imidlertid stadig, at den ikke lagde saa megen vægt paa en formindskelse eller forøgelse af indtægterne, som paa, »at vort hele Communal- og Regnskabsvæsen endelig engang kan blive fuldstændig ordnet, hvilket altid er til Fordeel — — —«. ²⁾

¹⁾ Hvor ikke andet er bemærket, er alle oplysninger om Slotsgades indlemmelse taget fra ovennævnte pakke i SLA.

²⁾ Indtil indlemmelsen bestemtes Slotsgades bidrag til byen efter brandtaksationssummen, og i 1852 f. eks. indbetalte slotsgade til byens kasse:

Bidrag til jordemødrene	6 rd. 32 sk.
» » vejomkostninger	6 rd. 20 sk.
» » gadelygter	9 rd. 44 sk.
» » politiudgifter	78 rd. 11 sk.

og paa lignende højde holdt bidragene sig hele tiden igennem.

I Slotsgade voksede altimens stemningen for indlemmelse, og paa et møde i december 1847 sluttede man sig til indlemmelsesplanen. Man opregnede her en hel række fordele, som Slotsgade ved en saadan indlemmelse vilde blive delagtig i; den direkte besparelse blev saaledes anslaaet til 56 rbd 66 sk aarlig, og ogsaa den billige adgang til forpagtning af byens jorder synes at have været et trækplaster.

Efter krigen tog man igen fat paa planerne. Det blev nu en anstødssten, i hvilket forhold Slotsgade skulde deltage i byens udgifter i anledning af krigen, men det blev dog navnlig spørgsmaalet om næringsskatten, der voldte en del uenighed, selv om den sene indlemmelse (man ansøgte flere gange om at faa tidspunktet skudt frem) overvejende skyldes den ministerielle sendrægtighed. I et forslag dateret 30/11 58 foreslog Slotsgade nemlig, at de nuværende næringsdrivende grundbesiddere skulde fritages for næringsskat, medens lejerne derimod skulde svare denne afgift. Byens aktiver og passiver skulde man være fælles om, og Slotsgade skulde vedblive at svare de samme kongelige skatter og afgifter som hidtil. Byen paa sin side holdt (25/3 59) paa, at Slotsgade burde betale næringsskat i stedet for at bevare de mange nuværende afgifter: tilmed vilde Slotsgade derved nærmest slippe billigere. Den 7. november 1860 faldt avgørelsen, der paa alle punkter fulgte byens forslag. Med landsognet (Kolstrup) ordnedes forholdet saaledes, at det skulde deltage med $\frac{1}{10}$ i de fælles udgifter.

De saaledes fastsatte grænser bevarede byen med smaa rettelser lange tider igennem. Spørgsmaalet om byens grænser var dengang ikke blot en hypatriotisk æressag: thi kun naar en ejendom laa paa købstadens grund, kunde man i forbindelse med borgerbrev drive al borgerlige næring, som ikke var bundet til lav. Til dels af denne grund, men mere paa grund af byens beliggenhed paa en af enge omgivet bakke, begyndte det i 50'erne at knibe med byggegrunde.¹⁾

¹⁾ Man maa erindre, at byen fra 1860'erne til verdenskrigens udbrud kun voksede meget lidt (ca. halvdelen af tilvæksten indtil 1914 skyldes Kolstrups indlemmelse), saa at disse vanskeligheder først har vist sig igen efter 1920.

»Alt forud bestaaende af snevre Gader med endnu snevrere Gaardspladser, mangler Byen — — — al Leilighed til at udvide sig og bliver saaledes bestandig mere og mere sammenbygget og forpakket, idet enhver aaben Plads til Gaden, hver lille Hauge, hvori der kan anbringes en Leievaaning, efterhaanden tages til Byggeplads, hvilket ligesaa lidet bidrager til Forskjønnelse af Byen som det er gavnligt i sanitair Henseende, da Adgangen for den friske Luft mere og mere afspærres, og disse Leievaaninger for Byens usædvanlig talrige Arbejderfamilier just af Mangel paa Plads bliver slet indrettede.«¹⁾

Disse borgmesterens ord bekræftes af statistikken. Den gennemsnitlige brandforsikringssum for hver bygning i hertugdømmet Slesvig var nemlig 1427 rbd., for Aabenraa derimod 1861 rbd. (Dette var ganske vist mindre end for Flensborgs vedkommende, hvor det tilsvarende tal var 2200 rbd., men paa den anden side mere end i Sønderborg, Tønder og Haderslev, hvor gennemsnittet pr. bygning var 1121, 1129 og 1724 rbd.) Men for hvert individ af befolkningen var brandforsikringsbeløbet omvendt langt lavere for Aabenraas vedkommende end gennemsnittet for samtlige byer. Dette sidste var nemlig i 1855 236 rbd., medens Aabenraa maatte nøjes med 172 rbd.; til sammenligning tjener, at tallene for Flensborg, Haderslev, Sønderborg og Tønder var henholdsvis 280, 233, 221 og 241 rbd.²⁾

Yderligere kan tilføjes, at den samlede brandforsikringssum for det mindre Sønderborg var adskilligt større end for Aabenraa. Heraf fremgaar da tydeligt, at husene i Aabenraa gennemgaaende var større og menneskene boede mere sammentrængt her end andetsteds. Hvor smaa husene trods dette var, og hvor ringe forskellen i størrelse mellem dem var, belyses af det faktum, at der i 1855 kun var 39 huse, der vurderedes til over 5000 rbd. (1845 25 huse).³⁾

¹⁾ SLA, pakken »Stadtgrenzen« (Indberetning fra Lunn til amtshuset 15/9 54).

²⁾ cf. Slesvigske Provindsialefterretninger, III, Haderslev 1862, S. 113 f. I Sl. Prov. efterr. er tallene for Aabenraas vedkommende forskellige fra mine tal. Jeg har ikke været i stand til at konstatere, hvor fejlen ligger.

³⁾ Brandtaksationsprotokollen 1845 og 1855 i SLA.

Mangelen paa ordentlige byggepladser viste sig i, at haverne udenfor Sønderport (d. v. s. syd for Mølleaaen) bebyggedes i denne periode, skønt de paa grund af fuldstændig mangel paa drikkevand ikke egnede sig til bebyggelse,¹⁾ ligesom der var en del byggeri ved Skibsbroen.

Aabenraa bys arkitektoniske fysiognomi udformedes i det 18, arhundrede, da byens skibsfart havde sin første blomstringstid. »I denne lykkelige Periode udformedes det smaa-borgerlige Aabenraa, hvis gammeldags Ynde smiler os i Møde i de bugtede Gader. I disse venlige Gavlhuse, som gnidret og tæt skyder ud paa Fortovene med Karnapper og pyntelige Døre, med Jerntal, Bogstaver og nydelige Indskrifttavler paa Muren, lever Mindet om hine Dage, da Skib paa Skib for fulde Sejl stod ud af den brede Fjord.«²⁾

Det er den idylliske smaaborgerlighed, der lyser ud af disse gavlhuse med deres uundværlige karnapper og fromme indskrifttavler, paa hvilke det tyske sprog dominerer; thi selv om beboernes sprog var aldrig saa dansk, har honnet ambition altid været en særlig smaaborgerlig udyd.

Man maa dog ikke tro, at disse gamle gavlhuse, der i den grad præger gadebilledet, i antal var dominerende. I 1845 var endnu 38,5 pCt. af husene gavlhuse, i 1855 er de svundet ind til 32,2 pCt., og da aaret 1863 er slut, er der kun 29,7 pCt. tilbage. Vi henviser iøvrigt til nedenstaaende udførlige tabel III.

Inden i alle de større huse af lidt ældre dato saa det ud paa en og samme maade. Paa den knejsende gavlmur var den smukt udstyrede gadedør anbragt. »Den førte ind til en stor Forstue (Framgulv), der, hvis det var en Kjøbmandsgaard, var indrettet med en Disk ved den ene Side. Ligoverfor Disken er Døren til Dagligstuen med sit fremspringende Karnapvindue og sine Alkovesenge eller sjældnere et tilstødende lille Sovekammer. Bag Boutikken kommer Gang med Dør til Gaarden, Kjøk-

¹⁾ pakken Stadtgrenzen i SLA. Indberetning 15/9 54.

²⁾ H. Mathiesen: Haderslev og Aabenraa, S. 60 f.

ken og Loftstrappe og længst tilbage Stads- og Gjæsteværelserne.«¹⁾

I de yngre huse var denne bygningsmaade opgivet, men byggepladserne var for smalle til, at fuldt moderne huse kunde opføres, med mindre to sammenstødende grunde blev lagt sammen.²⁾ Dette gir os anledning til at gaa ind paa den hyggevirksomhed der fandt sted i vor periode, for at faa svar paa spørgsmaalet om og i hvor høj grad byens fysiognomi forandredes i disse gyldne aar.

Vi forudskikker, at byen var inddelt i 4 kvarterer (i de officielle papirer nævnes næsten aldrig gadenavne, og bebyggelsen udenfor Sønderport hade overhovedet intet navn), der krydsedes paa Store Torv, saaledes at 1. og 2. kvarter omfatter byen øst for hovedstrøget, begyndende med Hotel Danmark (Jessenius Hansen) og endende ved Sønderport, medens 3. kvarter nr. 1 var vejrmøllen, og 4. kvarter atter avsluttede kredsen ved Nørreport. Ligeledes er Slotsgaden og de andre i 1861 indlemmede grunde medtaget.

Før oversigtens skyld er de statistiske resultater samlet i nedenstaaende række tabeller. Det vil af disse ses, at tilvæksten i vurderingssummen fra 1845—55 var 16,7 pCt., fra 1855—63 20,4 pCt. Tilvæksten i begyndelsen af 50'erne skulde herefter være langt mindre end i de senere (gennemgaaende daarlignere) aar. Men tabel IV viser, at ikke engang $\frac{1}{4}$ af byggevirksomheden i tiaaret 1845—55 falder forud for 1850, saa at der i de fem aar indtil 1855 i virkeligheden er blevet bygget meget stærkt.

Den ret ringe forøgelse af ejendommenes antal bidrager ogsaa til at illustrere den omtalte ejendommelighed, at byen paa grund af de snævre grænser og de særegne naturforhold kun hade faa udvidelsesmuligheder. Tabel VI gir et indtryk af det byggemateriale, der blev anvendt. Først i 1860 er mere end halvdelen af husene bygget af grundmur (51,7 pCt.), i 1845 kun 43,5 pCt.³⁾

¹⁾ Pakken Den økonomiske Tilstand i SLA. Udat. brev fra Lunn til Trap.

²⁾ Ovennævnte kilde.

³⁾ Brandtaksationsprotokollerne 1845 og 1855 i SLA.

I.

Brandtaksations- summen	1845	1855	1863
1. kvarter	114780 rbd.	151580 rbd.	181770 rbd.
2. »	119175 »	161980 »	203240 »
3. »	147840 »	197050 »	241240 »
4. »	199360 »	262240 »	292960 »
Amtsjurisdiktion ..	57080 »	72180 »	98040 »
i alt	638235 rbd.	845030 rbd.	1017250 rbd.

II.

Antal af ejendomme	1845	1855	1863
1. kvarter	48	48	48
2. »	75	85	92
3. »	94	105	106
4. »	165	173	174
Amtsjurisdiktionen	39	43	45
i alt	421	454	465

(+ 5 udenfor kvartererne)

III.

Husenes udseende	1845					1855					1863				
Kvarterer	1.	2.	3.	4.	A.	1.	2.	3.	4.	A.	1.	2.	3.	4.	A.
Vaaningshuse	8	31	12	43	6	15	47	29	57	12	15	57	36	65	16
Gavlhuse	32	25	40	51	14	27	21	38	45	15	27	18	38	42	13
Tværhuse	8	19	42	71	19	6	17	38	71	16	6	17	32	67	16

IV.

Om- og nybyggede huse	1845—55	1855—63
1. kvarter	17, deraf 3 før 1850	15
2. »	21, » 3 » »	28
3. »	26, » 5 » »	29
4. »	33, » 8 » »	33
Amtsjurisdiktionen	6, » 0 » »	16

V.

Antal huse med to etager.

1845:	75
1855:	90
1863:	102

VI.

Antal huse af	1845	1855	1863
Brandmur	183	219	238
Blandet brandmur og bindingsværk ..	185	197	198
Bindingsværk med gavl af brandmur	24	18	17
Bindingsværk	29	20	17

Tallene har altsaa fastslaaet vore førsteindtryks rigtighed. Svarende til den almindelige fremgang i velstand forsvinder gamle gavlhuse, og bindingsværk maa vige for moderne brandmurede huse. Byens omfang forandres kun lidt; hvad der kom til af nye bygninger fandt overvejende plads i de gamle gader, men her antog byen ogsaa et udseende, der i vore dages Aabenraa endnu i det væsentlige er bevaret i de fleste sidegader.

IV.

Indbyggerne.

Vi gentar endnu en gang indbyggertallene:¹⁾

1769	2701
1803	2834
1835	3788
1840	4021
1845	4086
1855	4920
1860	5133
1867	6155

Denne betydelige forøgelse skyldes dels den naturlige tilvækst i selve byen, dels tilvandringen udefra. Aaret 1856 kan tages som middelaar for hele perioden. Der fødtes i dette aar 188 mennesker, medens der døde 110. Dette giver saaledes en fødselspromille af 38,2 og en dødelighed af 22,3, — overskuddet udgør altsaa 15,9. Som venteligt er alle disse tal ca. dobbelt saa høje som de tilsvarende i vore dage. Til det nævnte fødselsoverskud skulde svare en aarlig tilvækst paa ca. 80, i løbet af 14 aar altsaa 1120.²⁾

¹⁾ Folketællingslisterne og Trap.

²⁾ cf. Freia 2/2 1856.

Til denne »indre« vækst er saa tilvandringen kommet. En god hjælp er her borgerprotokollen, der indeholder navn og fødested for optagne borgere. Men det resultat, man naar til paa grundlag af disse oplysninger kan kun blive meget omtrentlige: der er kun tale om den mandlige del af befolkningen, og kun husejere eller selvstændige næringsdrivende optoges i denne fortegnelse. Alligevel tilflyder der os ad denne vej oplysninger af stor interesse.

Efter min optælling fik i disse 14 aar i alt 507 personer borgerret.¹⁾ Disse fordelte sig saaledes paa de enkelte aar: 5, 64, 61, 78, 29, 23, 39, 29, 39, 29, 35, 29, 19, 28. De store tal ved periodens begyndelse skyldes ikke alene den stærke tilvækst, men ogsaa den omstændighed, at adskillige, der var blevet borgere under oprøret, fik nyt borgerbrev. Af disse nye borgere kom 166 fra Aabenraa by, 78 fra Aabenraa amt, 115 fra det øvrige Nordslesvig, 33 fra Sydslesvig, 60 fra kongeriget, 43 fra Tyskland, deraf 19 fra Holsten, 2 fra Norge og 1 fra Sverige. De tre fjerdedele stammede saaledes fra Nordslesvig, 11½ pCt. fra Kongeriget, 2 pCt. fra Holsten og 4 pCt. fra det øvrige Tyskland. Alle disse nye borgere bosatte sig dog ikke i Aabenraa; det var nemlig en regel, at alle skibsførerne paa Aabenraaskibene avlagde borgered, uanset om de tog bopæl i Aabenraa eller ej. Af 56 skibsførere, der fik borgerret i denne periode var de 22 født i Aabenraa, saa i ugunstigste tilfælde kan der fra ovenstaaende tal fragaa 34, væsentlig hjemmehørende paa Løjt. De nye borgere, der kom langvejs fra, var væsentlig smaahaandværkere; dette gælder baade for de fra Holsten og Kongeriget tilvandrede. Udøverne af byens bærende erhverv, skibsfart og skibsbyggeri, var for største delen hjemmehørende i byen og paa Løjt.

Vi har allerede i det foregaaende set, at skibsfart og handel spillede en særlig stor rolle i Sønderjylland. For at belyse dette spørgsmaal for Aabenraas vedkommende meddeles

¹⁾ Ifølge landsarkivar Gribsvads tælling (se Festskrift til H. P. Hanssen S. 258 f. kun 498. Den her meddelte fordeling efter fødested er landsarkivar Gribsvads. Forf. af nærværende afhandling er naaet til i ringe grad avvigende resultater.

der her en oversigt over befolkningens fordeling efter erhverv i aaret 1855.¹⁾

Jordbrug	29 eller	0,6 %
Søfart	368	» 7,5 »
Haandværk	2526	« 51,3 »
Handel	716	» 14,5 »
Daglejere og arbejdsmænd	678	» 13,8 »
Almissenydende	96	» 1,9 »

De resterende 10 pCt. falder navnlig paa embedsmænd og rentierer.

Den officielle statistik tillader ikke en anden opdeling af indbyggerne, en opdeling, der i mange henseender er langt vigtigere, nemlig en deling efter økonomiske magtpositioner: klassedelingen. Tilnærmelsesvis kan en saadan deling dog alligevel foretages.

Overklassen kan næppe regnes at have omfattet mere end de 9 øverste skatteklasser, i hvilke de største købmænd og kaptajner samt nogle af de vigtigste embedsmænd fandtes. I disse 9 klasser var der 1855/56 41 skatteydere²⁾, med familie altsaa ca. 200 eller 4 pCt.

Underklassen er vanskeligere at avgrænse. Imidlertid er der en del erhvervsgrupper, der i hvert fald maa henregnes til denne klasse. Disse grupper er i Aabenraa følgende:³⁾

¼ af sømændene	276
Tyendeklassen	363
Daglejere og arbejdsmænd	678
Af tyendeklassen uden fast arbejde	31
Af ubestemt næring levede	70
Almissenydende	96
Medhjælpere	
a. i haandværk og industri	982
b. i handelen	83
	2579

¹⁾ Statistisk Tabelværk, Folketællingen 1855. Ny række,

²⁾ Bilag til regnskabet for Aabenraa by 1855/56 i SLA.

Underklassen skulde saaledes kunne anslaas til mindst 52 pCt. af indbyggertallet. En sammenligning med nabobyerne er interessant. Udregnet paa samme maade udgjorde underklassen i Flensborg ligeledes 52 pCt., medens den i Sønderborg og Haderslev kun omfattede 47 pCt. Aarsagen til dette stærkt proletariske præg er skibsværfterne. Trækkes de 487 personer, der levede af disse, fra, skrumper underklassen ind til 42—43 pCt. Disse skibstømrere har ogsaa spillet en betydelig rolle i byens historie i det 19. aarhundrede.

Hele den øvrige del af byens indbyggere, ca. 44 pCt., bliver saaledes »mellestanden» med haandværkere og smaa-handlende som kærne. Flertallet i denne farveløse klasse, der formelt var ligestillet med overklassen, skønt den i økonomiske kaar ikke hævede sig op over store dele af underklassen, har altid sluttet sig til de magthavende eller dem, der var nær ved at blive det. For Aabenraas nationale udvikling har dette været af stor betydning.

V.

Møntforhold.

Da det er pengene, der formidler vareomsætningen, er det baade nyttigt og interessant nærmere at undersøge møntforholdene i vor periode, før man fordyber sig i enkelthederne i det økonomiske samfund.

I kapitalismens spor er overalt fulgt en rationalisering. Efterhaanden som den hastigt voksende internationale samhandel omfattede en stadig større mængde lande, følte den brogede vrimmel af forskellige møntsorter og det store tal af forskellige møntomraader som en generende byrde. Gennem hele det 19. aarhundrede kan man derfor iagttage en udvikling, der har ført til en høj grad af forenkling paa dette omraade. De selvstændige møntomraader blev stærkt formindsket i tal, og næsten overalt har titalsystemet erstattet ældre, langt besværligere inddelinger.

³⁾ Stat. Tabelværk, Folketællingen 1855.

Hertugdømmernes pengevæsen var i 1788 blevet fortrinligt ordnet, i 1813 var rigsbankdaleren imidlertid blevet indført ikke alene i kongeriget, men ogsaa syd for Kongeaaen, Den voldsomme modstand mod denne mønt førte dog til, at den ikke blev tvunget betalingsmiddel hernede. Denne uvilje mod den kongerigske møntfod blev en hovedstøtte for den slesvig-holstenske agitation. Ved den slesvigholstenske kurantmønt var hertugdømmernes pengevæsen knyttet nær til Hamborg, og ogsaa i dele af Nørrejylland kendte man næsten kun kurantskille-mønt.¹⁾ Til Københavns kamp mod Hamborg svarer derfor bestræbelserne for at fortrænge kurantmønten og skaffe den københavnske mønt eneret i hertugdømmerne.

Da slesvigholstenerne var kommet i besiddelse af magten, forbød de 16/8 1848 al beregning efter rigsbankdaler ved offentlige kasser; i stedet skulde der fra 1/1 1849 regnes efter slesvig-holstensk kurant i mark a 16 skilling a 12 penning.²⁾ Omvendt: ved bekendtgørelse af 22/8 1850 tilbagekaldtes for Slesvigs vedkommende alle oprørernes møntforordninger, og efter bekendtgørelsen af 28. januar 1852 hørte møntvæsenet til fællesanliggenderne.³⁾ Derpaa rettede man angrebet paa kurantskille-møntfoden. Ved en række forordninger indførtes rigsbankmønten i løbet af aaret 1853 paa en række omraader; ved bekendtgørelse af 11/6 1853 blev det saaledes paabudt de offentlige kasser i Slesvig at føre deres regnskaber i rigsbankpenge, og cirkulæret af 8/7 1853 forbød al regneundervisning i kurant fra 1/10 1853. Endelig indførte man ved to forordninger af 10/2 1854 »rigsmønten« i hertugdømmerne. (»Rigsmønt« var en navneforandring for den upopulære rigsbankdaler). Ganske kort efter satte Hansestæderne al vor kurantmønt ud af kurs der. I Slesvig fortsattes kampen mod kuranten haardnakket, og fra 1. oktober 1855 blev det forbudt at betjene sig af fremmed kurantskille-mønt under straf af konfiskation og saaledes, at halv-

¹⁾ Wilcke: Sølv- og Guldmøntfod 1845—1914. Kbh. 1930. S. 16 f.

²⁾ cf. Wilcke S. 29.

³⁾ cf. Wilcke S. 30f.

delen af beløbet tilfaldt angiveren.¹⁾ Denne langvarige kamp mellem kurantmønten og rigsbankdaleren kan i enkeltheder følges for Aabenraa bys vedkommende og viser mange interessante træk.

Møntforholdene var her som andetsteds overordentlig forvirrede. Al handel foregik i kurant, og man betalte med lybske skillinger og preussiske dalere a 40 skilling kurant.²⁾ De lybske skillinger bestod oven i købet for ca. 60 pCt.s vedkommende af herreløse mønter, nemlig mecklenborgske, der var kasserede i deres eget hjem.³⁾ Hertil kom, at kurantsystemets højeste mønt var 12-skillingen, og ogsaa ved større udtællinger maatte man derfor bruge skillemønt, idet man samlede større beløb i »tutter«.⁴⁾

Rigsmøntens indførelse forandrede i begyndelsen næsten intet ved dette forhold. Vel skulde alle priser nu angives i rigsmønt, og borgerne blev desaarsag kaldt op paa raadhuset, hvor borgmester Lunn læste forordningen⁵⁾ for dem, men følgende to episoder fra denne tid viser, hvor avvisende man stillede sig:

»— — — Saaledes har i forrige Uge en Bager her i Byen, hos hvem der forlangtes et 9 Skillings Rugbrød og et 3 Skillings Hvedebrød givet 56 lybske Skillinger tilbage paa en Dobbeltdaler. Kjøberen var naturligviis ikke tilfreds hermed, da han derved kom til at betale 24 Rigsskilling istedetfor 12 for Brødene. Han sendte derfor et Markstykke, idet han forlangte og fik sin Dobbeldtaler tilbage. Men nu gav Bageren kun een Lybsk Skilling tilbage paa Markstykket, og da Buddet kom til ham tredie Gang, svarede han: at man enten kunde bringe ham 4 lybske Skillinger eller Brødet, saa fik denne Vrøvl en Ende. Sagen kom nu for Retten, og Bagerens dobbelte Contra-

1) cf. Wilcke S. 38 ff.

NB. 1 mark kurant var lig med 3 mark $3\frac{1}{2}$ skilling rigsmønt eller lig med 1 kr, $6\frac{2}{3}$ øre. Den hamborgske mark banco var lig med 1,333 kr.

2) Freia 22/4 54.

3) Freia 23/12 54.

4) Freia 1/2 55.

5) Freia 27/6 54.

vention: lige imod Møntforordningens Bestemmelse, at have forlangt Lybske Skillinger som Betaling, og at have ladet sig betale med 13 Skilling for det Brød, han selv i Brødtaxen havde ansat til 12 Skilling, — havde til Følge, at han blev idømt en Mulct af 20 Rdlr.«¹⁾

»Følgende lille Bidrag til vor Mønthistorie kan tjene som Beviis for hvad det betyder, naar visse Handlende søge at tage de Preussiske Thalere for fuld. En Tjenestepige skulde købe Noget i en Boutik her i Byen og fik til Betaling en Preussisk Thaler med. I Boutikken gav man hende kun lybske Skillinger tilbage, idet man beregnede den erholdte Mønt til 40 saadanne. Men Pigens Hosbonde sendte hende tilbage med Rigmønt og forlangte den Preussiske Thaler igjen, da han ei vilde tage mod Lybske Skillinger. I Boutikken nægtede man at udlevere det afgivne Møntstykke, man sagde, at man tog det til 7 Mk. 12 Sk!!, og gav herefter Rigmønt tilbage. Pigen maatte nok engang afsted, og nu erklærede man at ville modtage den Preussiske Thaler for 7 Mk. 12 Sk.«²⁾

Saaledes nyttede det kun lidt, at bagerne efter rigsmøntens indførelse havde indrettet deres brød efter de nye rigskillinger, »thi mange hænge af gammel Vane ved de kjære lybske Skillinger.«³⁾ Et virkeligt omsving kunde først ske, naar de lybske skillinger blev erklæret for ulovlige; thi efter en forbigaaende tilbagegang for disse mønter efter rigsmøntens indførelse, voksede de snart igen i mængde.⁴⁾

Endog Aabenraa Handelsforening, der var stiftet 1847 af slesvigholstenske handlende, vakttes ved dette røre af sin søvn, og holdt den 26. og 29. Juni 1854 to møder i denne anledning, de to eneste i hele tiden mellem krigen. Paa det første møde vedtog man at tage 1 sk. rm. for 3 sk. kurant, men allerede paa det næste møde, der var blevet indkaldt fordi det havde vist sig, at beslutningen af mange var blevet misforstaaet, viste det

¹⁾ Freia 18/8 54.

²⁾ Freia 18/8 54.

³⁾ Freia 15/7 54.

⁴⁾ Freia 23/12 54.

sig umuligt at naa til enighed, »womit auch der Beschluss am 26ten aufgehoben wurde.«¹⁾

Forvirringen vedblev altsaa. »Man vil ikke af med den engang tilvante Mønt, man gjør alle optænkelige Kunster for at holde paa den og udsætter sig for Fare af Mulkteringer og anden Revselse, hellere end man giver efter — — —«. »Den simpleste Bondekarl holder sig fuldkommen berettiget til at bande paa, at det aldrig i Verden kan blive til Noget med Rigmønten og med største Selvtilfredshed hører man den rige Bonde som den fattige Daglejerske udtale deres Glæde over at beholde de »gamle Pæeng«, »rigte Pæeng« — — —«.

Frederik Fischer, der hørte til dem, der klarest saa tidens mangler, forstod ogsaa paa dette omraade, hvad der burde gøres. Kurantmøntens avskaffelse kunde ikke gøre det alene, der maatte indføres fælles vægt over hele riget. Thi til det hamborgske alen- og hulmaal og til det lybske pund, der endnu bestandig anvendtes, knyttede kurantpriserne sig: »hine fremmede Størrelser ere den naturlige Grund, hvortil disse hæfte sig, — — —«. Den dybeste grund til folks sejge fastholden ved kuranten: Hamborgs økonomiske Herredømme, omtaler han flere gange. Skulde Hamborg skride til et forbud mod de fremmede skillinger, »saa vil alt Sydpolarisk — — — øjeblikkeligen bortkaste dem og triumphere. »Nu, da Hamborg gjør saaledes, saa naturligvis, — men ellers var det ogsaa en Umulighed. Der seer man igjen, hvad vi formaae foruden Hamborg, og hvad dette formaaer i vort Lands Anliggender!«²⁾

Fischers opfattelse bekræftedes snart. Den 8/8 1855 blev i Danmark kurantmønten forbudt fra 1/10 og allerede den 22/8 forbød senatet i Hamborg de mecklenborgske penge fra 31/8.³⁾ Resultatet blev, at ligesaa ivrigt man hidtil hade holdt paa kuranten, ligesaa hidsigt søgte man nu at komme af med den. »Omslaget er skeet i et Par Dages Tid — — —«.⁴⁾

¹⁾ se Handelsforeningens protokol.

²⁾ Freia 8/5 55 og 14/5 55.

³⁾ Freia 10/8 55 og 25/8 55.

⁴⁾ Freia 30/8 55.

Men dermed var den kære kurantberegning alligevel ikke avlivet. I slutningen af 1856 har rigsmønten ganske vist vundet mere indpas, men i korn- og kreaturhandelen bruges stadig kurant, »og det er sikkert kun meget faa Tyender, hvis Løn bestemmes i Rigsmønt.«¹⁾ I 1860 ser det endnu ikke anderledes ud; kun bagatelhandler avsluttes i rigsmønt.²⁾

VI.

Forbindelsen med Omverdenen.

Aabenraas uheldige beliggenhed for trafikken til lands er allerede kort omtalt. Selv om dette forhold — som det nedenfor vil blive paavist — bedredes en del i tiden mellem krigene, saa var dog vanskelighederne stadig for store til, at Aabenraa kunde komme paa lige linje med de andre købstæder. Dette viste sig klart, da længdebanen ved periodens slutning blev lagt uden om Aabenraa (og Haderslev) for som Oksevejens avløser at følge vandskellet ligesom denne.

I det 19. aarhundredes første aartier var landevejene endnu overalt i Danmark miserable. Herom vidner det træk, at en landmand, der rejste fra Aabenraa til Løgumkloster, maatte spørge vej 15 gange, da der ingen vejvisere var. Og endda tilføjes der, at vejene her var nogenlunde.³⁾ I overensstemmelse hermed hade postvæsenet i lange tider ingen fremskridt gjort, og for dem, der lod sig befordre af personposten, var en rejse særdeles ukomfortabel, bekostelig og — ligesom brevtransporten — langvarig. Hvem der vilde hurtigt afsted maatte ride. Chausseer — »Kunstveje« — var der endnu i 1840 ikke noget, der hed. 1835 hade der ganske vist i Rendsborg dannet sig en komite, der med private midler vilde anlægge en kunstvej, der fra Altona over Rendsborg, Slesvig, Flensborg skulde føre til Kolding, og regeringen hade ogsaa paa forskellig maade understøttet sagen.⁴⁾ Men først med vejforordningen af 1. marts 1842

¹⁾ Freia 29/11 56.

²⁾ Freia 3/5 60.

³⁾ Freia 20/4 52.

⁴⁾ cf. Otto Hedrich: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens. 1915. S. 12 f.

kom sagen i et andet gænge. Denne grundlæggende forordning inddelte vejene i hovedlandeveje, mindre landeveje og biveje. Alle hovedlandeveje skulde efterhaanden omdannes til kunstveje, og disse chausseeanlæg bekostes af staten. Chausseerne stod derfor under opsyn af en afdeling af ingeniørkorpset. Denne forordning blev signalet til en række store og betydningsfulde nye vejanlæg. I aarene indtil oprøret var det navnlig det sydslesvigske vejnet, der blev udbygget, medens man fra arbejdets genoptagelse i 1852 især samlede sig om Nordslesvig. Da imidlertid Flensborgs forbindelseslinjer med omverdenen selvfølgelig kom først, fik Aabenraa allerede 1846—47 chausseen til Flensborg, der byggedes for en samlet sum af 236285 rd. 70 sk. I 1852 fortsatte man denne vej nord paa, og 1853 var chausseen færdigbygget til Haderslev for 201640 rd. 32 sk.¹⁾ Længere naaede man ikke med chausseebygningen i denne periode.

Paa disse veje færdedes *d e l i g e n c e r n e*, der var saa romantiske at se paa. At sidde i dem var derimod alt muligt andet, selvom rejserne dengang var mere begivenhedsrige end nu. Det var langt ind i det 19. aarhundrede meget smaat med personbefordringen paa de elendige veje. Fra 1834 kom der en ugentlig forbindelse fra Hamborg til Aarø Sund, og 1840 fulgte en dagvogn fra Haderslev til Aalborg. (Bemærk Haderslevs rolle som knudepunkt for postforbindelsen.²⁾)

Foruden statens postvæsen eksisterede der private vognmænd, der til faste tider kørte deres rute. Der fandtes dengang i Aabenraa vognmandsruter til Tønder (2 gange ugentlig), Flensborg og Haderslev, ligeledes gennemgaaende vogne Haderslev-Flensborg, til Løgumkloster (2 gange ugentlig).³⁾ Langt vigtigere var dog postvæsenets ruter. Efter den sydslesvigske jernbanes aabning i 1856 udvidedes postforbindelserne, og fra den tid avgik personposten over Haderslev til Korsør hver dag kl. 2¼. Til Aarhus og Aalborg var der ligeledes daglig forbindelse (avgang kl. 17). Flensborg havde man forbindelse med

¹⁾ Trap: Slesvig, S. 60 f.

²⁾ cf. Hedrich S. 11.

³⁾ cf. Freia 4/5 51, 1/2 51, 11/3 52, 8/10 53, 5/1 56.

to gange daglig. Til det fjerne Sønderborg gik personposten kun tre gange ugentlig (tirsdag, torsdag og lørdag kl. 4), medens man opretholdt en daglig rute til Løgumkloster, skønt den først var oprettet 31/3 1850 med to ture om ugen »formedelst en forspændt Fjedervogn« og mod en betaling af 2 mark 8 skilling.¹⁾ En særlig pakkepost avgik søndag og onsdag til Jylland og mandag og torsdag til Flensborg.

Brevforsendelsen kræver et særligt afsnit. Slesvigholstenerne havde allerede i 1850 indført frimærker,²⁾ og det øvrige Danmark fulgte efter i 1851. Resultatet blev her til lands som andetsteds en voldsom fremgang i brevskriveriet. Endnu i Juli 1851 formaner postmesteren i Aabenraa folk til at nedlægge deres breve »i den ved Posthusdøren i Vinduet anbragte Brevkasse«,³⁾ og ikke andetsteds. Men i 1854 slog denne ensomme kasse ikke mere til, og fra 7. maj var der anbragt yderligere 3 postkasser, nemlig paa hjørnet af Søndergade og Sønderport, Hjørnet af Nybro og Vestergade og hjørnet af Vollesgyde og Klinkbjerg.⁴⁾ Paa landet fandtes der i 1850 praktisk talt intet postvæsen, men fra 1852 oprettede man brevsamlingssteder, og 1860 begyndte man at oprette faste landpostruter.⁵⁾ I 1856 havde man omkring Aabenraa brevsamlingssteder i Sivkrø, Kløveres, Felsted, Lundtoft, Hoptrup og Søgaard, hvortil post afsendtes daglig, medens man kun havde forbindelse med Ullestrup, Bovrup og Sotrup mandag, onsdag, fredag og lørdag. Til Graasten og Nybøl sendtes breve tre gange ugentlig.⁶⁾ Amtmand Heltzen arbejdede i Rigsraadet for forbedret postgang mellem Aabenraa og Sønderborg samt for oprettelse af landpost.⁷⁾ Dette sidste lykkedes det ogsaa at faa ført ud i virke-

¹⁾ Freia Nr. 962 og for 1/4 50.

²⁾ Heimat 1901, S. 198.

³⁾ Freia 22/7 51.

⁴⁾ Freia 9/5 54.

⁵⁾ Følgen af denne kraftige udvikling var, at postpersonalet havde vanskeligt ved at klare den voksende trafik (cf. Freia 28/6 56) skønt postkontoret var aabent fra kl. 8 morgen til 9 aften. (cf. Freia nr. 962).

⁶⁾ Freia nr 962.

⁷⁾ Freia 20/5 62.

ligheden, idet der 1863 oprettedes landpost 3 gange ugentlig gennem sognene Rise, Hjordkær, Bjolderup, Uge og Ensted.¹⁾

Telegrafens indførelse falder ogsaa i denne periode. I 1853 blev linjen København-Hamborg nedlagt nord og syd for Aabenraa,²⁾ og 1856 udleier byen vederlagsfrit to værelser paa raadhuset til telegrafstation, indtil denne »kan bestaae ved egne Kræfter.«³⁾ Der fandtes nemlig ikke et særligt posthus i Aabenraa.

Bedre end mange ord vil efterfølgende statistik fra Aabenraa formaa at vise den skete fremgang, skønt tabellen kun omfatter halvdelen af de aar, der er tale om. Selv krisen slap postvæsenet helskindet over, idet den mest gik ud over avisholdet.⁴⁾

Aar	Ankomne breve	Solgte frimærker (ark)	Indbetalt rbd.	Udbetalt rbd.	Aviser (eksemplarer)
1854/55	58,435	341	4,195	1,081	1,289
1855/56	62,649	408	4,325	1,956	1,405
1856/57	67,546	443	4,676	2,202	1,496
1857/58	74,328	464	5,154	2,495	1,604
1858/59	72,197	492	8,079	3,425	1,492
1859/60	76,056	552	10,283	3,830	1,397
1860/61	83,948	642	20,312	7,223	1,409
1861/62	88,458	746	26,170	8,244	1,443

Jernbanen.

Jernbaneanlæg har mere end noget andet fremmet den europæiske sværindustri i dens ungdom. Ogsaa aktieselskabsformen var oprindelig især knyttet til de store jernbaneselskaber. Endnu i 1870 var halvdelen af de papirer, der handledes paa Berlins børs, jernbaneaktier.⁵⁾ I 40'erne og endnu mere i 50'erne bredte der sig til alle lande en sand jernbanefeber. I Danmark havde man før treaarskrigen viet Holsten større Opmærksomhed i denne retning end monarkiets andre dele; efter 1850

¹⁾ Freia 7/2 63.

²⁾ Freia 28/5 53.

³⁾ Borgerprotokollen 21/6 56.

⁴⁾ Freia 27/5 62.

⁵⁾ Sombart: Deutsche Wirtschaftsgeschichte im 19. Jahrh. 1913.

samlede interessen sig om Slesvig og kongeriget. Utallige projekter blev fremsat. Alle købstæder kæmpede for at drage linjerne hen til sig, idet de forudsaa deres bys snarlige undergang, hvis deres ønsker ikke blev opfyldt. I Aabenraa var stemningen ikke anderledes, og her haabede man paa, at en jernbane skulde føre byen ud af sin trafikmæssige isolation. Saafremt banen derimod skulde komme til at gaa uden om byen, »saa er Aabenraa dermed aldeles ødelagt, saa vil dens Opland blive den berøvet og dens vigtigste Handel vesterpaa uigenkaldelig tabt, den vil da lidt efter lidt synke ned til en ubetydelig lille Fiskerby, og de formuende Mænd, der kunne det, ville af Nødvendighed see sig tvungne til itide at flytte bort«. ¹⁾ Da der omvendt engang er tale om, at banen skal berøre Mjøl's, hedder det: »har Mjøl's hidtil kun været en ubetydelig By, saa turde der maaske forestaae den en Fremtid, som ingen har drømt om«. ²⁾ Kom man blot i forbindelse med jernbanenettet, mente man, at alt var reddet. Kun saaledes forstaar man tilfredsheden med den saa uheldige løsning: stikbane til Rødekro.

Vi forbigaar nu foreløbig de mange store planer, man nærede i de rosenrøde aar lige efter 1850, og omtaler derfor først det, der virkelig skete. Interessen samlede sig naturligt først om hertugdømmets største by: Flensborg. Allerede i 1837 var der her blevet fremsat en plan om at forbinde Flensborg med Husum og Tønning ved hjælp af en jernbane. Allerede 1840 blev strækningen nivelleret. ³⁾ Efter 1850 voksede interessen for planen. Fra Tønning fandt der nemlig siden 1846 en stigende kvægudførsel sted til England. Overfarten besørgetes af to selskaber; det ene af disse, »Nordthern Steam Packet Company« i Lowestoft tilbød nu at bygge en bane Tønning-Husum-Flensborg. Bag projektet stod den senere saa berømte Samuel Morton Peto. Den 8. sept. 1852 fik han koncession paa banen. Det er betegnende for regeringspolitikken, at der blev foreslaaet at bruge en anden sporvidde end de holstenske baner. Den 25/10

¹⁾ Freia 6/4 61.

²⁾ Freia 23/9 54.

³⁾ cf. Hedrich S. 27 ff.

1854 aabnedes banen. Ogsaa Flensborg-Rendsborgbanen byggedes paa denne tid.¹⁾

I Aabenraa følte man sig dybt forurettet ved dette jernbaneanlag. »Alt til Flensborg; naar denne By ikke ved saa umaadelige Begunstigelser bliver til en Handelsplads af første Rang, maa det gaa besynderligt til — — —. Medens alle Næbstæder paa en eller anden Maade ere blevne betænkte af Regjeringen, har Aabenraa, saalænge som den har været til, aldrig kunnet glæde sig ved en eneste Begunstigelse.«²⁾ Imidlertid skete der det reelle, at en hr. Miller fra det engelske selskab foretog maalinger i byens omegn.³⁾ I 1856 ansaa man tiden for egnet til at gøre et fremstød fra byens side. Den 26. maj avrejste ældste raadmand, I. H. Middelheus og ordfører i deputeretkollegiet, N. Sørensen, til København for at overrække kongen en adresse i anledning af den paatænkte forlængelse af banen fra Flensborg nordpaa.⁴⁾ I adressen udtryktes byens syn paa linjeføringen. Spørgsmaalet var, hvorvidt banen skulde følge østkysten eller vestkysten. Terrænvanskelighederne er paa grund af sumpe ligesaa store i vest som paa østkysten. Jernbanen maa være en hovedaare for monarkiets handels- og rejsebevægelse; men dette maal naas kun, hvis banen følger den tæt befolkede østkyst, og her burde den passere Aabenraa.⁵⁾ I 1857 sendte man atter en deputation til kongen, da han var i Flensborg, samt til det slesvigske ministerium.⁶⁾ Skulde jernbanen endelig gaa udenom byen, da ønskede man den saa langt væk som muligt, og byens repræsentation holdt derfor paa linjen Tønder-Ribe hellere end paa Tønder-Løgumkloster-Vamdrup.⁷⁾

Endelig i 1860 begyndte planerne at antage fast form. Den 18. december 1860 avsluttedes der mellem regeringen og firmaet Peto, Brassey og Betts en overenskomst om anlæg af

¹⁾ cf. Hedrich S. 66 ff.

²⁾ 23/12 59. (Freia).

³⁾ 16/4 53. (Freia).

⁴⁾ 27/5 56. (Freia).

⁵⁾ 7/6 56. (Freia).

⁶⁾ Borgerprotokollen 24/3 57.

⁷⁾ Freia 23/4 57.

en nordslesvigske jernbane, og 1. maj 1861 meddeltes der »det nordslesvigske Jernbaneselskab« koncession.¹⁾ I 1861 havde regeringen aabnet de interesserede kommuner adgang til at udtale sig; idet der paa pegedes 4 linjer, nemlig to midtbanelinjer og 2 østbaner, deraf den ene direkte fra by til by. Midtbanen samlede overhovedet ingen tilslutning, og den 9. april 1861 udtalte den vestslesvigske jernbanekomite sig enstemmigt mod en sikkabane, der tidligere havde været støttet af regeringen.²⁾ Regeringen meddelte nu Peto, at den ønskede kystbanen bygget, men da denne linje vilde kræve en merudgift paa 1,3 mill. rbd., vilde Peto ikke gaa med til det.³⁾ Han foreslog derimod i begyndelsen af 1862 at bygge en linje over Uge (herfra sidebane til Tønder, Rødekro og Vojens, men uden sidebaner til Aabenraa og Haderslev.⁴⁾ I Aabenraa erfarede man disse planer gennem en skrivelse fra ministeriet af 10. marts. Da bykollegierne fandt byens interesser truet paa det alvorligste, besluttedes det at lade en deputation overrække kongen en adresse, der skulde fremføre kommunalbestyrelsens syn i overensstemmelse med byens forestilling af 26/3 1861, hvori man havde udtalt ønsket om en stambane gennem Aabenraa by eller om et fælles tilknytningspunkt til stambanen for sidebanen fra Aabenraa og sidebanen fra Tønder.⁵⁾ Da det viste sig, at byen i den endelige kontrakt var betænkt med en sidebane, var glæden saa stor, at bykollegierne vedtog en takkeskrivelse til ministeren for Slesvig.⁶⁾

Kontrakten indeholdt følgende hovedbestemmelser: Hovedlinjen skulde være færdig senest 1/7 65; sidst af sidebanerne skulde Aabenraalinjen være færdig, nemlig 1/7 1868. Koncessionen skulde gælde til 1954. Aktiekapitalen maatte beløbe sig til 630,000 Pund Sterling, deraf halvdelen i obligationer. Selskabet fik uden omkostninger terrænet til banen stillet til disposition. Af jord, bygninger og driftsudbyttet skulde der ikke svares av-

¹⁾ Hedrich S. 71 f.

²⁾ Freia 6/8 61.

³⁾ Hedrich S. 74 f.

⁴⁾ Freia 29/3 62.

⁵⁾ Borgerprotokollen 29/3 62.

⁶⁾ Borgerprotokollen 23/5 62.

gift. Aabenraa skulde have forbindelse med hovedbanen to gange daglig.¹⁾

I foraaet 1863 blev der foretaget terrænundersøgelser vedrørende banegaarden,²⁾ om efteraaet var man naaet til Rødekro med arbejderne paa hovedstrækningen.³⁾ Krigen sinkede arbejdet en del. Den 15. april 1864 aabnedes strækningen Flensborg-Rødekro, og den 12. september 1868 kørte det første tog ned til Aabenraa.⁴⁾

Transitplanerne.

Som nævnt gik alle slesvigske byers ærgerrighed i retning af etablering af en trafikrute tværs over halvøen med endepunkt i vedkommende fjordby. Da disse drømme paa mange maader hade fast rod i naturlige forhold og regeringens politik desuden gik i samme retning, er det meget forstaaeligt, at man ogsaa i Aabenraa forsøgte sig med de samme planer. Den 24. maj 1851 indeholdt Freia en stor leder med titlen: »Et vigtigt Veianliggende«. Forbindelsen med England bør gaa over Ribe til Aabenraa med sin ypperlige fjord. »En Chaussee fra A a b e n r a a til R i b e fremstiller sig som et Foretagende, der mere end noget andet vil fremme vor By's Flor. Vi see allerede, at Samfærdselen fra Ribe o. s. v., til Trods for de usle Biveie, der maa passeres, gaaer hertil for at naae videre Syd paa; naar en Kunstvei er anlagt, vil efterhaanden Alt, hvad der directe fra England indføres i vort Hertugdømme og de nærmeste Øer, tage denne Vei, der er nærmere og mindre bekostelig end Omveien over Hamborg og Kiel. Snart ville nye Dampskibsrouter blive kaldte i Live, thi ikke blot Varer og Posteffekter, ogsaa de Reisende, der agter sig til Øerne, Sverige, Rusland kunne ikke finde en lettere og bedre Befordring end ad denne Vei — — —. Hvilken Virksomhed, hvilket nyt Liv en saadan Conflux vil fremkalde, behøve vi sikkerligen ikke at fortælle.« Pengene til dette vejanlæg kunde tilvejebringes ved aktietegning, mente

¹⁾ Freia 6/5 62.

²⁾ Borgerprotokollen 15/4 63.

³⁾ Freia 20/10 63.

⁴⁾ Hedrich S. 71 ff.

det. I stik vestlig retning maatte der komme en vej, maaske endog en jernbane, til Løgumkloster.¹⁾ Hvor det minder om konen med æggene! Og dog var dette mere end journalistdrømme. Bykollegierne indsendte i 1852 en ansøgning om, at en vej fra Aabenraa til et punkt paa Vestkysten optages blandt statsvejene. Til at udfinde dette punkt nedsatte man en kommission paa 2 mand.²⁾ Men videre kom hele denne sag — saavidt jeg kan se — heller ikke. Først i vore dage er projektet ved at blive virkelighed.

Ovenfor er nævnt den skuffelse, det vakte i Aabenraa, da Flensborgs forbindelse med Husum og Tønning var sikret. Her nærede man som sagt vidtgaaende planer i samme retning. Planer, som man nu med egne kræfter søgte at gennemføre.

Det samme engelske selskab, der opretholdt ruten til Tønning, hade ogsaa oprettet en rute mellem Lovestoft og Ballum-Hjerting, hvorfra der 1 gang om ugen avgik dampere.³⁾ Der opstod nu hurtigt den tanke at forbinde østkysten med en af disse anløbspladser. Der blev som nævnt udkastet en plan om et vejanlæg til Ribe, men snart var alles opmærksomhed knyttet til jernbanerne. Man argumenterede i Aabenraa med, at en tværbane var langt at foretrække for en længdebane, der tilstedte »den hanseatiske Suprematie Adgang i vore Commerce.«⁴⁾ En Tværbane med Flensborg som endepunkt vilde staa i fare for at blive taget i fjendens besiddelse. Det er navnlig det sidstnævnte, politiske argument, der atter og atter vender tilbage.⁵⁾

Man mente at vide, at regeringen var interesseret i en jernbane fra Hjerting over Ribe til Aabenraa; herfra skulde der gaa dampere til Korsør, hvortil jernbanen skulde forlænges.⁶⁾

¹⁾ Freia 20/4 52.

²⁾ Freia 20/4 52, og borgerprotokollen 7/4 52.

³⁾ Freia 23/4 51.

⁴⁾ Freia 16/11 52. »Jernbaner synes os kun begrundede i de naturlige Forhold i vort Land, for saavidt som de forbinde begge Have, der begrænses dette. Havet er og vil altid forblive vor Hovedcommunicationsvei, og et forøget Antal Dampskibe, der til bestemte Tider anløbe Havnene paa begge Kyster, vilde sikkerligen uendelig bedre egne sig for os, end Banetog«.

⁵⁾ Freia 16/8 51.

⁶⁾ Freia 9/8 51.

Herved samledes opmærksomheden i Aabenraa om havnen, der nærmere vil blive omtalt nedenfor, og hvis fortrin Freia ikke bliver træt af at rose. »Preussen gav vistnok gjerne en hel Provinds bort, hvis det derfor kunde købe sig en Fjord som Aabenraa Fjord.«¹⁾ Navnlig det, at fjorden saa sjældent fryser til, nævnes som vigtigt. Snart efter følger et konkret forslag om at lade posten fra England gaa over Ballum/Aabenraa. Trods de elendige veje vil et brev kunne komme til København paa den halve tid.²⁾ Selve Morning Chronicle har omtalt denne rute.³⁾ Statsstøtte fik man nu ikke som man hade haabet. Men fra maj 1852 lod den kendte københavnske rheder H. P. Prior et dampskib, Zephyr, gaa i ugentlig rutefart mellem Aabenraa og København, idet man laa natten over i Faaborg. Sejlmager Cornett overtog agenturet i Aabenraa.⁴⁾ Og ikke nok hermed. Vognmand Th. Puggaard, Ribe, lod en ugevogn køre mellem Aabenraa og Ribe med tilslutning til damperen (pris 1 species). Søndag den 4. maj avgik Zephyr første gang fra Aabenraa, medførende en halv snes passagerer. Betalingen for en rejse fra Ribe til København var dermed sænket til 8—9 rigsdaler.⁵⁾ (Zephyrs billetpriser var: 1. plads 7 rbd., 2. plads 5 rbd., dæksplads 3 rbd. 3 mark.)⁶⁾ Der taltes endog om en ugevogn fra Løgumkloster i forbindelse med Zephyr.⁷⁾ Da Zephyr anden gang kom til Aabenraa, var der ikke mindre end 22 passagerer med, medens over 40 tog med damperen til København.⁸⁾

Under drøftelsen af de mange jernbaneplaner udtalte et borgermøde sig for en ilnje Flensborg-Aabenraa-Ballum.⁹⁾ Man har sikkert hurtigt indset, at vejene til vestkysten var for elendige til at der kunde komme nogen nævneværdig trafik i stand, ligesom hele foretagendet viste sig at staa paa svage fødder. Man savnede tilstrækkelig kapital til at gennemføre en saadan

¹⁾ Freia 27/5 52.

²⁾ » 20/3 52.

³⁾ » 17/4 52.

⁴⁾ » 22/4 52.

⁵⁾ » 4/5 52.

⁶⁾ » 18/6 52.

⁷⁾ » 6/5 52.

⁸⁾ » 4/5 52.

⁹⁾ » 20/1 53.

transitrute, der jo var ligesaa »naturlig« som Flensborg-Tønning linjen. Alligevel holdt man ruten i drift i adskillige aar. Hvor længe kan ikke siges; i 1856 eksisterede den dog endnu¹⁾ (om vinteren var ruten indstillet).

Denne store, men daarligt forberedte plan strandede saaledes paa manglende kapital og statsstøtte og endte som en beskeden rute mellem provinsby og hovedstad. Men byen havde et andet smertensbarn: damperen Christian VIII (34 CL). Dette dampskib tilhørte siden 1845 et hjemligt rhederi. Under krigen var det paa en ret dramatisk maade blevet hentet ud af havnen og brugt som troppetransportskib. Den 16. maj 1851 kom skibet i god behod tilbage til Aabenraa.²⁾ Fra 18. Juli blev det sat i rutefart mellem Aabenraa og Kiel (1 gang ugentlig) og Flensborg og Kiel (2 gange ugentlig).³⁾ Dette fremkaldte dog klager, idet skibet derved trak folk til Flensborg.⁴⁾ Næste aar forandredes fartplanen da ogsaa; det gik nu tre gange ugentlig til Kiel og kun 1 gang til Flensborg.⁵⁾ Konkurrencen var imidlertid for haard til, at det kunde klare sig. I 1854 siges det spydigt, at den bedste fortjeneste skibet har bragt sine rhedere, var den godtgørelse, rhederne fik efter krigen.⁶⁾ I 1855 gik det over i et andet aktieselskabs hænder, vistnok for 8000 rbd.⁷⁾

Personbefordringen til København blev til vands besørget af smaa jagter, der medtog nogle faa passagerer, og kunde bringe rariteter som islandske klipfisk og Amager hvidkaal med hjem til Aabenraa.⁸⁾

VII.

Havnen og Handelen.

Det er naturligt her at behandle havnen, der spillede en saadan rolle i borgernes fremtidsdrømme.

-
- ¹⁾ Freia 3/6 56.
²⁾ » 17/5 51.
³⁾ » 16/7 51.
⁴⁾ » 6/8 51.
⁵⁾ » 23/3 52.
⁶⁾ » 15/8 54.
⁷⁾ » 30/6 56.
⁸⁾ » 2/4 51, 23/4 51, 9/2 54.

I vore dage er havnen i forhold til byens indbyggerantal særdeles betydningsfuld; men hvordan var det i tiden mellem krigene? Det maa her forudskikkes, at kun selve havneregnskaberne fra denne tid er bevaret, og de er særdeles uoverskuelige; alt andet er forsvundet.

Havnens administration var ordnet ved bro- og havneordningen af 15. maj 1841. Havnen havde sit selvstændige regnskabsvæsen, men et eventuelt overskud for havnekassen blev overført til byens kasse. (Havneordningens § 19). I tiden mellem krigene blev det dog paa grund af de udførte arbejder ved havnen byen, der kom til at give tilskud til denne; i alt modtog byen fra havnekassen 1850—63 2079 rbd. 48 sk., medens havnekassen i samme periode modtog 5800 rbd. fra byen.

I spidsen for havnens administration stod brofogeden eller havneinspektøren; denne stilling var indtil 1851 besat af Chr. Ottzen, fra da af og indtil 1864 af C. C. Fischer. Regnskabet førtes af broskriveren, først Iversen, fra 1855 Maag. Det daglige arbejde besørgedes af brovægteren (J. Christensen). Lønnen var meget beskeden, indtil 1852 var havneinspektørens løn 133 rbd. 32 sk. (250 mark kurant), derefter 250 rbd. (NB. Paa grund af de stigende priser var alle tjenestemandslønninger i opgang i disse aar). Broskriverens løn voksede efterhaanden fra 110 rbd. til 200 rbd., og brovægterens fra 16 rbd. om maaneden til 260 rbd. aarlig.¹⁾

I 1850 var forholdene ved havnen endnu ret primitive. I dette aar synes der for første gang at være tændt en havnellygte.²⁾ Den brændte dog kun om vinteren og kun til kl. 1 om natten.³⁾ I tiden mellem krigene forbedredes havnen imidlertid paa to vigtige punkter. (Kilens udtørring foretoges ogsaa for havnens regning, men arealet overdroges derpaa til byen og vil derfor blive omtalt senere.) Det første større arbejde var, at det gamle træbølværk erstattedes af et nyt af sten. For finansaaet 1856/57 bevilgedes 2515 rbd. til et stenbol-

¹⁾ Havneregnskaberne, SLA.

²⁾ Freia 1/1 51.

³⁾ Freia 24/9 51.

værk fra vippet og udefter.¹⁾ Det følgende aar fortsatte man dette arbejde ud til lygtepælen og fik samtidig lagt ny stenbro paa søndre skibsbro, hvilket i alt kostede 2009 rbd. 20 sk.²⁾ 1859/60 var man naaet til nørre skibsbro, og udgifterne i dette aar beløb sig til 1306 rbd. 58 sk.³⁾ Endnu 1862/63 fortsattes arbejderne her.⁴⁾ Bolværket var nu overalt i bedste stand. Havnens dybde ca. 13 fod.⁵⁾

Paa dette tidspunkt var den nordslesvigske jernbane ved at blive til virkelighed. Man ventede sig store ting af denne bane, og navnlig haabede man, at havnen vilde nyde godt af den. Men her var der ikke plads til mange skibe. Store dele af havnearealerne var nemlig optaget af skibsværfterne. For enden af havnen laa Niels Jacobsens (tidl. Mads Michelsens) og Skifter Andersens værfter. Reimers værft laa yderst paa havnens nordside, og en ny mand, Gustav Raben, ansøgte paa denne tid om en egnet plads til et værft. Skulde der skaffes mere plads til skibe i havnen maatte værfterne flyttes til et mere bekvemt sted. Løsningen fandt man i at udvide søndre skibsbro ved opfyldning paa dens sydside, saaledes at skibsværfterne efterhaanden kunde forlægges derhen, og paa den maade, at skibshellingernes udløb vendte mod syd, hvor der skulde graves en rende af passende bredde. Forslaget vedtoges den 8. december 1860⁶⁾ og der bevilgedes 2500 rbd. til dette formaal for aaret 1861. — I efteraaret 1862 var disse arbejder saa langt fremskredne, at de nye værftspladser kunde fordeles, og i 1863 var man nær ved arbejdets fuldendelse. Vedføjede kort viser havnen, som den saa ud i 1866 efter skibsværfternes flytning; Skifter Andersens værft ligger endnu paa sin gamle plads. (Ved fordelingen i 1862 havde han faaet udsættelse, da han var syg, men senere flyttedes det ud ved siden af Rabens værft.)

Det er nævnt, at der før 1863 ikke var megen plads til lossende skibe ved havnen, og at grunden til værfternes flytning

¹⁾ Borgerprotokollen 28/1 56.

²⁾ Borgerprotokollen 9/1 57 og havneregnskabet 1857/58.

³⁾ Havneregnskabet 59/60.

⁴⁾ Havneregnskabet 62/63.

⁵⁾ Trap: Slesvig, S. 335.

⁶⁾ Borgerprotokollen.

var den forventede større trafik efter jernbanens aabning. Heraf skulde man kunne slutte, at skibstrafikken i havnen ikke har været af synderlig betydning. I denne tro bestyrkes man, naar man ser, at borgmesteren paa et offentligt kommunalmøde paa et økonomisk saa fortrinligt tidspunkt som sommeren 1857 tilstaar, at udsigterne for havnen er langt fra lovende. —

For at muliggøre en mere nøjagtig bedømmelse er her vedføjet tabeller over ind- og udklarerede skibe, havnens indtægter, toldindtægterne og de vigtigste ind- og udførte varer.¹⁾ Tabellerne gir alle indtryk af den stærke fremgang efter 1850, men viser tillige stagnationen efter 1857, en stagnation, der for havnens vedkommende ikke synes at være blevet avløst af nogen ny fremgang af betydning; og de 16—18 000 tons, der gennemsnitlig indkom om aaret, er i forhold til byens størrelse meget lidt.

Hvad de indførte varemængder angaar, falder det tydeligt i øjnene, i hvor høj grad det er raavarer og halvfabrikata til brug ved skibsbygningen. Dette gælder ogsaa posten »Linnedvarer«, der ikke er medtaget her; i 1856 indførtes saaledes 37,037 pund linnedvarer, men heraf faldt 28,857½ pund paa gruppen: ubleget lærred, sejl- og presenningsdug. For jernvarer (f. eks. »Jernkæder og Ankere«) er dette forhold ligeledes klart, men navnlig den relativt betydelige tømmerimport peger tydeligt hen paa dette erhverv. De fleste lagerpladser ved havnen var da ogsaa tømmer- og trælagre. En liste over dem oplyser om en række af byens større købmænd. I 1854 var der følgende trælagre:

J. Ahlmann	154 ² / ₃	favn	
Joh. Lorentzen	88 ¹ / ₃	»	
J. J. Voetmann	115 ² / ₃	»	
F. C. Raben	29 ¹ / ₃	»	
J. Lorentzen	205	»	(+ 28 ¹ / ₂ favne midlertidig lagerpl.)
B. B. Jessen	55 ¹ / ₂	»	
I. C. Jørgensen	14	»	

¹⁾ I de samlede havneindtægter er indbefattet byens tilskud til havnearbejder.

Hertil kom endnu 7 tømmerlagre, hvis indehavere var: T. A. Andersen (2), Storm, Schmoock, J. Nielsen B. Jacobsen, M. Michelsen.

Idag er Aabenraa havn ganske overvejende en import-havn. I 1850'erne var det anderledes. I 1853 fandtes der i told-distriktet 22 teglværker, der beskæftigede 177 arbejdere.¹⁾ Deres betydelige produktion blev for største delen udført ad søvejen. (Jeg henviser her til vedføjede tabel.) Skibenes proviantering har aabenbart ogsaa betydet en del: i hvert fald ligger udførslen af brød langt over nabobyernes, og eksporten af kød og flæsk er ligeledes betydelig. — I 50'ernes begyndelse hørtes der mange klager over, at kornudførselen, der jo var landets største eksportvare, kun var saa ringe. »Med et opland af 16—20,000 indvaanere egner vor By sig ved sin heldige Beliggenhed fremfor andre til at drive Kornhandelen i det Store«, hedder det i 1854.²⁾ Men i stedet maa man se »det sørgelige Syn, at Landboerne fra Nord for vor By drage til Flensborg, — — —³⁾ Men allerede i de nærmest følgende aar kom der god fremgang i kornudførselen, der efterhaanden steg til 14—15,000 tdr. i 60'ernes begyndelse.

Havnens samlede Indtægter.

1847	2476	rd. kt.	17¼	sk.
1850	6688	mk. kt.	10¼	»
51	6560	»	2¼	»
52	6965	»	2¼	»
53	10030	»	14½	»
54	5162	rbd.	11	»
55	6645	»	20	»
56	8376	»	80	»
57	4543	»	43	»
58	3854	»	33	»

Havnens samlede Udgifter.

1847	2349	rd. kt.	41¼	sk.
1850	6338	mk. kt.	10	»
51	6110	»	1½	»
52	5912	»	4¼	»
53	8732	»	3¼	»
54	4405	rbd.	3	»
55	6454	»	82	»
56	8240	»	54	»
57	5057	»	18	»
58	3674	»	76	»

¹⁾ Freia 2/2 54.

²⁾ — 22/2 54.

³⁾ Kornhandelen var forøvrigt fra gammel tid organiseret paa samme maade. Mod en aarlig avgift indrømmede Magistraten retten til »kompagniet«, som var en slags kornbørs, idet der af alt korn, der indførtes til søs, skulde indlægges prøver hos den, der hade kompagniet. I 50'ernes begyndelse hade gæstgiver Loff denne ret, men da han opsagde den, var der ingen andre, der vilde have den. Paa dette tidspunkt hade den ogsaa mistet al betydning, idet der hade etableret sig flere kornhandlere i byen. (cf korrespondance i anledning af byregnskabet for 1854/55, SLA.)

59	3894	rd. kt.	18	sk.	59	3863	rd. kt.	56	sk.
60	3647	»	67	»	60	3439	»	23	»
61	4665	»	37	»	61	4161	»	37	»
62	7639	»	8	»	62	7571	»	43	»
63	5141	»	17	»	63	5119	»	48	»

Indtægter af skibene.**Sportler til**

Havnepenge		Bropenge		Brofogeden					
1847	994	rd. kt.	10 sk.	983	rd. kt.	42 sk.	125	rd. kt.	47 sk.
50	2356	mk. kt.	14 »	2022	mk. kt.	4 »	374	mk. kt.	3 »
51	2735	»	8 »	2528	»	2 »	299	»	15 »
52	3008	»	0 »	2625	»	9 »	?	?	?
53	5320	»	5 »	3450	»	8	592	»	8 »
54	?			?			?		
55	?			?			?		
56	1872	rbd.	40 »	1784	rbd.	24 »		?	
57	1898	»	83 »	1710	»	69 »	285	rbd.	63 »
58	1418	»	9 »	1309	»	49 »		?	
59	1400	»	92 »	1331	»	51 »		?	
60	1394	»	15 »	1366	»	52 »		?	
61	1664	»	80 »	1537	»	83 »		?	
62	1591	»	65 »	1535	»	69 »		?	
63	1653	»	48 »	1730	»	70 »		?	

Indklarerede skibe.**Udklarerede skibe.**

Indenrigs				Udenrigsk		Indenrigsk				Udenrigsk	
		fart						fart			
	Antal	CL	Antal	CL	Antal	CL	Antal	CL	Antal	CL	
1852	941	6716	60	3030	976	7186	54	2620			
53	889	6115	79	3170	906	6369	74	4089			
54	928	6216	86	3114	907	6787	85	3528			
55	1063	8335	105	3708	1034	7555	107	4248			
56	959	8088	97	3445	935	7571	99	4857			
57	846	6116	92	3708	824	6401	80	4091			
58	835	5539	62	2267	840	5900	52	2518			
59	818	5244	75	2669	814	5355	70	3673			
60	891	5952	72	2570	860	5606	67	3095			
61	770	6329	73	3156	754	5109	81	4117			
62	657	4152	97	3689	638	4259	88	4275			

Efter Freia: 22/2 53, 2/2 54, 1/2 55, 5 2 56, 10/2 57, 18/2 58,
1/3 59, 18/2 60, 7/2 61, 20/2 62, 10/2 63.

Indførselen

af forskellige vigtige varer til Aabenraa havn (efter Freja)

	Stang- jern Pd.	Stål Pd.	Jern- varer Pd.	Jern- søm Pd.	Jern- kæder og ankre Pd.	Jern- plader Pd.	Jernblik Pd.	Metal, stænger og plader Pd.	Tømmer	rå- tobak Pd.
1852	398,780	?	16,273	9,141	20,241	?	?	16,677	147,419½ kbf	33,639
1853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1854	550,836	11,471	39,644	13,039	93,775	3,166	10,398	60,738	118,868 kbf	+ 1559 CL
1855	415,551	6,063	17,217	8,181	10,262	3,508	8,356	76,295	132,012 »	+ 1697 »
1856	754,231	7,763	17,612	10,282	105,189	12,990	70,520	228 CL	finsk + 1688 CL	anddet
1857	549,964	5,707	17,190	6,464	77,286	6,355	66,334	774 »	» + 1153 »	»
1858	364,117	10,529	20,732	6,638	42,874	5,271	59,189	59,189	404 »	+ 634 CL
1859	437,865	10,689	8,282	7,569	32,996	14,578	9,833	530 »	» + 967 CL	»
1860	439,666	11,205	8,045	7,145	53,554	16,510	4,817	587 »	» + 662 CL	»
1861	422,612	9,772	15,647	7,222	70,601	15,406	41,605	840 »	» + 808 CL	»
1862	544,965	12,832	18,440	6,960	63,011	22,580	42,911	1004 »	» + 770 CL	»
									» + 109487 kbf	10,806

Toldindtægterne:			Deraf brændevinsafgift:		
1851	95	170 mk. 18 sk. 3 pg.			
52	55	031 rbd. 31 sk.	10	279	rbd. 88 sk.
53	65	095 » 74 »	13	981	» 40 »
54	74	773 » 0 »	19	707	» 56 »
55	79	101 » 50 »	27	039	» 8 »
56	83	942 » 76 »	26	237	» 88 »
57	81	700 » 15 »	29	867	» 40 »
58	67	292 » 70 »	25	266	» 80 »
59	70	451 » 67 »	24	557	» 0 »
60	69	743 » 66 »	24	034	» 64 »
61	73	101 » 66 »	22	223	» 0 »
62	73	711 » 68 »	21	659	» 5 »

Udførselen

af nogle vigtige varer fra Aabenraa havn

	Bog- hvede	Hvede Pd. ¹⁾	Gryn	Mel	Brød	Flæsk	Kød	Mur- sten	Tagsten
	Pd. ¹⁾		Pd. ¹⁾	Pd. ¹⁾	Pd. ¹⁾	Pd. ¹⁾	Pd. ¹⁾	Stk. ²⁾	Stk. ²⁾
1854	7963	0	8943	843	7222	10807	14683	484000	
1855	7696	5668	10963	1270	19061	10671	23720	69000	
1856	3150	2420	16253	6469	18088	13546	29193	—	
1857	1000	4150	13498	2776	14382	12598	17626	3791400	116050
1858	1260	1750	7770	4802	9717	10535	12565	1934650	57650
1859	4530	5550	12075	6200	18367	18826	25018	1593700	—
1860	—	9334	10250	2000	10647	7457	7589	1366200	45300
1861	4536	8062	15175	4515	22130	10707	13274	655100	31200
1862	9640	1246	7400	—	25848	13829	17674	562800	9800
1863	—	6046	12350	5400	19820	12796	17435		

Blandt dem, der levede af handel, var der bl. a. 37 købmænd, 4 tømmerhandlere, 3 høkere og 25 gæstgivere.³⁾ Handelsstandens førende mand var Jørgen Lorentzen, der under 10/7 1861 udnævntes til kommerceraad.⁴⁾ Han var paa dette tidspunkt helt ovre i de danske rækker; da i 1862 Heltzen fejredes ved et festmaal, aabnede Jørgen Lorentzen samværet

¹⁾ Statistisk Tabelværk, Handel og Søfart.

²⁾ Freja.

³⁾ Stat. Tabelværk, Folketællingen 1855.

⁴⁾ Freia 25/7 61.

med en skaal for kongen¹⁾ Efter 1864 svingede han hurtigt tilbage til den tyske side, navnlig efter at hans to døtre var blevet gift med preussiske officerer.²⁾ Sine penge tjente han navnlig ved handel med træ og stangjern, men ved siden af drev han baade rhederivirksomhed (1861 ejede han 593 CL)³⁾ og pengeudlaan. Han ejede huset, hvor nu Magasin du Nord's herreafdeling paa Storegade ligger. Lige overfor, hvor nu Magasin du Nord har sin dameafdeling, boede en anden af byens store købmænd, J. Ahlmann. Han handlede navnlig med kolonialvarer,⁴⁾ men i 1861 købte Jørgen Lorentzen denne ejendom til sin gamle.⁵⁾ Jørgen Lorentzens bror, Johan Lorentzen, drev en blandet forretning, hvor nu borgmester Fink bor. Paa hjørnet af Skolevej og Ramsherred boede købmand Ditlev Damm, en af byens danske støtter, konsul og magistratsmedlem og gift med en datter af muremester P. Callesen; han handlede især med jern og støbegods. Skraas overfor ham boede Jens Nielsen, hvis gamle forretning navnlig søgtes af bønderne.⁶⁾ (I 1860 betalte Jørgen Lorentzen skat efter 3. skatteklasse, Joh. Lorentzen efter 5. klasse, tømmerhandler J. Voetmann og købmand Jens Nielsen 6. klasse, J. Ahlmann 7. klasse og Ditlev Damm 9. klasse).⁷⁾ Paa Søndertorv laa der nogle mindre forretninger, baseret paa landhandel⁴⁾ (Detlefsen og Hartmeyer).

Agent Bertram Møller, Graasten, der fra 1862 var lærling hos D. Damm, har i »Vor Hjemstavn« skildret livet i en gammel købmandsgaard paa denne tid. I Damms forretning var der tre lærlinge og to butikssvende. Bønderne spændte fra i gaarden; andre forretninger havde ofte beværtning i forbindelse med butikken. »Varerne fik vi dels fra Hamborg, dels fra mellemtyske Fabrikker. De engelske Varer, vi fik, kom som Regel over Ham-

¹⁾ Freia 20/5 62.

²⁾ Oplyst af fru Fürstenau.

³⁾ Freia 23/7 61.

⁴⁾ cf Vor Hjemstavn I, 1927, S 66.

⁵⁾ Skyld- og panteprotokollen for Aabenraa by.

⁶⁾ cf Vor Hjemstavn I, 1927, S 63 og 66.

⁷⁾ Bilag til byregnskabet 1860.

borg og førtes til Aabenraa pr. Sejlskib«. Med København var der ikke megen forbindelse.

Der kan kun gisnes om, hvorfra byen fik sine vigtigste kunder. Meget tyder paa, at de (bortset fra Løjt) mindre kom fra syd og nord end fra vest. Som argument herfor synes ogsaa byens kreditorer at kunne bruges. Byens laan rejste man nemlig ganske overvejende hos forbindelser i byen og dens omegn (navnlig det sidste). Og her er det karakteristisk at se, at omkring 1860 hørte af 129 obligationer kun 8 hjemme i Sundeved (7 i Varnæs og 1 paa Felstedmark), de andre gik (bortset fra købstaden) til nabosognene mod vest og nordvest; alene i Bjolderup sogn fandtes 23 obligationer.

Paa denne Tid kunde den lokale handel endnu ikke fuldstændigt tilfredsstille publikum. Den suppleredes derfor af de faste handlendes forløbere: markederne, der endnu omkring 1850 var samlingsstedet for handlende langvejs fra. Ligesom endnu i vore dage avholdtes de vigtigste af disse markeder i juli og oktober maaneder. — Annoncer i Freia gir et indtryk af, hvad det var for varer, der fælbødes paa disse markeder. Til sommermarkedet 1852 finder vi saaledes:¹⁾

Tobias Selig, der udstiller manufakturvarer hos P. Paulsen paa torvet.

Carl Witte fra Gera med isenkram og galanterivarer i det store telt paa torvet udenfor købmand Paulsens hus.

Gravør Guttmann fra Altona, der logerer hos gæstgiver Krause i Vestergade.

I. F. Riechel fra København udstiller skotøj hos Hoffgaard.

Til efteraarsmarkedet samme aar møder vi bl. a.:²⁾

Jacob Meier med manufakturvarer, bor hos gæstgiver de Voss paa torvet.

M. Bærens fra København udstiller herreklæder hos N. Sørensens.

Carl Witte fra Slesvig med legetøj, bor hos hr. Richelsen (nu Weber jun.).

I apoteker Karbergs porthus fremvises en levende gems og en stenhøne.

¹⁾ Freia 20.7 52.

²⁾ — 16/10, 19/10, 21/10, 1852.

Der kom altsaa endnu i 1852 en del handlende til krammarkederne, men det gik i disse aar stærkt ned ad bakke med deres betydning som salgsmesser. I 1855 konstaterer Freia, at de er »blevne hovedsaligen forvandlede til Forlystelsedage begribeligt nok, da den Trang, der har givet Markederne deres Oprindelse, nemlig Umuligheden til enhver Tid at kunne erholde til Kjøbs paa Stedet de Varer, som falbødes paa Markedet, forlængst er ophørt«. ¹⁾ I 1859 faar vi en skildring af sommermarkedet, saaledes som det efterhaanden kom til at se ud; det var i dette aar særlig lille. »De gamle Lirekasser repræsenteres aldeles ikke, istedetfor 3 Carouseller findes denne Gang kun 1, derimod findes der en Masse Kage, Legetøj og Husboutikker, ligesom Fremstillerinden »af hele Verden«, der tillige for 4 sk. skal kunne skue ind i den dunkle Fremtid. Klarinetterne, Optikerne af forskjelligt Slags, »uforfalsket Leinwands«-Kræmmere mangle heller ikke — —». ²⁾ Det er altsaa forstaaeligt, at byraadet i 1862 paa en forespørgsel fra amtshuset udtaler sig til fordel for fuldstændig øvskaffelse af krammarkederne; dog saaledes, at det tillades skomagere, rebslagere og andre, som sælger selvforarbejdede varer, at opslaa boder paa kvæg- og hestemarkederne. ³⁾

Men Hamborg-købmændene mente byraadet ikke, man kunde komme uden om. Saalænge de hjemlige købmænd ikke kan bringe de samme varer til samme priser som hamborgerne, vil man intet foretage sig overfor prøvehandelen. ⁴⁾

VIII.

SPAREKASSEN.

Naar en næringsdrivende i Aabenraa savnede kapital i sin erhvervsvirksomhed, maatte han i almindelighed laane hos private, navnlig naar det drejede sig om et kortfristet laan. Fhv.

¹⁾ Freia 27/10 55.

²⁾ — 23/7 59.

³⁾ — Borgerprotokollen 12/8 62.

⁴⁾ Pakken Hyrekontrakter i SLA. Svar paa en forespørgsel fra ministeriet, dat. 25 9 51.

havnemester Jacobsen har fortalt mig, at naar hans far, skibsbygmester Niels Jacobsen, skulde bruge penge, blev han sendt op til kommerceraad Lorentzen, der saa i sit kontor aabnede for store kister, fulde af penge. Skibsbygningsindustrien havde avgjort brug for en bank, men først i 1872 aabnede den Nordslesvigske Folkebank sine lokaler. — Som en ringe erstatning hade man siden 1819 en sparekasse, nu Danmarks ældste; men man hade allerede længe en følelse af, at den var utilstrækkelig, og den mening udtales, at der burde oprettes en diskontokasse.¹⁾

Sparekassen i Aabenraa bestyredes af 3 administratorer, som samledes 2 gange ugentlig og aarligt avlagde regnskåb for en direktion, der bestod af borgmester og raad.²⁾ Denne direktion hade fungeret siden 1850, da magistraten ved den overordentlige regeringskommissærs reskript af ²¹/₁₂. 1850 var blevet bemyndiget til at undersøge spare- og og laanekassens tilstand. Først i vinteren 1852/53 kom man i besiddelse af de direktionen vedkommende protokoller og dokumenter, og da man af generalforsamlings beslutning af ⁴/₆ 1839 saa, at direktionen supplerede sig selv — og den tidligere bestyrelse var frattraadt — valgtes Lunn, Middelheus, Bahnsen, Damm og Fischer til direktion.³⁾

Det mindste beløb, sparekassen modtog, var 2 rbd. 64 sk., og indskuddene forrentedes med 3 pCt. p. a. Beløb under 50 rbd. stod paa 14 dages opsigelse, beløb over 300 rbd. paa 6 maa neders opsigelse. Udlaan ydedes mod hypotekarisk sikkerhed, haandfaaet pant eller selvskyldnerkaution. Overskuddet var bestemt til at anvendes til almennyttige indretninger i byen. Sparekassens sikkerhed bestod i dens formue.²⁾

De vedføjede tabeller viser indskuddenes størrelse 1847—62, laanekassens udlaan 1847—60, sparekassens overskud og fonds 1854—60, og hvorledes kassens kapital var anbragt. Der var gennem aarene en jævn vækst i antallet af konti, idet antallet af disse var:

¹⁾ Freia 13./11. 56.

²⁾ cf. Slesvigske Pro. efterr. II, 1862; Sodemann: Om Sparekasserne S. 495.

³⁾ Protocoll ueber die Verhandlungen der Direktion der Spar- und Leihkasse, i Sparekassens arkiv.

1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
392	433	522	579	545	596	662	706	809

Samtidig sank kontis gennemsnitlige størrelse fra 135 rbd. i 1854 til 93 rbd i 1862, idet konti paa over 200 rbd avtog i antal, medens de smaa indskud var i voldsom vækst.¹⁾ En sammenstilling, der viser sparernes levevej er ligesaa oplysende:

	Børn	Tjeneste-tyende af Manden	Tjeneste-tyende af Kvinden	Arbejdsfolk, daglejere etc.	Haand-værkere	Handlende	Søfarende	Selskaber	Militære	Gaardmænd	Husmænd	Forskellige
1854	90	41	43	30	6	0	34	15	3	7	25	98
1857	94	130	120	11	22	4	39	25	12	21	24	77
1860	145	142	125	27	16	2	35	33	1	14	20	102

Dette vil sige, at de tre grupper, børn og tjenestetyende, der i 1854 sad inde med godt 44 % af alle konti, i 1860 var i besiddelse af knap 62 %, medens grupperne: haandværkere og handlende kun raadede over et par procent. Sparekassen kunde

Indskud i Sparekassen						Sparekassens overskud og fonds.							
ult.	1847	32.841	rbd.	4	mk.	14	sk.						
»	50	24.957	»	2	»	14	»	12.200	mk.				
»	51	32.495	»	3	»	10	»	12.611	»				
»	52	40.636	»	0	»	10	»	13.696	»				
»	53	46.900	»	1	»	14	»	7.925	rbd.	3	mk.	12	sk.
»	54	53.009	»	0	»	2	»	8.466	»	1	»	7	»
»	55	65.177	»	0	»	15	»	8.985	»	0	»	8	»
»	56	74.505	»	1	»	8	»	9.892	»	5	»	15	»
»	57	75.606	»	2	»	0	»	10.855	»	3	»	14	»
»	58	67.231	»	5	»	3	»	11.564	»	2	»	13	»
»	59	65.208	»	1	»	14	»	12.178	»	2	»	1	»
»	60	64.744	»	2	»	14	»	12.784	»	2	»	4	»
»	61	67.392	»	4	»	3	»						
»	62	75.186	»										

¹⁾ Alle statistiske oplysninger ang. Aabenraa sparekasse er fundet i sparekassens arkiv, idet dog oplysningerne fra 1852 er taget fra Stat. Medd., bd 2.

Sparekassens udlaan:

i alt:		pr. aar:
ult. 1847	71.035 mk. kt.	
50	55.432 » »	800 mk. kt.
51	73.228 » »	5.613 » »
52	86.991 » »	24.140 » »
53	53.574 rbd.	17.195 rbd.
54	59.850 »	13.720 »
55	71.231 »	23.572 »
56	82.751 »	28.204 »
57	82.782 »	20.135 »
58	76.471 »	17.127 »
59	75.474 »	9.966 »
60		8.926 »

tydelig nok ikke imødekomme erhvervslivets krav. Heller ikke i sin udlaansvirksomhed synes den at have været til videre nytte for erhvervene. Agent Bruhn laante saaledes kun een gang, i 1856, 1000 rbd. af sparekassen, medens det af skyld- og pante-protokollen ses, at han samtidig laante langt større beløb af private.

IX.

Søfarten.**En episode.**

Skibskaptajn Hans Matthiesen var født i Dyrhave ved Aabenraa fjord i 1818. Hans far, Johan Conrad Matthiesen, der stammede fra Sundeved, ejede her en mellemstor gaard. Men denne gaard var købt for penge tjent paa søen, thi Johan Conrad, selv landmandssøn, hade i sine yngre dage været kaptajn. Dette gode resultat virkede dragende paa sønnerne, der alle fire tog til søs. To blev paa søen, men de andre to, Hans og Johan, blev begge kaptajner og drev det vidt.¹⁾

I efteraaret 1856 rejste Hans Matthiesen hjem paa besøg. Han var da kun 38 aar gammel, men hade allerede i 12 aar ført

¹⁾ Disse oplysninger skyldes især kaptajn Hohlmann, Aabenraa. I øvrigt er dette afsnit udarbejdet paa grundlag af en kopibog over breve fra Hans Matthiesen til sine rhedere. Det første brev i kopibogen er skrevet 1844, det sidste 1866.

skib paa de store have. Først som kaptajn paa barken Orion, siden — fra 1851 — som fører for fregatten Wodan.

Med denne tilsyneladende usædvanlige karriere forholdt det sig saaledes: Stillingen som kaptajn paa Orion havde Hans Matthiesen overtaget efter sin far. Da han saa var hjemme 1850/51, havde han tjent saa meget, at han baade kunde købe $\frac{1}{2}$ part i Wodan og gifte sig med en datter af Boy Bendixen i Sten-toft, der var bror til skibets rheder, Jacob Bendixen paa Stolligaard. Dermed var han tillige kommet i nøje forbindelse med Aabenraa og hele monarkiets største skibsrheder, agent Jørgen Bruhn, der var svoger til Jacob Bendixen.

Nu var han altsaa atter hjemme, og hans sammensparede udbytte var vokset godt i de forløbne fem aar; tiderne var gode, han selv kendt for sin dygtighed, og han var fuld af lyst til at arbejde sig videre frem. Vel havde krigsaarene 1848—50 været meget vanskelige, og de første aar med Wodan havde heller ikke syntes ham tilfredsstillende, men senere var det blevet bedre, og alene i 1855 havde han kunnet remittere 2000 Pd. St. Hans rhedere kunde nok være tilfredse med ham. Hvad enten tiderne var gode eller daarlige, altid forstod han at være blandt de skibsførere, der fik de bedste fragter. Han bedømmer en situation klart og nøgternt og lader sig ikke rive med; da i 1851 hundredevis af skibe flygter fra det daarligt betalende Sydamerika til nye jagtmarker i de kinesiske farvande, blir han roligt tilbage i Valparaiso, beslutter sig til hellere at sejle med salt og i yderste tilfælde at sejle til Batavia i ballast. Dette blev ikke nødvendigt, han fandt snart igen en god indtægtskilde i fragtfart mellem Sydamerika og Australien. Tilsidst, i de første maaneder af 1856, akcepterede han en fragt fra Melbourne til Batavia og derfra til Bremen. I juli havde han her avmønstret folkene, og nogen tid senere var han hjemme.

Her var saaledes alt, hvad man kunde forlange, hvis man vilde avancere yderligere: gode tider, en dygtig mand, tilstrækkelig kapital. Dette maatte udnyttes. Men hvorledes frugtbar gøre denne aandelige og materielle kapital? For en

løjtinger paa denne tid var der slet ingen tvivl. Selvfølgelig bygge et skib og tjene endnu flere penge.

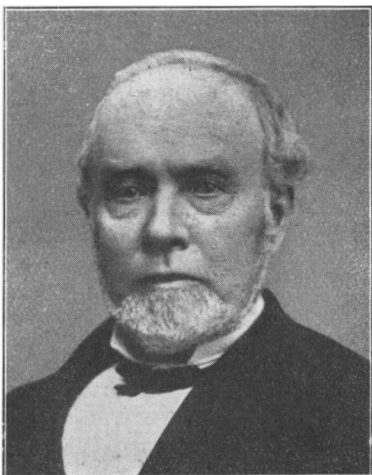
Wodan, der var bygget i 1838, var paa 116 CL; dets kaptajn blev nu Hans Matthiesens bror, I. C. Matthiesen. Det nye skib skulde være betydeligt større, man tænkte paa 180 CL. Boy Bendixen skulde være korresponderende rheder; Hans Matthiesen selv, der tog $\frac{1}{4}$ part i skibet, kaptajn. En officiel rhederfortegnelse vilde ikke have indeholdt andre navne. Men i virkeligheden fandtes der endnu to parthavere: en dansker, der levede i London, D. Lange, og en hamburgsk mægler, W. Braun. Den første, med hvem man var kommet i forbindelse gennem det dansk-engelske mæglerfirma Grønsund i London, tog $\frac{1}{8}$,¹⁾ Braun, efter hvis datter Caroline skibet fik navn, $\frac{1}{8}$. Aabenraas ældste firma i skibsbygningsindustrien, Paulsen, skulde bygge skibet. Men lad Matthiesen selv fortælle læseren det med de ord, han brugte i et brev til Lange, dateret Apenrade d. 3/2. 1857:

»Min Svigerfader B. Bendixen og jeg og en Ven mere ere Deres eneste Medrhedere, og jeg haaber, at dersom vi maa have nogenledes Held, at vi alle skal tjene gode Penge, thi det bliver et udmærket stærkt og godt Skib, alt bygget af dansk Eeg, som nu er en stor Fordeel. Skibet bliver cirka 180 Commerzlæster, 500 Tons, Bygmesteren faar for hver Læst 224 Rbdlr. som De vil see i Contrakten, derfor leverer han Skibet i Vandet, siden har vi selv at anskaffe Kobber, Tauværk, Seil, Ankere, og Kjeder pp. Skibet vil komme paa 320 Rbdlr. pr. Læst færdig til Søes, med Udprovantering og 2 Maanedspenge udbetalt, og Assuranse, maaskee lidt mindre eller mere, som nu ikke kan beregnes saa helt nøie«.

Men alle disse penge kunde trods rhedernes velstand ikke skaffes til veje saa helt let. 180 CL og 320 rbdlr. pr. læst gir

¹⁾ Brev til Lange 3/2 57: »Nu maa De ogsaa skrive mig, om De vil være nævnt i Rhederbrevet som Medrheder for Deres Andeel, dette kan kuns skee, dersom De endnu er dansk Borger. Hvis De ikke er dansk Borger, da faar De af Herr Bendixen en Reverse, hvori benævnes, at De, efter at have indskudt Beløbet for Deres Andeel, faa for samme Summe for Dem og Deres Arvinger $\frac{1}{8}$ Deel i ovennævnte Skib. Anderledes kunne vi ikke gjøre det, og vores Medrheder, som heller ikke er dansk Borger, har det ligeledes, nemlig en Reverse.«

jo ogsaa den ganske anselige sum af 57 600 rbdlr, saa at alene Langes ottendedel beløb sig til 800 Pd. Stl. Baade Bendixen og Matthiesen maatte da gribe til laan, navnlig da det til slut viste sig, at skibet faktisk blev paa 196 CL. Boy Bendixen, »Skibsrheder og Toftboelsbesidder i



Kaptajn Hans Matthiesen

Stentofte«, laaner da af kapt. I. H. Jessen i Aabenraa 1600 rbd. til 3¼ %.¹⁾ Hans Matthiesen, der efter sin Hjemkomst hade købt et »Ejendomssted« i Stentoft af forhenværende kaptajn Jes Jessen Ravn for 5630 rbd., (hvoraf han hade betalt de 4209 kontant),¹⁾ maa kort efter af gaardmand Jes Jespersen Ebsen i Barsmark laane 2400 rbd. Størstedelen af pengene hade de altsaa liggende parat hjemme.

Men nu maatte der ogsaa passes paa under et saa kostbart foretagende, som dette skibsbyggeri var. Hele ens formue var jo sat paa spil. Hvad gavnede gode fragter og en god kaptajn, hvis skibet var daarligt. Vel var »Mester Paulsen« kendt for sit gode arbejde, men han var jo da heller ikke helt uinteresseret i, at saa lidt tømmer som muligt gik til spilde. Men Hans Matthiesen skulde nok passe paa, og daglig spadserede han derfor ud til tømmergaarden ved Sønderport og saa tømmermændene — værftsarbejderne vilde vi sige — paa fingrene, saa hvert stykke daarligt træ blev kasseret.

Paa disse daglige spadsereture til Sønderport var der nok, der kune fængsle øjet. Denne travlhed paa selve tømmergaarden! Firsindstyve tømmermænd i arbejde! Ikke alene ved Caroline, thi hvor stort og stateligt det ogsaa skulde være, blev det dog langt overgaaet af et andet skib, der samtidig stod paa

¹⁾ Skyld- og Panteprotokollen for Ris og Sønderrangstrup Herreder.

stabelen, et af de største, der var blevet bygget i Aabenraa, fregatskibet Himalaya (287 CL), der byggedes for Jacob Bendixen paa Stolliggaard. — Jo, der var penge blandt folk. Naar Hans Matthiesen gik fra Sønderport langs Strandvejen (vore dages Nyvej) om til Skibbroen, var der ligesaa fuldt af travlhed der. Thorkild Andersen hade to skibe under arbejde, en bark paa 154½ CL og en brig paa 71; nord for ham arbejdede Niels Jacobsens folk med det første skib, denne byggede paa egen haand, en bark paa 186 CL. Men foruden disse gammelkendte værfter var der i denne blomstrende tid skudt flere nye i vejret. Den unge Mads Holm fra Mors, der det foregaaende aar hade bygget en lille skonnert, var til lettelse for de andre skibsbyggere rejst igen, men Lund, der ligeledes var begyndt i 1856, prøvede lykken endnu en gang og var i færd med en brig paa 80 CL. Og nu i aar var smedemester Reimers begyndt paa at bygge skibe der yderst paa havnens nordside. Betænksomme borgere rystede paa hovedet ad dette foretagende. Han kendte jo ikke selv noget til konstruktionen og maatte derfor lønne en konstruktør fra København. Dette var nogen pengespekulation og ikke velset hos nogen. Men entreprenant var han, selv om han i aar til en begyndelse hade nøjedes med en stor skonnert paa 61½ CL.¹⁾

Ude paa tømmergaarden skred arbejdet paa Caroline godt fremad. Den 10. 57 kan Matthiesen skrive til Lange, at skibet allerede i 14 dage har staaet i spant. »For øjeblikket er Perioden kuns flau«, skriver han, men han har erfaring nok til at vide, at netop i de daarlige tider maa man forberede fremstødet for at kunne udnytte højkonjunkturen til bunds, og han er derfor uforsagt: thi han fortsætter: »De skal see, at naar vores Skib er færdig, saa have vi allerede bedre Tider, især dersom Krigen med England og China skulde gaa for sig«. Kapitalister har til alle tider været interesseret i de profitgivende krige. Ud paa sommeren, den 27. juli, beretter han til London, at der kun er ca. 4 uger til skibet skal løbe af stabelen, og han

¹⁾ cf pakken »Skibsbyggeriet 1845—60« paa SLA.

tilføjer, at man allerede har sikret sig fragt fra Hamborg til San Francisco. Den 15. sept. skete stabelafløbningen, og den 25. oktober ankom Caroline til Hamborg for at lade til San Francisco. Det er et godt skib, og det skyder en fart som nogen clipper, thi »det har gjort 14 Miil, og meget let.«

I december 1857 forlader Caroline Hamborg for San Francisco, men det bliver ingen rekordrejse; alt er imod. Under den engelske kyst laa de med svære storme fra 10. december til 13. januar og senere i fulde 7 uger ved Kap Horn. 184 dage efter avsejlingen fra Hamborg, den 11. Juni, ankom de i god behold til deres bestemmelsessted. Men skibet har bevist sin sødygtighed, det er nyt, kaptajnen er dygtig, og endnu samme aar — efter en rejse til Melbourne med blandet fragt og en rejse tilbage til San Francisco med passagerer — kan Hans Matthiesen sende sine glædestraalende rhedere vekslers paa ialt 1920 Pd. Sterl. Lad der saa ogsaa komme et par mindre gode aar, det retter sig hastigt igen, og det er derfor ikke overraskende, at vor kaptajn i 1863 sir søen farvel — og sætter sig til ro? Ingenlunde. En 45-aarig med forstand paa søen og kapital til sin raadighed blev i de tider skibsrheder, og denne udvikling fra selvstændig købmand — thi det var en kaptajn den gang — til finansoperatør er ikke alene karakteristisk for en heldig sejlskibskaptajn fra datiden, den giver en miniature et billede af et aarhundredes økonomiske historie. I 1863 begynder Hans Matthiesens skibsrheder-periode, men den hører ikke med til vort tidsavsnit, og først i 1904 avsluttes denne mands liv.

Han var kun een blandt mange andre foretagsomme kaptajner, der i næsten 200 aar satte deres præg paa Aabenraa by, bestemte dens økonomiske udvikling paa godt og ondt, og i henvend et par menneskealdre gjorde dens navn kendt i fjerne farvande.

— — —

Desværre — det bevarede kildemateriale om datidens erhvervsliv er (bortset fra talmaterialet) saa ringe, at en fyldig skildring som den ovenstaaende blir en undtagelse, men som saadan ganske vist saa meget mere værdifuld, og Hans Matthie-

sens kopibog tillader en række slutninger om søfartens almindelige forhold.

Statistik.

Som tidligere nævnt levede i Aabenraa i 1855 368 personer eller 7,5 pCt. af søfart. Til sammenligning tjener, at i Flensborg og Sønderborg levede 8,4 og 10,5 pCt. af søfart. Forholdet blir dog noget anderledes, naar man kun tar hovedpersonerne med. Aabenraa staar her som nr. 1 med 3,8 pCt., dernæst Flensborg med 3,4 og endelig Sønderborg med 2,4 pCt. Alligevel er disse tal saa lave, at en forundring over, at Aabenraa saa hyppigt er blevet kaldt en udpræget søfartsby, synes berettiget. Men den gamle sætning er alligevel begrundet, thi det var skibsbyggeriet og rhederivirksomheden, der bar hele byens næringsliv. Men flertallet indenfor skibsbesætningerne kom ikke fra selve byen. For kaptajnernes vedkommende er det allerede i avsnittet om indbyggerne blevet paavist, at af 56 nybagte kaptajner i vor periode var kun de 22 født i Aabenraa by, og hvad hele mandskabet angaar, oplyser folketællingen i 1845¹⁾ os om, at 619 eller 11,9 pCt. af Rise herreds beboere levede af søfart, medens sømændene i de andre herreder kun udgør en forsvindende brøkdæl. Af disse 619 har sikkert det store flertal været hjemmehørende paa Løjt.

Det sikre udgangspunkt for en behandling af byens skibsfart er en oversigt over de i byen hjemmehørende skibe, deres antal og drægtighed. Her følger derfor en oversigt over antallet af skibe, fordelt efter størrelse (efter faktisk tabelværk, handel og skibsfart); halve kommercelæster er kun taget med i det samlede tal:

Det imponerende her er ikke saa meget det store antal skibe og den betydelige tonnage, som den vægt, de store skibe har. Dette træder stærkt frem ved en sammenligning med hele hertugdømmets flaade. Fra 1858—63 var denne paa ca. 30,000 CL. Aabenraa ejede altsaa henimod $\frac{1}{5}$ af den. Det samlede an-

¹⁾ Statistisches Tabellenwerk, zweites Heft. Folketællingen 1855 gir desværre ikke oplysninger om de enkelte herreder.

	Antal — CL.							i alt	
	0—2	2—15	15—30	30—50	50—100	100—200	200—	Antal	CL.
1851								92	4933¼ CL.
1852								91	4843½ CL.
1853	5	179	105	385	18	1801	1541	90	5398½ CL.
1854	6	170	59	361	17	1685	1775	87	5335¾ CL.
1855	5	183	59	361	14	1639	1307	83	4616¼ CL.
1856	4	205	43	277	11	1620	1877	80	4888 CL.
1857	4	202	43	277	10	1971	1890	79	5154¼ CL.
1858	4	194	43	243	11	2000	1890	77	5213¼ CL.
1859	5	192	43	243	11	2407	2508	82	6237¾ CL.
1860	5	191	43	285	10	2555	1934	81	5745½ CL.
1861	6	191	43	326	9	2709	1675	82	5620¾ CL.
1862	6	191	43	326	8	2757	1675	81	5601¾ CL.
1863	6	182	43	279	9	2826	1876	82	5874¼ CL.

tal skibe i hertugdømmet var i 1860 1543, den gennemsnitlige størrelse af et skib altsaa ca. 20 CL. I Aabenraa var dette tal imidlertid paa det samme tidspunkt næsten 71 CL. Af skibe paa over 200 CL. findes der i 1860 i hele hertugdømmet 8 paa 2541½ CL.; Aabenraa alene ejer af dem de 6 paa 1934½ CL. Saa store skibe bygges kun til langfart. Men forinden vi gaar nærmere ind paa, hvor det var, skibene fik deres fragter, er der adskillige andre spørgsmaal, der maa klares. Først er det nyttigt at foretage en sammenligning med nabobyerne Flensborg, Sønderborg og Haderslev.

	1851	1857	1863
Flensborg	5958¼ CL	5559 CL	4902 CL
antal i alt	137	116	114
deraf over 100 CL	20	17	14
Sønderborg	1495½ CL	1978 CL	2728½ CL
antal i alt	79	92	96
deraf over 100 CL	3	6	8
Haderslev	958½ CL	1350¼ CL	1108¼ CL
antal i alt	58	75	74
deraf over 100 CL	0	2	1
	1853		
Aabenraa	5398½ CL	5154¼ CL	5874¼ CL
antal i alt	90	79	82
deraf over 100 CL	19	20	26

I 1863 har Aabenraa altsaa Slesvigs største handelsflaade. Men langt mere forbavsende er den flensborgske handelsflaades stadige tilbagegang i denne periode. Tiden mellem krigene var for Flensborg en stagnationens tid, ogsaa paa andre omraader. Til gengæld er Sønderborgs flaade, der i tidligere tid var større end Aabenraas, i stærk fremgang og fordobles i de her behandlede 14 aar. Men der var endnu en lang vej til Aabenraas 26 skibe over 100 CL i 1863.

Det er endnu fuldt og helt sejlskibenes tid. Antallet af dampskibe vokser ganske vist, men meget langsomt. I 1851 fandtes der i hertugdømmet dampskibe med i alt 114 CL og 204½ H. K.; i 1863 var der 360¼ CL med 565 H. K., og de var nu i alt 16 i tal. Man kan vist bedst kalde disse smaaskibe for lo-

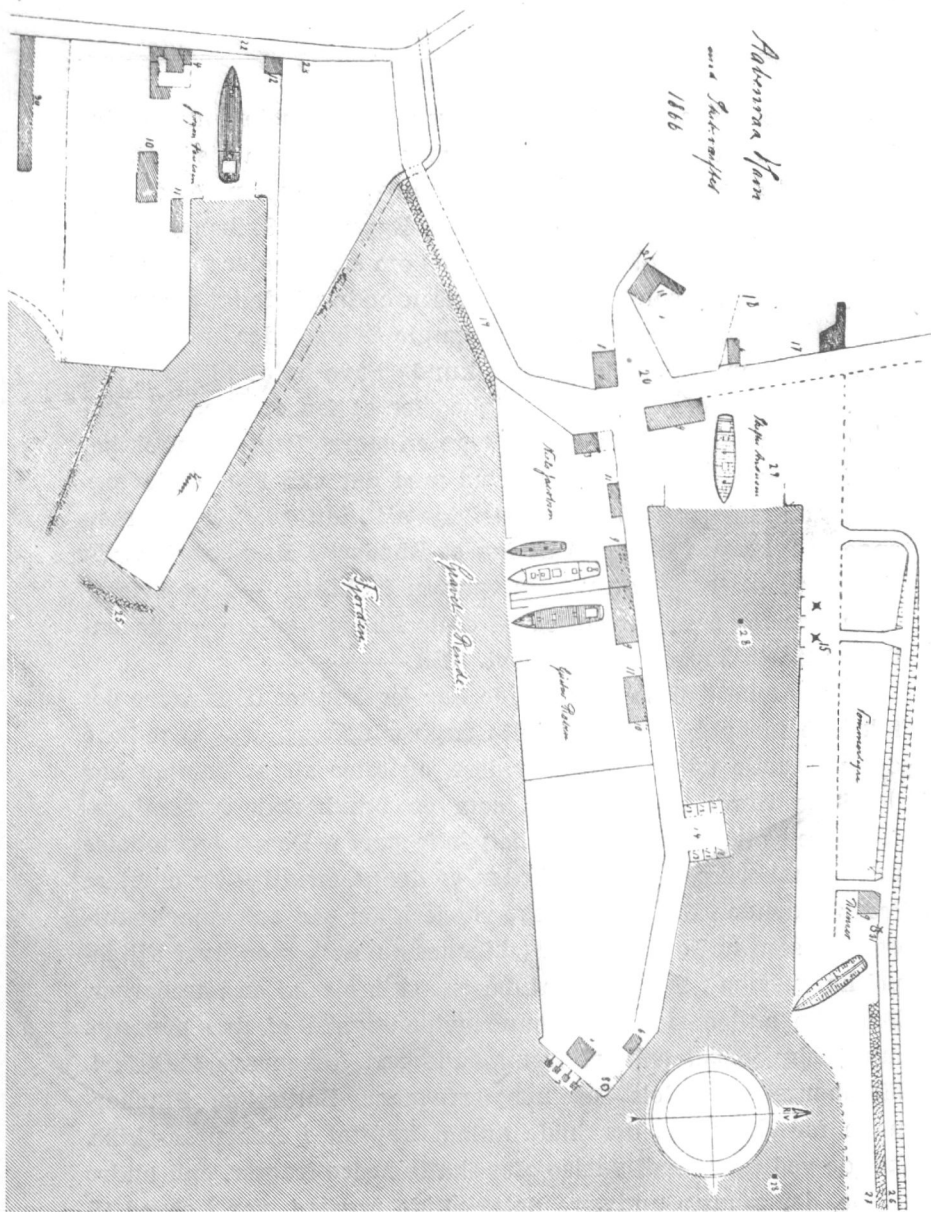
kale attraktioner; de brugtes næsten kun til passagertransport; til fragtfart duede de slet ikke. Til det brug hade man sejskibene. Her optog ingen maskine en stor del af lastrummet, her skulde der ikke bruges plads til kul og tid til at laste dem. Ja, men farten? Nej, ogsaa paa dette punkt kunde sejskibene nemt følge med. Netop i 50'erne naaede sejskibsbygningen sit højdepunkt med de efterhaanden sagnomspundne »Clippere«, der med et opbud af sejl som hverken før eller siden godt kunde skyde en fart af 15 mil, saa paa dette punkt kunde sejskibene nemt følge med. Netop i gæld var størrelsen ret begrænset, men heller ikke dampskibene var større. Først senere, da dampskibsbygningen hade gjort yderligere fremskridt og en fragtdamper var blevet i stand til at fragte mange gange mere end et sejskib, blev sejskibene slaaet ud. En sammenligning mellem et moderne dampskibs kapacitet og Aabenraas hele handelsflaade for 100 aar siden viser tydeligt, hvor uundgaaeligt dette var. »I Aaret 1825 besad Aabenraa f. Eks. 51 skibe med 2549 danske Kommercelæster a 2550 kg eller 6500 Tons Lastevne og 398 Mand Besætning. Disse 51 skibe kunde paa to aarlige Rejser til en mellemeuropæisk Havn, naar der sejledes hen med Ballast og tilbage med Lading, befordre ca. 13,000 Tons aarligt — svarende til den daværende Tid kan man som Gennemsnit kun regne to saadanne Rejser om Aaret. I Dag formaar et Dampskib af hin samlede Størrelse med en Besætning paa 30 Mand aarligt at yde mindst det 10—15-dobbelte.«¹⁾ Aabenraaflaadens blomstringstid falder altsaa sammen med sejskibsfartens bedste aar og er derved saa meget mere interessant.

Parthaverne.

Paa spørgsmaalet om, hvor disse skibe byggedes, skal jeg her kun forudskikke det næppe uventede svar: ganske overvejende i Aabenraa selv.

Det næste spørgsmaal blir det ulige vanskelige: hvem ejede skibene? Om skibet Carolines rhedere har vi ovenfor faaet

¹⁾ Schlaikier: Aabenraa Søfarts Historie S. 61.



Planen over havnen: 1. Toldbod. 2. Brovægten. 3. N. Jacobsens beboelse. 4. Jürgen Paulsens beboelse. 5. Dampskibspavillonen. 6. Dampskibspakhuset. 7. Badehuse. 8. Rødt fyr. 9. Planhuse. 10. Dampsavværker. 11. Dampkister. 12. Smedje. 13. Sandkasser. 14. Brovippen. 15. Gangspil til kølhaling af skibe. 16. Jørg. Cornetts sejmager-toft, forhen »Kommunen«. 17. Frimanns skibssmedje. 18. Tønningens skibssmedje. 19. Nyvej. 20. Skibsbroen. 21. Skibbrogade. 22. Sønderport. 23. Køminsel, beværtning. 24. Kilengene. 25. Break-water. 26. Dæmning og vej til Lindsnakke. 27. Gammel vej. 28. Duc d'Albe. 29. Forhen M. Michelsens værft. 30. Paulsens lange hus, arbejderboliger. 31. Mølle.

Skibene paa N. Jacobsens værft er barkskibet »Sophie Helene« af Hamborg og skonnerbriggen »Johann« af Aabenraa.

nøje besked. Raadmand Bahnzen var korresponderende rheder for to Aabenraaskibe: Ellen og Danmark. I Ellen ejede Bahnzen selv $\frac{9}{32}$ part, kaptajnen (Lindenhan) $\frac{1}{4}$ og resten ejedes af en hamburgsk forretningsforbindelse, Eggers.¹⁾ Skibsbygmester Jacobsen fortæller i sine erindringer²⁾ om sine kvaler med at faa et nybygget skib solgt i 1859, da krisen endnu tydeligt sporedes:

»Min den Gang 55 Aar gamle Svigerfader, uden hvis velvillige Pengehjælp jeg aldrig kunde have holdt ud saa længe, havde længe gjort sig Ulejlighed for at faa et Rhederi samlet, saaledes at han selv kunde tage en større Part i Barkskipet Marie Sophie, 176½ CL, og gaa ud med det som Fører eller ogsaa at faa det solgt til fremmede, dog alt hidtil uden Held; men endelig lykkedes det ham at faa et Rhederi i Hamborg, Hr. F. Diesel, til at tage omtrent Halvparten i Skibet. — Min Svigerfader overtog selv Resten, og til dette Rhederi solgte jeg da endelig »Marie Sophie« den 1. Sept. 1859 — — —.«

Alene i disse tre tilfælde har jeg kunnet konstatere det faktiske forhold. I de officielle papirer nævnes som sagt ikke de eventuelle udenlandske rhedere, og efter alt at dømme har der ikke været mange skibe, som en hamburgsk forretningsforbindelse ikke har haft en betydelig part i. Denne forbindelse med Hamborg og afhængigheden af denne mægtige by er klart fremtrædende i det bahnsenske rhederi, der saa aabenbart skulde staa som nationalt-dansk (skibenes navne!), men hvor alligevel halvparten i hvert fald af det ene skib ejes af en hamborger. Paa den anden side har denne afhængighed af den mægtige handelsby virket avgjort fremmede paa Aabenraas skibsfart. Hamburgske handels- og mæglerfirmaer, Bolten og Pinckernelle for eksempel, der hade anlagt kapital i Aabenraa-skibe, kunde ved deres indflydelse ofte skaffe bedre fragter, end andre skibe, der maatte undvære dette solide rygstød, var i stand til at opnaa. Omvendt hade Aabenraa rhederne i almindelighed deres penge staaende i hamburgske handelshuse, og kun krisen

¹⁾ Bahnzens kopibog, for tiden i H. P. Hanssens varetægt.

²⁾ »Til Minde om Hundreedaarsdagen for Skibsbygmester Niels Jacobsens Fødsel. 1828—1928.« Trykt som manuskript.

i 1857 rokkede en overgang ved »den gamle nedarvede Tro, at hvad der er betroet i Hamborgernes Hænder var ligesaa sikkert og disponibelt, som hvad der laa i den egne Kasse — — —«.¹⁾

Men en anden omstændighed er lige saa interessant. Smaabyer som Aabenraa og Sønderborg stillede et betydeligt kontingent af skibe til den oversøiske fart, og det saaledes, at ikke alene var skibet selv bygget i hjemstedet, men ogsaa besætningen fra kaptajn til skibsdreng hade hjemme sammesteds. Betydningen af de hjemlige sømands- og skibsbyggertraditioner var endnu saa stor, at det ikke betalte sig for handelskapitalen at koncentrere værfter og rhederier der, hvor den selv hade hjemme. Først de store jernskibes opkomst, der krævede langt større opbud af kapital og teknik end træskibene, gjorde det nødvendigt at koncentrere skibsbygningen paa faa steder efter finans- og industrikapitalens disposition. Og med kapitalens koncentration i storstæderne fulgte dernæst rhederivirkomhedernes forlæggelse til disse kommandoposter. Men paa en tid, da mester Paulsen og hans svende byggede stolte oceanfarere, laa alt dette langt ude i fremtiden. Det var, før provinsen blev til et udbytningsobjekt for storstædernes kapital.

Her skal endnu nævnes nogle eksempler, der viser, hvorledes den i skibet anbragte kapital var fordelt. NB.: det er officielle lister, og der maa saaledes gøres det ovennævnte forbehold.²⁾ En gammel bekendt, Hans Matthiesens gamle skib, fregatten Wodan, hade ca. 1855 følgende rhedere:

Hans Matthiesen	$\frac{9}{16}$	(tillige kaptajn)
Boy Bendixen	$\frac{11}{16}$	
H. Davidsen	$\frac{1}{16}$	

Fregatskibet Hindostan:

Bendix Bendixen	$\frac{3}{4}$	(tillige kaptajn)
Jacob Bendixen	$\frac{1}{4}$	

Fregatskibet Hindoo: (kaptajnen var Hans Bendixen)

Jacob Bendixen	$\frac{9}{16}$
Nis Hohlmann	$\frac{1}{4}$

¹⁾ Freia 15/12 57.

²⁾ Pakken »Hyrekontrakter« i SLA. »Fortegnelse over meddelte Skibscertifikater under den orientalske Krig 1854, 55 og 56.«

Boy Bendixen	$\frac{1}{8}$
Peter Jespersen	$\frac{1}{16}$

Barken Otto:

Gustav Raben	$\frac{1}{10}$	
Otto Fr. Ahlmann	$\frac{1}{10}$	
Nis Peter Ahlmann	$\frac{1}{10}$	
Otto Fr. Ahlmann jun.	$\frac{2}{10}$	
C. P. Koch	$\frac{2}{10}$	
C. G. Drescher	$\frac{1}{10}$	
Jørgen Ahlmann	$\frac{1}{10}$	
Johan Ahlmann	$\frac{1}{10}$	(tillige kaptajn)

Barken Danmark, hvis korresponderende rheder som nævnt var

M. Bahnsen:

Nis L. Elberg	$\frac{7}{12}$	
Martin Bahnsen	$\frac{1}{6}$	
Christoffer C. Koch	$\frac{1}{12}$	(tillige kaptajn)
Jespersen, Stollig	$\frac{1}{16}$	
Sejlmager Cornett	$\frac{1}{24}$	
Smed I. M. Holst	$\frac{1}{32}$	

Barken Concurrent: (kaptajnen var Paul Davidsen)

Herman Davidsen	$\frac{3}{8}$
Boy Bendixen	$\frac{1}{6}$
Jørgen Paulsen	$\frac{1}{6}$
Nis. Hohlmann	$\frac{1}{6}$

Det falder i øjnene, hvor personligt forholdet mellem parthaverne var; det er næsten overalt slægt og venner, der har sluttet sig sammen om at bygge et skib understøttet af et hamborgsk firma. Stundom er dog ogsaa skibets bygmester impliceret i foretagendet (saaledes f. eks. Paulsen i Concurrent), men ikke altid med sin gode vilje. »Omtrent samme Tid«, [1860], skriver saaledes Niels Jacobsen, »solgte jeg endelig Skonnerten »Margrethe«, dog saaledes, at jeg selv maatte beholde $\frac{3}{4}$ Part i den. Jeg tjente kun lidt ved at bygge dette Fartøj og havde heller ingen Penge til at sætte i en Skibspart, men jeg var nødsaget til at gaa ind paa denne Handel, dels fordi der ingen anden Køber indfandt sig, og dels for at Skibet ikke skulde ligge og tabe alt for meget i Værdi.« Ogsaa flere gange senere maatte Niels Jacobsen gaa med til at blive parthaver.

Frugtmarkedet.

Hvorhen gik saa rejsen med de færdigbyggede skibe? Her skal jeg overvejende beskæftige mig med de skibe, der gik i oversøisk fart, det vil sige omtrent det samme som de skibe, der var over 100 CL. De mindre skibe holdt sig væsentlig til farten i Østersøen og Nordsøen. Kun et lille mindretal var beskæftiget i indenlandsk fart.

Statistisk tabelværk (handel og skibsfart) gir bl. a. ogsaa oplysninger om det antal danske skibe, der af danske konsulater er rapporteret i fremmede havne. Beretningen er ikke fuldstændig, men meget oplysende.

For de sydamerikanske havnes vedkommende ser tallene saaledes ud, idet kun de indgaaende skibe er medtaget her:

1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
227	147	180	138	227	202	189	181	242

For den sydamerikanske havn, der oftest besøgtes af danske skibe, Rio de Janeiro, er billedet tilsvarende:

1851	1852	1853	og 54	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
73	65	?	?	80	51	71	64	78	56	79	72	93

Altsaa: det ret betydelige antal danske skibe, der gik i fragtfart paa Sydamerika, var i tiden mellem krigene nærmest stagnerende. Vender vi os dernæst til de østasiatiske havne, faar vi her et tydeligt billede af stadig fremgang.

	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
Asien i alt	15	95	46	66					
Kina alene					70	102	147	158	327

Fra omkring 1860 strømmer altsaa danske skibe i stigende tal ud til det kinesiske frugtmarked. Det betaler sig at se lidt nærmere paa nogle af de enkelte havne.

	1851	1852	1853	og 54	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
Shanghai					1	19	8	16	11	11	46	50	70
Amoy									9	17	24	34	78
Fuchow									9	13	17	16	22
Hongkong	6	11	?	?	0	49	30	32	42	61	60	58	141

Men nu Aabenraa-skibene? Fulgte de den almindelige strøm, eller gjorde der sig særlige forhold gældende her? Skibs-lister, offentliggjort i Freia, hjælper til at besvare dette spørgs-maal, selv om de langt fra er fuldstændige.

Efter disse lister ankom i 1852 29 Aabenraa-skibe til sydamerikanske havne, 7 til kinesiske havne og 12 til andre over-søiske havne. I 1853 er forholdet lignende: 12 til Sydamerika, 5 til Kina og 7 til andre oversøiske havne. Aabenraas skibsfart søgte altsaa i 50'ernes begyndelse fortjeneste sammesteds som andre danske skibe.

Men i 1859 ankom efter samme kilde kun 9 Aabenraa-skibe til sydamerikanske havne, medens 38 anløb kinesiske og 24 andre oversøiske havne. I maanederne marts-juli 1863 er re-sultatet lignende: 1 skib til Sydamerika, 21 til Kina og 10 til andre oversøiske havne. Ogsaa skibsfarten til de andre over-søiske havne har ændret retning. De skibe, der i 50'ernes be-gyndelse kom til denne gruppe af havne, anløb navnlig for- og bagindiske havne, medens det omkring 1860 var Australien, der laa i spidsen.

Der sker saaledes i løbet af disse 14 aar fra 1850—64 en fuldstændig skiften fra eet fragtmarked til et ganske andet. Det gamle sydamerikanske marked, der var gammelkendt af Aa-benraa-kaptajnerne, blev forladt, og det vældige Kina, som det endnu i dag er kapitalismens store drøm at kunne udbytte til bunds, trak paa et tidligt tidspunkt de fleste skibe til sig, idet dog ogsaa det nye guldland Australien tiltrak en del.¹⁾

De faa konkrete eksempler, jeg er i stand til at fremdra-ge, er i god overensstemmelse med det ovennævnte. Wodan, Hans Matthiesens gamle skib, der da han var dets kaptajn holdt sig til de amerikanske farvande, møder vi i 1860 igen Amoy²⁾, og i foraaret 1861 sælges det sammesteds for 8000 dollars incl. en fragt til Penang paa 2200 doll.³⁾ »Ellen«, der endnu omkring 1860 holdt sig til de amerikanske farvande, gaar i begyndelsen

¹⁾ cf Schlaikier S. 60 f.

²⁾ Freia 31/1 61.

³⁾ Freia 30/5 61.

af 1863 til Singapore og Hongkong,¹⁾ og i disse farvande gik det endnu samme aar under med mand og mus paa en rejse fra Hongkong til Ningpo.²⁾ Da barken Danmark omkring 1860 er i en saa elendig forfatning, at den for enhver pris maa holdes borte fra europæiske havne, er rhederne mest stemt for at faa det ud til de kinesiske farvande og solgt der. Takket være kaptajnens uduelighed blir man imidlertid i 1861 nødt til at sælge det i England for 1880 Pd. Sterl.³⁾

Da det saaledes kun var forholdsvis faa havne, der søgtes af Aabenraa-skibene, kunde disse til visse tider godt samles i stort antal i en enkelt havn. I 1847 (da forholdene her var som i de første aar efter 1850) skriver Hans Matthiesen fra Montevideo⁴⁾: »Apenrader Schiffe sind hier Jupiter, Odin, Colibri, Succours, Caroline Amalie, Adeline, Androcles, Adelheid.« Senere, da Kina blev centrum, tog ogsaa skibsfarten her et saadant omfang, »at man sommetider kunde træffe et helt Dusin i Hongkong havn«. ⁵⁾

Handelstraktater.

For en saa betydelig flaade som Aabenraas maatte det nødvendigvis spille en stor rolle, at der blev avsluttet gunstige handelstraktater, navnlig naar det var et nyt marked, man vilde trænge ind i. Ved adskillige lejligheder tog Aabenraa-rhederne selv initiativet, og formaaede ogsaa ved den rolle, de spillede, at øve en betydelig indflydelse.

Endnu i 50'ernes begyndelse var opmærksomheden naturligtvis samlet omkring Sydamerika. »Hvilken Betydenhed denne Fart har for vort Land, kan skjønnes deraf, at der i dette Øieblik befinde sig henimod 40 Skibe herfra Byen deels paa den amerikanske Vestkyst, deels er underveis derhen.⁶⁾ Da derfor Chile indførte den ny ordning, at skibe fra lande, der ikke var

¹⁾ Bahnsens kopibog, brev til Bolten 21/1 63.

²⁾ » » » til Sauerland Gebr., Hbg. 31/1 64.

³⁾ » » » af 1/11 og 23/12 60, 8/3 61,
2/4 og 19/4 61.

⁴⁾ H. Matthiesens kopibog, 15/12 47.

⁵⁾ Schlaikier, S. 61.

⁶⁾ Freia 21/6 51.

mestbegunstigede, skulde betale betydelige ankerpenge (1 pia-ster pr. ton) og ladningen desuden svare en 10 pCt. højere told, henvender en række rhedere med agent Bruhn og kaptajn Fischer i spidsen sig til regeringen, der endnu samme aar (1851) kan meddele dem, at der er udvirket begunstigelse for danske skibe i Chile.¹⁾

Da fragterne paa grund af krisen i 1857 gaar ned, søger man straks efter nye markeder. Det er først Japan, der tiltrækker opmærksomheden. Kaptajner og skibsrhedere i Aabenraa indledede derfor skridt for at formaa regeringen til at søge avsluttet en handelstraktat med dette land, ligesom en række andre lande allerede hade gjort. Ved at faa adgang til dette marked, forventedes der »et Opsving i vor Fragtfart, der vil være saa meget betydeligere, som det skeer tidligt og førend andre søfarende Nationer have taget Fløden af den nye Fragtfart.«²⁾

Ogsaa angaaende aabning af de kinesiske havne maa der omtrent samtidig være avsendt et andragende, thi i 1862 høres der klager over, at regeringen maa anvende al sin kraft mod Tyskland, saa at dette problem endnu ikke er løst, skønt et andragende er avsendt for tre aar siden.³⁾ Paa samme tid var spørgsmaalet blevet akut igen. »Chico« og »Canton« var nemlig i efteraaret 1861 sejlet opad Jangtsekiang til Hankov, hvor et engelsk handelshus engagerede »Chico« til vedvarende fart paa Jangtsefloden. Men dette blev forbudt af de kinesiske myndigheder, da der ikke eksisterede nogen tilstrækkelig handelstraktat mellem Danmark og Kina. Kun »Canton« slap af sted med halv ladning, da man hørte, at forbudet vilde komme næste dag. Ulemperne ved den bestaaende ordning medførte endog, at et par danske skibe indledede skridt for at komme til at sejle under preussisk flag. Med Japan var forholdet heller ikke ordnet endnu. Følgen blev, at man fra aabenraask side den 6/2 1862 sendte et andragende til Heltzen som amtets repræsentant i rigsraadet.⁴⁾ Allerede den 14. tog Heltzen ordet i rigsraadet. Uden-

¹⁾ Pakken Hyrekontrakter i SLA og Freia 21/6 51.

²⁾ Freia 23/12 58.

³⁾ Freia 28/1 62.

⁴⁾ Freia 11 2 62.

rigsministeren svarede, at der i sidste rigsraadssamling var bevilget 10,000 rdl. til en ekspedition til Kina-Japan under forudsætning af, at Sverige/Norge gjorde det samme. Da dette ikke var sket, var der aabnet forhandlinger gennem den hollandske regering. Da Jangtsekiang fornylig var blevet aabnet for nogle nationer, hade man henvendt sig til den engelske regering og gjort gældende, at danske skibe mest sejlede for engelsk regning.¹⁾ Først et aar senere kom der atter fart i sagen. Den 14/2 1863 ankom Raasløff til Hongkong for at rejse til Peking for at forhandle om en handelstraktat;²⁾ nogle maaneder senere, den 28. juni avsluttedes traktaten; danske skibe maatte nu gaa op ad Jangtsekiang.³⁾ Altsaa først faa maaneder før adskillelsen fra Danmark kunde Aabenraa-skibene deltage som fuldt berettigede i farten paa Kina.

Fortjenesten.

Men kærnepunktet i en skildring af søfartens kaar maa blive spørgsmaalet om fortjenesten. Skibenes i almindelighed ringe fart og ringe størrelse og den i forhold hertil store besætning samt den betydelige risiko førte med sig, at fragterne i forhold til vore dage var meget høje. Det viser sig da ogsaa, at var blot konjunkturerne nogenlunde, kunde de fleste kaptajner i løbet af forholdsvis faa aar tjene en betydelig sum penge. Og byens stadig voksende flaade viser ligeledes, at skibsfarten var et erhverv, der med sine gode profitchancer trak stadig mere kapital til sig.

For at belyse disse forhold med et konkret eksempel, tyer jeg atter til kaptajn Matthiesens kopibog og anfører paa næste side de fragter han hade, da han førte Orion fra 1844—50.

Man ser: det var ikke special-skibe, der sejlede dengang; brænde, okser, mel og passagerer tog man med, eftersom lejlighed bød sig. Og losse- og lastetiden varede gerne flere uger! Passagerer var næsten den mindst behagelige ladning. »Caroline« gik den 7/11 58 fra Melbourne til San Francisco med

¹⁾ Freia 18/2 62.

²⁾ Freia 31/3 63.

³⁾ Freia 16 1 63.

80 passagerer. Rejsen forløb vel og skaffede Caroline et godt navn som passagerskib. Hvordan det maa have staaet til paa de skibe, der ikke var saa heldige som Caroline, kan man slutte sig til af følgende udtog af et brev fra kaptajnen, dat. San Francisco 17¹/₂ 59: »Mit unsern Passagieren ging alles so weit gut ab, freilich machten sie es bisweilen etwas zu schlimm, bliessen die Lampen aus und schlugen sich mit Revolvers und Messern, doch kamen sie mit dem Leben davon und gaben der Caroline einen guten Ruf hier, was uns viel geholfen hat, wieder Passagiere zurück zu bekommen — — —«

Orions overskud til rhederne var i aarene 1845—50 følgende:

1845:	861	Pd. St.	10/2
1846:	696	»	» 6/
1847:	670	»	» 4/
1848:	780	»	» 2/4
1849:	329	»	» 7/6
1850:	188	»	» 17/

ialt: 3526 Pd. St. 7/

Undtager man 1850 da hele fortjenesten for dette aar ikke er angivet, giver dette et aarligt udbytte paa godt 665 Pd. St., altsaa ca. 13.000 kr. For aarene med Wodan (1851—56) og Caroline (1858—63) er angivelserne ikke fuldstændige, men alligevel med Wodan naar udbyttet i 1853 op paa 967 Pd. St. og i 1855 op paa 2000 Pd. St. Da saa Caroline i 1858 begynder at tjene ind, vokser fortjenesten yderligere:

1858:	1920	Pd. St.
1859:	1098	»
1860:	1860	»
1861:	?	
1862:	2821	»
1863:	1500	»

ialt: 9199 Pd. St.

Da Hans Matthiesen allerede forlod skibet i april 1863 og der ikke findes sikre opgivelser for 1861, fraregner jeg disse to aar, og det aarlige gennemsnit blir da 1935 Pd. St. eller ca.

35,000 kr. Man maa her ikke glemme, at Caroline var dobbelt saa stor som Orion, men fremgangen er jo stadigvæk klar, og man forstaar, at kaptajnen efter disse glimrende aar kunde holde op med at sejle i 1863.¹⁾

Mandskabet.

Rhederne har altsaa tjent gode penge. Men mandskabet? Ja, at det her ikke kunde blive til store ting, viser den kendsgerning, at af de styrmænd, der i 1854 betalte personlig skat i Aabenraa, var der 1 i 20. klasse, 2 i 21., 1 i 21., 1 i 22., og 9 i 23. klasse.

Paa de store fregatskibe regnes 1. styrmandens løn at have været ca. 40 rbd. om maaneden, 2. styrmandens 25 rbd. Tømmermandens hyre laa paa disse skibe omkring 30 rbd. Kokkens løn var mindre stabil og varierede mellem 12 og 25 rbd. Matroserne fik godt 20 rbd., letmatroserne fik godt 5 rbd mindre, jungmændene ca. 12 rbd. og skibsdrengene 5—6 rbd.

Paa mindre skibe (o. 100 CL.) var lønnen adskilligt lavere. Var der kun een styrmand, fik han ca. 40 rbd., var der to henholdsvis ca. 30 og 20 rbd. Tømmermanden fik henimod 20 rbd, matroserne 16—20 rbd, letmatroserne o. 10 rbd og drenge 5—6 rbd.¹⁾

¹⁾ Enkelte yderligere eksempler paa avsluttede fragter fra samme tid: Wilhelmine: Kanton-Sidney 7000 doll. Hongkong-Shanghai 2050 doll. Shanghai-Svatov og retur 3900 doll. (Freia 1/9 60, 20/6 61, 17/8 61) Jørgen Bruhn: Kanton-Siam og retur 9000 doll. (Freia 16/2 61), Canton: i maanedsfragt 5 maaneder a 1000 doll. (Freia 1/8 61). Farvel: 1600 doll. pr. maaned (2/10 63).

¹⁾ Eksempler paa mandskabshyrer (Pakken Hyrekontrakter SLA):

Fregatskibet <i>Himalaya</i> . Kontrakt af juli 1857.			
1. styrmand	39 rbd.	1 skibsdreng	8 »
2. »	26 »	3 matroser	a 18 rbd.
kokken	25 rbd. 57 sk.	4 letmatroser	a 16 »
baadsmand	25 » 57 »	1 jungmand	12 »
1. tømmermand	32 rbd.	1 jungmand	10 »
2. »	19 »	1 kahytsdreng	6 »
3 matroser	a 22 rbd. 38 sk.	2 skibsdrenge	a 6 »
Fregatskibet <i>Caroline</i> . Kontrakt af okt. 1857.			
1. styrmand	38½ rbd.	1 letmatros	15 rbd.
2. »	40 rbd. 70 sk.	1 jungmand	12 »
tømmermanden	27 » 16 »	1 kahytsdreng	6 »
kokken	12 rbd.	1 skibsdreng	7 »
4 matroser	a 22 rbd. 38 sk.	1 »	9 »
1 letmatros	17 » 48 »		for 1½ maaned.

Før man avsejlede, udbetaltes der penge paa haanden for 1 a 2 maaneder; indtil skibet atter kom i kongelig dansk havn, hade ingen krav paa mere; dog kunde der gives forskud. I udlandet maatte ingen forlange sin afsked. Dette bringer i erindring, at behandlingen om bord ofte var meget daarlig. Niels Jacobsen fortæller i sine erindringer, at han som tømmermand i 1848 sejlede til Amerika med skonnerten Coquet, men i 1850 forlod skibet i San Francisco paa grund af den mishandling, han havde været udsat for fra kaptajnens side; flere var da allerede deserteret undervejs. Følgelig var det nødvendigt at indføje skrappe paragrafer om desertion i hyrekontrakterne, der dog næppe har hjulpet stort,¹⁾ navnlig ikke for de skibe, der anløb San Francisco, hvor folkene ofte i skarevis løb bort til guldminerne.

Kosten var ikke bedre. Om bord paa Himalaya gjaldt følgende reglement, der er næsten enslydende med det paa de andre skibe gældende:

Ugentlig 1 pund kaffe pr. 4 mand og 1 pund the pr. 10 mand. Smør: de første 6 maaneder 1 pund pr. mand, senere $\frac{1}{2}$ pund pr. mand samt $\frac{1}{2}$ pund sukker eller melasse. Naar smør ikke kan faas, gives 1 pund sukker eller melasse eller 1 pund svinefedt. Naar ranson gives, faar hver mand daglig avvekslende enten 1 pund kød eller $\frac{3}{4}$ pund flæsk (hvorimod der af

Briggen Hieronimus. Kontrakt af okt. 1863.

1. styrmand	32 rbd.	1 letmatros	12 rbd.
2. »	20 »	1 letmatros	10 »
tømmermanden	18 »	1 »	8 »
kokken	12 »	1 dreng	5 »
2 letmatroser	a 16 »		

¹⁾ Fregatskibet Hindostans rømningsparagraf lød saaledes (1853): »Skulde det imod Forventning hælde, at enkelte af Mandskabet, paa en udenrigsk Plads skulde desertere fra Skibet, saa lover og forpligter det øvrige Mandskab sig til ei at gjøre sig opsætsig imod Capitainen, men uden særlig Godtgjørelse villig at gjøre, hvad han af os i Skibets Tjeneste maatte forlange og forpligter den af os, der i Udlandet hemmeligt maatte forlade Skibet sig desforuden til at godtgjøre samme ald den Udgift hans Desertation maatte foraarsage og navnlig derved at Skibet maatte være nødsaget til at antage en anden Mand i hans Sted, indtil det er returneret til en Kongelig dansk Havn. — For Erstatningen af saadanne Udgifter indestaar enhver især herved med sin bevægelige og ubevægelige Eiendom, indtil Alt er tilbagebetalt, og skal den Bortløbnes tilgodehavende Hyre desuden være forbrudt som Straf.« (Pakken Hyrekontrakter, SLA).

Skipperkatliste for 1858.

		borgered.		kautionist.		(anmærkningerne gælder for 1857).	
J. Andresen	Løjt Kirkeby	28/10	52	Agent Bruhn	4	rbd.	(har faret som styrmand)
J. Ahlmann	Aabenraa	16/ 5	55	»	24	»	(hele aaret)
Wolfe Aubeck	Skovby	27/ 7	55	J. Enemark	3	»	(ikke været i fart)
J. Abrahamsen	Fanø	19/ 4	56	P. Tyroll	6	»	(hele aaret)
B. Bendixen	Stollig	3/11	40	Agent Bruhn	30	»	
Hans Bendixen	Stollig	21/12	54	H. Davidsen	30	»	(fra juli maaned)
E. Bock	Aabenraa	16/ 2	33				(hele aaret)
Chr. Backmann	Løjt	18/ 7	47	Agent Bruhn	6	»	(har ikke faret)
Jes P. Boysen	Aabæk	15/ 9	38	R. Richelsen	24	»	(faret hele aaret)
I V. Bruhn	Kolstrup	15/11	52	Agent Bruhn	30	»	(har ikke faret)
Eskild Boysen	Aabæk	16/ 4	42	H. Bruhn	30	»	(faret hele aaret)
Hans Bruhn	Nymølle	22/ 6	36	»	8	»	(har ikke faret)
H. P. Brodersen	Tiset	27/ 6	55	Agent Bruhn	4	»	(faret som styrmand)
Chr. Christensen	Barsmark	20/ 2	39	R. Richelsen	4	»	(7 mdr. som styrmand)
Nis Closter	Dyrhave	23/ 2	52	C. J. Koch	14	»	(10 mdr.)
Fr. Callesen	Aabenraa	19/ 2	56	Ag. Fischer	20	»	(hele aaret)
J. J. Dahl	Nordborg	4/ 2	43	J. H. Jessen	16	»	(» »)
Paul Davidsen	Aabenraa	5/11	55	H. Davidsen	24	»	(» »)
F. Fischer	Aabenraa	15/11	47	F. Fischer	24	»	(til 1/10)
N. G. Grønbeck	Aabenraa	28/ 1	36	»	30	»	(10 mdr.)
J. P. Grau	Barsø	25/10	50	Jes Hansen	16	»	(hele aaret)
L. C. Hjersing	Aabenraa	31/ 3	41	H. Ingemann	8	»	(boet i byen hele aaret)
Nis Hohlmann	Stollig	20/ 7	40		30	»	(hele aaret)
Jes Iversen	Løjt	10/10	40	Chr. J. Koch	4	»	(ikke faret, nu styrmand)
J. C. Jepsen	Aabenraa	21/ 2	51		4	»	(6 mdr.)
J. N. Ingemann	Aabenraa	9/ 6	58		24	»	
Mathæus Kragh	Barsmark	16/ 1	52	Agent Bruhn	10	»	(siden ult. april)

J. C. Kruhl	Barsmark	27/ 9	46	F. C. Raben	3	»	(faret som styrmænd)
J. J. Kjær	Adsbøl			J. Cornett	20	»	(hele aaret)
Eschel Krabb	Barsmark	2/ 4	53	Agent Bruhn	12	»	(under fremmed flag)
C. C. Koch	Aabenraa	7/10	46	B. C. Koch	24	»	(hele aaret)
J. P. Kopperholdt	Aabenraa	23/ 2	52	Agent Bruhn	30	»	(hele aaret)
E. F. Kersting	Straagaard	26/ 6	57	T. A. Andersen	30	»	(6 mdr.)
H. H. Lund	Aabenraa				fri		(ude af farten)
S. Lindenhan	Aabenraa	1/ 8	53	M. Bahusen	20	»	(hele aaret)
J. Moos	Stollig	11/ 4	52	J. Lorentzen	12	»	(4 mdr.)
J. C. Matthiesen	Stentoft	29/ 3	44	H. Bruhn	30	»	(fra okt. maaned)
A. Madsen	Aabenraa				1	»	
J. Mathiesen	Dyrhave	22/ 7	56	H. Davidsen	30	»	(hele aaret)
P. Ottesen	Løjt	29/10	55	J. Hansen	12	»	(farer som styrmænd)
J. Paulsen	Barsmark	13/10	43	A. J. Cornett	2	»	(ikke faret)
P. A. Petersen	Aabæk	7/ 4	51	Agent Bruhn	16	»	(farer fra Altona)
H. Paulsen	Aabenraa	30/ 8	55	Agent Bruhn	6	»	(ikke faret)
N. M. Petersen	Barsmark	20/ 2	57	Kapt. Elberg	12	»	(10 mdr.)
Hans Riis	Bodum	27/ 6	50	J. Cornett	6	»	(i alt 7 mdr.)
Gustav Raben	Aabenraa	18/ 3	46	F. C. Raben	8	»	(ikke faret)
J. Rasmussen	Løjt	16/12	58	H. Davidsen	6	»	(ikke faret)
Wolle Schmidt	Skærrev	4/ 5	40		2	»	(hele aaret)
N. Schou	Løjt Kirkeby	12/ 2	51	C. F. Guldager	6	»	(styrmand paa Himalaya)
A. J. Schæffer	Stollig	9, 5	51	Agent Bruhn	30	»	(hele aaret)
A. M. Schmidt	Løjt Kirkeby	12/ 9	56		6	»	(hele aaret)
Chr. Thomsen	Aabenraa	9/ 2	47	J. Lorentzen	26	»	(6 mdr.)
Nic. Tyroll	Aabenraa	10/ 2	45	J. Tyroll	6	»	(6 mdr.)
Nic. Uck	Kolstrup	28/ 1	47	L. Karberg	10	»	
L. F. Schade	Aabenraa				16	»	(hele aaret)
Schultz	Aabenraa				1	»	

brød, ærter, mel eller lign. gives ubegrænset). Hvis der gives ranson af brød, faar enhver 6 pund ugentlig. Brændevin kun efter hvad kaptajnen lejlighedsvis finder for godt; derimod 1 flaske eddike ugentlig pr. 4 mand.

Kaptajnerne.

Blandt kaptajnerne var der selvfølgelig en del, der, som vist ved Matthiesens eksempel, tjente gode penge, men til virkelig storartede indtægter var det kun meget faa, der drev det. Skattemisterne (SLA) viser dette tydeligere end mange ord. Af de i Aabenraa bosatte kaptajner var i 1854

1 i 5. klasse	2 i 11. klasse	4 i 16. klasse
1 i 6. »	1 i 13. »	1 i 18. »
1 i 8. »	2 i 14. »	1 i 21. »
2 i 9. »	4 i 15. »	1 i 22. »

Det var solid middelstand, de fleste af dem. Men flertallet blandt dem hørte som nævnt ikke hjemme i Aabenraa, men i Løjt; kun et lille mindretal hade hjemme andetsteds. I 1853 var saaledes af 72, der betalte skipperskat, de 23 fra Aabenraa, 40 fra Løjt og 9 andre steder fra.¹⁾ I 1859 var forholdet 21 — 31 — 4.²⁾

Disse skipperskatlister gir et ganske godt indtryk af kaptajnernes økonomiske forhold. Den her avtrykte liste er fra 1858, medens de tilføjede bemærkninger, der viser, at kaptajnerne ikke altid var i fart, angiver forholdet i 1857.³⁾ Kautionisten er næsten altid lig med hovedrhederen.

Der er grund til at se lidt nærmere paa nogle af disse kaptajner, der jo udgjorde byens toneangivende del. Hvilken social klasse tilhørte de? Løjtkaptajnerne er her avgjort de interessanteste. Det kan fastslaas, at det gennemgaaende var sønner eller i hvert fald efterkommere af større gaardmænd, der blev kaptajner; det var jo nødvendigt at have kapital for at erhverve en skibspart, og uden en saadan blev man ikke kap-

¹⁾ Bilag 34 til regnskabet for 1853. (SLA).

²⁾ Bilag 32 til regnskabet for 1860. (SLA).

³⁾ Bilag 33 til regnskabet for 1859 og bilag 32 til regnskabet for 1858.

tajn. Hyppigt var det den ældste søn, der fik gaarden, medens de andre gik til søs. Naar de hade tjent en passende sum penge, vendte de tilbage og købte sig en større eller mindre landejendom, som de saa drev som en art bierhverv. Men denne skiften mellem sømandsskab og landbrug har næppe været til gavn for landbrugsteknikken paa Løjt. Da de alle stammede fra det samme lille stykke land og tilmed ofte var beslægtede ved indbyrdes giftermaal, udgjorde disse kaptajner en særpræget race. Større kulturelle interesser synes de ikke at have haft.

Nogle eksempler:

Nis Hohlmann stammede fra en storgaard i Løjt Kirkeby. Da far'en døde, blev gaarden udstykket, og alle sønnerne kom til søs. Han blev gift med en datter af Jacob Bendixen, og i 1855 solgte denne for 4800 rbd. godt 18 tdr. land til sin svigersøn til oprettelse af et familiested. Her byggede Hohlmann gaarden »Valhalla«, og i 1862 købte han yderligere et stykke land for 2650 rbd. Sine penge anbragte han desuden bl. a. i Gustav Rabens skibe.

Hans Matthiesen købte under sit ophold hjemme i 1857 avdøde kaptajn Jes Jessen Ravns ejendomssted i Stentoft for 5630 rbd.

Kapt. N. H. Schmidt, hvis hustru var født Hohlmann, overtog gaarden i Kirkeby efter sin far.

Kapt. Eschel Boysen købte 1861 den Metta Kjestina Krag tilhørende gaard i Barsmark for 5200 rbd.

1866 overtog Matthæus Krag sin fars gaard.

1851 køber J. Holdt fhv. kapt. Eschel Eschelsens gaard paa $\frac{3}{4}$ plov.¹⁾

Rhederne.

Men op over den almindelige klasse af kaptajner hævdede sig et faatal af familier, der var kapitalstærke nok til at slaa ind paa rhederivirksomhed.

Hans Matthiesen er allerede nævnt. Fra sit lille sted i Stentoft ledede han gennem mange aar et rhederi. Men det var efter 1864.

Blandt de rhedere, der hører hjemme i vor periode, er Jacob Bendixen et fortrinligt eksempel. Han var født den 18. februar 1788 i Stollig, hvor han i 1813 overtog et toftboelssted efter Nis Bendixen. 1809 blev han fører for en galease fra Hel-

¹⁾ Efter mundtlige oplysninger af kapt. J. Hohlmann og efter Skyld- og Panteprotokollen for Rise og Sønderrangstrup Herreder.

singør, senere førte han flere danske og norske skibe, indtil han i 1824 sammen med Jørgen Bruhn, hvis søster Margrethe Marie (født 15/5 1792) han var blevet gift med i 1813, byggede fregatskibet Creole (143 CL), dengang Aabenraas største skib, som han derefter førte i en aarrække. Han gjorde nogle rejser med den mellem Hamborg, Bremen og Rio de Janeiro med passagerer (400 pr. gang).¹⁾ I Rio lagde kejser Pedro I mærke til ham, og han kom til at overføre hele kejserens hvervede garde, i alt 15—1600 mand fra Hamborg. »Han var en speciel Ven af Kejser Pedro I i Rio og naar vi laa i Havnen, var Kaptajn J. B. hver Søndag indbudt til Middag paa hans Slot i St. Christoffer. — — — Kejseren forærede ogsaa min Onkel en pæn Gave, nemlig en Landstrækning langs med Kysten nordfor Cap Trio mellem Rio de Janeiro og Bahia. — —« Saaledes fortæller Hans Bruhn i sine Erindringer²⁾ — 1829 købte han den betydelige gaard Stolligaard for 4800 rbd.³⁾ og drev den fra 1832, da han forlod søn indtil 1862, da han overlod den til sin søn. Samtidig paabegyndte han en betydelig skibsrhedervirksomhed. Som saadan var han bl. a. rheder for fregatskibene Wodan (116 CL) bygget 1838, Napoleon (151 CL) bygget 1841, Hindoo (235 CL) bygget 1849, Hindostan (259 CL) bygget 1853 og Himalaya (296 CL) bygget 1857. I 1858 var han paa denne maade ejer af 1067 CL og dermed monarkiets næststørste rheder.⁴⁾ Ikke alle skibe indbragte gode penge. Hindostan var saaledes daarligt, men til gengæld tjente Hindoo godt og før Jacob Bendixens død købtes det af Nis Hohlmann, der hade ført det som kaptajn. Paa den tid kunde Jacob Bendixen ogsaa nok trænge til penge, thi hans sidste og største nybygning, Himalaya, ødelagde ham. For at skaffe kapital laante han først hos forskellige i alt 11,200 rbd. Skibet blev dernæst bygget hos Paulsen, men det var vistnok et svagt skib. Værst var det imidlertid, at hans søn Bendix, der blev dets kap-

¹⁾ Freia 4/7 63.

²⁾ Her efter Schlaikier S. 91.

³⁾ Skyld og Panteprotokollen.

⁴⁾ Freia 1/7 58.

tajn, førte det saa daarligt, at Jacob Bendixen var en fattig mand, da han døde.¹⁾

Men Jacob Bendixen blev langt overgaaet af sin svoger, **Jørgen Bruhn**, der har spillet den største rolle i Aabenraa bys historie i det 19. aarhundredes første halvdel. Hans slægt kan følges langt tilbage i tiden. De ældste Bruhner, vi møder, er præster. Først i Sottrup, derefter i Østerløgum og Løgumkloster. Men en søn af Løgumklosterpræsten, **Jørgen Bruhn** (1699—1786), forlader den gejstlige stand og bliver ejer af Bruhnsgaard i Løjt. Hans søn **Hans Bruhn** (1730—1800), avancerer yderligere, idet han, der blev gift med en datter af provst Bargum, blev ejer af Straagaard. Her fødtes hans ældste søn, **Jørgen Bruhn**, den 14. maj 1781.²⁾

I sit 13. aar kom han til søs som skibskok og i 1801 blev han anden styrmand. Samme aar blev han presset til at tage tjeneste paa et engelsk orlogsskib, men han kom snart fri igen og sejlede derefter som første styrmand, indtil han i aaret 1806 »ved sin egen, sin Moders og Søskenes Midler, som ogsaa ved flere gode Venners Hjælp bragte det saa vidt at han kunde bygge sig et lidet Fregatskib i Stenbjerghaf ved Flensborg Fjord«. Men allerede aaret efter blev skibet taget af engelskmændene, og **Jørgen Bruhn** kom selv i et toaarigt haardt fangenskab, indtil han ved en blanding af list og vel anvendt bestikkelse flygtede sammen med en ven. Næppe var han kommet hjem, før hans vovemod fik ham til at kaste sig ud i kaperfar-ten, der netop blomstrede dengang. I aaret 1809 eller 1810 kom han paa grund af slet vejrlig til Norge, hvor han stiftede bekendtskab med sin tilkommende hustru **Marie Borse** (1791—1852), en datter af **Joachim A. Borse** i Arendal. Efter krigen købte han for sine prisepenge et nyt skib og en saakaldt licens (som vel maa være købt før Freden), saa at han nu, saalænge krigstilstanden varede, kunde sejle i en konvoj, beskyttet af engelske krigsskibe.

¹⁾ En del af disse oplysninger skylder jeg kapt. J. Hohlmann.

²⁾ Kirkebogen og oplysninger om slægten af Fru Fürstenau, cf. vedføjede slægtstavle.

»Fragterne var paa den Tid og for disse Ture meget lønnende, undertiden efter Faders sigende, 13 Pd. Sterling pr. Ton foruden 10 sh. pr. Ton Gratifikation til Kaptajnen, naar lykkeligen og vel ankommen til Bestemmelsen, Skibet og Ladningen i god Behold udlossen — —«. En række aar vedblev Jørgen Bruhn nu at føre skib, sidst førte han »Indiske Paquet«, der var bygget for skibet Meyer og Trier, København. Med dette skib sejlede han især paa Indien og Australien. Paa en hjemrejse forliste skibet ved Kap.¹⁾

Efter denne hændelse, der maa være sket o. 1820, opgav Jørgen Bruhn søfarten og bosatte sig i Aabenraa. Det faldt naturligt og selvfølgelig, at Bruhn herefter slog sig paa skibsrederivirksomhed. Men rhedervirksomhed var, som Jacob Bendixens eksempel viser, en saare omskiftelig sag, og Jørgen Bruhn forstod at skaffe sig et sikkert og fast økonomisk rygstød ved siden af. Den nødvendige stabile indtægt fandt han i mølledriften. Han rustede sig ved i sin hustrus navn at laane 10,880 rdlr. af købmand Paul Davidsen i Aabenraa.²⁾ Samme aar paabegyndte han sine møllekøb³⁾ og skal ifølge traditionen efterhaanden have erhvervet 7 møller. Blandt disse var i hvert fald Nymølle og Slotsmøllen, som han købte i 1823²⁾, vejr-møllen i Aabenraa, som han købte paa en auktion i 1827, samt Knappen, købt 1829,²⁾ hvor han 1835 byggede Stenbjerg mølle. I 1826 havde han købt ejendommen nr. 30 i 3. kvarter²⁾ og i 1844 kom hertil nr. 29; tilsammen udgjorde de hans kendte ejendom paa Storetorv.

I sin skibsrederivirksomhed var han ligesaa omsorgsfuld og nøjedes ikke med simpelthen at bestille et skib i den traditionelle udførelse, men indførte her den moderne amerikanske skibsbygningsteknik og indledede dermed samtidig de aabenraaske skibsværfters glansperiode. Men hele denne side af hans virksomhed vil vi behandle udførligere i det følgende kapitel om værfterne.

¹⁾ cf. Schlaikier S. 91—96.

²⁾ Skyld- og Panteprotokollen.

³⁾ Schlaikier S. 97.

Det første af hans skibe efter denne nye konstruktion var fregatskibet »Caravane« (91½ CL), bygget 1823.¹⁾ Efter det fulgte en lang række af 31 skibe, som han for størstedelen var enerheder af. Indtil 1850 havde han været ejer af 26 skibe paa i alt 2759½ CL. I 1824 sejlede hans brigskib »Perlen« (80 CL) som det første danske skib rundt Kap Horn til vestkysten af Amerika, hvor det blev solgt samme aar.²⁾ Fregatskibet Christian VIII (149½ CL), bygget 1840 hos J. Paulsen regnedes dengang for et af de smukkeste og bedstsejlende danske skibe.³⁾

Tiden fra 1850 indtil hans død den 11. marts 1858⁴⁾ er paa grund af hans skibsbyggeri paa eget værft en ny periode i hans rhedervirksomhed. Hans nye skibe 5 ialt, er langt større end tidligere, tilsammen 1876 CL. Det yngste af hans skibe, Jørgen Bruhn, var dog ikke færdigbygget, da han døde.⁵⁾

Paa denne maade endte Jørgen Bruhn med at blive monarkiets største skibsrheder.⁶⁾ Samtidig var han Aabenraa bys største skatteyder. Allerede før 1848 var han blevet udnævnt til agent, og under oprøret var han det eneste magistratsmedlem, der blev i byen og i denne tid faktisk styrede den alene. Naar Frederik VII paa denne tid overnattede i byen, skete det selvfølgelig altid hos Jørgen Bruhn.⁷⁾ Han var idealet af en kapitalist: dristigt paagaende og køligt beregnende paa samme tid, indifferent i national henseende, men umættelig i sin ekspansionstrang. Da han er omkring de 70, gir han sig i lag med sit livs største projekt: Kaløværftet, benytter sig af krigstidens retsløse forhold til at faa planen ført ud i livet udenom myndighederne og bygger her indtil sin død en række skibe, der ved deres størrelse og glimrende konstruktion vakte opsigt overalt paa jorden. Man undres derfor ikke over, at denne mand aaret efter at hans kone er død, den 9. september 1853, giftede sig igen med Eline Thomsen, enke efter avdøde skibskaptajn Jesper

1) Schlaikier S. 182.

2) » S. 183.

3) » S. 188.

4) Kirkebogen.

5) Schlaikier S. 191 f.

6) Freia 4/6 55.

7) Oplyst af fru Fürstenau.

Thomsen.¹⁾ Men hele denne mægtige kraft synes at være udtømt med ham. Hans sønner, 6 ialt, stod langt tilbage for ham. Den 15. marts 1858 blev han begravet. Han fulgtes til graven af et følge paa 300 personer. I spidsen for sørgetoget blev der baaret to danebrogsfaner indhyllet i flor. Til byens udkant blev kisten baaret af tømmerfolk, derfra og til kirkegaarden af haandværksmestre og det sidste stykke af kaptajner.²⁾ Ude paa Nymølle, hos Hans Bruhn, brændte sønnerne hele far'ens korrespondance og alle hans papirer.³⁾

Men hans død kom til at avsløre, hvad man allerede længe hade anet: Hans store, talrige foretagender stod og faldt med ham.⁴⁾ Møllerne og den øvrige faste ejendom blev delt mellem børnene. Hans fik Nymølle, Adolph huset paa Storetorv, Ludolph Jørgensgaard Teglværk, Georg Straagaard, Anton kom til at bo paa Kalø og Ingvard vedblev at være kaptajn, medens svigersønnen, kapt. Jacobi Wildfang, fik Vejrmøllen i Aabenraa.⁵⁾ Derimod førtes rhederiet og værftet paa Kalø videre af alle sønner og svigersønnen i forening under navnet »Jørgen Bruhns Søner«. Der gik ikke mange aar, før baade værft og rhederi var likvideret. Den sidste aktive sømand indenfor slægten, et barnebarnsbarn af Jørgen Bruhn, Hans Bruhn fra Straagaard, forliste med sit lille kystfartøj med mand og mus ved den pommerske kyst i aaret 1927. Skibets navn var »Kalø«.⁶⁾

Det er nævnt, at skibsbygmestrene hyppigt med eller mod deres gode vilje blev parthaver i de skibe de havde bygget. Hade de tilstrækkelig kapital til deres raadighed, kunde de blive til betydelige rhedere. Et eksempel herpaa er skibsbygmester T. A. Andersen, der i 1859 ejede 290 CL i barkskibene Therese, Heros, Thurisko, Agnes og briggen Mephisto. Disse parter repræsenterede en kapital paa henved 90,000 rbd.⁶⁾

bog. ¹⁾ cf Gram Herreds Skyld- og Panteprotokol og Aabenraa kirke-

²⁾ Freia 18/3 58.

³⁾ Oplyst af fru Fürstenau.

⁴⁾ Aabenraa amts journal 1852 IX nr 77.

⁵⁾ Schlaikier S. 100.

⁶⁾ Freia 12/7 59.

Med Jørgen Bruhn var man naaet til toppunktet af, hvad man kunde drive det til i datidens Aabenraa, og det var avgjort respektindgydende. Rhederne var de sande herskende i byen, og den kreds af personer — og endnu mere den kreds af familier — der ejede majoriteten af skibsparterne og derfor hade et ord at sige, var meget snæver. Af disse store rhedere var ikke alene hundreder af søfolk avhængige; hele skibsbygningsindustriens trivsel og dermed andre hundreders velfærd var avhængig af, om hovedrhederne ansaa sejlskibsfarten for profitabel.¹⁾ Aabenraa søfart hade haft sin styrke i den tredobbelte snor: Hjemlige søfolk, hjemlige skibe og hjemlig kapital. Den hamborgske kapital store (og stigende ?) indflydelse bragte lidt efter lidt denne front til at vakle, trak byens skibsfart ud af sin hjemmegroede stilling og bragte den i den nøjeste avhængighed af den internationale rhederkapital. Naar sejlskibene engang distanceres paa verdenshavene, vil man uden betænkning trække den livgivende kapital bort fra byen, som man nu ikke mere har brug for, og lade den synke ned til en gemen lille anden rangs provinsby med en smule landhandel og en række stolte minder som trøst. Da man skrev 1880 var denne nedgangstid inde.

Vi staar nu overfor spørgsmaalet: Hvad var grunden til det voldsomme opsving i Aabenraas skibsfart fra 1820—80? Hvorfor sejledes nu pludseligt Sønderborg, ja selv Flensborg agterud? Det kan næppe have været Aabenraa-kaptajnernes større dygtighed, i hvert fald var det smaat bevendt med den teoretiske uddannelse. Der fandtes i næsten hele perioden ingen navigationsskole i Aabenraa; først i 1863 grundlagde Julius Ebsen en privat navigationsskole i Aabenraa, hvor man dog kun krævede et meget ringe fond af kundskaber.²⁾ Før den tid un-

¹⁾ »Men for Tiden ere Fragter næsten ikke at faae, i alt Fald kun til saadanne Priser, at, naar Folkehyre, Proviant, Slitage og Driftsomkostninger fragegnes, bliver Lidet eller Intet tilbage — og, ophøre Remisserne til Skibsrhederne, ophøre Bestillinger paa nye Skibe af sig selv —« (Pakken Hyrekontrakter i SLA, udateret ansøgning).

²⁾ Schlaikier S. 66; cf. Borgerprotokollen 5/11 62 og 4/9 63; byen bevilgede til oprettelse af skolen i alt 300 rbd.

derviste en privatlærer, Peter Boysen, i navigation i Løjt Skovby. »Den værdige Navigationslærer P. Bojsens Skole i det nærliggende Loyt Skovby, er Sommer og Vinter stærkt besøgt af unge Søfarende fra alle Landets Egne; vistnok flere hundreder Sø-mænd have hos ham hentede deres Kundskab om at føre Skib over det sporløse Verdenshav.«¹⁾ Grunden til den voldsomme tilstrømning var, at eksamen i hertugdømmerne var langt lettere end i kongeriget, saa at der herfra aarligt rejstes 2—300 søfolk derned for at tage eksamen der. Af autoriteterne ansaas skolen i Skovby for meget uheldig. Fr. Fischer, der ikke holdt af skoler, holdt derimod paa, at de slesvigske søfolks dygtighed viste, at undervisningen var god nok.²⁾ Og søfolkenes praktiske resultater var ogsaa fine. Jeg minder om den rekordrejse, Cimber foretog til San Francisco, og jeg skal her endnu nævne den rejse, briggen »Mephisto« (71 CL) i 1858 foretog fra Hamborg til Singapore, og som kun tog 68 dage, »hvilket endnu ikke nogetsomhelst andet Skib, indenlandsk eller udenlandsk, har gjort.« Bemærkelsesværdigt er det, at kaptajnen, Julius Andersen, (en søn af skibsbygmester T. A. Andersen) næppe var 20 aar gammel.

Men netop af dette eksempel vil man tydeligt kunne se, at det ikke var kaptajnen, her næsten en dreng, men selve skibets hensigtsmæssige bygning, der førte til disse sejre paa søen. Mere nøjagtigt: Siden foregangsmanden Jørgen Bruhn (og Jacob Bendixen) omkring 1820 indførte den amerikanske skibsbygningsteknik i Aabenraa, tog skibsfarten her et stærkt opsving, Støttet til den fortrinlige flaade, der byggedes paa de hjemlige værfter, lykkedes det en lang række skibsførere at være blandt de første, der kom til at udnytte det sydamerikanske og det kinesiske fragtmarked. Det er derfor ikke mærkeligt, at Sønderborg og Flensborg ikke mere kunde følge trop. Disse Aabenraa-værfter kan gøre krav paa en nøje behandling.

¹⁾ Freia 5/8 56.

²⁾ Freia 1/8 og 15/8 57.

Aabenraa-skibe paa over 50 CL.

ult. 1857.

(Freia 23/2 1858)

		CL	Kaptajn	Rheder
Fregatskib	Cimber	570	I. C. Bruhn	Jørgen Bruhn
» »	Calløe	296	T. P. Kopperholdt	»
» »	Himalaya	296	H. Bendixen	J. Bendixen
» »	Hindostan	259	B. Bendixen	»
» »	Hindoo	235	N. Hohlmann	»
» »	Helvetien	234	C. Boysen	E. Boysen
» »	Caroline	196	H. Matthiesen	B. Bendixen
» »	Cecrops	171	I. P. Boysen	Jørgen Bruhn
Barkskib	Cecilie	170	A. M. Schmidt	Jørgen Lorentzen
» »	Danmark	168	C. C. Koch	N. L. Elberg
» »	Therese	154	E. Kersting	E. Kersting
» »	Wilhelmine	143	Ries	C. F. Thomsen
» »	Otto	142	J. Ahlmann	G. Raben
Fregatskib	Androcles	141	C. Bachmann	H. Bruhn
Barkskib	Otto	121	N. C. Grønnebeck	N. C. Grønnebeck
Fregatskib	Wodan	116	J. Matthiesen	J. Bendixen
Brigskib	Agnes	114	J. Moos	T. A. Andersen
Barkskib	Concurrent	119	P. Davidsen	H. C. Davidsen
» »	Camilla	108	C. Ipland	G. Raben
Brigskib	Sidon	103	F. Holstein	J. Borchard
Barkskib	Preciosa	99	J. J. Kjer	J. Kjær
Brigskib	Ellen	96	S. Lindenhan	I. Thomsen
» »	Anna og Cecilie	94	F. Fischer	F. Fischer
» »	Chico	89	F. Callesen	F. Callesen
» »	Margrethe	81	Schade	J. Ahlmann
» »	Immanuel	81	L. E. Hjersing	L. C. Hjersing
» »	Emilie	73	?	H. Bruhn
» »	Courier	62	P. A. Petersen	Jørgen Bruhn
» »	Triton	62	I. I. Dall	I. H. Jessen
Skonnertbrig	Mathilde	61	H. H. Clausen	G. Raben
» »	Bothilde	55	N. M. Petersen	N. L. Elberg

Familien Bruhns stamtavle.

(Oplyst af Fru Fürstenau).

Bruno, præster i Soltrup.

Canutus Bruno (1622—88) Pastor i Østerløgum.

Christian Bruno (1658—1722) Pastor i Løgumkloster.

Jørgen Bruhn (1699—1766) Bruhnsgaard.

*Hans Bruhn (1730—1801) Straagaard,
g. m. Maren f. Bargum.*

Jørgen (1781—1858) g. m. Marie Borse og Eline Thomsen.

Margrethe g. m. J. Bendixen

Anna g. m. kapt. Richelsen

Hans (Høgebjerg) g. m. norsk dame

Jacob (Dalholt)

Jørgen Bruhns børn:

1 Hans (1813—93) 2 Adolph (1815—73) 3 Ludolph (1817—95)

4 Anton (1822—93) 5 Georg (1822—94) 6 Ingvard (1824—70)

7 Maren (1826—95) g. m. J. Wildfang.