

Aabenraa bys økonomiske historie

1850–64*).

Af G. Japsen.

X.

Værfterne.

Tiden fra ca. 1820 til 1880 er den egentlige skibsbygningsperiode i Aabenraa, og der byggedes i dette tidsrum ikke mindre end ca. 230 skibe i byen.¹⁾ Men skibsbyggeriets historie i Aabenraa er ikke begrænset til dette aaremaal. Ligesom andre østjydske byer hade Aabenraa af naturen gode betingelser for dette ældgamle haandværk: lige uden for byens porte bredte sig store, frodige skove, hvor man kunde hente det vigtigste byggemateriale, bøg og eg. Dertil kom, at byens egen store skibsfart udgjorde et fast, hjemligt marked for skibsbyggeriet. I lille stil er der derfor altid blevet bygget skibe i Aabenraa. Byens brand i 1610 forårsagedes af uforsigtige skibstømrere, og det paastaas, at Wallenstein under Trediveaarskrigen hade øje for byens naturlige forudsætninger for sejlskibsbyggeri og tænkte paa at bygge en flaade i Aabenraa.

Dette lejlighedsvisе skibsbyggeri har dog næppe været knyttet til faste værfter og har aabenbart heller ikke spillet nogen rolle i byens erhvervsliv; den store flaade, som var hjemme-hørende i Aabenraa i det 18. aarhundrede, var saaledes ikke bygget paa byens værfter, og da regeringen søgte tømrere til orlogsflaaden, maatte byraadet svare, at saadanne ikke findes i byen. — Først i slutningen af det 18. aarhundrede faar byen sit første egentlige værft: det paulsenske, men det er betegnende,

*) De første 9 kapitler af denne afhandling fremkom i Sønderjydske Aarbøger, 1935, 1. halvbind. Forskellige omstændigheder hindrede gennem en aarrække forfatteren i at fremlægge nærværende fortsættelse. Den hviler i alt væsentligt paa de samme kilder, som de i forordet (Sønderjydske Aarbøger 1935, S. 1–2) omtalte, idet dog en del af materialet til kapitlet om værfterne stammer fra rigsarkivet.

¹⁾ Schlaikier S. 214.

at Jørgen Bruhns første skib (en lille fregat) ikke blev bygget i Aabenraa, men ved Flensborg fjord (1806).

Spirerne til storhedstiden i det 19. aarhundredes sejlskibsbygning maa søges saa langt tilbage som i Napoleonstiden. Ligesom Danmark profiterede dengang ogsaa De forenede Stater af denne ufredstid, da de store handelsnationers skibsfart laa stille. Men risikoen var steget om kap med profitmulighederne, og ønsket om at kunne undgaa de franske eller engelske krydsere førte til, at amerikanske skibsbyggere konstruerede en ny type af smaa, meget hurtige skibe, der var i stand til at lade en orlogsmand langt bag sig. — Da freden kom, hade U. S. A. en række skibe, der var hurtigere end de engelske konkurrenter, og som derfor i løbet af kort tid erobrede næsten hele den transatlantiske passager- og postfart.

Guldfundene i Kalifornien i begyndelsen af 50'erne førte den amerikanske sejlskibsbygning op paa dens højdepunkt. I titusinder strømmede folk fra U. S. A.s vestkyst til guldlandet, og langt den behageligste rejse var vejen til søs, syd om Kap Horn. For at afkorte denne langvarige rejse byggede Donald Mackay og andre »the Californian Clippers«, og her drejede det sig ikke blot om hurtigere, men ogsaa om store skibe. Kun faa engelske skibe var større end 1000 tons, men Donald Mackay's »Flying Cloud« (der gjorde en rekordrejse fra New York til San Francisco paa 98 dage) var paa 1783 tons og hans »Sovereign of the Seas« tilmed paa 2421 tons. Hensigtsmæssige linjer og et mægtigt opbud af sejl gjorde, at intet andet skib kunde maale sig med dem i hastighed. Da saa den engelske navigationsakts ophævelse bl. a. førte til, at tehandelen med England blev en glimrende forretning, fandt clipperne her et felt, hvor deres enestaaende fart fuldt ud kunde gøre sig gældende, og fra 1854 byggede de amerikanske værfter te-clipperne, smaa, men meget sødygtige og hurtige skibe. Fra o. 1850 og til dampskibene blev dominerende var den amerikanske skibsbygning førende i verden.

Det var dette straalende forbillede, skibsbyggerne i Aabenraa stræbte efter at naa.

Det materiale, der foreligger til belysning af skibsbygningens historie i Aabenraa, er imidlertid ret magert. Ved hjælp af indberetninger, som myndighederne aarligt afkrævede værftsejerne, kan vi indtil 1860 med sikkerhed fastslaa de byggede skibes antal og størrelse. Borgerprotokollen indeholder ogsaa en del, men netop skibsbygningstekniken finder man knapt et ord om, og skønt vi er saa heldige at besidde en værftsejers erindringer²⁾, indeholder disse næsten ingen oplysninger af teknisk natur. Vi vilde derfor have været ilde stedt, hvis ikke den altid interesserede og aarvaagne Frederik Fischer var kommet ind paa dette emne i Freja. To gange omtaler bladet i disse aar, hvordan den nye amerikanske teknik kom til Aabenraa, første gang (udførligt) i 1858, i en mindeartikel om Jørgen Bruhn, anden gang (ganske kort) i 1860.

Den interessante skildring fra 1858³⁾ lyder saaledes: ».. For 34⁴⁾ Aar siden købte han [d. v. s. Jørgen Bruhn] i Kjøbenhavn et der under svær Havari indkommet stort amerikansk Skib, blot for at komme i Besiddelse af dets Façon og Bygningsmaade. Det købte Fartøj sank Natten efter at det var indløbet i vor Havn, og svære Penge maatte anvendes paa at bringe det saavidt op af Vandet, at dets Dimensioner kunde udmaales og nøjagtige Skabloner tages af dets Figur, hvorpaa det blev ophugget som værdiløst Vrag. Men de paa denne Maade udgivne Penge vare vel anvendte. Efter de saaledes tilveiebragte Modeller byggede daværende Skibsbygmester I. Paulsen (Faderen til den nuværende Bygmester af samme Navn) for Bruhn de Skibe, der ved deres Sødygtighed og hurtige Seilads vakte Beundring overalt hvorhen de kom, og foranledigede at Bestillinger paa lignende indløbe fra Udlandet som fra Indlandet i en

²⁾ »Til Minde om Hundredaarsdagen for Skibsbygmester Niels Jacobsens Fødsel 1828 — 14. Marts — 1928«.

³⁾ Freja 13. 3. 1858.

⁴⁾ Iflg. Schlaikier, S. 97, var det 1822, altsaa 36 aar før 1858.

saadan Mængde, at de ikke kunde udføres.« I 1860⁵⁾ tilføjes, at Bruhn senere som Model ogsaa købte et dansk skib, »Laurentius«, der siges at være konstrueret af den berømte Gerner. — Det skib, der i 1824 byggedes efter disse forbilleder, var det 91^{1/2} C. L. store »Caravane«.

I 1850'erne begynder betegnelsen »clipper« at dukke op. Ved nytaarstid 1854 bemærkede »Dagbladet« nemlig, at den første danske clipper var ved at blive bygget i Sverige, men dette bragte øjeblikkelig Freja i harnisk; det mindede om, at clipperen »Calcutta« var under bygning paa Kalø, at Paulsen havde bygget tre clippere, hvoraf een for dansk regning, og nævnede, at der ogsaa paa Paulsens, Andersens og Michelsens værfter var clippere under bygning.⁶⁾ Fra omkring denne tid betegnes næsten alle større skibe som clippere i de officielle indberetninger.

Enkelte af disse fortrinlige Aabenraa-skibe blev verdensberømte. Dette gælder først og fremmest fregatskibet »Cimber«, det største skib, der blev bygget paa Kaløværftet. Den 3. marts 1857 ankom det til San Francisco efter en rejse paa 104 dage fra Liverpool, 12 dage hurtigere end noget andet skib. »Ved aaben Vind«, hedder det i Freja⁷⁾, »løber »Cimber« 15—16 Mile i Vagten, tæt til Vinden 12—13 Mile.« Ved Kap Horn, tilføjes der, havde man i 7 uger maattet kæmpe med storm og stille, men da »Cimber« naaede San Francisco, strømmede folk sammen for at se mirakelskibet. — Det følgende aar blev »Cimber« endog afbildet og beskrevet i »Illustrated London News« (17. april 1858), hvor »Cimber« kaldes »et skib af uhyre styrke og soliditet, der, hvad dimensioner og symmetri angaar, kan maale sig med, hvis ikke det overgaar, de fortrinlige amerikanske clippere, idet det er ti fod længere end den i sin tid saa berømte »Sovereign of the Seas« Det er et af de hurtigste skibe paa søen«.

Med den slags skibe forstaar man, at Aabenraa-rhederne kunde klare selv den haardeste konkurrence og faa lønnende

⁵⁾ Freja 12. 1. 1860.

⁶⁾ Freja 7. 1. 1854.

⁷⁾ Freja 16. 4. 1857.

fragter. »...Skibsbyggeriet hersteds«, hedder det i en ansøgning fra grov- og kleinsmedelavet i Aabenraa til det slesvigske ministerium i 1854⁸⁾, »søges fremdeles fra Udlandet, ikke fordi muelig Skibene bygges billigere, men fordi der hersteds leveres stærke solide Skibe af nyeste Construction, der i alle udenlandske Havne have et godt Rygte og i Fragtfarten stedse ere søgte.«⁹⁾

Skibsbyggeriet i nabobyerne blev ladet langt tilbage. I 1862 blev der ifølge Trap i Haderslev bygget 0 skibe, i Sønderborg 3 skibe paa 228½ C. L. og i Flensborg 4 skibe paa 335 C. L. Samme aar byggedes der paa Aabenraa-værfterne 7 skibe paa 899 C. L.

Der kan herefter næppe være tvivl om, at det var anvendelsen af den amerikanske skibsbygningskunsts nyeste resultater, der dannede grundlaget for Aabenraa-værfternes store opsving efter 1820, og det var først og fremmest denne tekniske overlegenhed, der var aarsagen til Hamborgs store interesse for Aabenraa-skibene. Dermed var storhedstiden inde i Aabenraa bys historie, men med den afhængighed af Hamborg, der var medaljens bagside, var samtidig spiren lagt til nedgangstiden ved aarhundredets slutning, thi i den sejlads, hvor Hamborg anvendte Aabenraa-skibene, udspillede sejlaskibene allerede tidligt deres rolle.

Paulsens værft, hvor Jørgen Bruhn i 1824 lod »Caravane« bygge, var byens ældste og mest ansete. Det første medlem af den paulsenke slægt, der slog sig ned i Aabenraa, var J a c o b P a u l s e n (1719—64), der i 1750 købte sig et hus i Gildegade. Skibsbyggeriet havde han lært hos sin farfar, Erik Paulsen, der var skibsbygmester i Kappel. Jacob Paulsens søn, E r i k P a u l s e n (1754—1812), af menigmand kaldet »mester Jerik«, flyttede værftet til det sted, hvor det siden laa, og endnu et halvt aarhundrede efter sin død levede han »paa Grund af sin Djærvhed og

⁸⁾ Sl. Min. Arkiv. Dep. I A og B, pakken Skibsfart, Skibsbyggeri m. m. i Rigsarkivet.

⁹⁾ Det er karakteristisk, at da den østrigske krigsmarine i 1856 søger en ny direktør for skibsbyggeriet, indeholder ogsaa Freja en annonce herom.

Driftighed« i befolkningens erindring, som det hedder i Freja for 18. december 1858. Efter hans død overtog sønnen **Jacob Paulsen** (1784—1837) værftet, og i hans tid kom skibsbyggeriet rigtig i flor. I november 1838 overtog sønnen, **Jørgen Paulsen** (1814—81) værftet, og under ham oplevede det sin største blomstring. Han var gift tre gange, bl. a. med en datter af brændevinshandler Cadovius i København. I vor periode var han en af byens førende og mest kendte mænd, og det fortælles, at Frederik VII under sine besøg i Aabenraa spadserede med »mester Paulsen« under armen, naar han lod sig »tømmergaarden« forevise, medens tømmermændene paraderede med deres økser. I 1863 indvalgte han i deputeretkollegiet. Hans søn og efterfølger, **Erik Paulsen**, kom til at bygge det sidste skib, der løb af stabelen i Aabenraa.¹⁰⁾ Den paulsenske familie mindedes helt ind i dette århundrede med stor ærbødighed af byens jævne befolkning.

Efter Paulsens værft fulgte i anciennitet Andersens. Grundlæggeren, **Thorkild Andersen**, en nordmand, der hade arbejdet paa Holmen, indrettede som 27-aarig i 1831 sit værft paa skibbroen. Efter hans død i begyndelsen af december 1862 overtog hans **Søn Skifter Andersen** værftet.¹¹⁾

Ti aar efter Andersen grundlagde **Mads Michelsen**, der var født i kongeriget, sit værft, hvor han dog de første par aar kun byggede baade og jagter. Da han døde den 17. november 1856 overtog hans brorsøn, **Niels Jacobsen**, værftet. Denne er den eneste af skibsbyggerne, om hvem der foreligger udførlige oplysninger. Han var født den 4. marts 1828 ved Vinding Strand ved Vejle fjord. Forældrene hade en lille landbedrift og faren drev tillige fiskeri og byggede en del baade. I 1843 tog **Niels Jacobsen** efter farens død til sin farbror i Aabenraa, hvor han arbejdede som tømmermand. Fra 1848 til 1853 var han til søs som tømmermand og drev guldgraveri omkring San Francisco. Da han atter var vendt hjem til Aabenraa, arbejdede han

¹⁰⁾ Schl. S. 35

¹¹⁾ Freja 30. 12. 1858 og 6. 12. 1862.

paany som tømmersmand hos sin farbror og satte sig i sin fritid ind i skibsbyggeriet. Efter at have overtaget værftet maatte han først gennem de vanskelige kriseaar efter 1857 (i 1858 var han saaledes nødt til at afskedige alle sine folk). Derefter gik det fremad med skiftende held indtil 1880, da værftet blev nedlagt.

Foruden disse tre skibsværfter, der eksisterede i hele vor periode, var der under højkonjunkturen i 1850'erne nogle skibsbyggere, der forbigaaende prøvede lykken i Aabenraa. — I 1856 og 57 byggede en skibsbygger *L u n d* et par mindre skibe. I de følgende kriseaar maatte han opgive byggeriet, og i 1861, da man atter støder paa hans navn, ernærer han sig af at give undervisning i konstruktionstegning.¹²⁾ — *M a d s H o l m*, den senere saa berømte direktør for Helsingør skibsværft og for dampskibsselskabet »Norden«, begyndte sin karriere som skibsbygger i Aabenraa og byggede 1856—57 en skonnert her. Hans hustru var en Søster til den kendte skibsrheder *Hans Matthiesen* i Stentoft.

Af mere varig Natur var det skibsværft, som den tidligere skibssmed *J ø r g e n R e i m e r*, en langt mere kapitalstærk mand end de førnævnte, oprettede i 1857. I en vigtig henseende afveg han fra alle de nævnte værftsejere: han var ikke selv fagmand som de, men maatte holde en lønnet konstruktør fra København, *H. H. Holst*, paa sit værft.¹³⁾

Dette interessante træk, der er typisk kapitalistisk, møder vi igen i 1863, da der atter startes et nyt værft i Aabenraa: *R a b e n s* værft oprettes af en rig, forhenværende skibskaptajn, der anser denne industrigren for at være en god pengeanbringelse.

Naar man endelig vender sig til tidens betydeligste og interessanteste industriforetagende, *J ø r g e n B r u h n s* store skibsværft paa Kalø, der ganske vist laa udenfor byens grænser, men dog afgjort hører med til Aabenraas økonomiske historie, kan

¹²⁾ Freja 28. 2. 1861.

¹³⁾ Pakken Skibsbyggeriet 1845—60 i S. L. A.

man atter konstatere den samme kapitalistiske linje: Værftet er ogsaa her et middel til at forrente en kapital.

Værftsejerne falder altsaa i to tydeligt adskilte grupper.

Den ældste — om ikke af aar, saa hvad udviklingstrinet angaar — bestaar af solide haandværksmestre af den gamle skole (Jørgen Paulsen, Thorkild og Skifter Andersen, Mads Michelsen og Niels Jacobsen); de er fagmænd, kendt for deres gode arbejde og bygger skibe paa bestilling fra egnens rhedere. Herhen hører ogsaa de to, som krisen i 1857 slog ud: Lund og Holm. Typen illustreres af et citat fra Niels Jacobsens erindringer: »Da vi nu skulde til at bygge en Skonnert, og min Farbroder var saa svag og syg, at han ikke kunde lave Tegning til den, gav han mig et Par Tegninger at se efter og overlod mig at faa en Tegning færdig, som jeg bedst kunde. — Med stort Besvær og megen Hovedbrud fik jeg da ogsaa denne Tegning konstrueret, og dette mit første Forsøg lykkedes saa godt, at Skonnerten blev et smukt Fartøj og i et og alt til Kaptajnens Tilfredshed.«¹⁴⁾ Skibsbyggeriets haandværksmæssige karakter kom til udtryk i disse skibsbygmestres forholdsvis smaa indtægter. Allerede de huse, de boede i, viste, at deres kaar ikke var straalende. Niels Jacobsens hus, det nuværende Havnekontor, giver et godt indtryk af deres smaa forhold. Skattelisterne viser det samme: I 1860 staar Paulsen i 8. klasse, Andersen i 9. klasse (disse to tal gaar igen hvert aar), medens Jacobsen paa den tid først kommer i 20. klasse.

De andre er folk af en helt anden støbning: det er pengestarke mænd, der vejrer profit i skibsbyggeriet. Reimer, den forhenværende skibssmed, der udvider virksomheden, danner overgangen mellem de to grupper. I Raben har vi allerede en renere type: en kaptajn, der har samlet sig en formue paa rejser, som sladderer havde meget travlt med, og som nu slaar sig ned som velagtet næringsdrivende i sin fødeby. Jørgen Bruhn betegner den samme type paa et højere trin: her er efter nøg-

¹⁴⁾ »Til Minde om Hundredaarsdagen for Skibsbygmester Niels Jacobsens Fødsel«, Side 22.

terne beregninger handels-, rheder- og skibsbyggervirksomhed forenet i een person, haandværkeren er fuldstændig forsvundet, vi staar overfor den rene kapitalist.

Det er imidlertid den første gruppe, der er den karakteristiske i 50erne, og takket være Niels Jacobsens erindringer er det muligt at følge en skibsbygmesters skiftende kaar gennem en aarrække. De oplysninger, vi faar ad denne vej, gælder utvivlsomt ogsaa (maaske i anden maalestok) for de øvrige skibsbyggemestre. —

Da det efter Mads Michelsens død blev besluttet, at der ikke skulde bygges flere skibe for hans arvingers regning, besluttede Niels Jacobsen »at overtage Værftet og selv begynde at bygge et Skib paa Spekulation. Rigtignok havde jeg kun en lille Kapital at begynde med, nemlig 3200 Rigsdaler; men da jeg nu var saagodt inde i den praktiske Del af Forretningen og vidste, at jeg kunde faa Træ og andre Varer paa længere Kredit, ligesom der ogsaa af flere blev lovet mig Pengeforskud, navnlig af min tilkommende Svigerfader, Kaptajn J. J. Kiær, . . . syntes jeg, at jeg burde benytte denne gunstige Lejlighed til at faa en Plads og komme ind i en selvstændig Stilling«. I foråret 1858 var hans første skib (barken Marie Sophie, 176½ C. L.), som han var begyndt at bygge paa spekulation, omtrent færdig til at komme i vandet, men paa grund af den indtraadte krise indfandt der sig ingen køber. »Jeg maatte afskedige en Del af mine Tømmerfolk, men da jeg havde noget Træ liggende og kun nødigt vilde holde helt stille, begyndte jeg, i det Haab, at det maaske vilde lykkes mig at sælge et mindre Skib, at bygge Skonnerten »Margrethe«, 41½ Læster drægtig«. I november var ogsaa dette skib færdigt, men da der heller ikke havde meldt sig nogen køber til det, maatte Jacobsen afskedige alle sine tømmerfolk. Nu traadte imidlertid svigerfaren til, og omsider lykkedes det at samle et rhederi til barken. »Jeg fik kun en lav Pris for dette Skib, men trods dette og det, at Renterne af de mig ydede Laan var løbet op til en meget betydelig Sum, beholdt jeg dog noget mere tilovers end vor Husholdning havde kostet til

den Tid, . . .«. Paa en lille jagt, som Jacobsen derefter byggede paa bestilling, fortjente han en almindelig dagløn. — I begyndelsen af 1860 begyndte arbejdet paa barkskibet »Zephyros« (150 C. L.), der byggedes paa spekulation. I juni samme aar blev skibet solgt, »men rigtignok til en meget lav Pris«. Paa dette tidspunkt blev ogsaa skonnerten »Margrethe« solgt, men saaledes, at Jacobsen selv maatte beholde en kvart part i den. Paa disse skibe havde han ikke tjent noget videre, »men dog saa meget, at jeg godt kunde bestaa derved«. — I 1861 blev barkskibet »Anita« (113½ C. L.) bygget paa bestilling, men paa dette skib tilsatte Jacobsen »desværre en meget betydelig Sum«. Heldigvis opvejedes dette Tab af den antagelige fortjeneste paa barkskibet »Louisa« (116½ C. L.), »men da det var færdigt, havde jeg dog ikke fortjent mere ved et bygge de tre sidste Skibe — tilsammen 380 Læster — end der var medgaaet til vor tarvelige Husholdning. . . .«. Barkskibet »Francisca« (178½ C. L.) indbragte dog »en ret god Fortjeneste, hvilket atter gav mig frisk Mod og fornyet Haab om en lysere Fremtid«. Ogsaa med de følgende skibe — »Otto« (111½ C. L.) og »Meta« (60 C. L.) — gik det godt, saa at status i 1863 var ganske tilfredsstillende.

Niels Jacobsen var saa uheldig at begynde sin karriere som skibsbygger i kriseaaret 1857, og af det sagte fremgaar, hvilke vanskeligheder, det beredte ham. Han var imidlertid ikke den eneste skibsbygger, som denne krise ramte haardt. Holm og Lund blev som nævnt helt slaaet ud af den. Mange skibstømrere blev kastet paa gaden. I 1859 laa ikke færre end seks færdigbyggede skibe i havnen, og af disse var kun de to solgt.¹⁵⁾ Kun Reimer tog ufortrødent fat paa et skib paa ca. 145 C. L.¹⁶⁾, ellers laa alt stille. Under disse forhold følte bykollegierne sig tvunget til at tage affære. Den 16. november 1858 besluttede de, at byen skulde nedsætte en kommission, der skulde skaffe arbejde til de arbejdsløse, dog kun til fast bosatte¹⁷⁾. Saavidt muligt

¹⁵⁾ Freja 4. 10. 1859.

¹⁶⁾ Freja 10. 9. 1859.

¹⁷⁾ Borgerprotokollen 16. 11. 1858.

skulde de arbejdsløse have arbejde hos private, og der blev stillet hele 1000 rdl. til komitéens raadighed (af disse brugtes kun de 950.¹⁸⁾). Den 29. november samme aar sluttedes der paa indstilling af kommissionen en overenskomst mellem bykollegierne og skibsbygger Andersen. Mod et maanedligt forskud paa 150 rdl. forpligtede han sig til i december, januar og februar ikke at afskedige eller nedsætte lønnen for nogen af de paa hans værft beskæftigede arbejdere.¹⁹⁾ Ogsaa Reimer søgte og fik støtte fra byen.

Netop i denne krisetid huskede man paa og regnede ud, hvor mange penge, der i aarenes løb var gaaet gennem skibsbygmestrenes hænder. »Som Medium kan man antage, at et nyt Skib, færdigt til at gaa til Søes, koster 336 Rdl. pr. Commercélæst, og udgjør altsaa Værdien af de Skibe, som Hr. Paulsen har bygget 1 431 142 Rdl., eller næsten halvanden Millioner Rigsdaler, hvilket atter lige repareret paa det hele Tidsrum, udgjør rigelig 70 000 Rdl. hvert Aar«²⁰⁾. De af Andersen byggede skibe »repræsenterer en Capital af 1 747 200 Rdl., i rund Sum altsaa een og tre quart Millioner, og i Gjennemsnit aarlig circa 65.000 Rdl. . . .«²¹⁾. Fra Niels Jacobsen haves et interessant regnskab over udgifterne ved skibsbyggeriet paa hans værft, som for 1857—80 beløb sig til ca. 1,5 millioner Reichsmark, heri dog ikke medregnet udgifter til seilmagere, rebslagere, drejere, bødkere, søm- og kobbersmede, gørtlere, baadebyggere og andre haandværkere, samt til metalbolte og metalforhudning.

Som man ser, drejer det sig om anselige summer, og dog kunde Niels Jacobsen f. eks. starte sin virksomhed med 3200 rdl. som egen kapital, løfte om kredit og en velhavende svigerfar i baghaanden. I bankernes sted traadte dengang endnu personlige forbindelser og forpligtelser. I 1853 laante Mads Michelsen f. eks. 2400 rdl. af daværende skibstømmermand Niels

¹⁸⁾ Byregnskabet 1858—59 Fol. 29.

¹⁹⁾ Borgerprotokollen 29. 11. 1858.

²⁰⁾ Freja 18. 12. 1858.

²¹⁾ Freja 30. 12. 1858.

Jacobsen. Undertiden maatte man bede en kollega om en haandsrækning; i 1858 oplyste Thorkild Andersen saaledes, at han skyldte Mads Michelsens bo 3200 rdl. De ved skibsbygningen beskæftigede haandværkere kunde være paatrængende kreditorer. I 1856 udvirkede smedemestrene Holst og Reimer et arrestdekret, hvorved barkskibet »Camilla« (bygget af Thorkild Andersen) blev belagt med beslag som sikkerhed for deres fordringer. — De store kreditorer var ellers, som man kan tænke sig, hamborgere. I 1858 laaner f. eks. smedemester Reimer 6000 rbd. af handelshuset Cornett & Hadler i Hamborg til fortsættelse af sit paabegyndte skibsbyggeri, og det følgende aar faar Jørgen Paulsen af samme firma tilsagn om forstrækning indtil 20 000 mark banco til fortsættelse af skibsbyggeriet.²²⁾

Skibsbyggeriet i Aabenraa hade fra gammel tid haft sin plads paa skibsbroen ved den gamle havns vestside. Det ældste paulsenske værft har antagelig ligget sammesteds, men allerede Erik Paulsen, »mester Jerik«, flyttede værftet til det sted, hvor det senere laa, kendt under betegnelsen »Tømmergaarden«. Erik Paulsen lod her, hvor der hidtil hade været ubenyttet forstrand, slaa bolværk; der blev opmudret en havn og ført en kanal ud til fjorddybet, »og skjønt han havde at kjæmpe mod Avind og mange Vanskeligheder, satte han ved sin Dygtighed og Energi dog sit Værk igjennem«²³⁾. I 1859 udvidedes tømmergaarden, idet Jørgen Paulsen af byraadet fik tilladelse til at tilvejebringe en forbindelse mellem sit værft og Sønderbro²⁴⁾.

Da Thorkild Andersen omkring 1830 slog sig ned i byen, indrettede han sit værft paa skibsbroen, saa at der nu atter blev bygget skibe paa dette sted. Ti aar senere blev Mads Michelsens (derpaa Niels Jacobsens) værft anlagt ved siden af Andersens. Lunds værft fik sin plads paa den gamle havns nordside, og her blev ogsaa Reimers skibe bygget.

²²⁾ Skyld- og Panteprotokollen. 22. 9. 1853, 3. 4. 1856, 13. 7. 1858, 15. 5. 1858 og 19. 4. 1859. S. L. A.

²³⁾ Freja 18. 12. 1858.

²⁴⁾ Borgerprotokollen 13. 9. 1859.

I afsnittet om havnen (se Sønderj. Aarb. 1935 S. 40 ff.) er det allerede nævnt, at den gamle havn paa denne maade blev mere og mere fyldt med værfter, og at byraadet besluttede at flytte dem over til sydhavnen, hvor værftspladser skulde udlejes paa 25 aar.²⁵⁾ Det varede imidlertid flere aar, før denne beslutning om værfternes flytning blev ført ud i livet, og da Gustav Raben i 1862 ansøger om en værftsplads, faar han til svar, at han tidligst om to somre (naar opfyldningen ved Sønderskibsbro er tilendebragt) kan faa en fast plads. Kortet i Sønderjydske Aarbøger 1935 S. 63 viser værfternes beliggenhed efter flytningen. —

Efterfølgende tabeller giver en oversigt over de skibe, der i vor periode blev bygget paa værfterne i Aabenraa og paa Kalø.

Skibsbyggeriet i Aabenraa 1850 - 64.

Paulsens værft.²⁶⁾

Navn	Rigning	Drægtighed i C. L.	Færdigbygget	Første Kaptajn	Rheder
Emma	Brig	98	1850	E. Raben	Rabens Familie
Andrea	Brig	84	1850	Ipland	H. Ipland
Vigilant	Skonnert	36	1851	Nis Closter	Nis Closter
Mephisto	Brig	102	1852	Bramsløv	G. Raben
Catharina	Brig	118 ¹ / ₂	1853	Chr. Drescher	Rich. Richelsen
Hindustan	Fregat	259	1853	B. Bendixen	Jac. Bendixen
Tell	Bark	151	1854		Sanders & Co., Hbg.
Oscar	Bark	145	1854		G. Wieler, Hbg.
Otto	Bark	142	1855	J. Ahlmann	J. Ahlmann
Hafis	Bark	212 ¹ / ₂	1856	Hinrichsen	Sanders, Hbg.
Dido	Bark	136	1856	H. Ipland	E. Meyer, Hbg.
Plutus	Skonnert	55 ¹ / ₂	1856		Fischer
Himalaya	Fregat	291	1857		Jac. Bendixen
Caroline	Fregat	196	1857	H. Matthiessen	Boy Bendixen
Marie	Bark	162	1858	Ingemann	G. Raben
Helene	Skonnert	53	1858		Thygesen, Ballum
Cadovius	Skonnertbrig	125 ¹ / ₂	1859	H. Paulsen	J. Paulsen
Guinea	Bark	146	1860		Dietrichsen, Hbg.
Condor	Bark	177 ¹ / ₂	1861		Herz Söhne, Hbg.
Congo	Bark	113 ¹ / ₂	1861		Wilhelm, Hbg.
F. Vorwerk	Bark	181	1862		? Hbg.
Cornelia	Bark	140	1863	S. Lindenhan	J. A. Bruhn
		Ialt. .	3125 C. L.		

²⁵⁾ Borgerprotokollen 12. 4. 1861.

²⁶⁾ Efter Schl., pakken Skibsbyggeriet i S. L. A. og Freja.

**Thorkild Andersens værft
og (fra 1862) Skifter Andersens værft.²⁷⁾**

Navn	Rigning	Dræg- tighed i C. L.	Fær- dig- bygget	Første Kaptajn	Rheder
Sidon	Brig	103	1850	J. Schmidt	Jac. Burchard
?	Skonnert	37	1850	Tyroll	(Aabenraa)
Georg Heinrich	Brig	106 ¹ / ₂	1851	P. Closter	J. Lorentzen
Catharina	Skonnert	37 ¹ / ₂	1852	Binæs	(Kolding)
Vergissmein- nicht	Skonnert	44 ¹ / ₂	1852	D. A. Andersen	(Hamborg)
Agnes	Brig	114 ¹ / ₂	1852	Moos	J. Lorentzen
Ida	Bark	147 ¹ / ₂	1853	J. W. Reimer	(Hamborg)
Heinrich Gustav	Skonnert	55 ¹ / ₂	1853	Richelsen	(Hamborg)
Helvetien	Bark	150 ¹ / ₃	1854	P. Jebsen	M. Jebsen
Boreas	Fregat	234 ¹ / ₂	1854	E. Boysen	H. Bruhn
Dr. Barth	Fregat	323	1855	C. Koch	Slomann (Hbg.)
Camilla	Bark	108 ¹ / ₂	1856	C. Ipland	H. Ipland
Heros	Bark	198 ¹ / ₂	1856	Hartmeyer	Hartmeyer
Therese	Bark	154 ¹ / ₂	1857	E. Kersting	F. Schotte
Tuisco	Bark	189	1858	J. N. Jessen	F. A. Jensen
Sarah	Brig	71	1858	H. R. Svinding	T. Andersen
Colombo	Fregat	278	1859	L. A. Andersen	(Hamborg)
Friedrich	Brig	115 ¹ / ₂	1860	P. Jacobsen	G. Raben
Mathilde	Brig	126	1862	J. Ahlmann	(Aabenraa)
Oscar	Bark	136	1862	C. F. Thomsen	J. Lorentzen
Johanne Marie	Bark	168	1863	R. P. Petersen	J. Cornett
Ialt.. 2891 ⁵ / ₆ C.L.					

**Mads Michelsens værft
og (fra 1856) Niels Jacobsens værft.²⁸⁾**

Navn	Rigning	Dræg- tighed i C. L.	Fær- dig- bygget	Første Kaptajn	Rheder
?	Brig	81 ¹ / ₂	1850	Kiersing	(Aabenraa)
?	Skonnert	40 ¹ / ₂	1850	B. A. Kock	(Assens)
?	Jagt	6 ¹ / ₄	1851	N. Piilgaard	(Aabenraa)
?	Jagt	26	1851	Jepsen	(Aabenraa)
?	Jagt	19 ¹ / ₂	1851	Iversen	(Aabenraa)
?	Skonnert	49 ¹ / ₂	1851	Møller	(Ribe)

²⁷⁾ Efter Schl., pakken Skibsbyggeriet i S. L. A. og havneprotokollen.

²⁸⁾ Efter Schl., pakken Skibsbyggeriet i S. L. A., havneregnskaberne og Niels Jacobsens optegnelser.

Navn	Rigning	Drægtighed i C. L.	Færdig bygget	Første Kaptajn	Rheder
?	Brig	96 ¹ / ₂	1852	J. Thomsen	(Aabenraa)
?	Skonnert	33	1853	H. J. Brunck	(Ribe)
?	Bark	148 ¹ / ₂	1853	C. F. Thomsen	(Aabenraa)
?	Brig	109	1854	Nissen	(Hamborg)
Adele	Fregat	178 ¹ / ₂	1854	J. I. Møller	(Ribe)
Danmark	Bark	168 ¹ / ₂	1855	C. C. Koch	M. Bahnsen
Manga	Skonnert	99 ¹ / ₂	1855	Elberg	Pedersen (Nykøbg.)
Chica	Brig	89 ¹ / ₂	1856	F. Callesen	F. Callesen
Cecilie	Bark	170	1856	A. M. Schmidt	Schmidt (Løjt)
Maria Lucia	Bark	187	1857	A. Sondermann	Raben
Marie Sophie	Bark	176 ¹ / ₂	1859	I. I. Kjær	F. Diestel (Hbg.)
Nordborg Paket	Jagt	2	1859	J. Larsen	J. Larsen (Nordbg.)
Margrethe	Skonnert	41 ¹ / ₂	1860	A. Nissen	A. Nissen
Zephyros	Bark	150	1860	I. H. Jebsen	Harstedt & Co. Hbg.
Anita	Bark	113 ¹ / ₂	1861	Andersen	M.M. Andersen (Fanø)
Louisa	Bark	116 ¹ / ₂	1862	Hansen	C. P. Clausen (Hbg.)
Francisca	Bark	178 ¹ / ₂	1863	I. I. Kjær	F. Diestel (Hbg.)
Otto	Brig	111 ¹ / ₂	1863	J. Ahlmann	J. Ahlmann
Meta	Skonnertbrig	60	1863	C. Michelsen	C. Michelsen
		Ialt..	2393 ¹ / ₄	C. L.	

Holms værft.²⁹⁾

Navn	Rigning	Drægtighed i C. L.	Færdig bygget	Første Kaptajn	Rheder
?	Skonnert	32	1857	S. P. Sørensen	(Nykøbing M.)

Lunds værft.²⁹⁾

Navn	Rigning	Drægtighed i C. L.	Færdig bygget	Første Kaptajn	Rheder
?	Skonnertbrig	55 ¹ / ₂	1857	N. M. Petersen	(Aabenraa)
?	Brig	80	?	?	?
		Ialt...	135 ¹ / ₂	C. L.	

²⁹⁾ Efter pakken Skibsbyggeriet i S. L. A. og havneregskaberne.

Reimers værft.³⁰⁾

Navn	Rigning	Dræg- tighed i C. L.	Fær- dig- bygget	Første Kaptajn	Rheder
Mathilde	Skonnert	61 ¹ / ₂	1857	H. H. Clausen	?
Farvel	Bark	121 ¹ / ₂	1858	F. Fischer	?
Marie Philippine	Skonnert	66 ¹ / ₂	1858	J. Christiansen	(Hamborg?)
Arab (?)	Bark	164	1859	J. Bruhn	?
Falk	Skonnert	66	1859	L. A. Andersen	(Sønderborg?)
Java	Bark	154 ¹ / ₂	1860	I. P. Boysen	(Karberg, Søndbg.?)
Margretha	Brig	69 ¹ / ₂	1860	L. P. Schade	?
Jürgen Lorentzen	Bark	139 ¹ / ₂	1861	J. W. Reimer	?
Helene Marie	Skonnert	41 ¹ / ₂	1861	J. Nielsen	(Fanø?)
Activ	Skonnertbrig	78	1861	J. J. Livoni	(Sønderborg?)
Alberta	Brig	97	1862	B. G. Holdt	(Hamborg?)
?	Bark	169 ¹ / ₂	1862	J. Mathiesen	?
Boy Bendixen	Bark	170 ¹ / ₂	1863	H. C. Reimer	?
?	Brig	115 ¹ / ₂	1863	P. Petersen	(Altona?)
Ialt 1515 C. L.					

Bruhns værft paa Kalø.³¹⁾

Navn	Rigning	Dræg- tighed i C. L.	Fær- dig- bygget
Calløe	Fregat	296	1853
Calcutta	Fregat	480	1855
Cimber	Fregat	570	1857
Jørgen Bruhn	Fregat	340	1858
?	Bark	117	1859
Comet	Brig	73	1862
Codan	Bark	200	1863
Ialt 2076 C. L.			

Skibsbyggeriet i Aabenraa 1850—64.

Paulsens værft	3125	C. L.
Thorkild og Skifter Andersens værft	2891 ⁵ / ₆	C. L.
Mads Michelsens og Niels Jacobsens værft	2393 ¹ / ₄	C. L.
Holms værft	32	C. L.
Lunds værft	135 ¹ / ₂	C. L.
Reimers værft	1515	C. L.
Bruhns værft paa Kalø	2076	C. L.

Ialt 12168⁷/₁₂ C. L.³⁰⁾ Efter pakken i Skibsbyggeriet i S.L.A., havneregnskaberne og Freja.³¹⁾ Efter Schl. og havneregnskaberne.

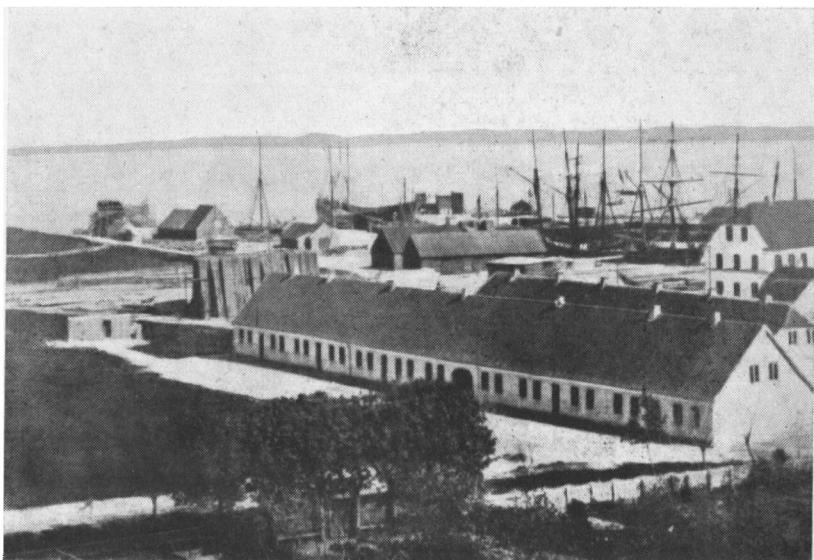


Agent Jørgen Bruhn
(1781-1858)

Aabenraa
Museum

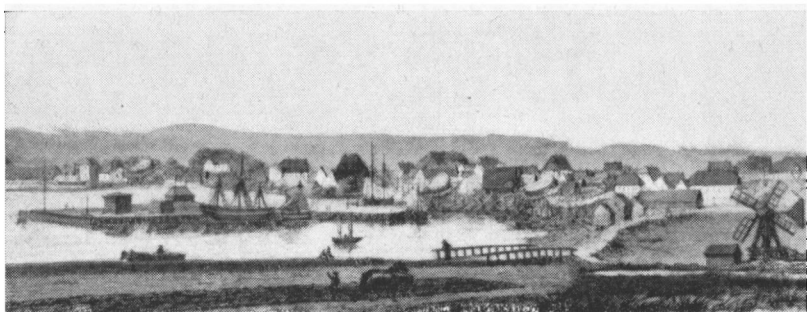


Borgmester
Peter Iver Jul. Lunn
(1813-1907)



Skibsbygmester H. Reimers' værft 1866

Aabenraa Museum



Havnen i Aabenraa ca. 1862 (tegnet af Th. Jensen.)

Aabenraa Museum

Man vil af de anførte tabeller se, at skibene overvejende blev bygget til hjemlige rhedere. Naar man ser bort fra de af Reimer byggede skibe, om hvis rhedere der kun haves usikre oplysninger, blev der i perioden leveret skibe med ialt ca. 3500 C. L. til rhedere, der var bosat uden for Aabenraa og omegn (som oftest til Hamborg). Dette er ca. en tredjedel af den samlede produktion (bortset fra Reimers skibe), men for ca. 2500 C. L. af denne tonnage gælder det, at Aabenraaerne havde part i skibene, og, som det ses af tabellerne, var kaptajnen i de fleste tilfælde fra Aabenraa. Næppe mere end en tiendedel af hele tonnagen har været bestilt af virkelige udenbys kunder, og her drejede det sig mest om smaaskibe, der gik til nærliggende hjemlige havne: Nordborg, Sønderborg, Assens o. s. v. Af større skibe synes kun ganske faa at være leveret til kunder, der ikke havde forbindelse med den hjemlige skibsfart. Her skal nævnes to af dem, beggø bygget af Thorkild Andersen. Det ene, »Doctor Barth«, var bestilt af Slomanns rhederi i Hamborg og gik i mange aar som paketskib mellem Hamborg og Nordamerika.³²⁾ Det andet var fregatskibet »Colombo«, der blev solgt til den preussiske regering for 100 000 mark banco. Skibet skulde deltage i en preussisk ekspedition til Japan.³³⁾ En model af dette skib har siden 1888 hængt i Vartov i København som gave fra Skifter Andersen. —

Vi vender os nu til det værft, som er det interessanteste af alle: v æ r f t e t p a a K a l ø.

Ved to kontrakter af 8. december 1847 købte Jørgen Bruhn de to tredjedele af øen Kalø af Iver Hansen, Djernæs, for 3520 rdl., og den resterende tredjedel af enke Maren Moos, Genner, for 2840 rdl.³⁴⁾ Gennem flere køb i 50'erne føjede han yderligere arealer til sine besiddelser ved Gjenner bugt.

De urolige krigsaar gav ham lejlighed til i 1849 at oprette

³²⁾ Freja 30. 12. 1858.

³³⁾ Freja 8. 12. 1859.

³⁴⁾ Gram Herreds Skyld- og Panteprotokol, S. L. A.

sit værft uden koncession, og denne fuldbyrdede kendsgerning blev hans bedste vaaben overfor de heftige angreb, som hans foretagende var ude for, da ordnede forhold vendte tilbage med fredsslutningen i 1850. Disse angreb skyldtes ikke saa meget Jørgen Bruhns egenmægtige oprettelse af selve værftet, som frygten for de videregaaende planer, man formodede laa bag den ret ufarlige begyndelse.

Af den offentlige mening i Aabenraa blev det nye etablissement ganske vist hilst med begejstring. Freia slaar strengene det bedste, det har lært: »Gjennerbugt er af Naturen udrustet med Fortrin og omgivet med saa mange Skjønheder, at der vel næppe paa hele Østkysten findes en Havbugt, der kan maale sig med den. Endnu for faa Aar siden besøgte den ikkun af de der hjemmehørende Smaafartøier, der bringe Omegnens Frembringelser, Brænde og Tørv, til de nærliggende indenlandske Havne, og paa Calø, en Holm af ca. 40 Td. Land i det sydvestlige Hjørne af Bugten, lød ikkun Maagernes Skrig og Ungqvægets Brøl. Hvor helt anderledes nu. En Række af smukke nye, grundmurede Bygninger med røde Tag pryder Calø, bag dem staaer paa Stabelen maaskee det største Skib, der nogensinde er bleven bygget i Slesvig, og Lyden af mangfoldige Hænders travle Virksomhed naaer over til Kysterne. At en Mand i de Halvfjerds, som Agent Bruhn er, paatager sig et saa storartet Anlæg, er vistnok en Sjældenhed, idetmindste hertilands, og det lønner nok Umagen at tage ned og bese Calø. Vor Egn er rig paa smukke og romantiske Partier, men en af de skønneste Udsigter er den, der aabner sig ud over Gjennerbugt fra Høiderne ved Runde Mølle, hvor man paa en klar Sommerdag har et Prospect, som Sydlandene ikke kunne levere skjønnere.«³⁵⁾

Denne beundring for den halvfjerdsaarige mands storslaaede energi og virketrang spores ogsaa i alle de andre indlæg i sagen, men den var ikke stærk nok til at berolige myndighedernes og konkurrenternes mistænksomhed. Næppe hade forholdene

³⁵⁾ Feia 6. 8. 1851.

ne derfor trukket sig lidt i lave i løbet af 1850, før der i september maaned blev sendt en ansøgning til kongen fra en række af byens borgere, der søgte hans beskyttelse mod agent Bruhns planer, idet de fremhævede, at denne ikke just hade hørt til de loyale.³⁶⁾

Samme maaned opfordrede ministeriet amtshuset til at afgive betænkning i sagen, og den 5. december blev indstillingen afsendt til København. Der blev dernæst af det offentlige anlagt sag mod Bruhn for uden koncession at have oprettet et skibsværft, og den 22. februar 1851 afsagde Criminal- og Politirets Commissionen for Haderslev Amt en dom, der forbød ham at fortsætte med skibsbyggeriet, indtil han hade faaet en koncession. Allerede to dage i forvejen — den 20. februar — hade Bruhn indsendt en ansøgning herom, og nu tog kampen for alvor fat. Et strøm af forestillinger, betænkninger og redegørelser fra Aabenraa og Haderslev søgte at overbyde hinanden i veltalenhed, men enden blev, at ministeriet fulgte betænkningen fra Aabenraa amtshus af 13. september, og den 6. oktober 1851 fik agent Bruhn endelig sin koncession paa betingelse af en fast aarlig afgift paa 160 rbd. til byen og 8 rbd. til amtsstuen.

Lad os foreløbig standse her og se paa de synspunkter, parterne fremførte i denne interessante sag.

Agenten selv fremhæver i sin ansøgning, at der ligger rent tekniske overvejelser bag værftets oprettelse. Naar han ikke straks har søgt om koncession, er det, »fordi Skibsbyggeriet stedse har været anseet som en frie borgerlig Haandtering«. Aabenraa er imidlertid ikke det rette sted for det nye værft, thi dels er værfterne der anlagt paa opfyldt grund, »saa at større Skibe paa 200 til 300 Commerce-Læster ikke kunne bygges paa samme uden mange Vanskeligheder og megen Risiko. Fremdeles mangler ved Skibsværfterne i Apenrade aldeles Plads for at henlægge Bygningsmateriale til saadanne store Skibe, til Udtørring«. Paa Kalø er grunden derimod haard, og vandet

³⁶⁾ Det slesvigske Ministeuims Arkiv, 1. Dept. A og B Nr. 58, Rigsarkivet.

dybt ved øens nordøstkyst. Foruden selve værftet er det hensigten at anlægge en tørdok for at reparere de store skibe, som ikke kan kølhales, og som ellers maa efterses i udlandet.

Denne motivering var der imidlertid ingen, der fandt fyldestgørende.

Om nødvendigheden af en koncession herskede der ganske vist nogen tvivl, thi regeringen havde altid søgt at fremme det indenlandske skibsbyggeri³⁷⁾, og i en ministeriel betænkning i anledning af Bruhns ansøgning hedder det betegnende, at da skibsbyggeriet fremmes mest ved fri konkurrence, modarbejder regeringen sit eget formaal ved ikke at tillade oprettelsen af nye værfter. Denne for datiden saa karakteristiske frygt for at lade statsmagten gribe ind overfor det private erhverv — noget, man ansaa for at være vold mod naturen — prægede de fleste af de embedsmænd, der havde med Bruhns sag at gøre, og spillede en meget betydelig rolle ved dens afgørelse.

Derimod var alle overbevist om, at Bruhns planer var langt mere vidtgaaende, end han vilde vedgaa, og at det var hans endelige maal at skabe en af ham alene afhængig købstad paa Kalø. Disse bestræbelser blev imidlertid bedømt meget forskelligt af de interesserede parter, thi medens byraadet i Aabenraa helst vilde sætte en stopper for Kaløværftet, for ikke at tale om en eventuel købstad, saa statsembedsmændene paa spørgsmaalet med liberalismens øjne og vilde først og fremmest ikke have, at der blev lagt hindringer i vejen for den nye industrivirk-somhed.

I amtets indstilling, dat. 5. 12. 1850, hedder det saaledes: »... jeg erkjender det Mislige i at ville søge at forfægte blot locale Interesser ligeoverfor saadanne store og i nationaløkonomisk Henseende vistnok meget nyttige Anlæg, hvortil man ellers her til Lands just ikke ret ofte finder Lyst og Kraft forenede hos Private«. Herredsfogden i Gram gaar endnu kraftigere ind

³⁷⁾ Kancelliskrivelsen af 29. 10. 1805 bestemte, at skibsbyggeriet ikke skulde være forbeholdt byerne, og ved patent af 7. 11. 1837 blev skibsbyggerne befriet for lavstvungen

for Bruhn: »Efter min Anskuelse bør en af Naturen saa fortrinlig Havn, især naar den er kommen i en ikke blot velhavende, men driftig Mands Haand af Regjeringen understøttes saa meget som mueligt for at den kan komme til at skjænke Landets Skibsfart og Handel de Fordele, som de naturlige Forhold og Eierens gode Evne og Villie i saa rigelig Maal tilbyde«. (Erklæring fra Gram Herredsfogderi 26. 12. 1852). Der er praktisk talt ingen forskel mellem den opfattelse og den aabne akcepteren af tanken om en ny købstad, men kun amtmanden i Haderslev tør i sin indberetning til ministeriet af 3. januar 1853 rent ud hævde, at regeringen burde begunstige en saadan, hvis det var de gunstige forhold paa stedet, der gjorde udslaget.

Denne tanke var som nævnt en vederstyggelighed for byraadet i Aabenraa, og her mødte allerede oprettelsen af et skibsværft udenfor købstaden den stærkeste opposition. Bruhns mest haardnakkede modstander var deputeretkollegiet, som repræsenterede smaaborgerskabet, der klamrede sig til de bestaaende privilegier og indskrænkninger i næringsfriheden som et værn mod den frigjorte kapital. Det fastholdt derfor konsekvent sit krav om nedlæggelse af Kaløværftet, da det efter dets opfattelse er Bruhns hensigt »for sin egen Fordeels Skyld, i ethvert Tilfælde af egenkjærligt Liebhaverie, at unddrage sig de Forpligtelser til Commynen, og det Overopsyn, der er forbunden med at bygge paa vore Værfter«. ³⁸⁾ Magistraten gav derimod udtryk for det lokale bourgeois syn, naar den paa visse betingelser gik med til værftets oprettelse. Det vigtigste for den var, at Kaløværftet ikke kom til at arbejde under gunstigere vilkaar end værfterne i Aabenraa; dette skulde opnaas ved at lægge en afgift paa hver konmercelæst, der blev bygget paa Kalø. Endvidere maatte der kun gives tilladelse til skibsbyggeri og ikke til handel eller anden købstadshaandtering. ³⁹⁾

Foruden disse indvendinger og modforslag blev der bragt endnu et argument i marken mod Bruhn: han blev beskyldt for

³⁸⁾ Deputeretkollegiets skrivelse til magistraten 17. 7. 1852.

³⁹⁾ Indberetning fra magistraten til ministeriet 14. 8. 1851.

at have været illoyal og derved stemplet som uværdig til regeringens støtte. I indstillingen fra Aabenraa amtshus 5. 12. 1850 antydes, at Kaløværftet ikke er oprettet uden hensyn til en forventet tysk orlogsmarine,⁴⁰⁾ og man fremhæver det hensyn, man skylder de loyale tømmermænd. Thi hvis de skal søge til Kalø, vil saa godt som alle »tabe ved istedetfor deres selvstændigere Stilling under et Par agtede og retsindige dansksindede Mestre at blive afhængig af en Entrepreneur, hvis Misgunst for dem er tiltaget ved hans Holdning under de sidste Aars Begivenheder«.

Resultatet af de langvarige drøftelser blev som nævnt, at Heltzen skaffede Bruhn en koncession paa betingelser, der var betydelig lempeligere end dem, magistraten hade opstillet. Han kom kun til at betale en fast aarlig afgift, og der blev ikke taget forbehold med hensyn til tilstaaelsen af yderligere privilegier.

Følgen var, at hele spørgsmaalet maatte tages op igen aaret efter, 1852.

Den 24. maj 1852 androg Bruhn nemlig om tilladelse til at drive høkeri paa Kalø, idet han gjorde gældende, at arbejdskraften ellers blev baade dyrere og vanskeligere at skaffe. Det blev heller ikke bestridt fra nogen side. Der var blot ingen, der tillagde dette argument nogen vægt; thi med ansøgningen om høkeriet mente alle, og navnlig Aabenraa by, at have faaet beviset i hænde for Bruhns paastaaede planer om en konkurrerende købstad paa Kalø. Der behøvedes ikke »nogen Spaadoms-gave for at forudsige, at en saadan Ansøgning vilde komme«, konstaterer magistraten i Aabenraa,⁴¹⁾ »saalidet som til at blive vaer, at Agenten ikke tænker at blive staaende herved, men at Ansøgningen om Høkerbevilling og hans samtidige Bestræbelse for at faa en selvstændig Skole paa Kalvø ikkun ere Forløbere for en Række af Foretagender og Forsøg, sigtende til at løsgjøre

⁴⁰⁾ I udkastet i S. L. A. (J. 1850 IX Nr. 3 A) har først staaet »forventet Orlogsmarine«, derefter er indskudt »tydsk«, men til slut er dette adjektiv blevet slettet og er ikke medtaget i selve indstillingen (i Rigsarkivet). Dette løse rygte er heller ikke nævnt andetsteds.

⁴¹⁾ Skrivelse til amtshuset 10. 8. 1852.

Kalvø fra alle i Lovgivningen og Communalforhold hjemlede Baand«. I sin iver veg borgmester Lunn ikke engang tilbage for at angribe tidens herskende dogme om, at kapitalistiske foretagender var »naturlige«, medens alle hindringer for dem maatte forsvinde som »kunstige«. Han skriver blandt andet: »Forsaavidt endelig den Mening, at hvad der maa holdes oppe ved kunstige Midler, ligesaa gjerne maa falde strax, behøver nogen Omtale, maa det være os tilladt at bemærke, at dette da ogsaa vilde finde sin Anvendelse paa Kalvø, der er fremelsket alene ved Konst og ved den uhyre Overvægt, som Rigdom giver«. I kraft af sin Rigdom er agent Bruhn i stand til at »følge sit Lune« og henlægge værftet til Kalø »isteden for at udvide sin Bedrift paa naturlig Maade der, hvor den var begyndt«. Lunns konklusion er derfor, at hvis »Kalvø Etablissementets Fortrinlighed fornemmelig [bestaar] deri, at dets Eier besidder en overordentlig Formue, synes der næppe at være Anledning til yderligere at favorisere samme ved Bevillinger og Forrettigheder fremfor Andre, som Lykken mindre har begunstiget«. — De deputerede udtrykte deres mening i ligesaa kraftige vendinger⁴²⁾: »Paa sin afsondrede Ø ere Arbejdsfolkene og enhver Anden mere afhængig af ham, der generer hverken det stadige Told- eller Politiopsyn, der endelig kan der drømmes om en egen kun af Eieren afhængig Commune, som fordoms Augustenborg af Hertugen, hvori enhver Indvaaner er Grundeieren undergivent og afhængig af ham. Vi kjende Agent Bruhn altfor godt til ikke at skulle vide, at et saadant Billede, en saadan Plan foresvæver ham, at han vaersomt men snildeligen og ved alle Midler vil arbeide for at se dem virkeliggjort, ligemeget om Kjøbstæderne, vor Bye og Haderslev lide nok saa stor Afbræk derved«. Selv amtmand Heltzen overbevises og forlader Bruhns parti, thi, mener han, hvis dennes ansøgning bevilges, vil det føre »til successiv Undergravning af Byens Virksomhed og til Formindskelse af dens allerede indskrænkede Opland«. ⁴³⁾ Herefter var resulta-

⁴²⁾ Skrivelse til mægistraten 17. 7. 1852.

⁴³⁾ J. 1852 IX Nr. 17 S. L. A.

tet givet, og den 10. februar 1853 forelaa ministeriets afslag paa ansøgningen.

Naar myndighederne under forhandlingerne om Bruhns koncession saa villigt var gaaet ind paa Bruhns ønsker, skyldtes dette i ikke ringe grad hans høje alder, »da Kalø Etablissemmentets Flor som blot Skibsbyggeri m a a s k e e staaer og falder med den nuværende driftige Eier». ⁴³⁾ Det er sandsynligt, at anlægget »igjen synker sammen eller hensygnen ved hans Død, eftersom ingen af hans Arvinger er istand til at styre et Værk af denne Beskaffenhed«. ⁴⁴⁾ Tiden viste, at denne opfattelse var rigtig. Da Jørgen Bruhn var død, fik hans sønner, kaptajn Hans Bruhn, Nymølle, og kaptajn Joachim Adolph Bruhn samt svigersønnen, kaptajn Jacobi Wildfang, den 26. februar 1859 koncession paa skibsbyggeriet paa Kalø. Denne gang satte byen sit ønske igennem med hensyn til afgiftens form: af hver kommercelæst skulde der svares 24 skilling til Aabenraa havnekasse. Ogsaa denne afgift synes forøvrigt, efter havneprotokollen at domme, at have været meget lav, ca. halvdelen af andre værftsejeres afgift. — Det gik som ventet. Jørgen Bruhns efterfølgere kunde ikke tage arven op efter ham. Allerede faa aar efter, 1864, blev det sidste skib, der blev bygget paa Kalø, i ufærdig stand solgt til Aabenraa.

Om selve værftets indretning foreligger kun faa oplysninger. Bruhn meddeler i sin ansøgning fra 1851, at der da var beskæftiget over 100 arbejdere ved værftet, og at antallet vilde stige til det dobbelte. Paa selve øen var 14 familier bosat. Den lokale tradition ⁴⁵⁾ fortæller blandt andet om, hvorledes tømmeret blev hentet fra Vilstrup og Kjelstrup Strand og flaadet til Kalø; og den har ogsaa bevaret nogle karakteristiske træk om den gamle agent. Han lod saaledes bygge en fast bro over til øen. Den skulde være færdig til hans fødselsdag og blev det ogsaa, men som følge af hastværket var broen allerede næste dag dels sunket og

⁴³⁾ Indberetning fra amtmanden i Haderslev til ministeriet 3. 1. 1853.

⁴⁵⁾ Oplysninger, som Nis Thaysen paa Kalø har givet journalist Johnsen, Hejmdal.

dels skyllet væk. Den bro, der afløste den, kom til gengæld til at staa længe efter genforeningen. — Ved »Cimber«s stabelafløbning skete der det uheld, at skibet gik paa grund paa den anden side af bugten. Dette gjorde den gamle saa rasende, at han gik op og tog flaget ned.

De skibe, der blev bygget paa Kaløværftet efter tegninger af konstruktør Søren Schmidt, vakte altid stor opsigt, og flere af dem blev berømte. »Cimber« er allerede nævnt; det blev i 1865 solgt i Bombay for 7000 Pund Sterling. Elegantere end dette kæmpeskib var »Calcutta«, der blev bygget 1854—55 (Navnet fik det, fordi et handelshus i Calcutta ejede halvparten). Det var bygget efter en model af »Sovereign of the Seas«, men allerede samme aften, som det hade forladt Helsingør, løb det paa grund ved Læssø og måtte ophugges efter mange forgæves forsøg paa at tage det af grunden. — Modsætningen til dette uheldige skib var »Jørgen Bruhn«. Det blev opkaldt efter agenten, fordi han døde, mens skibet stod i spanter. Det blev anset for et heldigt varsel, at et storkepar hade sat sig i stævnen, kort efter at det var blevet rejst. Under den fransk-tyske krig 1870—71 undslap det et fransk orlogsfartøj ved at hejse det gamle danske flag, der stadig fandtes om bord. — Barkskibet »Codan«, bygget 1863, var det første skib fra Kalø, der hade jernrigning.⁴⁰⁾

Skibsfarten og skibsbyggeriet var de to beslægtede erhverv, der gav byen dens ansigt og bestemte dens økonomiske betydning. Men medens sømændene i mindst lige saa høj grad kom fra oplandet som fra selve byen, var skibsbyggeriet et udpræget indenbys erhverv, og baade værftsejerne, de fleste skibstømrere og de af værfterne afhængige haandværkere var hjemmehørende i Aabenraa by. Størst interesse knytter der sig til tømrerne, idet dette talstærke og ensartede befolkningselement gav Aabenraa

⁴⁰⁾ Dr. Michelsens afsnit i Schlaikier, S. 190 ff.

en handlekraftig underklasse, der ikke mindst i national henseende prægede byen. En fremstilling af den politiske udvikling vilde sikkert vise, at tømrerne var danskhedens urokkelige støtter, maaske endog dens faste grundvold i byen.

Der findes ikke mange oplysninger om skibstømrernes økonomiske stilling i vor periode. Efter værftsejernes egne oplysninger beskæftigede de i aarene fra 1850 til 1860 gennemsnitlig omtrent følgende antal arbejdere (i denne opstilling mangler Reimer; tallene fra og med 1857 er altsaa for smaa⁴⁷⁾):

	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
Paulsen	40	35	50	60	60	60	80	80	67	50	50
Andersen	40	30	40	40	70	70	70	70	55	10	46
Mads Michelsen (N. Jacobsen)	30	35	40	50	45	50	38	30	25	6	30
Lund							16	14			
Holm							12				
Ialt	110	100	130	150	175	180	216	194	147	66	126

Paa Kalø var som nævnt ca. 100 mand i arbejde.

Folketællingerne giver et noget lignende resultat (1845: 62, 1855: 161.⁴⁸⁾ Naar familierne tælles med, bliver tallene for kategorien »skibsbyggere« selvfølgelig adskilligt større: 1845: 233, 1855: 487.

Arbejdstiden var fantastisk lang; om sommeren fra 5 morgen til 7 aften, altsaa 14 timer. Denne arbejdstid bibeholdtes indtil 1873, da arbejderne under indflydelse af den socialistiske agitation forlangte og fik den nedsat. Samtidig krævede de lønnen forhøjet fra 1 rdl. 7 sk. til 1 rdl. 1 mark og 8 sk.⁴⁹⁾ Bortset fra denne ene oplysning haves ingen sikre tal om lønnens størrelse, men i 1855 vedtog byraadet at sætte brovægternes løn op til 260 rdl., da lønnen ellers vilde ligge lavere end lønnen for en tømmermand ved de private værfter.⁵⁰⁾ Dette skulde svare til en dagløn

⁴⁷⁾ Pakken Skibsværfterne i S. L. A.

⁴⁸⁾ En del tømrere boede uden for byen.

⁴⁹⁾ Oplyst af afdøde havnemester Jacobsen.

⁵⁰⁾ Borgerprotokollen 31. 8. 1855.

paa henimod 1 rdl. for en skibstømrer. I skattelisterne staa langt de fleste tømrere i 24., d. v. s. den laveste klasse.

Foruden værftsarbejderne var som antydnet ogsaa en række haandværkere afhængige af skibsbyggeriet, først og fremmest smede, sejlmagere, taklere, snedkere, kobbersmede, malere og bødkere. De var næsten alle selvstændige næringsdrivende, thi i vor periode havde kun Kaløværftet og Paulsens værft deres egen smedje. For det meste havde disse haandværkere deres værksteder i nærheden af havnen, men navnlig hvad smedene angaar, viste det sig uheldigt, at deres arbejdsplads ikke laa paa selve værftet. Mange jerndelev maatte nemlig tilpasses varme, og smedesvendene maatte derfor i skarp trav transportere det endnu glødende stykke jern fra smedjen ned til værftet. Alligevel fremkaldte det kraftige protester fra grov- og kleinsmedelavet i Aabenraa, da Paulsens smedje blev indrettet i 1854, men magistraten støttede Paulsen ud fra den betragtning, at det er »utvivlsomt, at den Omstændighed, at Skibsbygmesteren selv er i Besiddelse af de Værksteder, der ere nødvendige ved Skibes Bygning, bidrager meget til at Arbeidet bliver solidere, billigere og hurtigere udført og saaledes til at fremme denne for Landet saa vigtige Industrigræn.«⁵¹⁾ Hermed er vi midt i de problemer, der knytter sig til tidens haandværk og industri.

XI.

Haandværk og industri.

I slutningen af sidste kapitel nævnte vi en række fag, der for en stor del var direkte afhængige af værfterne. Men skibsbyggeriets og skibsfartens indflydelsessfære strakte sig endnu videre. Der var f. eks. tobaksfabrikanterne, hvis skipperskraa fandt saa god afsætning blandt søfolkene, eller byens bagere, slagtere og købmænd, hvis leverancer til de nybyggede skibe

⁵¹⁾ Slesv. Min. Arkiv Dep. I A. og B., og B., Nr. 58 (Skibsfart, Skibsbyggeri m. m.), Rigsarkivet.

ikke var ringe, og de varer, der indførtes til byen ad søvejen, skulde for størsteparten bruges af skibsbyggeriet (se kapitlet om havnen).

Folketællingen i 1855 gør det muligt at belyse dette spørgsmaal nærmere. Den viste, at 2526 personer i Aabenraa (= 51,3% af indbyggerne) levede af »produkters forædling«, nemlig 458 hovedpersoner (318 mandlige og 140 kvindelige; af de sidste var 127 Syersker), 556 medhjælpere (alle mandlige) og 1512 paa-rørende etc.

Udskiller man de fag, der helt eller overvejende var afhængige af skibsbyggeriet, bortset fra selve skibsbyggerne, kommer man til følgende resultat:

	hovedpersoner	medhjælpere	øvrige
drejere	10	10	27
grovsmede, klejnsmede og nagel smede	17	44	71
kobbersmede	3	1	5
rebslagere	9	14	19
rokkedrejere	1	1	5
sejlmagere	2	7	29
snedkere	21	56	81
	<hr/>		
ialt	63	133	237

Lægger man til disse 433 de 487 (3 hovedpersoner, 161 medhjælpere og 323 andre), der ernærede sig af selve skibsbyggeriet, kommer man op paa 920 personer, eller godt 36,4 % af byens haandværkere som direkte eller indirekte afhængige af skibsværfterne. Det er bemærkelsesværdigt, at medens forholdet mellem hovedpersoner og medhjælpere for samtlige byens haandværkere kun var som 1 : 1,2, var det for selve skibsbyggerne 1 : 53,7, for de indirekte af skibsværfterne afhængige 1 : 2,1 og for begge de sidstnævnte grupper under eet 1 : 4,45. Tallene viser, hvorledes byens bærende erhverv, det storstiledede skibsbyggeri, har løftet de af dette afhængige fag op paa et økonomisk udviklingstrin, der laa højere end det, der ellers var det normale for byens smaa haandværksmestre.

Af de øvrige professioners udøvere skal anføres følgende som de talrigeste (1858):

	hovedpersoner	medhjælpere	øvrige
bagere	21	25	91
bødkere	16	6	52
farvere	5	16	26
garvere	7	4	27
guldsmede	6	4	14
malere	7	4	24
murere	8	21	62
pottemagere	4	7	15
sædelmagere	10	12	33
skomagere	54	55	151
skræddere	23	17	74
slagtere	11	12	52
syersker	127	0	41
tobakspindere	6	15	26
tømrere	5	11	27

Beretningerne fra toldkontoret giver noget afvigende tal, idet disse beretninger omfatter mere end selve købstaden. Brændevinsbrænderiernes antal var herefter i 1855 21 (med 21 arbejdere), og i byens nærmeste omegn fandtes en industri, der nu er helt uddød her: teglstensfabrikationen. 22 teglværker beskæftigede 164 arbejdere. — Om tobakspindierne erfarer man, at de i 1852 fremstillede 41 165 pund røgtobak, 16 238 pund skraatobak, 3 080 pund snustobak og 269 400 stk. cigarer. Samme aar fremstillede rebslagerne 14 000 pund reb.⁵²⁾

Kun en enkelte virksomhed fortjener særlig omtale: Marcussens orgelbyggeri. Grundlæggeren, Jørgen Marcussen, var født i Sottrup sogn i 1781. Efter at have lært orgelbyggeriet i Rudkøbing solgte han i 1806 et positiv paa 6 stemmer til Tønder seminarium. I 1819 begyndte han paa det første nye orgel paa 15 stemmer, ved hvilket han første gang anvendte de af ham opfundne kassebælge, der frembragte et konstant lufttryk. 1828—29 byggede han sammen med Reuter orglet til Christiansborg slotskirke. Reuter blev nu optaget som kompagnon, og fra nu

⁵²⁾ Freja 22. 2. 1853 og 5. 2. 1856.

af byggede firmaet landets største orgler. Da Reuter døde i 1847, hade de bygget ca. 50 orgler. Marcussens søn traadte nu i Reuters sted, og i 1852 overgav faderen sin andel til sviger-sønnen Kornmann. Indtil 1860 var der bygget ca. 100 orgler. I 50'erne beskæftigede virksomheden ca. 20 arbejdere.⁵³⁾ Marcusen døde 9. november 1860.⁵⁴⁾

Som bekendt var udøverne af en næringsvej dengang som regel bundet til lavene. Ogsaa i Aabenraa var dette tilfældet i en række professioner, men i denne liberalismens forjættede tid var glæden over, at det her kun var en begrænset række fag, der var baandlagt, stor hos mange. »Her have vi, hvad Næringsdriften angaaer, en Frihed, som mangan Residentsboer vistnok troer at være uopnaaelig. Naar vi undtage Skomager-, Skrædder-, Snedker-, Smede-, Rebslager-, Bødker- og Slagter-professionen, der er bundne ved Laug, saa er enhver lovlig Næringsvei fuldkommen fri. Saasnart en Mand har taget Borger-skab i vor lille muntre By⁵⁵⁾, kan han aabne en Boutik for Hør og Jernvarer og Peber og Silketøj iflæng, samtidigt om han vil tage Kringler eller Kager i alle mulige Genre til Salgs . . .«. ⁵⁶⁾

De mere reaktionære saa selvfølgelig anderledes paa sagen, og naar det gjaldt næringsfriheden paa landet, stod næsten alle enige. I anledning af agent Bruhns ovenfor omtalte ansøg-

⁵³⁾ Freja 19. 4. 1859.

⁵⁴⁾ Freja 17. 11. 1860.

⁵⁵⁾ Den voksende velstand medførte, at forlystelseslivet tiltog stærkt i omfang. »Colosseum« og »Hotel de Thalia« (nu Stadttheater) stammer fra denne tid; uden for byens porte var navnlig »Vennelyst« stærkt paa møde. Forholdene paa dette omraade var ganske moderne; ved »Colosseum«s aabning hed det i en annonce: »Min nye, store og elegant indrettede Dandse-Salon vil blive aabnet for Publikum Søndagen den 17de ds., om Eftermiddagen Kl. 4, som første Markedsdag. For de Dandsende er Salonen indrettet paa det Hensigtsmæssigste, og der er sørget for en god Musik. Det ikke dandsende Publikum vil paa de rummelige Galerier kunne indtage Forfriskninger og see paa Dandsen . . .«. (Freja 14. 7. 1853). Hvad under, at man var misundelig i nabobyerne. I Dannevirke skumlede en indsender over, at »en stor Deel af Byens (Aabenraa's) Befolkning neppe kan afsee milde Gaver, fordi Stads, forenet med Selskaber og Yppighed skal vedligeholdes i Aabenraa mere end i andre Smaastæder«. (Freja 29. 9. 1853).

⁵⁶⁾ Freja 20. 10. 1855.

ning om høkerbevilling udtaler borgmester Lunn sit syn paa dette spørgsmaal, der utvivlsomt deltes af de fleste næringsdrivende: »...og tillade os da blot det Spørgsmaal, hvorledes vel Byen Aabenraas henved halvhundrede Kjøbmænd og Handlende skulde kunne bestaae, naar der i Rødekro, paa Kalvø og saa fremdeles rundt omkring findes Handlende. hos hvem Landmanden kan faae Alt, hvad han i det daglige Liv behøver?«⁵⁷⁾

I 1860 fik bykollegierne lejlighed til at udtrykke deres syn paa denne sag. Anledningen var, at bykollegierne i Tønder meddelte bykollegierne i Aabenraa, at de paa stænderforsamlingen vilde stille forslag om, at de haandværkere, der fik tilladelse til at nedsætte sig paa landet i en Afstand fra byen af indtil 2 mil, skulde betale afgift til byen. Byraadet i Aabenraa udtalte som svar, at en forandring i koncessionssystemet var paatrængende, men at en Henvendelse til stænderne vilde være frugtesløs.⁵⁸⁾

ANDET AFSNIT

Kommunens Økonomi.

Vi har i de foregaaende kapitler betragtet byens erhvervsliv; vi begyndte med forudsætningerne (byens beliggenhed, samfærdselsmidlerne, møntforholdene) og fortsatte med en skildring af erhvervslivets forskellige grene, baade dem, der gjorde byen mere end landskendt (skibsfarten og skibsbyggeriet) og de øvrige, som kun fik næring af byens faatallige indbyggere og dens meget begrænsede opland (handel og haandværk). — Skildringen er imidlertid ufuldstændig uden en behandling af Aabenraa kommunes økonomiske historie i disse aar. Her ligger det paa forhaand nær at antage, at en gennemgang af denne side af byens økonomiske liv ikke vil frembyde

⁵⁷⁾ Pakken »Politiske Sager«, S. L. A.

⁵⁸⁾ Borgerprotokollen 20. 2. 1860.

noget af interesse. Byens forhold var nemlig meget beskedne, hvor det ikke drejede sig om dens erhvervsmæssige speciale, og dertil kom, at tidens parole paa det økonomiske omraade lød paa, at det offentlige skulde forvalte saa faa af borgernes penge som muligt. Man venter derfor snarest mindre foretagsomhed af bystyret efter 1850 end før treaarskrigen.

I.

Bystyret.

Kommunen lededes af magistraten, der bestod af borgmesteren, fire raadmænd eller senatorer, en byskriver og en byfoged. Desuden fandtes tolv deputerede borgere, der valgtes blandt »de bedste mænd«. De skulde oprindeligt kun beskæftige sig med byens økonomiske forvaltning, men stod i vor periode som et med raadmændene ligestillet organ. Tilsammen udgjorde magistraten og de deputerede borgere bykollegierne.

I tiden mellem krigen var borgmesteren Peter Iver Julius Lunn (1. 7. 1813—7. 9. 1907⁵⁹), der indtil da havde gjort tjeneste som overauditor. Den 16. 9. 1850 forestillede han sig for bykollegierne som konstitueret borgmester, den 7. 11. 1850 blev han byskriver, og den 26. maj 1851 forelaa hans endelige udnævnelse til borgmester, byfoged og byskriver i Aabenraa.⁶⁰ — Raadmændene var gennem hele tidsrummet J. H. Middelheus, Martin Bahnsen, Detlef Damm og Chr. C. Fischer. — De danske deputerede borgere blev udnævnt 6. 3. 1850, da de tidligere deputerede gentagne gange var udeblevet fra møderne. Nogle faa af dem skiftede i løbet af de 14 aar, men blandt den faste stok maa nævnes Nicolai Sørensen (ordfører), Th. Løbger, Jessenius Hansen, N. B. Kjølsseth og J. Cornett.⁶¹ Stort set kan man sige, at de deputerede repræsenterede smaaborgerskabet (f. eks.

⁵⁹) Oplyst af redaktør J. P. Junggreen Lunn, Helsingør. Efter 1864 blev Lunn herredsfoged i Hasle m. fl. herreder (Aarhus).

⁶⁰) Borgerprotokollen S. L. A.

⁶¹) Byregnskabet S. L. A.

i spørgsmaalet om Jørgen Bruhns koncession), medens raad-mændene stod bourgeoisiert nær. — Deputeretkollegiet supple-rede sig selv paa den maade, at det til en ledig plads foreslog tre kandidater, blandt hvilke magistraten saa udpegede en.⁶²⁾

Der var ikke store udgifter til bestillingsmænd. Borgme-steren lønnedes af den kongelige kasse, og hade desuden be-tydelige sportelindtægter. I 1856 var Lunns indtægt sammensat af følgende poster⁶³⁾: a) som borgmester og byfoged: aarlig gage af den kongelige kasse 832 rdl.; aarlig sportelindtægt gen-nemsnitlig 889 rdl.; aarlige emolumenter gennemsnitlig: 1) stادهpende 67 rdl., 2) arnestedspenge 22 rdl., 3) indtægt af hundetegn 51 rdl., 4) godtgørelse for $\frac{1}{2}$ stavn 9 rdl.; dertil em-bedsjord og bolig gennemsnitlig: 1) forpagtningsafgift af en lod i Sønderkov 43 rdl., 2) forpagtningsafgift af byfogedlykken 20 rdl., 3) grundafgift af borgmestermaden 12 rdl.; b) som by-skriver: af Aabenraa by 102 rdl., sportler 1443 rdl., for revi-sion af den günderothske stiftelse 12 rdl. Ialt gav disse brogede poster altsaa en indtægt paa ca. 3500 rdl. — Byens øvrige be-stillingsmænd var bykassereren (1850—62 Andreas Andresen, derefter J. A. Tyroll), med en løn paa ca. 400 rdl., broskriveren, fattigkassereren og kirkeværgen (N. Sørensen). — Af andre ud-gifter til lønninger mærkes især udgiften til »byttjeneren«, de to politibetjente og fire natvægtere, hvis løn i 1862 ialt beløb sig til 1373 rdl.⁶⁴⁾

Af offentlige bygninger ejede byen raadhuset, politi- og vægterboligerne samt sprøjtehusene. Kirken blev vedligeholdt af dens egne midler, men i fornødent fald ydede sognet tilskud. Gaderne og visse vejstykker vedligeholdtes af byen. Af jor-der ejede byen sønder- og nørremaden, sønderskovjorderne, som byen hade faaet overdraget til ejendom som vederlag for over-

⁶²⁾ Bongerprotokollen. — I perioden var der flere gange tale om at indføre en anden valgordning; i 1860 udarbejdedes der forslag om betingelser for valgret og valgbarhed, i 1863 blev spørgsmaalet gen-optaget, men efter ministeriets resolution blev alt ved det gamle.

⁶³⁾ Indberetning til amtshuset 18. 9. 1856 i pakken »Politiske Sager 1835—60«, S. L. A.

⁶⁴⁾ Byregnskaberne.

drevsrettigheder i Sønder- og Nørreskov, og en i Hjelm beliggende jordlod, der fra 1830—33 var udlagt til fattighaver. Her-til kom i periodens løb »den inddæmmede Havbugt Kiel«. ⁶⁵⁾

Det i 1850 udnævnte bystyre begyndte sit arbejde under ret vanskelige forhold. Krigen var endnu ikke afsluttet, og spørgsmaal som leverancer til hæren, indkvartering og lazaretter optog en meget stor del af bystyrets tid, og byens økonomi forværredes naturligvis af de store udgifter, som krigen medførte. — Nogle af kollegiernes beslutninger fra den tid giver et godt billede af det begivenhedsrige aar: den 25. april vedtages det, at skanserne syd for byen skal demoleres; den 9. juli fastsættes, at folk, der ikke har indkvartering, skal betale indkvarteringsskat; den 29. juli bevilges der 20 skilling kurant pr. mand og dag til de 35 søfolk, der har bevogtet byen i to dage efter de svensk-norske troppers afrejse, og samme dag vedtager man, at da den günderothske stiftelse bruges til lazaret, skal raad-hussalen bruges til undervisning; den 29. juli og 5. august er der licitation over krigsleverancer, og den 14. september udbetales der erstatning til borgere for kørsler til arméen. ⁶⁶⁾

Under disse forhold var der nok at tage fat paa for det nye bystyre, thi meget var selvfølgelig blevet forsømt under krigs-aarene, men desuden omgikkes den nye danske ledelse efter slesvigholstenernes fjernelse med mange store planer. Til en begyndelse besluttede man den 22. november 1850 at andrage om en navigationsskole, en realskole eller et seminarium. Vel kom der aldrig noget ud af disse projekter, men de er betegnende for det initiativ, som bystyret under borgmester Lunns dygtige ledelse lagde for dagen i de følgende 13 aar, et initiativ, der gør denne periode særlig betydningsfuld i Aabenraa kommunes historie.

⁶⁵⁾ Byregnskabet 1859-60.

⁶⁶⁾ Borgerprotokollen.

II.

Offentlige arbejder.

Mangt og meget var som nævnt forfaldet i løbet af de tre krigsaar og trængte stærkt til reparation. Dette gjaldt ikke mindst byens gader og veje. Sønderkovvejen, der egentlig skulde vedligeholdes af forpagterne af byens jord derude, var for eksempel saa medtaget, at byen blev nødt til at lade reparationen udføre for byens regning.⁶⁷⁾ Imidlertid havde brolægningskommissionen behandlet hele spørgsmaalet om istandsættelse af gaderne og forelagde et forslag om udbedring af stenbroen i Storegade, Vollesgyde, Vestergade og Skibbrogade. Forslaget blev vedtaget⁶⁸⁾, og i løbet af det følgende aar vedtog kollegierne endvidere at udvide Sønderbroen og at ombrolægge Nygade og dele af Storegade.⁶⁹⁾ Disse omfattende brolægningsarbejder blev fortsat til 1855, da man besluttede at stille arbejdet i bero af hensyn til det planlagte nye vandværk, der vilde kræve nedlægning af nye vandledninger.⁷⁰⁾ I de følgende aar, lige til 1864, nøjedes man med de mest nødvendige reparationer. I 1858 var Søndergade dog blevet saa »slet og fuld af Huller«, at en del af den matte ombrolægges, og da ministeriet i 1861 forespurgte, om ikke flere brolægningsarbejder burde igangsættes, svarede bykollegierne, at man til næste aar vilde forhøje brolægningspengene fra 200 til 400 rdl., men Søndergades nybrolægning vilde koste ca. 5000 rdl. og kunde derfor ikke gennemføres nu.⁷¹⁾ Udgifterne til brolægningsarbejderne i 50'ernes begyndelse havde været ret anselige; i 1852 saaledes ca. 2900 rdl. og i 1853 ca. 3500 rdl. Af disse beløb gik imidlertid en meget betydelig del til anlæggelsen af Nyvej.

Dette vejanlæg er det eneste betydelige i vor periode, og der stod endnu mange aar senere ry om denne nye vej, som var af stor betydning, fordi den betød lettere adgang til havnen og

⁶⁷⁾ Borgerprotokollen 25. 4. 1850.

⁶⁸⁾ Borgerprotokollen 28. 3. 1851.

⁶⁹⁾ Borgerprotokollen 7. 3. 1851, 14. 5. 1851, 27. 3. 1852 og 5. 6. 1852.

⁷⁰⁾ Borgerprotokollen 10. 9. 1855.

⁷¹⁾ Borgerprotokollen 25. 8. 1858 og 20. 4. 1861.

værfterne. — Planen blev allerede vedtaget i 1851, og den 9. april bragte Freia en interessant artikel om vejen, hvori det hedder: »Iblandt forskellige, vor By vedkommende offentlige Anlæg, der tidligere have været i Omtale og nu atter ere komne paa Bane, fortjener vistnok Planen, at omlede Mølleaaen fra Sønderbroen til Havnen særlig Opmærksomhed, navnlig med Hensyn til at der derved vil vindes Leilighed til at erholde en Kjørevei lige fra Sønderbro til Skibsbroen. Enhver, der er bekendt med Byens Localiteter, kjender de store Besværligheder, Transporten til og fra vor Skibsbro er forbunden med, dels paa Grund af Skisbrogadens Brink, dels fordi Gaderne ere saa snevre. Hvilke Maneuvre udkræves ikke for at faa en Masthjælke dreiet ind i Skisbrogaden? Og hvilken Indskrænkning af Læssene fordrer ikke dens Steilhed? En Kjørevei fra Sønderbro til Havnen bag om Haverne vilde paa een Gang hæve disse Misligheder.« Agent Bruhn viste sin interesse for sagen ved at stille 300 rdl. kur. til borgmesterens disposition.⁷²⁾ Arbejdet paabegyndtes i sommeren 1851, det afsluttedes i 1854, og i 1855 blev den plads, der var opstaaet ved anlæggelsen af Nyvej udlejet til skibsbygmester Andersen for 30 rdl. aarlig.⁷³⁾ — I forbindelse med dette vej-anlæg dukkede der planer op om en udbygning af madestien, d. v. s. en fortsættelse af Nyvej mod nord. I den anførte artikel i Freia hedder det saaledes: »Er der først en Kjørevei Sydfra til Skibsbroen, saa vilde det vel snart vise sig som saare ønskeligt, om den blev forlænget Nordefter. Hertil byder den saakaldte Madesti ved nogen Forandring og Udvidelse den bedste Leilighed. Det vil visseligen ikke blive synderlig kostbart at forvandle den til en bequem Chaussee, saa at sværtlæssede Fragtvoгне eller andre, større Transporter, der ikke uden Besværlighed og kun med stor Varsomhed kjøre igjennem Byens bakkede Gade, paa den jevne Vei kunde passere udenom.« I 1858, da Kilen er blevet tørlagt, kommer Freja atter tilbage til projektet. »En Følge af denne Entreprise er, at Madestien, der hidtil saa godt som

⁷²⁾ Borgerprotokollen 1. 8. 1851.

⁷³⁾ Borgerprotokollen 30. 3. 1855.

udelukkende er bleven benyttet af Fodgjængere, nu ogsaa maa befærdes med Kjøretøjer, hvortil den oprindelig ikke har været udseet og anlagt. Ved den bestandig tiltagende Færdsel er den derfor bleven temmelig medtagen og er saavel paa Grund heraf som fordi den er temmelig smal ikke mere den behagelig Promenade, den hidtil har været.« Den bør derfor omdannes til kørevej.⁷⁴⁾ I 1859 klager en indsender til Freja over madevejens tilstand; man risikerer at synke i til knæene.⁷⁵⁾ Først efter 1864 blev madestien forbedret en del, men det var som bekendt først efter 1920, at planen om en færdselsaare udenom bybakken blev til virkelighed.

Allerede aaret efter at Nyvej var blevet færdig, tog det nye bystyre fat paa løsningen af en langt større opgave. — Umiddelbart vest for byen skød Kilen, en sumpet vig af fjorden, sig mod nord. Lige siden slutningen af det 18. aarhundrede hade kommunen haft planer om at tørlægge den for derved at vinde frugtbar jord til græsningsbrug, og i de sidste 30 aar hade man gjort flere forgæves forsøg paa at virkeliggøre dette projekt. Allerede saa langt tilbage som i 1771 hade Kamphøener omtalt sagen; i 1784 fremkom der en plan om at opføre et bolværk mod havet; i 1786 undersøgte en major Motz sagen, og hans plan billigedes det følgende aar. Desuagtet gik sagen i staa; i 1812 fra raadede Beseler efter en ny undersøgelse forslaget, og i 1815 erklærede kanal-, havne- og fyrdirektionen det for uigennemførligt.⁷⁶⁾ Ikke desto mindre begyndte man i 1821 paa planens virkeliggørelse og lod slaa to rækker bolværk tværs over vigens munding, og i de følgende ti aar blev der arbejdet paa at opføre en dæmning.⁷⁷⁾ I dæmningen blev der anbragt et par sluser »for at ved indtrædende Lavvand i Fjorden Bugten Kiil maatte blive lagt tør. Det skete ogsaa, men saasnart Vandet udenfor Dæmningen atter var steget, gav den bløde Bund efter og een af Slu-

⁷⁴⁾ Freja 24. 6. 1858.

⁷⁵⁾ Freja 12. 11. 1859.

⁷⁶⁾ Freja 16. 7. 1857, Referat af det offentlige kommunalmøde.

⁷⁷⁾ Pakken: Kiils Udtørring. (Indstilling fra Communalbestyrelsen til Ministeriet for Slesvig, 28. 12. 1855), S. L. A.

serne blev trykket ind, saa at Kiil atter blev fyldt. Skaden blev udbedret og istedet for to Sluser anlagdes kun een, som fik en forhøjet Bund, men ingen Porte, idet man ikke vilde udsætte sig for et nyt Gjennembrud af Dæmningen, men lade den faa Tid til at vinde Fasthed i Bunden. Vandet i Fjorden stod saaledes i Forbindelse med Havbugten og strømmede ind og ud, alt som det steg og faldt.«⁷⁸⁾ Selve dæmningen var i tidens løb sunket sammen og stod ved højvande altid under vand.⁷⁹⁾ Saadan var tilstanden, da man i begyndelsen af halvtredserne begyndte at tage sagen op.

I aarenes løb var »maden« langs Kilens østside blevet indvundet fra havbugten. Maden var paa $8\frac{3}{4}$ tønder land og gav i halvtredsernes begyndelse byen en aarlig indtægt paa ca. 400 rdl. (i begyndelsen af tredserne ca. 600 rdl.). Kilens areal var 41 tdr. 7 roder, og bystyret ventede derfor, at tørlægningen vilde kaste betydelig fordel af sig. Desuden haabede man, at de nye enge vilde føre til forøget kvæghold i byen, og dermed til billigere mælk.⁸⁰⁾

Næppe var det rygtedes i byen, hvad der var i gære, før to foretagsomme borgere, postholder Hansen og gæstgiver Schmidt, bad om at faa overdraget tørlægningen, mod at det indvundne areal blev bortforpagtet til dem i 90 aar.⁸¹⁾ Bykollegierne mente imidlertid, at udgifterne til tørlægningen hurtig vilde blive indvundet, og man besluttede derfor at lade foretage nøjagtige undersøgelser, før sagen endelig blev afgjort.

⁷⁸⁾ Freja 18. 9. 1856.

⁷⁹⁾ Freja 16. 7. 1857, referat af det offentlige kommunalmøde.

⁸⁰⁾ Pakken: Kils Udtørring, byregnskaberne og borgerprotokollen 24. 1. 1855. Nedlæggelsen af de mange smaabrænderier i byen i begyndelsen af 50'erne havde bevirket, at antallet af køer indtil 1855 var gaaet ned med 90, og mælk og fløde, hedder det i indstillingen til ministeriet, er »næsten hele Aaret igjennem saa godt som ikke . . . at faae og maae betaales med Priser, der ere højst trykkende for Fattigfolk«. I Forbindelse med jernbaneplanerne i 50'ernes begyndelse var Frederik Fischer inde paa tanken om at anlægge en havn i Kilen. » . . . ved en Dampmuddermaskine vilde det være let at opmudre den til enhver ønskelig Dybde, og den vilde da afgive en Havn for flere Hundrede Skibe, hvor de vilde ligge saa sikkert som i Moders Kjøkken, som Søfolkene siges«. Freja 3. 9. 1851.

⁸¹⁾ Borgerprotokollen 27. 9. 1854.

Den 24. januar 1855 fremlagde borgmesteren saa en af skovfoged, landmaaler Heldt udarbejdet foreløbig plan, og skønt der ikke forelaa et nøjagtigt overslag over omkostningerne, vedtog man enstemmigt, at arbejdet skulde udføres for havnekassens regning, samt at arbejdet paa dæmningen skulde paabegyndes straks.⁸²⁾ Da der ikke var fuld enighed om Heldts forslag, opfordrede man cand. pol. Reimers, der var beskæftiget med kanalgravning ved Ribe, til at foretage de fornødne lokalundersøgelser, og ogsaa vandbygningsinspektør Graae blev raadspurgt.

Alt imens fortsattes arbejdet paa dæmningen med fuld kraft hele aaret igennem, og ministeriet støttede sagen ved den 26. april 1855 at tillade byen at optage et laan paa 4500 rdl.⁸³⁾ Byens regnskab for 1855 og 1856 blev imidlertid saa gunstigt, at der slet ikke blev brug for disse penge, og i 1857 blev udgifterne ved dæmnings opførelse af borgmester Lunn opgjort til 6041 rdl., hvoraf havnekassen hade faaet 4500 rdl. refunderet af byen.⁸⁴⁾ Den 17. september 1856 var de egentlige dæmningsarbejder tilendebragt, og dagen efter indeholdt Freja følgende skildring af det udførte arbejde: »Paa Dæmningen, som i Aarenes Løb var sunket betydelig, blev anlagt et stærkt Dige med Steensætning, der strækker sig Øster- og Vesterpaa saavidt som det lave Terrain kræver, og som har tilstrækkelig Højde til at holde Havvandet borte selv ved Højvand. Ved Siden af den hidtilværende Slusebro er anlagt et Siil af kunstig Sandsteen, forsynet med en Klappe udvendig, som ligger over een Alen dybere end Slusebroens Bund. Efter at disse Arbejder vare fuldendte, blev igaar Slusebroen stoppet til, og idag er Vandet for største Delen løbet ud af Havbugten Kiil, hvis Mudderbund er kommen tilsyne«. Der manglede dog stadig en række drænings- og planeringsarbejder, før værket kunde anses for at være afsluttet, og først i sommeren 1858 hedder det i Freja, at Kilen nu er næsten tør.⁸⁵⁾ Til disse arbejder blev der anvendt ca. 2500 rdl., men og-

⁸²⁾ Borgerprotokollen 24. 1. 1855.

⁸³⁾ Borgerprotokollen 18. 5. 1855, 10. 9. 1855 og 5. 5. 1856.

⁸⁴⁾ Freja 16. 7. 1857, referat af det offentlige kommunalmøde.

⁸⁵⁾ Freja 24. 6. 1858.

saa i de følgende aar krævedes der stadig nye udgifter fra byens side til forbedringer og reparationer. I 1857 byggedes laaledes møllen ved Kilen, og i 1859 blev der sluttet en overenskomst med ejeren, tømremester P. Ravn, om at pumpe vand. naar det forlangtes, mod en aarlig betaling af 100 rdl., i 1860 blev der anlagt nye sluser, i 1861 maatte man i februar reparere den skade, som stormfloden den 11. hade anrettet, i sommermaanederne blev Lensnakke-sluserne hovedrepareret, i december besluttede man at styrke hoveddæmningen med jord inden vinteren, og i 1863 foretoges der omfattende arbejder paa Lensnakke-dæmningen, hvorved man mente at have sikret Kil og gasværket mod oversvømmelse ved brud paa diget.⁸⁶⁾ Til disse arbejder blev der i de syv aar fra 1857 til 1863 anvendt henimod 4000 rdl., d. v. s. ca. 550 rdl. aarlig. Heroverfor stod saa indtægterne, thi efter at byen den 1. april 1857 hade overtaget Kilen fra Havnen,⁸⁷⁾ fik den aarlig 258 rdl. i forpagtningsafgift af Kilen, og der var haab om mere i fremtiden. Naar saa udgifterne samtidig faldt, vilde Kilens tørlæggelse, som Freja skrev, blive »et af de profitableste Arbejder, der nogensinde er bleven foretaget af vor Commune«. ⁸⁸⁾ .

Da byraadet i 1855 besluttede at stille brolægningarbejderne i bero, hade diskussionen om byens vandforsyning allerede staaet paa i et par aar. Det var kolerafarens, der førte til, at spørgsmaalet blev rejst. Den 9. juli 1853 beskriver en indsendt artikel i Freja de mangfoldige farer, der truer sundheden: »I de mindre Gader og Gyder opfyldes Luften med skadelig Uddunstning af de snevre Gaardspladse; og Kilen forøger som oftest ved Østenvind og varmt Veir disse Dunster ved en utaalelig Stank, som trænger ind ad Vinduer og Døre«; hertil kom »Springvandets meer end tvivlsomme Beskaffenhed (idet det indeholder en betydelig Deel Oker og opløste vegetabiliske Substancer)«. Ogsaa byraadet blev grebet af den almindelige kolera-

⁸⁶⁾ Borgerprotokollen 13. 1. 1858, 12. 4. 1859, 18. 6. 1860, 26. 7. 1860, 14. 9. 1860, 20. 2. 1861, 16. 7. 1861, 4. 12. 1861, 17. 3. 1863 og 28. 8. 1863.

⁸⁷⁾ Borgerprotokollen 20. 4. 1857.

⁸⁸⁾ Freja 24. 6. 1858.

frygt, og i sit møde den 26. juli 1853 bevilgede det 200 rdl. til en filtrerkumme til springvandet og besluttede at lade arbejdsanstaltens øverste etage indrette til koleralazaret. Dette lazaret synes dog at være blevet henlagt til en særlig træbarak ved Lensnåk, som omtales saavel i Freja som i byregnskabet.⁸⁹⁾ Samtidig fremkom der i Freja en mere indgaaende skildring af det bestaaende vandværks mangler.⁹⁰⁾ »Springvandet her i Byen«, hedder det her, »er i denne Tid underkastet en Behandling, som det i mange Aar har trængt til. [Der sigtes til anlægget af filtrerkummen]. Vældets og Bassinets Beskaffenhed tillader ikke, at der foretages en fuldstændig Rensning, man har derfor hidtil ladet det blive ved en partiel Renovation af Vandbeholderen, ved Nedsænkning af Faschiner i dette og Vandledningsrørens Udpomping. Men i Tidens Løb er Vandet blevet saaledes imprægneret med forraadnede organiske Substanser, at det var blevet til fuldkommen Sumpvand, der afsatte en grønsort Slim og ved Kogningen udviklede en betydelig Mængde Svovlbrint«. Da disse uhyggelige mangler for en stor del kunde føres tilbage til de vandværk af træ, som delvis stammede helt fra vandværkets oprettelse i 1796, vedtog byraadet den 25. august 1853, at trærørene i den del af hovedgaden, der skulde omlægges i dette aar, (d.v.s. uden for Nørreport) skulde erstattes med jernrør. Resultatet svarede imidlertid ikke til forventningerne; arbejdet var baade kostbart og langvarigt, og man blev klar over, at kun et helt nyt vandværk kunde raade bod paa manglerne.⁹¹⁾

I 1855 maa forhandlingerne om det nye vandværk have været langt fremskredne, men først i 1856 forelaa der en af vandinspektør Colding udarbejdet plan og overslag, som kollegierne akcepterede den 3. november 1856. I begyndelsen af 1857 forelaa tilbudene; de blev akcepteret den 24. marts, og samtidig besluttede man at søge om tilladelse til at optage et laan paa

⁸⁹⁾ Freja 4. 8. 1853, Byregnskabet for 1853. Den 30. 7. søger sundhedskommissionen folk, der vil være sygevogtere og -vogtersker under en eventuel koleraepidemi.

⁹⁰⁾ Freja 4. 8. 1853.

⁹¹⁾ Freja 16 7. 1857.

25 000 rdl. Den 27. april godkendte ministeriet planen, og den engelske entreprenør Aird fik nu overdraget anlæget af et nyt bassin samt nedlæggelsen af nye rørledninger for 21 900 rbd. med vandinspektør Colding som kontrollerende ingeniør. For tilladelse til indledning af vand i husene skulde der betales 25 rdl., medens selve indledningen betaltes af ejeren selv. Kun af vand til erhvervsbrug krævedes der afgift. — I foraaet 1858 tog man fat paa nedlæggelsen af rørene, og den 14. november samme aar blev vandværket afleveret til bykollegierne, der erklærede, at det i enhver henseende var forsvarligt og godt udført. Da værket allerede havde været i gang i nogen tid, skulde den 1. september anses for aabningsdagen.⁹²⁾ I 1859 blev endelig de gamle store springvandsbeholdere paa Storetorv og foran raadhuset fjernet.⁹³⁾ — Udgiften til det nye vandværk beløb sig ialt til 28 857 rbd. 1 mark og 10 skilling,⁹⁴⁾ og byen havde nu for lange tider sikret sig godt og billigt drikkevand.

Arbejdet paa det nye vandværk bragte ogsaa planen om et gasværk paa tale. Paa det offentlige kommunalmøde i 1856 udtalte borgmesteren, at man burde overveje, om der ikke samtidig med vandværket skulde anlægges et gasværk, da brolægningen jo alligevel skulde tages op. Et gasværk vilde imidlertid koste ca. 50 000 rdl., og det afgørende var, om man kunde sælge for ca. 6000 rdl. gas til private. Man regnede nemlig med, at gassen først og fremmest vilde blive brugt til gadebelysning. — Det var forøvrigt første gang, man søgte at komme af med de oljelygter, der hvert aar fra 1. september til 1. maj gød et sparsomt skær ud over byens gader. Allerede i februar 1851 var der blevet nedsat en kommission til forbedring af gadebelysningen, og da der samme aar blev kasseret en mængde lygter i Hamborg paa grund af indførelse af gasbelysning der, benyttede man sig af den gunstige lejlighed; der blev indkøbt 14 lygter, saa at byen

⁹²⁾ Borgerprotokollen 11. 6. 1857, 16 7 1857, 13. 10. 1857 og 14 11. 1858.

⁹³⁾ Freja 21. 5. 1859.

⁹⁴⁾ Pakken: Den økonomiske Tilstand, S. L. A.

fra nu af oplystes af 26 oljelygter.⁹⁵⁾ Aaret efter, i 1852, blev Aabenraa for første gang stillet overfor spørgsmaalet om at indføre gas. »Gascompagniet« foreslog nemlig byen at oprette et gasværk, mod at byen forpligtede sig til at opstille 80 gaslygter, der hver skulde betales med 12 $\frac{1}{2}$ rdl. aarlig. Tilbudet blev dog afslaaet som ugunstigt.⁹⁶⁾ I de følgende aar forskød forholdet sig til gunst for gassen, da oljen steg stærkt i pris, fra 1854 til 55 alene med 100 pCt. »Under disse Omstændigheder«, skriver Fr. Fischer i Freja, »fremtræder den store Fordeel ved Gasbelysningen saa overraskende, at man sikkerligen maa ønske, at der ogsaa her i Byen blev tænkt paa Anlægget af et Gasværk.« 21 kubikfod gas giver lige saa meget lys som $\frac{1}{2}$ pund raffineret olje eller 1 pund talglys. Medens $\frac{1}{2}$ pund olje koster 16 skilling og 1 pund talglys 32 skilling, koster 21 kubikfod gas kun 7 skilling. Men spørgsmaalet er, tilføjer den altid forudseende Fischer, om ikke elektrisk lys er at foretrække.⁹⁷⁾ — I 1856 blev spørgsmaalet saa som nævnt aktuelt i forbindelse med anlæggelsen af det nye vandværk, og i 1857 fremkom Mr. Aird, der anlagde vandværket, med et tilbud om ogsaa at bygge et gasværk. Prisen blev anslaaet til mellem 30 og 35 000 rdl., eller 25 000, hvis byen selv opførte de fornødne bygninger. Byraadet bad Aird udarbejde nærmere forslag, men der kom intet ud af sagen i denne omgang; det var jo midt i kriseaaret.⁹⁸⁾

I flere aar var der nu tavshed omkring gasværksplanerne, men sagen var ikke tabt af syne, og den 31. januar 1862 nedsatte bykollegierne en komité paa 4 medlemmer til at skaffe oplysninger om, hvorledes stemningen var for oprettelsen af et gasværk.⁹⁹⁾ Faa maaneder senere, den 24. april, vedtog bykollegierne at anlægge et gasværk for kommunens regning i over-

⁹⁵⁾ Borgerprotokollen 14. 2., 20. 6., 7. 7. og 22. 8. 1851 samt bilag til Byregnskabet for 1853.

⁹⁶⁾ Freja 23. 11. 1852.

⁹⁷⁾ Freja 1. 9. 1855.

⁹⁸⁾ Borgerprotokollen 11. 6. 1857.

⁹⁹⁾ Borgerprotokollen 31. 1. 1862.

ensstemmelse med den af gasinspektør Howitz indsendte plan Arbejdet skal paabegyndes næste foraar. — At man først nu tog fat paa gasværket, er ikke svært at forstaa. Først nu hade byens finanser fordøjet de store arbejder fra halvtredserne (Nyvej, vandværket, Kilens udtørring), og først fra tresernes begyndelse var krisens virkninger overvundet. I august forelaa Howitz' udkast, og man vedtog nu at rejse et laan paa 40 000 rdl., der skulde behandles som gasværkets særlige gæld og afdrages og forrentes med 6 %. Værkbygningerne skulde opføres paa den holm i Kilen, »hvor den store Steen har ligget.«¹⁰⁰⁾ Den 23. oktober forelaa ministeriets godkendelse af planen, men samtidig trak der truende skyer op fra en ganske anden kant. »Da siden Communalbestyrelsens Beslutning af 12. August d. A. et her hidtil ukjendt Belysningsmiddel, amerikansk Steenolie, imidlertid har fundet Indgang i Byen, saa at en stor Mængde af dennes Beboere alt have anskaffet sig Steenolielamper«, hedder det i en udtalelse fra byraadet, »... maatte det ansees for uvist, om der iblandt Byens Beboere endnu herskede samme Tilbøielighed til at bekoste Gas-Indlæg i de private Huse som tidligere og det besluttedes derfor først at skride til Udførelse af Værket ved Anlæggets Udbud i Entreprise, naar det ved en Indbydelse til Byens Indvaanere om Tegning for Gas-Indlæg i de private Huse viser sig at være saa megen Deeltagelse for Værket som fornødent for at sikkre dettes Bestaaen og Drift uden Tab for Communen.«¹⁰¹⁾ Frederik Fischer rykkede i Freia frem med en lang artikel, i hvilken han afvejede petroleum og gas mod hinanden og lod gassen gaa af med sejren, dels fordi den var billigst, og dels fordi den baade gav lys og varme.¹⁰²⁾ Imidlertid viste indbydelserne fra byraadet, at der var megen interesse for sagen, og man besluttede derfor den 10. november at skride til opførelse af værket. Den 21. februar 1863 gennemgik byraadet de indkomne tilbud og overdrog arbejdet til jernstøberiejer P. Peter-

¹⁰⁰⁾ Borgerprotokollen 12. 8. 1862.

¹⁰¹⁾ Borgerprotokollen 5. 11. 1862.

¹⁰²⁾ Freia 22. 11. 1862.

sen fra Sønderborg. Værket skulde bygges efter Howitz' plan, der skulde opstilles 74 gaslygter, og gassen skulde kunne tændes overalt i byen senest 1. november 1863. Betalingen blev fastsat til 37 000 rdl.¹⁰³⁾ Fristen synes dog ikke at være blevet overholdt, thi først den 24. december 1863 indeholder Freia en kort notits, der siger, at gassen »i Forgaars« brændte for første gang.

Til de kommunale foretagender, som altid omtales med stolthed, hører ogsaa arbejdsanstalten. Denne arbejds- og forsørgelsesanstalt skulde først og fremmest spare kommunen og dens borgere for penge til de fattiges underhold, og dette formaal løstes ogsaa til fulde. — Den indrettedes i 1851 i det saakaldte nye sygehus, der var blevet opført i 1847, og som i krigsaarene havde været brugt af militæret. (I 1853—54 blev der paa det gamle sygehus' plads opført et nyt for 3220 rbd.) For at sikre sig mod blødsøden behandling af lemmerne, fik opsynsmanden andel i anstaltens overskud, og i aarene fra 1852 til 1855 lykkedes det at bringe tilskudet til arbejdsanstalten ned fra 2720 rbd. til 1610 rbd., og dette til trods for, at bespisningsomkostningerne samtidig var steget fra 9³/₅ til 16 skilling.¹⁰⁴⁾

Vi har allerede tidligere nævnt, hvorledes perioden fra 1850 til 64 satte sit præg paa byen, og hvor lidt dens omfang og udseende forandrede sig i aarene fra 1864 til aarhundredskiftet. — Den kommunale virksomhed viser, som vi har set, det samme billede. Hvad der mellem 1864 og 1900 blev anlagt og bygget fra byens side er ubetydeligt, sammenlignet med den foretagsomhed, der præger aarene mellem krigene. I disse fjorten aar blev Nyvej anlagt — det eneste gadeanlæg af betydning før 1920 —, havnen fik det udseende, som den beholdt, indtil Sydhavnen blev anlagt; de store enge østfor byen, der var et hovedtræk i bybilledet i 65 aar, blev til i denne periode. Byens vandforsyningssystem var uforandret fra 1850'erne til efter 1920, og ogsaa

¹⁰³⁾ Borgerprotokollen 21. 2. 1863.

¹⁰⁴⁾ Freia 11. 10. 1851 og 13. 11. 1856 (Referat af det offentlige kommunalmøde), borgerprotokollen 18. 9. 1851 og 24. 4. 1852.

gaslygterne paa Gaden, der endnu fandtes 60 aar senere, stammer fra denne tid.

Men maaske maatte kommunen i de følgende aartier bøde for bystyrets eventuelle ødselhed i vor periode? Det kunde tænkes, at gæld eller trykkende skatter kom til at sætte en stopper for initiativet. For at faa dette spørgsmaal besvaret, maa byens finansielle situation 1850—64 tages op til behandling.

III.

Byens finanser.

Byen var i finansiell henseende i høj grad uselvstændig. Ifølge cirkulære af 17. 9. 1850 hade amtshuset overopsynet med byens økonomiske forhold,¹⁰⁵⁾ og ministeriets tilsyn med købstadens finanser var meget indgaaende og nøjeregnende. For at belyse dette følger vi byregnskabet for 1850 indtil dets endelige godkendelse. Efter at være blevet revideret i Aabenraa sendes det til det slesvigske ministeriums revisionskontor i København. Den 11. februar 1853 har man her afsluttet sine antegnelser til regnskabet; det gaar saa tilbage til Aabenraa, hvor borgmesteren og andre indfører deres svar paa antegnelserne, og den 14. maj 1853 returneres det til ministeriet, hvor der nu følger decision til antegnelserne samt »quittance« (under forbehold af, at decisionerne iagttages). Dette sker endelig den 13. februar 1854. — Der var intet, der undgik den ministerielle opmærksomhed. I antegnelserne til regnskabet for 1853 klages der f. eks. over, at der er anskaffet to frakker til vægterne, skønt de først skulde anskaffes til næste nytaar!¹⁰⁶⁾ I antegnelserne til regnskabet for 1852 spørger ministeriet, af hvad grund byen har anvendt 10 rd. kurant til trykning af 400 eksemplarer af byens skattelister.¹⁰⁷⁾ Da byen i 1854 har afkøbt madam Rudebeck en strimmel havejord for 160 rbd., resolverer ministeriet 8. 7. 1856,

¹⁰⁵⁾ Antegnelse til regnskabet for 1852.

¹⁰⁶⁾ Korrespondance i anledning af regnskabet for 1853/54.

¹⁰⁷⁾ Korrespondance i anledning af regnskabet for 1852.

at byen ikke har ret til at foretage en saadan udgift.¹⁰⁸⁾ Den eneste indskrænkning, der i periodens løb sker med dette strenge tilsyn, er, at Aabenraa ifølge resolution af 12. 8. 1856 faar ret til at anvende 400 rbd. aarlig til uforudsete udgifter uden ministeriets approbation.¹⁰⁹⁾

Kæmnerforretningerne besørgedes af yngste raadmand,¹¹⁰⁾ medens regnskabet som nævnt blev ført af bykassereren. Fra 1845 til 1850 hade Hundewadt beklædt dette embede, men hans embedsførelse var udsat for saa megen kritik, at der i 1850 endog blev nedsat et særligt revisionsudvalg for at bringe orden i hans regnskab, og da han tillige hade været ivrig slesvigholstener, endte det med, at han fik sin afsked paa graat papir.¹¹¹⁾

For at skaffe et overblik over byens finanser anføres her en tabel, der viser byens samlede indtægter og udgifter (bortset fra havnens og fattig- og skolevæsenets særlige regnskaber).

	Indtægt	Udgift	Overskud
1850 ¹¹²⁾	24 132 rd. rm.	22 890 rd. rm.	1 212 rd. rm.
1851 ¹¹²⁾	28 267 - -	24 331 - -	3 936 - -
1852/53 ¹¹²⁾ ¹¹³⁾	23 962 - -	18 772 - -	5 190 - -
1853/54	26 277 - -	22 818 - -	3 459 - -
1854/55	16 568 - -	13 534 - -	3 034 - -
1855/56	19 787 - -	15 376 - -	4 411 - -
1856/57	32 762 - -	29 420 - -	3 342 - -
1857/58	38 487 - -	35 320 - -	3 167 - -
1858/59	38 489 - -	36 392 - -	2 097 - -
1859/60	29 629 - -	23 933 - -	5 696 - -
1860/61	25 611 - -	21 252 - -	4 359 - -
1861/62	29 641 - -	24 780 - -	4 861 - -
1862/63	31 405 - -	27 040 - -	4 365 - -
1863/64	29 502 - -	26 440 - -	3 062 - -

¹⁰⁸⁾ Korrespondance i anledning af regnskabet for 1854/55.

¹⁰⁹⁾ Borgerprotokollen 28. 8. 1856.

¹¹⁰⁾ Indledning til regnskabet for 1859/60.

¹¹¹⁾ Borgerprotokollen 3. 7., 29. 7., 5. 8. og 6. 8. 1850 og indledningen til byregnskabet for 1847.

¹¹²⁾ Indtil 1853 blev regnskabet ført i kurantmønt; her er disse beløb omregnet til rigsmønt.

¹¹³⁾ Regnskabsaaret, der indtil 1852 gik fra 1. januar til 31. december, blev fra 1853 flyttet, saa at det fra da af sluttede 31. marts. (Overgangsaret 1852/53 omfattede altsaa 5 kvartaler).

Vi har omtalt byens omfattende offentlige arbejder og de betydelige pengesummer, der krævedes til at gennemføre dem. Men medens byens beskedne administrationsudgifter og de løbende reparationsarbejder dækkedes af de normale skatter og afgifter, blev det som nævnt nødvendigt at stifte gæld for at føre kommunens store planer ud i livet. L a a n e n e blev derfor, som følgende tabel viser, en meget betydelig indtægtspost paa byens regnskab:

Optagne laan.

1850	4 010	rd. rm. = 16,6 %	af samtlige indtægter
1851	7 680	- - = 27,7 %	- - -
1852/53	4 533	- - = 18,9 %	- - -
1853/54	5 960	- - = 22,7 %	- - -
1854/55	0	- - = 0 %	- - -
1855/56	3 000	- - = 15,2 %	- - -
1856/57	14 966	- - = 45,7 %	- - -
1857/58	21 900	- - = 56,9 %	- - -
1858/59	17 920	- - = 46,6 %	- - -
1859/60	12 425	- - = 41,9 %	- - -
1860/61	6 700	- - = 26,2 %	- - -
1861/62	1 800	- - = 6,1 %	- - -
1862/63	3 050	- - = 9,7 %	- - -
1863/64	1 925	- - = 6,5 %	- - -

I gennemsnit for hele perioden udgjorde laanene ca. 27 % af de samlede indtægter, og i slutningen af 50'erne stammede endda op mod halvdelen af byens indtægter fra laan. Samtidig var imidlertid afdragene — under ministeriets strenge tilsyn — meget betydelige, saa at gælden, naar man tager hele perioden under eet, voksede meget mindre, end man efter disse tal skulde tro.¹¹⁴⁾ Følgende tabel viser, hvorledes den samlede gæld bevægede sig (renter og afdrag udgjorde gennemsnitlig 40 % af samtlige udgifter).

¹¹⁴⁾ Den 6. 6. 1854 resolverede ministeriet saaledes, at der aarlig skulde afdrages 1500 rdl. paa den del af gælden, der var stiftet efter 24. 3. 1848. (Borgerprotokollen 31. 7. 1854). Denne bestemmelse stod i forbindelse med den særlig store gældsforøgelse, der havde fundet sted i krigsaarene (1847—50 steg gælden med ca. 16 000 rdl.).

Byens samlede gæld.

1850	97 058	rd.	rm.
1851	94 386	-	-
1852/53	92 786	-	-
1853/54	88 376	-	-
1854/55	92 963	-	-
1855/56	88 309	-	-
1856/57	76 349	-	-
1857/58	81 572	-	-
1858/59	97 792	-	-
1859/60	98 952	-	-
1860/61	102 137	-	-
1861/62	105 850	-	-
1862/63	103 470	-	-
1863/64	103 420	-	-

Man kan altsaa skelne mellem to lige store perioder: aarene 1850-57, da gælden formindskedes med ca. 20 000 rdl. eller godt 20 %, og aarene 1857-64, hvor der paa grund af kommunens store arbejder skete en kraftig forøgelse af gælden, der naaede sit højdepunkt i 1861/62 med ca. 106 000 rdl. og derefter holder sig paa et niveau, der laa ca. 27 000 rdl. eller godt 35 % over gælden i 1856/57, men kun godt 6000 rdl. eller $6\frac{1}{2}$ % over gælds niveauet i 1850. — Overfor gælden stod byens tilgodehavender, væsentlig obligationer og nationalbankaktier, og da de gik en del tilbage i periodens løb, steg nettogælden fra 1850 til 1860 fra 49 000 rdl. til 68 000 rdl. for derefter at falde til ca. 62 000 rdl. i 1864. Fra 1850 til 1864 steg byens nettogæld altsaa med 26,5 %, men det var ikke nogen foruroligende stigning, thi sammenligner man den med indbyggerantallets vækst, ses det, at gældsbyrden uændret holdt sig paa ca. 20 rdl. pr. indbygger i hele perioden.

I 50'ernes første halvdel var gældssituationen særlig gunstig, og i 1856 beregnede borgmesteren, at forholdet mellem byens aktiver og passiver gav byen et netto-renteoverskud paa 490 rdl.¹¹⁵⁾ Dette fordelagtige forhold skyldtes til dels den omstændighed, at aktiverne gav 4 %, medens størstedelen af gælden kun forrentedes med 3 %. I periodens anden halvdel steg renteud-

¹¹⁵⁾ Freja 13. 11. 1856.

gifterne imidlertid, dels paa grund af den stigende gæld, men ikke mindre fordi krisen i 1857 satte rentefoden op. Paa grund af de mange opsigelser maatte bykollegierne derfor den 26. april 1858 gaa med til at forhøje rentefoden til 3½ %. Denne indrømmelse viste sig endda ikke at være tilstrækkelig, og i borgerprotokollen hedder det under 16. 5. 1859, at »det har været umuligt at skaffe Penge til den i Bycollegiernes Møde af 26. April 1858 bestemte Rente«, og man maatte nu forbigaaende gaa helt op til 4 %. Gennemsnitsrenten holdt sig paa 3½ %.

Som allerede tidligere nævnt laante byen overvejende hos private i byen og oplandet, og kun i overordentlige situationer veg man bort fra denne vej. Dette skete saaledes i 1850, da man maatte optage et laan i Flensborg for at kunne efterkomme rekvisionens krav¹¹⁶⁾, og i 1858, da man midt i krisetiden skulde bruge penge til vandværket, og »disse Penge for Tiden ikke have været at erholde enten heri Byen eller i Omegnen«, saa at man blev tvunget til at »søge de fornødne Penge tilveiebragte enten ved Laan af Filiabanken imod haandfaaet Pant i Byen tilhørende Statsobligationer eller igjennem en paalidelig Penge-midler«. ¹¹⁷⁾

En særlig gældspost var i de første aar efter 1850 det af bystyret i 1849 optagne laan til dækning af det af oprørsregeringen udskrevne tvangslaan til et beløb af 10000 mark kurant.¹¹⁸⁾ I december 1850 standsede byen (først af alle kommuner i Slesvig) alle udbetalinger til laanet¹¹⁹⁾, men paa dette tidspunkt var 4500 mark allerede opsagt til udbetaling, og i januar 1851 indsendte ejeren derfor en klage til bystyret. Da byen ønskede dom i sagen, udvirkede ejeren et betalingsmandat fra overjustitskommissionen, hvorefter det kom til en proces, som byen vandt, idet ministeriet 15. 6. 1852 erklærede tvangslaanet for ikke bindende.¹²⁰⁾ Fra ministeriets side ønskede man nu, at byen skulde

¹¹⁶⁾ Borgerprotokollen 29. 7. 1850.

¹¹⁷⁾ Borgerprotokollen 26. 4. 1858.

¹¹⁸⁾ Borgerprotokollen 7. 7. 1852.

¹¹⁹⁾ Antegning til regnskabet for 1850.

¹²⁰⁾ Borgerprotokollen 17. 1. 1851, Korrespondance i Anledning af Sagsanlæg om 53 Rdl. 2 Mark, Freia 17. 7. 1852 og 20. 7. 1852.

kræve tilbagebetaling af de udbetalte renter paa tvangslaanet, men dette fraraadede byen som haabløst; til gengæld mente bykollegierne, at det tidligere bystyre, der hade tilskudt 53 rdl. af byens kasse til laanet, skulde tvinges til at erstatte dette beløb, men i 1857 resolverede ministeriet, at sagen kunde stilles i bero.¹²¹⁾

Byens ordinære udgifter blev som nævnt først og fremmest dækket ved skatter. I størstedelen af vor periode fandtes to kommunale hovedskatter: 1) realskatter, 2) personlige skatter. Dertil kom som særlig skat 3) skipperskatten. — Fra 1852 blev alle skatter hvert kvartal opkrævet under eet, og restancerne faldt derved til en brøkdel af, hvad de hade været.¹²²⁾

Realskatter kaldtes fra 1852 en gruppe skatter, der hvilede paa ejendommen, og som indtil da var blevet opkrævet og bogført hver for sig: hus- og grundskat, jordhyre og stavnskat. Fra 1861 fik realskatterne navneforandring til grundafgifter og faldt ind under »Communale Afgifter«. — Langt den vigtigste og interessanteste af disse skatter var stavns skatten. Hele byen var delt i stavne, hvis antal voksede, efterhaanden som byen bredte sig; men da byen kun langsomt tog til i omfang, og nye huse tilmed var skattefri i 10 aar, voksede stavnenes antal i vor periode kun fra 137 11/48 til 139 11/48. Skatten svaredes med 12 rd. kurant pr. stavn; for at faa lige tal at regne med forhøjedes beløbet ved rigsmøntens indførelse ubetydeligt, til 20 rdl.¹²³⁾ Stavns skatten indbragte derfor aarlig mellem 2 744 og 2 784 rdl. Skatteydernes antal var betydelig større end stavnenes, i 50'erne ca. 370. — En række bygninger — kirken, præstegaarden, stiftelserne o. s. v. — samt aarets skyttelavskonge var fri for stavns skatten. Ogsaa hus- og grundskatten samt jordhyren var uforanderlige størrelse; de indbragte imidlertid kun ubetydelige summer; henholdsvis 46 og 4 rdl.

¹²¹⁾ Antegnelser til regnskabet for 1850 og Korrespondance i Anledning af Sagsanlæg om 53 Rdl. 2 Mark.

¹²²⁾ Freja 13. 11. 1856, referat af det offentlige kommunalmøde.

¹²³⁾ Borgerprotokollen 19. 12. 1853.

De personlige skatter hvilede paa indtægten og varierede derfor fra aar til aar. Ligesom realskatterne var de en sammenfatning af en hel række kommunalafgifter: næringsskat, diakonat-, rektor- og organistpenge, fattig- og skolebidrag. — Man kunde enten svare fuld skat, være fritaget for næringsskat eller betale fattigbidrag alene. Skatten hvilede saavel paa husejere som paa lejere, og skatteyderne var efter indtægten inddelt i 24 klasser. Grundbeløbene for disse klasser var uforandrede hele perioden igennem, bortset fra, at 24. skatteklasse fra 1858 blev sat op til 3 rdl. (2 rdl., naar man var fritaget for næringsskat, og 1 rdl., naar man kun gav fattigbidrag.¹²⁴) I 1. skatteklasse beløb fuld skat sig til 448 rdl.

Tallet paa dem, der svarede personlige skatter, var jævnt stigende hele perioden igennem: i 1853 var der 786, i 1857 875, i 1859 951 og i 1861 961, hvortil kom 141 fra Slotsgaden. Det beløb, som denne skattegruppe indbragte, voksede stadig og var i de sidste aar før krigen ca. 14 500 rdl. mod 12 000 rdl. i 50'ernes begyndelse. Den del heraf, der gik til skole- og fattigvæsenet, steg i flere tempi fra 6 400 rdl. i 1852 til 9 000 rdl. i begyndelsen af 1860'erne, saa at det beløb, der indgik i byens regnskab, hele perioden igennem holdt sig paa ca. 5 500 rdl.

Medens realskatterne og de personlige skatter hvilede paa byens borgere, blev skipperskatten udredet af alle kaptajner, som førte skibe, der var hjemmehørende i Aabenraa, selv om skipperen var bosiddende udenfor kommunen. Ogsaa denne skat indbragte et stadig stigende beløb; medens de ca. 70 skatteydere i begyndelsen af 1850'erne betalte ca. 700 rdl., var det samlede beløb i 1863 oppe paa 933 rdl.

Disse voksende skatteindtægter betød imidlertid ikke, at skattebyrden tiltog. Tværtimod, medens hver indbygger ved

¹²⁴) I Borgerprotokollen hedder det under 16. 2. 1858, at grunden til dette forøgede skattetryk paa de fattige er den, at »den egentlige arbejdende Klasse — Dagleierne, Tømmerfolk og Saugsskjærere — vedvarende have havt god Fortjeneste, idet Daglønnen bestandig har været stigende, og langt mindre end de øvrige Kjøbstadsindvaanere har følt Tryk af Dyrtid og uheldige Pengeforhold ...«.

periodens begyndelse svarede noget over 3 rdl. i skat pr. aar, laa dette tal i Begyndelsen af 60'erne lidt under 3 rdl.

Blandt byens indtægter maa endelig nævnes forpagtningssafgiften af byens jorder. I 1850 var denne post budgetteret til ca. 1400 rdl. (restancerne udgjorde i dette urolige aar over 300 rdl.), i 1857 var den faktiske indtægt steget til 2300 rdl., og fra 1860 var forpagtningssummen for byens jorder ca. 3000 rdl. om aaret. Det vigtigste aktiv var hele tiden Sønderskovjorderne, der indbragte ca. $\frac{1}{3}$ af hele summen (afgiften for disse arealer og for Maden blev aar for aar sat i vejret); dertil kom saa fra 1858 indtægten fra den nyinddæmmede Kil.

Vi kan hermed besvare det spørgsmaal, vi stillede os i dette kapitel, saaledes: Aabenraa bys finansielle situation var til trods for de mange opgaver, kommunen tog op, bedre i 1863 end efter treaarskrigens afslutning. Aarene fra 1850 til 1864 var altsaa ogsaa for kommunens økonomi en periode, hvor de lyse sider dominerede over skygesiderne.

Afsluttende bemærkninger.

Materialet tillader endnu en meget væsentlig slutning: Aarene mellem krigene danner ikke — til trods for de storpolitiske forandringer og toldgrænsens flytning — et særligt afsnit i Aabenraas økonomiske historie. Ingen vigtig økonomisk faktor kommer til eller forsvinder i 1850 eller 1864, medens aaret 1850 i national henseende danner et saa skarpt skel i byens historie, at Aabenraa, der før 1848 havde et slesvigholstensk præg, efter 1850 ubetinget maa betegnes som en dansk by.

Det vilde imidlertid være forhastet heraf at slutte, at der ikke bestaar en sammenhæng mellem den økonomiske og den nationale udvikling. De »vildttyske Skibsbygmestre og Skibskapitainer«, (Fr. Fischers udtryk) som havde været toneangivende i Aabenraa, vilde saaledes ikke have eksisteret uden Hamborgs økonomiske herredømme over byens skibsfart og dermed over hele byen, og skibstømrernes voldsomme danske nationalisme

forstaas kun rigtigt, hvis man tager klasse modsætningen mellem dem og byens overklasse i betragtning.

Naar Treaarskrigen alligevel medførte et nationalt omsving, til trods for at Hamborgs økonomiske herredømme fortsattes uforstyrret, maa forklaringen aabenbart søges paa det politiske omraade, hvor danskernes overtagelse af magten falder sammen med vendingen i national henseende. Det vil sandsynligvis kunne paavises, at dette magtskifte atter hade sin rod i Danmarks almindelige økonomiske udvikling siden det 18. aarhundredes slutning, men materialet fra Aabenraa tyder paa, at den enkelte egns særlige økonomiske forhold kun er af underordnet betydning for dens nationale udvikling.
