



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

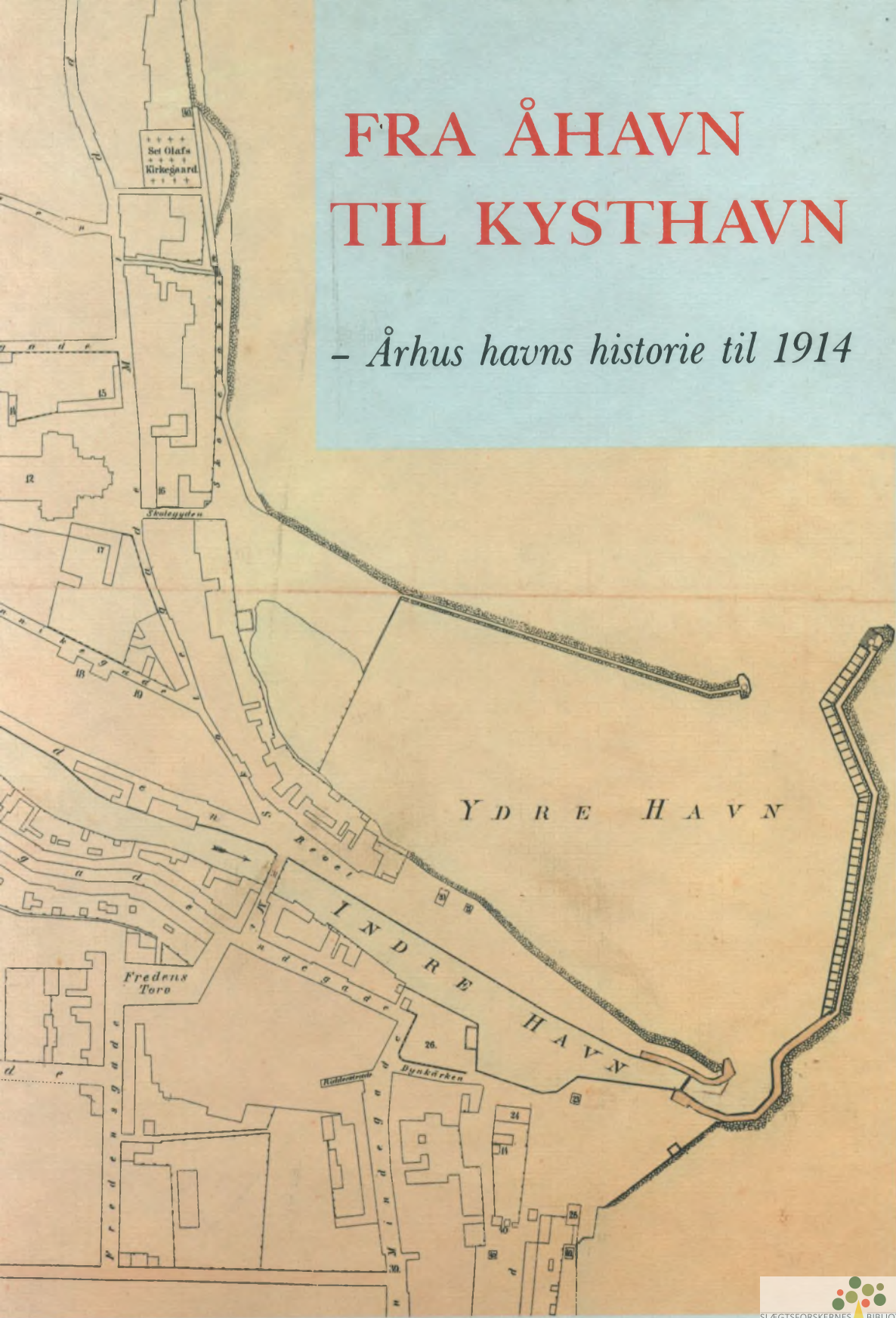
Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

FRA ÅHAVN TIL KYSTHAVN

- Århus havns historie til 1914



Fra åhavn til kysthavn

– *Århus havns historie til 1914*



Udgivet af
ÅRHUS BYHISTORISKE UDVALG
Erhvervsarkivet 1990

OMSLAG:

Udsnit af Fr. J. Salomons
kort over Aarhus kjøbstad 1855
i Havnevæsenets arkiv

TITELVIGNET:

Århus Bys segl
Tegning af E. Rondahl efter
en original fra 1421

BOGEN

er skrevet af:

Jørgen Fink (s. 185–208)
Henrik Fode (s. 141–183)
Ib Gejl (s. 209–225)
Erik Korr Johansen (s. 49–128)
Finn H. Lauridsen (s. 129–139)
Henrik Vedel-Smith (s. 9–48)

REDAKTION:

Erik Korr Johansen

© Århus Byhistoriske Udvalg og forfatterne
ISBN 87-89386-16-7
Aarhus Stiftsbogtrykkerie

Indhold

Forord.....	7
Byen og åhavnen 950–1600.....	9–20
Byen grundlægges.....	9
Kysthavn eller åhavn?.....	12
Ændringer i bybilledet.....	14
Nybebyggelser langs åen.....	17
Åhavnen.....	18
Mindehavnen 1600–1800.....	21–38
Den nye havn.....	21
Havnetrafikken.....	26
Århus-skipperne omkring 1640.....	29
Havnen i forfald i 1700-årene.....	31
Muddermøllen i arbejde.....	33
Byens skibe og skibsfart i 1700-tallet.....	35
Havnen bag molen 1800–1845.....	39–48
Den første dækmole.....	39
Skibsfarten i 1800-tallets første halvdel.....	43
I læ bag molen.....	46
Den første yderhavn 1845–1885.....	49–92
Provinsbyernes handel i fremgang.....	49
Århus og Århus-egnen omkring 1845.....	54
Havnebyggeriet 1845–61.....	57
Fragtfart og rutesejlads 1845–1865.....	60
Skibe og redere i Århus.....	70
Skibsbyggepladser på havnen.....	75
Jernbanen, næringsloven og 1864.....	76
Udenrigsfarten skifter karakter.....	82
Konkurrencen på indenrigsfarten.....	86
Udvidelser i havnen 1861–1883.....	89
Havnens ledelse og økonomi.....	90
En egentlig kysthavn 1885–1914.....	93–128
Nordhavnen anlægges 1883–1890.....	93
Byen omkring 1890.....	95
Århus som importhavn.....	99

Sejlads på København og Bugten	104
Virksomheder på havnen	109
Mæglere og agenter	113
Havnearbejderne	116
Havneudvalget i arbejde	119
En sydhavn på vej	122
Havnen i byen	127
Skipperlaug og fattigkasse	129–139
Skipperlauget	129
Fattigkassen	133
Sejlpaketter og dampfærger	141–152
Jahnsens pakete	141
Konkurrencen på København	144
Fast dampskibstrafik på København	148
Paketterne i klemme	150
Skibe og skibsfart omkring 1840	153–169
København – målet for de mange skibe	153
Hvad sejlede man med?	156
Århuskibene i 1840	160
Sådan hed skibene	165
Frem og tilbage	167
Told og toldboder	171–183
Tolderne på havnen	171
Toldboden	178
Lodstjenesten	185–196
Lodser og lodsarbejde indtil 1858	185
Århus havns lodser 1858–1916	190
Statslods og havnelods 1916–1930	192
Tiden efter 1930	195
Isbrydning og bugsering	197–208
Isbrydning	198
Bugsering	204
Århus Børs	209–225
Behovet	209
Indvielsen	213
De første år	215
Aktiebørsen	217
De sidste år	222
Henvisninger og noter	227–238

Forord

Århus Havns historie er tidligere blevet behandlet i to byhistoriske fremstillinger fra omkring 1940. I Århus Handelsstandsforenings jubilæumsskrift fra 1937 skrev Emanuel Sejr afsnittet: »Træk af Århus havns historie«, der især omhandlede havneudbygningen og havnens tekniske udvikling. I firebindsværket »Århus gennem Tiderne«, der udkom 1941 i forbindelse med, at byen markerede 500-året for udstedelsen af byens ældste privilegier, indgik nogle kapitler om havnens og skibsfartens udvikling. I småartikler – bl.a. udsendt som nytårshilsener fra Århus Havnevæsen – er enkelte sider af havnehistorien siden taget op, ligesom Byhistorisk Udvalg i 1988 udsendte Svend Åge Andersens bog om »Havnearbejderne i Århus – før containernes tid«.

I forbindelse med, at det i 1995 er 150 år siden, at havnen flyttede fra åen ud langs kysten og dermed begyndte udviklingen mod den moderne storhavn, har Havnevæsenet fundet det rimeligt at få en bred sammenhængende beskrivelse af havnens historie fra byens grundlæggelse i vikingetiden til i dag.

Det er første del af denne havnehistorie, der er emnet for bogen. I dens første del behandles havnens og skibsfartens historie indtil årene omkring 1. verdenskrigs udbrud i 1914, og derefter følger nogle specialkapitler, hvor særlige emner af betydning for havnens udvikling behandles. I nogle af disse afsnit danner slutåret 1914 dog ikke noget skarpt skel, og enkelte temaer er for sammenhængens skyld videreført op mod vor tid.

Bogen er blevet til i et samarbejde mellem Århus Havnevæsen, Erhvervsarkivet og Århus Byhistoriske Udvalg. Redaktion og forfattere har desuden i forbindelse med udarbejdelsen fået råd og bistand fra såvel en række institutioner som mange enkeltpersoner. Disse bringes hermed en tak for denne hjælp.

Århus Havnevæsen

Århus Byhistoriske Udvalg

Byen og åhavnen 950-1600

Byen grundlægges

Århus hører til blandt landets ældste byer. Den er kendt fra 900-tallet, og fagfolk inden for historie har især tidligere diskuteret, om den var endnu ældre, og hvor den ældste by egentlig lå. Det er der nu enighed om. Men hvor lå så havnen i det gamle Århus? I åen, vil de fleste sige, men er det nu rigtigt? Lå havnen der, eller lå den i virkeligheden et andet sted?

Et af de første, om ikke *det* første, tegn på, at Århus var blevet en bosættelse af en vis betydning, er en overlevering om, at den katolske kirke havde en biskop i byen i 948. Bebyggelsens oprindelige navn, Aros, er kendt fra skriftlige vidnesbyrd, og navnet, der senere blev forvansket til Århus, betyder »åmunding« og giver dermed et grundtræk i den ældste by. Åmundingen gav bosættelsen en naturlig havn for vikingetidens fladbundede handels- og krigsskibe, og bosættelsen kunne fungere som en søhandelsplads. Det er den traditionelle opfattelse af havnens placering.

Det er ret sparsomt, hvad der findes af skriftlige kilder fra byens ældste periode, der kan sættes til at have sin begyndelse i 948 med omtalen af århusbispens Reginbrands deltagelse i et bispemøde i Ingelheim og sin afslutning omkring 1200, da byen blev kraftigt præget af bisp Peder Vagnsen. Han oprettede et domkapitel og igangsatte nyt domkirkebyggeri. Denne reorganisering af kirken har næppe haft væsentlige forudsætninger i den ældre periode og kom til at sætte skel i byens udvikling.

Der var i mange år tvivl om, hvor det ældste Århus egentlig lå, indtil Helge Søgaard i 1950 fremsatte hovedtrækkene i de synspunkter, der senere blev detaljeret formuleret i indledningen til kildesamlingen »Det ældste Århus«. Ved at tage sit udgangspunkt i stedsnavnet placerede han den ældste bebyggelse ved selve åmundingen. Han antog desuden, at en by i egentlig forstand først var opstået i vikingetiden, da denne periode er den første i dansk historie, hvor virkelige handelsbopladser med en fastboende befolkning beskæftiget med handel og håndværk kendes. Stedets betydning bekræftes, som nævnt tidligere, af efterretninger om Reginbrands

bispeværdighed, og ved at inddrage de arkæologiske udgravningers resultater, kom Helge Søgaaard til den opfattelse, at det ældste Århus har ligget nord for åen langs kysten, og at det fra midten af 10. århundrede har været en bebyggelse af temmelig stor udstrækning omgivet af volde.¹ Senere arkæologiske udgravninger af Søndervold i 1963 og 1964 har vist, at Helge Søgaaards teori om det ældste Århus' placering var rigtig. Udgravningerne tyder indtil videre på, at der ikke har været nogen bebyggelse før 900-tallet, og der kendes ikke ældre fund, der kan give baggrund for en teori om, at byen oprindeligt er opstået tidligere som et lejlighedsvis besøgt marked inden for rammerne af et mere primitivt, forhistorisk handelssystem.

Hvem grundlagde byen og hvorfor? Den pludselige fremtræden af et større, befæstet bopladsområde med tættere, fortsat bebyggelse ved volden synes at tyde på, at der er tale om et resultat af en organiseret planlægning, eller sagt med andre ord en regulær bygrundlæggelse. Der er intet skriftligt kildemæssigt belæg for en sådan antagelse, men særlige forhold i bebyggelsessporene fra vikingetiden kan tydes i den retning. På dette tidspunkt kunne en sådan formentlig kun tænkes forestået af kongemagten,² og der kendes også andre eksempler på, at kongerne har stået bag oprettelsen af nye befæstede byer.

En del af området inden for voldene ser ud til ikke at have været bebygget i vikingetiden, nemlig en stor åben plads fra Store Torv og nordpå mod volden, samt området nord for kirken, hvor udgravningerne kun har vist sparsomme spor efter beboelse. Det kan være udtryk for en regulær planlægning og sammen med den stærke befæstning være et tegn på, at Århus fra begyndelsen er anlagt som et kongeligt anlæg, hvis placering ved havet kan have haft militær betydning ud over lokalområdet. I så fald kunne den åbne plads være forbeholdt militære funktioner, hvor man fra tid til anden kunne samle hærstyrker, men den kunne også huse beboere fra oplandet i ufredstider og dermed virke som tilflugtsborg. De skriftlige kilder fortæller om en række slag i omegnen af Århus, hvor byen netop benyttes som udgangspunkt. For eksempel opholdt Svend Estridsen og hæren sig i Århus før et af de mange slag mod Magnus i 1040'erne.

Kan man ikke med sikkerhed pege på en bygrundlægger, er det til gengæld muligt at placere vikingetidens Århus som et led i en række søhandelspladser, hvor fjernhandel var et naturligt element. Det lader sig arkæologisk »dokumentere« gennem faktiske fund af importvarer fra fjernere områder. Til billedet af den tidlige bys betydning som søhandelsplads hører også dens placering for enden af en bygd, der kan have dannet et opland for en lokal handel. Som så mange andre steder i Danmark viser År-

husbygden ekspansion i vikingetiden. Blandt de arkæologiske fund er der håndværksgenstande, og der er også udgravet en vægt og lodder, der viser tilknytning til handel og betalingstransaktioner.³

Det ældste Århus omfattede en bebyggelse inden for en vold, hvis forløb er blevet påvist af udgravninger. Volden forløb i store træk langs følgende gader: Graven, Volden, Immervad og Åboulevarden. I dette område lå byen, der skulle give plads til handel og håndværk, kirke, skole, retsvæsen og de administrationsfunktioner, der adskiller byen fra landsbyen.⁴



Denne mønt blev slået i Århus under Hardeknud (1035–42) og viser til venstre kongen i profil. Reversen til højre har et kors i midten med et o på den ene og et kors på den anden side. Randskriften, der starter ud for o'et i midten, har navnet på møntmesteren (Ciadwine), angivelse af, at mønten er dansk (ON), samt stedet, hvor den blev slået (Aros).

Illustrationer i Det ældste Århus og Århus gennem Tiderne I.

Kysthavn eller åhavn?

I de forskellige fremstillinger hævdes det, at havet har været et naturligt forsvarsanlæg evt. med sumpede strækninger, hvor bækken eller vandgraven langs den nordlige del af volden har haft sit udløb i havet. Selve strandens forløb er imidlertid en side af byens afgrænsning, man ikke så intenst har interesseret sig for. Den er i de fleste fremstillinger markeret som en forholdsvis lige linie. Men hvordan har kystlinjen egentlig gået?

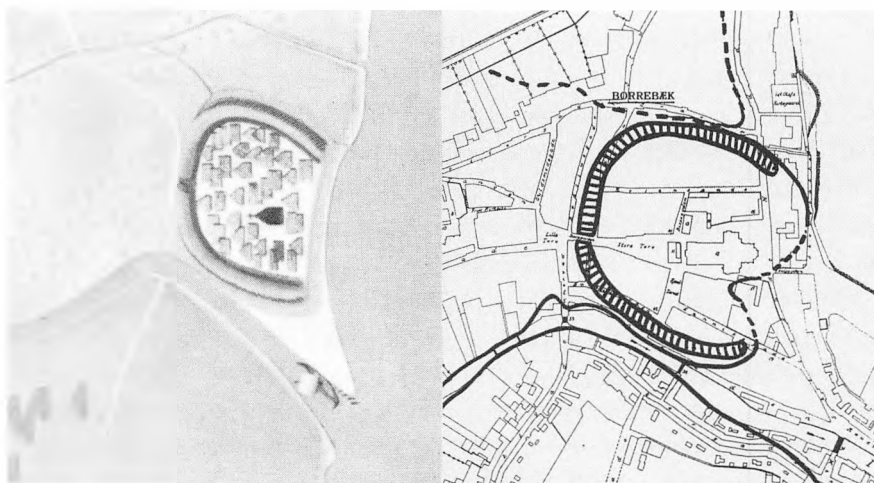
Det område, det gamle Århus er bygget på, er en sandbanke, aflejret af hav og vind. Banken hævede sig få meter over havets overflade, og ovenpå sandet findes kulturlagene. Dette forhold blev i 1975–76 benyttet af V. Aalkjær til ved hjælp af stadsingeniørens samling af jordbundsprøver at rekonstruere vikingetidens naturlige kystlinje og højdekurver omkring det gamle Århus. Og han nåede til et andet resultat.

Man må dog gøre sig klart, at det Århus-landskab, V. Aalkjær forsøger at tegne, er baseret på uhyre få borer i forhold til det område, han beskæftiger sig med. Enkelte steder er borerne foretaget forholdsvis tæt og kan derfor give en rimelig god nyttegning af enkeltområder og en antydning af, hvordan området kan have set ud. Et af disse steder er åens udløb i havet. På alle de kort, der er tegnet over vikingetidens Århus, har der været en landtange placeret udenfor volden, afgrænset af åen og havet, men V. Aalkjærs undersøgelser viser, at denne landtange ikke har eksisteret på dette tidspunkt, og desuden viser højdekurverne også, at åen har været bredere. De arkæologiske udgravninger viser ikke spor efter anløbsbroer eller bolværker, som man har fundet ved udgravninger af andre vikingebyer med søhandel, hvilket kan betyde, at skibene er blevet trukket på land enten ved Immervad eller på forstranden. Højdekurverne antyder også, at der kan have været en dyb vig eller strandsø ind til midt på Bispetorv. Om dette område kan have været brugt som havn eller ophalingsplads, ved man ikke, men en sådan vig ville have givet god beskyttelse mod storme, og evt. optrukne skibe ville have været godt beskyttet inden for halvkredsvoldene. At ophaling har været almindeligt brugt på denne tid, tyder slidspor på kølen af de vikingeskibe, man har fundet i Roskilde fjord, på. Boreprøverne viser desuden, at kystlinjen ikke har været regelmæssig, men præget af indhug eller mindre vige.⁵

En af grundene til, at man valgte at anlægge en by på så udsat et sted ved en åben kyst, kan således have været, at forholdene for ophaling af skibe var gode, samtidig med at muligheden for at ligge i åen ligeledes var det, og at disse forhold opvejede ulemperne, som for eksempel kunne være overfald af sørøvere. Afstanden til Sjælland, gennem Kanehave kanal på

Samsø eller i ly af øen, var kort og relativt beskyttet. Vadestedet ved Immervad kan også have spillet ind, idet en stor del af landtransporten skulle over åen her. Handelsbebyggelsen kom således til at ligge, hvor land- og søtransport mødtes.

Den militære beskyttelse, der lå i befæstningen, tiltrak naturligt nok mange handelsfolk og håndværkere fra fremmede egne, hvilket de mange fund af udenlandske genstande bevidner. 900-årenes borgby skabte grundlaget for en driftig handelsby i 1000-årene, men stadig havde byen militær betydning. Der blev slået mønter under kongerne Hardeknud (1035–42) og Magnus den Gode (1042–47), og for første gang læser man her byens ældste navn, Aros. Hele seks runesten fundet i byen fortæller om betydelige Århusboere, og den tyske klerk Adam af Bremen skriver om byen i 1070'erne, at den er udskibningshavn, når man skal til Fyn, Sjælland, Skåne eller til Norge.⁶



På de traditionelle illustrationer af Århus i midten af 900-tallet (til venstre), har man hovedsagelig koncentreret sig om halvkredsvoldene og bebyggelsen indenfor og kun i løse træk markeret åløbet og kystlinjen. Til højre ses Aalkjærs kort med en bredere og mere ujævnt løbende å og kystlinjen vist med de fuldt optrukne linjer. Hvor der kan være tvivl om kystforløbet, bortset fra Borrebæk, er linjerne punkterede; halvkredsvolden er skraveret.

Efter illustrationer i Skalk 1972 og 1976.

Ændringer i bybilledet

Bybilledet ændrede sig i 1000-årene ved udbygning i området vest for den befæstede by.⁷

Den oprindelige kirkes placering i byen kendes ikke, og der kan kun gisnes, om den har været placeret inden for volden eller udenfor. I en periode fra slutningen af 900-tallet var bispesædet formentlig nedlagt, men efter den ny stiftsinddeling i Jylland omkring 1060-65 blev der atter indviet en bisp i Århus. Adam af Bremen fortæller, at Harald Hårderåde samtidig med plyndringen af Hedeby – som antages at have fundet sted 1050 – hærgede alle danernes kyster med ild og sværd, og dengang blev kirken i Århus stukket i brand. Denne kirke er ikke omtalt andre steder. Som følge deraf er den hverken identificeret eller lokaliseret, men efter undersøgelser og genopbygning af krypten under Vor Frue kirke (tidligere Sct. Nicolai) har man forsøgt at sætte de to kirker i indbyrdes forbindelse. Tidsmæssigt er det nærliggende at formode, at opførelsen af den treskibede, hvælvede kryptkirke har taget sin begyndelse efter den tidligere kirkes ødelæggelse ved det norske overfald på byen.⁸ Rundt om den nye domkirke Sct. Nicolai fremvoksede i anden halvdel af 1000-årene en regulær bebyggelse, der er påvist i Nygadekvarteret.

For Århus blev 1100-årene en periode, hvor en række forandringer i bystrukturen lagde op til byens forandring fra en meget landpræget vikingetidsby til en betydeligt mere differentieret middelalderby. Byens betydning som militær vigtigt sted synes opretholdt, således nævnes det hos Saxo, at byen 1132 fungerede som krigshavn, og at byen 1158 døjede meget under vikingeoverfald. Det er også i dette århundrede, formodentlig i slutningen, at volden udbedres og gøres højere.⁹

Dette århundrede var også den periode, hvor byen formodentlig fik sine sognekirker som supplement til domkirken. Der er oplysninger om disse to kirkers eksistens fra et gavebrev fra 1203, hvor bisp Peder Vagnsen skænker de to kirkers indtægter til brug for domkirkens præsters beklædning. De to kirker, der her er tale om, er Sct. Oluf og Vor Frue, begge beliggende uden for den gamle voldkransede by.

Kirkernes placering uden for den befæstede by viser, at man endnu på dette tidspunkt ønskede at bevare ledig plads inden for voldene til andre formål. Dog er der noget, der kan tyde på, at en enkelt kirkelig bygning har været placeret inde i byen, nemlig det »trækapel ved havet«, som omtales i forbindelse med den folkelige helgen Niels. Han blev ved sin død i 1180 begravet der trods stor modstand fra den daværende biskop Svend (1165–91),

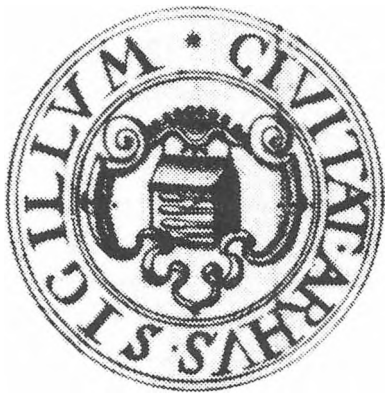
der ønskede Niels gravlagt i domkirken Sct. Nicolai. Kapellets nøjagtige placering kendes ikke, men noget tyder på, at det kan have ligget under den nuværende domkirke, og at de jærtegn og helbredelser, der skete ved Niels' grav, og som medførte mange offergaver, har betydet en del, da Peder Vagnsen valgte at lægge sin kirke inde midt i den gamle bydel.¹⁰

Byens tidligere faste plan, præget af militær betydning, synes at opløse sig i løbet af 1100-årene. Der slås stadig mønt i byen, men efter at Valdemar den Store (1157–82) er blevet enekonge, flyttes store dele af Danmarks militære indsats til bælteerne og de sydlige kyster. Dette kan måske være grunden til, at Århus havns militærtstrategiske betydning synes at være udspillet, og det kan måske være derfor, grundene inden for volden blev bebygget med almindelige huse.

Omkring 1200 startede en forandringsproces, der ændrede byen og i store træk skabte en struktur, der stadig kan ses i den indre by. Sådanne forandringer kan påvises i mange danske middelalderbyer, og man kan næsten tale om en reurbanisering, der overalt synes at finde sted i perioden 1200–1300.¹¹

Blandt grundene til ændringerne i Århus var flytningen af domkirken ind i byen. Iværksætteren var bisp Peder Vagnsen, der næsten i byens centrum lod påbegynde byggeriet af en kirke, hvis størrelse betød, at store dele af voldbyen blev bebygget; yderligere blev der nord for kirken lagt beslag på arealer til bispegård, og syd for kirken blev der bygget et stort kapitelhus, der husede domkirkens præster, og endelig blev der øst for kirken anlagt en skole, antagelig med samme placering som den nuværende Katedralskole. Dette store areal, som kirkebyggeriet lagde beslag på, har formentlig ikke ligget ubenyttet hen mere, og man har da også kendskab til, at kirken, blandt andet i form af gaver, har fået stenhuse, og ellers har man skaffet sig arealerne ved køb og muligvis ved »ekspropriation«, som ikke var et ukendt fænomen i samtiden. Kirkens aktiviteter i byen øgedes med hensyn til byggerier, og byen forvandlede langsomt fra at være en fæstningsby til at være en kirkens by. Dette betød igen, da kirken efterhånden begyndte at få øgede indtægter og flere gejstlige i byen, at der skabtes basis for erhverv, der levede af at betjene kirken med håndværksydelser, og landboere, der kunne brødføde kirkens folk.

Frem til 1200-tallet havde byen af militære hensyn lukket sig inde bag voldene. Den manglende orientering mod det omgivende opland begyndte at ændre sig. Havnen i åen, hvor placeringen nu antages at have været, efter at områderne ved Bispetorv i årenes løb var blevet opfyldt og inddraget i byen, lå ikke særlig centralt i byen. Der kan ikke være megen tvivl



Århus by har gennem tiderne haft flere forskellige bysegl. De her viste, som er byens tredje og fjerde, er udformet henholdsvis 1648 og 1672, og må forklares med, at den oprindelige betydning af byens navn: åmunding var gået i glemmebogen. Fra 1500-tallet forklaredes navnet som årehus, og denne fortolkning blev enerådende og holdt sig helt til 1900.

Efter illustrationer i Atlas Danicus, Århus Stift, og Pontoppidans Danske Atlas.

om, at de skibe, der anløb Århus omkring dette tidspunkt, gik op i åen til Immervad for der at laste og losse, idet adgangen til byen her var lettest. Volden, som varerne i givet fald skulle bæres op over, var der jo stadig, og hovedindgangen til byen var Borgporten. Byens beskyttende volde har givet betydet meget for handel og håndværk, men efterhånden som kongemagten mistede interessen for byen som militært anlæg, blev kirken den dominerende kraft i byområdet. Også bispen og hans mænd havde dog naturligvis interesse for at give husly og beskyttelse for søfart og handel.

Ændringerne i bebyggelsen fortsatte. I 1305 blev Torngade nedlagt. Gaden havde sit udspring fra et ældre torv placeret i Skolegadekvarteret. Den løb langs domkirkens sydside, for ved kirkens vestgavl at dreje mod nord og fortsætte i den nuværende Bispegade. Det nævnte torv er ikke identisk med nogle af de senere middelalderlige torve. Hvor gammelt det kan have været, er vanskeligt at afgøre, men muligheden for, at det fandtes helt tilbage i vikingetiden er til stede.¹² Grunden til, at man måtte nedlægge Torngade, var etableringen af Store Torv, der blev anlagt som stor tresidet plads, ryddet for tidligere bebyggelse, og med en randbebyggelse, der måske skulle huse købmænd og håndværkere.

For den almindelige borger må denne omvæltning i byplanen have givet en hel del besværligheder. Den tidligere bebyggelse på Store Torv, der er påvist for 1100–1200-årene, har været ret intensiv, og ændringerne betød derfor, at mange folk måtte flytte. Byen bredte sig efterhånden uden for voldene.¹³

Nybebyggelser langs åen

Den økonomisk gode periode skabte behov for nye byggegrunde, og som det var tilfældet i mange andre byer, blev gamle befæstningsområder opgivet og udlagt til bebyggelse eller kålhaver. I 1477 gav Christian I tilladelse til, at den søndre voldstrækning måtte bebygges. Borgmestre og råd fik lov til at »lade bygge til byens behov hus med gårdrum ud med åen fra broen og til den søndre port i bredden og ind til de gårde som stande næst inden plankerne i længden, så at der går en agevej imellem. Og sammeledes et stræde ud mod åen dog undtages et stykke jord næst ved den søndre port liggende til vort eget behov i bredden ret ud med åen tredive alen (1 alen = 0,62 m) at lade bygge på...«¹⁴

Det er altså den udjævnede vold, man ved den lejlighed fik tilladelse til at inddrage til byggeri. »Agevejen«, der går imellem, svarer i vore dage nærmest til Sct. Clemens Stræde og til vikingetidens planke- og stenvej langs den indvendige voldfod, hvilket betød, at Sct. Clemens Stræde oprindelig havde et forløb parallelt med åen helt hen til Skolegade. Afgørende er imidlertid, at man med sløjfningen af volden langs åen fik mulighed for at benytte åbredden som anlægsplads og opføre broer og bolværker på denne. Anvendelsen af dette stykke af åen som havneområde blev yderligere styrket ved tilladelsen til at anlægge Ågade (»et stræde«), der fik et forløb fra Immervad til Sønderport (Skolegade). Samtidig med dette bygges antagelig Stentrappen, der i middelalderen forbandt Kannikegade med åen, omtrent hvor nu Clemensbro står.

Den jordforøgelse, som inddragelsen af volden betød, var ikke nok i længden. Byen ekspanderede hurtigt og fortsatte over åen, hvor Fiskergade opstod i løbet af 1400-tallet, og langs Frederiksgade på Brobjerg kom der også spredt bebyggelse.

I slutningen af 1400-tallet blev rådhuset bygget på en særdeles dominerende plads på Store Torv, umiddelbart foran domkirkens vestfacade. Dette byggeri understregede den aktivitet, der prægede byens borgere i senmiddelalderen, og som medførte et bedret økonomisk fundament.

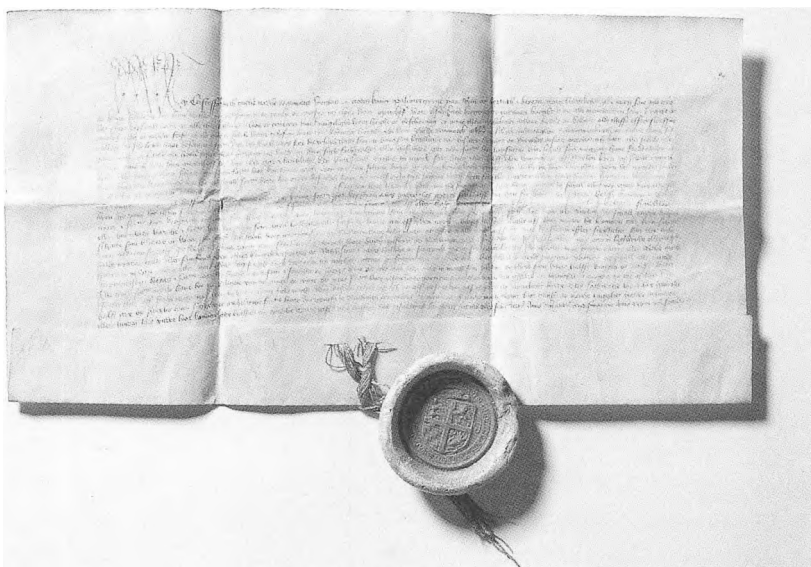
I det hele taget var tiden mellem 1400 og 1600 en periode med økonomisk opgang for de danske byer. Perioden var præget af meget nyt byggearbejde mange steder, og domkirken underkastedes også i denne periode en ombygning. Reformationen i 1536 berørte faktisk kun de kirkelige institutioner, men fik ikke nogen større indflydelse på byens videre udvikling. Byen fortsatte sin vækst og oplevede en voksende velstand, der først kom til en brat afslutning i 1600-tallet.

Åhavnen

Da Århus i 1441 fik fornyet sine rettigheder, var der i privilegiebrevet en paragraf, der falder i øjnene: »Ligeledes må ingen købe eller sælge i nogen ulovlige havne, som ligger ved eller omkring vor nævnte købstad Århus. Det gods, som nogen på den måde køber eller sælger, skal fortabes halvt til kongen og halvt til byen«. ¹⁵

De ulovlige havne, der var tænkt på, var anløbspladserne langs kysten nord og syd for byen. Her måtte der ikke foregå handel. Denne havde købstæderne eneret på, og Århus ville på den måde få hele egnens handel, – hvis forbudet ellers blev overholdt. Det er der nu ikke så megen grund til at tro var tilfældet, men forbudet var formentlig blevet understreget af hensyn til nogle få småhavne eller ladepladser i nærheden af byen og som et forsøg på at få fat i bøndernes handel med blandt andet korn. Tidligere havde både herremænd og bønder udskibet korn fra udskibningssteder langs kysten.

De skibe, der tidligere sejlede på Århus, havde, som tidligere nævnt, ingen egentlig havn at benytte. Da middelalderens skibstyper afløste vikingeskibet, forsvandt muligheden for at bruge forstranden til anløb. Det blev



Det var af største vigtighed, at købstæderne fik fornyet deres privilegier ved kongeskifter, da det i privilegiebrevet fastsattes, hvilke rettigheder og pligter byen havde over for kongen. Billedet viser det ældste bevarede privilegiebrev fra Christoffer I. i 1441.

Foto i Erhvervsarkivet.

derfor nødvendigt at lade alle anløb finde sted i åen, der sandsynligvis også i vikingetiden havde været anvendt som opankringsplads. Samtidig gav den adgang til vadestedet ved Immervad. Hvornår man begyndte at anvende åen som en egentlig havn med dertil hørende anlæg, er vanskeligt at tidsfæste, men det har formentlig først været i anden halvdel af 1400-tallet, muligvis endda først efter 1477, hvor der blev givet mulighed for anlæggelsen af Ågade.

Indtil omkring 1350 kunne alle nordeuropæiske skibstyper løbe ind i Århus å, idet man mener, at åens dybde har været større end nu. Ved denne tid blev en ny skibstype taget i brug i Lübeck og andre tyske byer. Denne hanseatiske holke, som rummede op mod 200 læster (1 læst er ca. 2 tons), har sikkert været for stor til anløb af Århus. Men de tremastede kogger fra Lübeck på omkring 120 læster har formodentlig ikke haft vanskeligt ved at gå ind i åen, og slet ikke de danske, der var langt mindre. Et skib fra Århus by på 30 læster, blev således, da det omkring 1460 blev erobret af dantzigerne, benævnt som et af landets største.¹⁶

Det er meget begrænset, hvad man konkret har af kendskab til besjelingen af Århus i middelalderen, idet der ikke er bevaret ret meget skriftligt kildemateriale om sådanne forhold. Bedst belyst er færgefarten mellem Århus og Kalundborg, og det hænger sammen med dens funktion i kongemagtens militære og administrative system. Siden landets samling havde de danske konger søgt at have kontrol over havne og færgesteder, og den vigtigste opgave for færgerne var at overføre kongens bud og/eller mænd fra den ene landsdel til den anden. Derfor blev færgevæsenet allerede meget tidligt organiseret med godkendte takster, og statsmagten fik meget tidligt øjnene op for færgeoverfarten som et ideelt skatteobjekt, idet langt den største del af godstransporten forgik til vands. Dette fik færgeruten mellem Århus og Kalundborg at føle allerede i 1325, da varetrafikken var så omfattende, at kongen besluttede at beskatte ruten med en afgift på en trediedel af værdien af de overførte varer. Den voldsomme afgift blev dog fjernet allerede året efter.

Færgefarten havde dog også andre opgaver, for eksempel var færgestederne ideelle for at kontrollere, hvilke folk der rejste mellem landsdelene. Det blev ofte indskærpet, at kun de rejsende, der havde kongens »pasbord« måtte komme i land ved færgestederne. Undtagen herfra var dog landets indbyggere, der var kendt af færgemanden, og som var bosiddende i landsdelen.

At færgerne vitterligt blev brugt til at overføre kongens mænd, kan man se af en kongelig befaling, der 5. januar 1566 udgik til borgmester og råd i Århus. Man blev heri pålagt at holde byens færger og skuder hjemme for at

de kunne overføre adelen fra Nørrejylland til København, hvor den skulle møde til krigstjeneste. Netop en sådan situation kunne friste til at forhøje taksterne for overførsler. Færgemændene havde lov til at tage en rimelig betaling, men ufredstider, der krævede mange krigsfolk overført, var dog også gunstige lejligheder til at skrue priserne op. Lensmanden på Århusgård blev ofte pålagt den opgave sammen med byens råd at påse, at færgemændene ikke tog mere end rimeligt var, og efterse, at taksterne blev overholdt.

Som byen voksede, forøgedes betydningen af åbredden som laste- og losseplads på strækningen fra Immervad til Mindet. Åens nordside var langt den vigtigste gennem mange år, blandt andet, fordi byen lå på denne side, og der kan ikke være megen tvivl om, at det har været nødvendigt at vedligeholde åens bredder med hensyn til udskridninger. Til dette har man anvendt pæle, som blev nedrammet i åens bred, og derefter anbragtes risknipper bag pælene. I forbindelse med åens overdækning fandt man i 1939 rester af sådanne pæle. Nogen datering af disse fund fandt ikke sted, men formentlig har de været af samme alder som nogle nedrammede træpæle ved Dynkarken, som man havde fundet nogle år tidligere og antog var fra begyndelsen af 1400-tallet. Dette kunne tyde på, at man allerede på dette tidspunkt var ved at udbygge Mindet (dvs. selve *åmundingen*), enten som forsøg på at forbedre anløbsforholdene eller for at indvinde land.¹⁷

Sydsiden var præget af, at grundene gik helt ned til åen, da man havde anlagt Fiskergade. I en bestemmelse fra 1504 omtaltes de, der landdrog deres fartøjer i Århus havn. Med den beliggenhed, Fiskergades grunde havde, er det nærliggende at tro, at det er beboerne her, der tænkes på. Hvor mange af dem, der faktisk levede af fiskeri, vides dog ikke.

Den, der på denne tid kom sejlende til Århus, har på den ene side af åen set haver, der gik ned til åen evt. med optrukne både, og på den anden side set et havneliv ved byens søndervold, eller som den nu hed, Ågade.

På dette tidspunkt var der kun en bro, der førte over åen, broen ved Immervad. Den var et centralt knudepunkt, da den gav adgang til området syd for byen og muligvis lade- og lossepladsen på denne side af åen. Efterhånden blev der behov for endnu en bro, og dens etablering betød en væsentlig ændring i havnens udvikling.

Mindehavnen 1600-1800

Den nye havn

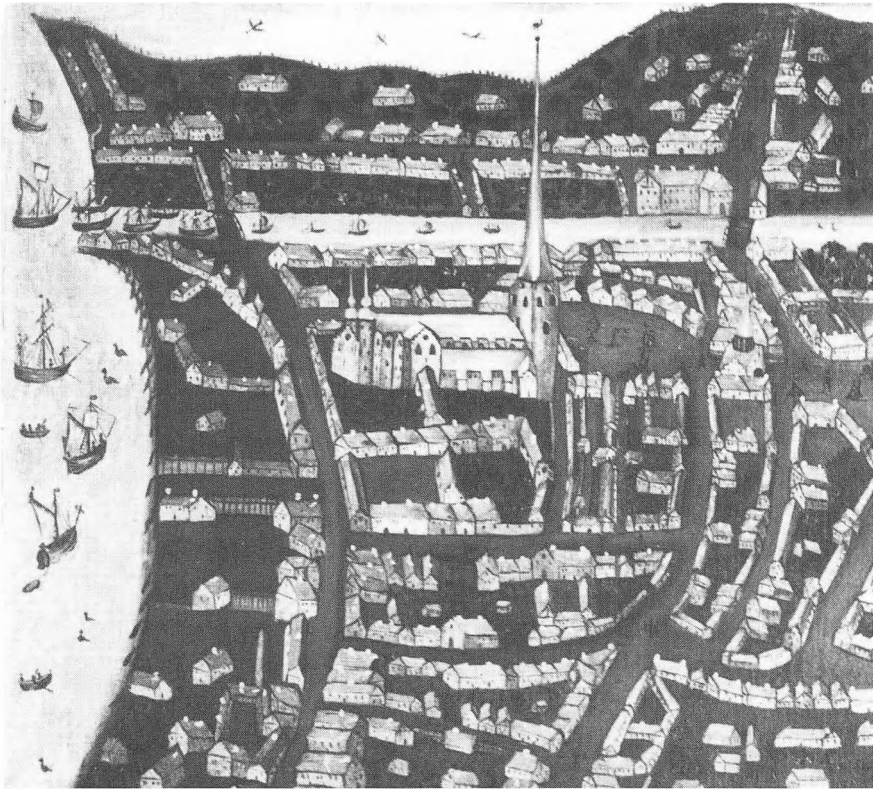
Da man for alvor begyndte at bruge åen som egentlig havn, var det strækningen fra Immervad til Mindet og fortrinsvis kun nordsiden, der blev taget i anvendelse. Men med byens udvikling og havnens vækst mod åmundingen fik området syd for åen en større betydning, hvorfor det var nødvendigt at skabe en forbindelse over åen, og der blev derfor bygget en bro, der førte fra Skolegade til sydsiden af åen. Som for så mange forhold ved den ældste havnehistorie, er der en vis usikkerhed om, hvornår broen blev opført, men meget tyder på, at det har været 1634, idet kæmnerregnskabet dette år omtaler hugst af stort tømmer i Riis Skov til den nye bro ved Mindet. Der var dog nogle år før blevet opført en bro, Nybro, længere oppe ad åen, men denne synes at have været ret lille og uden en egentlig transportmæssig funktion.¹

Med Mindebroens opførelse skiftede åhavnen karakter, idet broen forhindrede skibe med master i at sejle ind i den indre havn. Den yderste del af åløbet, Mindehavnen, blev derfor nu den vigtigste del af havneområdet. I de følgende par århundreder udbyggedes denne del af havnen til stadighed, ligesom den så at sige voksede i længden.

Åens udløb i havet, Mindet (dvs. munden), har nemlig ikke altid ligget på samme sted. Området ændrede ganske langsomt karakter. Oprindeligt var åmundingen bred, men blev med tiden noget smallere, ligesom det ganske langsomt voksede ud i havet, hvor der aflejredes smalle landtanger. Disses yderste stykke, mindehovederne, forstærkedes ved menneskeligt arbejde, mens havet aflejrede sand m.m. bag dem. Når stranden var vokset ud til hovedernes yderste spids, blev det nødvendigt med en yderligere forlængelse for at undgå tilsanding af åløbet. De landarealer, der på denne måde opstod, tilhørte byen. Eksempelvis kan det nævnes, at man i 1581 solgte en strimmel jord på omkring 25 meters længde langs åens nordside mod Mindehovedet og mellem åen og havet nord herfor.²

Byens beliggenhed ved det åbne hav betød, at havnen var stærkt udsat for vejr og vind og krævede stadige vedligeholdelser. Af bevarede dokumenter i byens arkiv, kan man se, at der jævnligt var folk beskæftiget med at udbedre, reparere og udvide havnen. For eksempel blev både havnen og Mindet repareret med sten samt 100 bøge fra Kalø i 1579,³ og 1622 havde byen betalt et hold arbejdere i Riis Skov, der fældede træer til udbedring af Mindet, samt et andet hold, der nedrammede de fældede træer ved åløbet.⁴ 1626 blev der på åens nordre side bygget et nyt bolværk. 1635 lykkedes det at skaffe penge til køb af pæle, der skulle nedrammes i havet ud for Mindet, og et par år efter var det nødvendigt at reparere det nordlige mindehoved. Således kunne man blive ved med at fremhæve eksempler fra det ene år efter det andet for at vise, at havnen gradvis blev udbygget og repareret. Det var en proces, der konstant måtte holdes i gang, for hvis man undlod reparationer, blev skaderne værre. Samtidig måtte man med mellemrum forlænge Mindet ud i havet for at holde tilsandingen i ave. Men det var kostbart, og byen havde vanskeligt ved selv at klare det. I 1664 anfører bystyret i en skrivelse til kongen, at havnen i den sidste krig og efterfølgende tid var blevet meget forfalden, »og eftersom ingen by eller købstad i Jylland behøver så stor hjælp til deres havns opbygning, reparation og vedligeholdelse, som Århus...«.⁵

Når Århus kunne anmode de centrale myndigheder i København om bistand til genopbygning af havnen, hang det sammen med, at byen som de fleste danske købstæder tilhørte kongen, der tildelte privilegier og opkrævede skatter. Byen havde et vist selvstyre, der blev udøvet gennem borgmestre og rådmænd (magistraten), og denne selvforvaltning gjalt også havnen. I Århus stod en havninspektion på fem mand (et magistratsmedlem, byens vejer og måler, en købmand og to skippere) for tilsynet med havnen (vedligeholdelse og regnskab), mens en havnefoged havde det daglige tilsyn med havnens drift. Vedligeholdelsen af anlæggenes broer og bolværker samt udgifter til opmudring blev dækket ved forskellige havneafgifter som bro- og havnepenge, kanalpenge, passagepenge, lossepenge, vinterleje penge, magistratsaccise osv. Retten til at opbære disse penge blev tillagt købstæderne ved kgl. bevilling. Indtægten fra bro-, havne- og passagepenge osv. gik udelukkende til havnen, mens magistratsaccisen efter bevillingens nærmere ordlyd ofte fordeltes til lønning af magistraten, fattigvæsenet og havnen.⁶ Statens kontrol med købstæderne udøvedes af lensmændene, og efter enevældens indførelse i 1660 af stiftamtmanden, som havde tilsynet med havnene som en del af deres almindelige overtilsyn med købstæderne. Det havde dog først en mærkbar



Prospektet af Århus fra o. 1640 viser tydeligt, at gadeforløbene omkring domkirken er præget af vikingetidens volde. Det bemærkes desuden, at den nederste del af åen benyttes som havn for de store skibe. Mellem Mindebroen og Immervad ses kun mindre skibe uden høje master.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

betydning fra første halvdel af 1700-tallet, hvor stiftamtmandene begyndte at revidere havneregnskaberne.⁷ Ekstraordinære udgifter til havnen kunne magistraten derfor ikke afholde uden nærmere godkendelse.

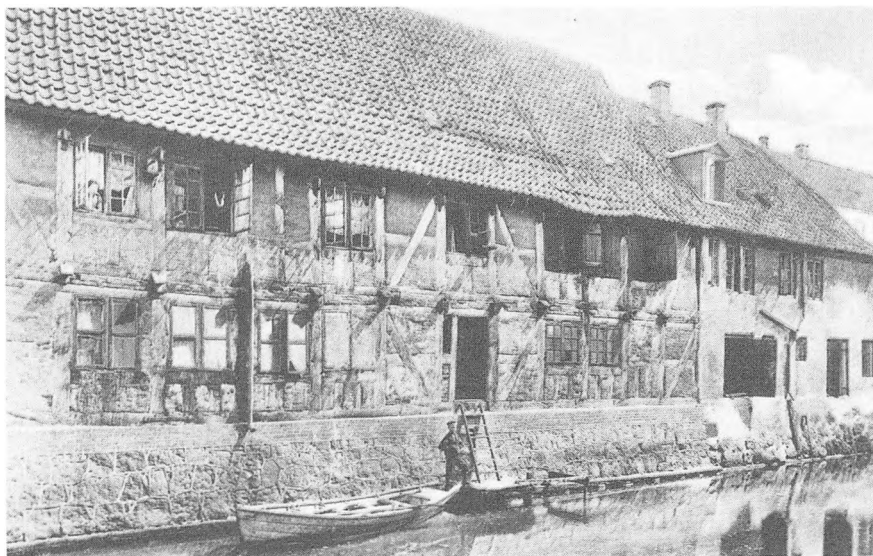
Hvad var det da, der gjorde, at Århus i den grad »behøvede stor hjælp?« Man må nok tage i betragtning, at der sikkert ikke var blevet brugt for små ord til at beskrive havnens elendige tilstand; men dernæst lå der det bag ønsket om at få økonomisk hjælp, at byen som følge af flere års krigshandlinger og indkvartering af både fjendtlige og hjemlige tropper, økonomisk set var bragt på hælene.

Dette var en helt ny situation for byen, der gennem 1500-årene havde været i økonomisk fremgang på trods af, at byen adskillige gange mellem 1530 og 1556 var blevet hærget af omfattende brande. Ved indgangen til 1600-tallet var Århus Nørrejyllands tredjestørste by, kun overgået af Aalborg og Ribe. Den havde i begyndelsen af 1600-tallet et indbyggertal på omkring 4000, var i god vækst, forholdsvis velhavende og med en livlig handel og skibsfart. Det, der væltede økonomien for byen, var de mange krige og besættelser, der fandt sted 1627–29, 1644–45 og 1657–60, og som lammede al handel. Både under Christian IV's deltagelse i 30-årskrigen og i de efterfølgende krige mod Sverige blev Århus udsat for indkvarteringer, brandskatning (som man ofte kom til at trækkes med i flere år) og plyndringer. Og til dette kom desuden, at svenskerne skød mange huse i byen i brand under krigen 1658–60. Alle disse fortrædeligheder havde medført en befolkningstilbagegang (1672 var indbyggertallet gået ned til omkring 3500). På denne baggrund var det ikke vanskeligt at se, at beskatningsgrundlaget var meget spinkelt, og derfor kunne øgede byrder med hensyn til vedligeholdelse af havnen hvile meget tungt på befolkningen, når der samtidig blev udskrevet ekstraskatter til betaling af krigen. Og klagerne hjalp faktisk, idet Frederik III ved den lejlighed stadfæstede en bevilling, der tillod opkrævning af en havnetold, hvis ene halvdel skulle bruges til reparation af havnen.

Reparationer og vedligeholdelse af havnen påhvilede ikke kun byen. I den indre havn, som man kan kalde havnen fra Mindebroen til Immervad, lå bolværksvedligeholdelsen hos ejeren af jordstykket, der grænsede ned til åen. Kun i det tilfælde, hvor der ingen ejer var, påhvilede vedligeholdelsen byen. I den indre havn var langt de fleste grunde private, og vedligeholdelsen af bolværkerne afsatte sig kun spor i dokumenterne, når der udvistes forsømmelighed. Dette skete dog ofte nok til, at man ved, at bolværket på åens nordside blev vedligeholdt. Også på sydsiden var der nu kommet bolværker. En lodsejer i Fiskergade fik således i 1665 pålæg om at sørge for bolværk på sin grund. I den indre havn skulle byen endvidere vedligeholde broerne, ligesom de offentlige vaskesteder ud til/i åen skulle holdes i en rimelig stand. Byen måtte også på denne tid bære udgiften til opførelse af en toldbod uden for Mindebroen. Forordningen herom kom i 1655, men på grund af langstrakte forhandlinger – og svenskekrigene – kom den først i brug omkring 1670 (om told og toldboder, se særligt kapitel, side 171 ff). Indtil da var den indrettet i det gamle »kræmmerhus« med toldbod, vejerhus og pakhus.⁸

Mindehavnen havde bedre plads end den indre havn, og langt den overvejende godsmængde gik hertil, både fordi de ydre rammer for losning var

bedre, men også fordi de store sejlørende skibe nu ikke kunne komme længere end til Mindebroen, der var en fast bro. Den store trafik på havnen betød, at man fra byens side måtte have en eller flere til at tage sig af de praktiske forhold, som blandt andet opkrævning af havnepenge og eftersyn med, at broerne blev vedligeholdt. Til dette arbejde havde man som tidligere nævnt ansat en havnefoged. En del af arbejdet udførte han selv, f.eks. opkrævning af havnepenge, men reparationer af broer og bolværker krævede flere folk. Byen havde anskaffet sig et spil, der bestod af en kran, en buk og en pram, til hvis betjening der hørte et helt mandskab.



Der er intet bevaret af byens første toldbod, men den næste i rækken, der blev taget i brug i 1761 og fungerede til 1838, er bevaret, idet den 1938 blev flyttet til Købstadmuseet Den gamle By fra den oprindelige beliggenhed i Ågade 14.

Foto i Erhvervsarkivet.

Trods alle anstrengelser lod det til, at besejlingen af havnen blev vanskeligere i løbet af 1600-tallet. I »Danmarks og Norges frugtbare herlighed« fra 1656 skrev Arent Berntsen, at »den bekvemme indsejling og havn, som formedelst havets indbøjelse og den snevre kanal, som i byen indløber...« var heldig for byen.⁹ Men besejlingsforholdene blev efterhånden så dårlige, at det i dårligt vejr var vanskeligt at ramme åmundingen så præcist, at skibet gled ind. Man regnede efterhånden også med, at skibe over 70 læster ikke kunne gå ind i havnen, men måtte ankre på reden og anvende pramløsning. Da dette forhold efterhånden blev mere udbredt, var det ikke et særsyn at se, at nogle lodsejere – især i Mejlgade og Skolegade –

havde bolværker direkte mod havet. Disse tjente to formål, nemlig til beskyttelse mod havet og som losse- og ladeplads.¹⁰

I hele 1600-tallet interesserede byen sig ikke for anvendelse af strandarealerne til skibsfarten. Muligvis inspireret af de privatanlagte bolværker, muligvis som led i sikring af det nordlige mindehoved, befæstedes dette med bolværk mod havet, således at skibene ikke behøvede at løbe ind i åen, men det var kun et svagt tilløb til en havn uden for åen og kun ment som en lettelse i de vanskelige besejlingsforhold. Disse søgtes desuden lettet ved en lodstjeneste og udlægning af en bøjle i sidste fjerdedel af 1600-tallet (om lodstjenestens videre udvikling, se særligt kapitel, side 185 ff.)

Havneområdet var i denne sidste halvdel af 1600-tallet præget af, at byen var en ganisonsby. På begge sider af Mindet var der en cordegård (»corps de garde«), bestående af mandskabslokaler, stalde, skilderhuse, og hvad der ellers var behov for i en militærforlægning. Til beskyttelse af Mindet og byen var der blevet opført et skanseanlæg, men ellers var havneområdet præget af mere fredsommelige erhverv, som man kunne forvente at finde i forbindelse med søfart, og som krævede plads. Her var en skibsbyggeplads og et rebslageri. Det var også naturligt her at have blegepladser i nærheden af vaskestederne, som jo lå i forbindelse med åen og havnen. Mindre behageligt var arealet bag det søndre mindehoved, der blev benyttet til byens affaldsplads. Selve havneområdet var indhegnet af et gærde, der ofte blev repareret med stave fra Riis Skov. Umiddelbart her udenfor var søfolkenes og skibshåndværkernes kvarter i Dynkarken.

Havnetrafikken

Skibstrafikken på havnen er kun sparsomt belyst for 1600-årene. Af toldlister, retsdokumenter og andre kilder fremgår, at der udenlands har været handelsforbindelse med især Lübeck, Norge og Holland, men også England og lejlighedsvis Spanien nævnes. Dertil kommer en betydelig indenlandsk søhandel, der blandt andet forsynede byen med dagligdags fornødenheder i form af levnedsmidler og brændsel, ligesom der også var en omfattende handel med landbrugsprodukter på København (jfr. næste afsnit). Fra kæmnerregnskabet 1635 vides, at der for året før betales afgifter af i alt 111 skibe, og at hovedparten af disse tilhørte byens egen handelsflåde. Antallet af århusskipperne gik dog i løbet af århundredet betydeligt tilbage. I 1680'erne var der godt 40, samlet i skipperlauget, der blev oprettet i løbet af dette århundrede (se nærmere i særligt kapitel, side 129 ff).

Havnen var naturligvis vigtig for byen og dens handlende, men et stort opland havde glæde af den, og selv så fjerntliggende en by som Viborg fik en del af sine varer over Århus havn. Havnen fungerede desuden som udskibningshavn for leverancer af lensafgifter fra kronens slotte i Århus, Silkeborg, Skanderborg og delvis Åkjær.

Korn var den vigtigste artikel, der gik over havnen, og i det hele taget landets væsentligste eksportartikel. En del fremmede opkøbere kom til byen for selv at fragte kornet hjem. Det var især hollændere og tyskere, der opkøbte korn fra for eksempel Århusgård, Silkeborg eller Skanderborg len. Det var blandt andet denne korneksport, der havde gjort Århus til en af de største byer i Nørrejylland, idet den havde skabt baggrund for en købmandsstand, der fungerede som mellemhandlere for adelens kornhandel, fordi adelen nu i langt højere grad end tidligere overlod dette til købmændene. En stor omsætning og stigende priser havde i Århus skabt en velstående købmandsstand, hvorfra velstanden sivede videre til håndværksmestre især inden for byggefagene, idet der i slutningen af 1500-tallet blev bygget mange store købmandsgårde. Et århundrede senere havde de gentagne krige, indkvarteringer, misvækst og især faldende priser på landbrugsprodukter samt afsætningsvanskeligheder ført til en tilstand, der holdt sig langt ind i 1700-tallet. Dette var især slemt for provinshandelen, der i meget høj grad var afhængig af landbruget. Af større varegrupper, som tilførtes, må nævnes tømmer og andre bygningsmaterialer, og af både disse og andre ladninger gik en betydelig del til de førnævnte kongelige slotte og len, der i høj grad satte sit præg på, hvilke varer der blev losset i havnen. Der kom blandt andet sten til bygning af Skanderborg slot og jernvarer samt varegrupper, der blev brugt i husholdningen på slottene.

Som overfartssted for person- og godstrafikken til Kalundborg var havnen endvidere præget af den livlige færgefart. Den var efterhånden gået over fra at være kongens til at være de to byers, som i stedet måtte betale afgift til kongen af færgeløbet. Denne blev oprindeligt fastsat efter, hvor mange personer, kreaturer og vogne der blev overført. Men selvom Århus havde 6 og Kalundborg 2 færger i drift, var det i begyndelsen kun en ubetydelig afgift, der blev indbetalt til kongens kasse. Derfor blev systemet ændret til, at man skulle betale afgift efter, hvor mange ture der blev sejlet.

Det, der kunne være problemet med de små afgifter, var måske, at magistraterne betragtede færgefarten som deres egen personlige indtægtskilde. Christian IV forsøgte med en forordning i april 1619 – købstadloven – at fastsætte detaljerede takster, men også dette forsøg og flere andre faldt til jorden. Først da der blev udstedt et forbud mod, at magistratspersoner deltog i færgefarten, begyndte afgifterne at stige.

Der var naturligvis ikke afgang hver dag mellem byerne, men alligevel var der fastsat bestemte dage, børtsdage, hvor der skulle sejles. Christian V's forordning af 1674 fastsatte, at hver tirsdag og fredag kl. 7 formiddag skulle en smakke udgå fra hver by, hvad enten der var megen eller liden fragt. Kunne afrejsen ikke finde sted på grund af vejret, måtte man vente til næste dag, kunne det stadig ikke lade sig gøre, fordi vejret ikke havde bedret sig, mistede skipperen sin børt, og næste skipper efter tur overtog den første skippers fragt, som måtte vente til det igen blev hans tur.¹¹

For at undgå det problem, der kunne opstå ved militærudskrivninger, var fire bådsfolk på hvert færgeløbs smakker fri for udskrivninger. Disse og andre regler og takstbestemmelser findes i en forordning fra 1684, der også fastsatte bestemmelser for Århus havn blandt andet i §10: »Og som skipperne med deres fartøj tilbørlig indseende skal have, så skal og magistraten ved hver af bemeldte steder, drage omsorg for, at færgebroen, hvor fartøjerne skal anligge, vorder forsvarligen og vel vedligeholdt. Og skal hver smakke som sin fulde fragt haver (undtagen han i vores egen tjeneste eller til transport bruges) betale til broernes reparation...«

I 1693 bestemtes det i et reskript, at færgeløbet skulle bestå af et fælles rederi mellem indbyggerne i begge byer, hvor Århus skulle tegne sig for 60% og Kalundborg for resten. Det kom der megen strid ud af i de første årtier. Århus krævede takstforhøjelser, men opnåede blot, at Kalundborg for en tid fik eneret på ruten – samt tilladelse til at opkræve højere takster.¹² Samtidig gjorde rederen, Kalundborgs byfoged Erik Christensen, sig upopulær i Århus ved at klage til kongen over, at hans smakker nægtedes sikkert liggested i Århus, hvis magistrat fik påbud fra kongen om at sørge godt for de kalundborgske både. Det gjorde selvfølgelig ikke Århus-interesserne mildere stemt. Forsøg på igen at oprette et fælles færgelav omkring århundredskiftet løb ud i sandet. Først med Erik Christensens død 1710 kom der skred i sagen, da hans arvinger ikke så sig i stand til at føre rederiet videre. Kalundborgs andel af privilegiet blev overført til 15 af byens »bedste indbyggere«, og færgeløbet fortsatte herefter som et fælles rederi, hvis indtægter blev delt to gange årligt mellem interessenterne i de to byer.¹³

Færgeløbet gik ikke ram forbi under Den store nordiske Krig. I 1715 overførte smakkerne kun 86 passagerer mod for eksempel 226 i 1698. Færgeløbet var dog en stor fordel for Århus havn, fordi smakkerne betalte gode afgifter. 1743 modtog havnen således over 100 rdl. i afgifter, og da havnens indtægter kun var 2–300 rdl. årligt, var afgiften fra smakkerne af stor betydning.

Århus-skipperne omkring 1640

Som for den samlede skibsfart på havnen kan den andel, som byens egne skipper havde deri, ikke opgøres for længere perioder i 1600-tallet. En del af byens egen skibsfart kan man dog for en kort periode omkring 1640 få et indblik i, både hvad de århusianske skibe sejlede med, hvor de sejlede hen, samt hvor store de var. Det drejer sig om den del af byens handelsflåde, der i fragtfarten passerede Øresund, og det kan lade sig gøre, fordi skibe, der i årene 1635–43 sejlede gennem Øresund skulle betale en afgift, lygtepenge, som var baseret på skibenes lasteevne. Det var naturligvis ikke alle århusianske skipper, der passerede Øresund, en del besejlede slet ikke den del af landet, nogle gik gennem bælteerne, men for de skibe, der havde ærinde i København eller Østersøen, er der optegnelser.

En opstilling over danske skibe, der passerede Øresund i årene omkring 1640, viser, at der i gennemsnit i denne periode årligt var 13 århusianske skibe (med 20 passager), der sejlede gennem Øresund. Århus lå på en femteplads kun passeret af København, Malmø, Helsingør og Ålborg. Rækkefølgen er baseret på antallet af skibe, men betragter man skibenes tonnager bliver billedet lidt anderledes, idet Århus her kom ind på en tredjeplads med en andel af tonnagen på 4,6%, kun overgået af København med 45,2% og Malmø med 21,9%. De århusianske skibe havde således en højere gennemsnitsstørrelse (34 læster) end f.eks. skibene fra Ålborg (19 læster).

De århusianske skibe, i alt 84 forskellige i de ni år, blev alle ført af indfødte skipper (i alt 63), fortrinsvis vel byens egne. En del af dem har med sikkerhed kunnet identificeres i borgerskabsprotokollen, og blandt dem har man kunnet se, at fem ikke kom fra Århus, men fra Samsø, Rømø, Ebeltoft og Grenå.

De århusianske skipper sejlede først og fremmest til København, men også til en lang række østersøhavne, havne i Norge og et par steder i England, samt Frankrig (Nantes). Århus var selvfølgelig den dominerende afgangshavn for de århusianske skipper, idet et karakteristisk træk ved deres sejlads var, at de overvejende sejlede med dansk gods fra Århus til København. Hovedsagelig bestod ladningerne af rug og havre til kongens Proviandhus, men der blev også sejlet med mel, nødder, sild, torsk, sej, kød, ister og kalk. Til de øvrige havne sejlede man spansk salt, gryn, fransk salt og malt. En af de øvrige jyske byer, der spillede en rolle i sejlmonsteret for århusianske skipper, var Mariager, hvorfra man sejlede med kalk til Danzig, Königsberg og Riga. Fra København sejlede skipperne oftest med ballast.



Dette kort af 1700-tallets Århus viser, at den indre by ikke længere er så præget af voldene. Bebyggelsen er blevet tættere, og byen har bredt sig på den sydlige side af åen. Mindehavnen er vokset ud i havet, og der er på sydsiden af Mindet en skibsbyggeplads.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Kun få gange var der egentlig last med tilbage af klæde, kramvarer, stangjern, planker eller flyttegods til Århus.

Et karakteristisk træk ved denne søfart gennem Øresund var, at en meget stor del var transithandel, idet skipperne hentede godset i en udenlandsk havn for at aflevere det i en anden udenlandsk havn. For eksempel blev store mængder korn fragtet fra Nordtyskland til England og delvis Holland, foruden hør, hamp, blår, jern, stål, bly, potaske, voks, huder, læder og øl samt træ, brænde, sæbe, beg og voks. Tilbage til Nordtyskland havde skipperne hovedsagelig kul og klædevarer. Det fremgår desuden, at Århus-skipperne ikke kun sejlede for danske købmænd, men også for udenlandske, og det stemmer godt overens med, at flere af dem førte forholdsvis store skibe på 100 og 130 læster. Af de 84 skibe var 18 på 50 læster eller derover.

Hvor stor del af byens samlede handelsflåde disse skibe udgjorde, kan naturligvis ikke afgøres, men omkring 1640 deltog 19 skibe på ialt 713 læster i sejladsen, og det var væsentlig mere, end den samlede flåde blev opgjort til i 1677 (553 læster). Alene ud fra disse tal kan det konstateres, at nedgangen i antallet af egne skibe i slutningen af 1600-tallet var betydelig.¹⁴

Havnen i forfald i 1700-årene

Efterhånden som besejlingsforholdene blev dårligere, blev det oftere nødvendigt at ankre op på »reden«. Tidligere var denne ikke angivet som en fast position, men efterhånden fik havet ud for åmundingen denne betegnelse, vel egentlig også det mest naturlige sted, idet det gav den korteste vej for de både, der skulle sejle den omladede last i land. At stedet undertiden ligefrem kaldes »havnen«, kunne vel tyde på, at det i denne periode, 1700-tallet, var reglen snarere end undtagelsen, at man ankrede op her for eventuel omladning.

Det forhold, at Mindet stadig flyttede sig, medførte, at der konstant var behov for udbygning af bolværker og andre anlæg, og sammen med skiftende strømforhold, tilsandinger og ødelæggelser fra havet betød det, at der skulle bruges betydelige midler til vedligeholdelse og reparationer. Det var ofte vanskeligt at få pengene til at slå til, selv om byen havde egne egetræer i Riisskov at benytte til vedligeholdelsen.¹⁵

Havnens tilstand blev heller ikke ligefrem forbedret ved, at en del lodsejere trods gældende forpligtelser ikke vedligeholdte deres bolværk langs åen med det resultat, at jorden visse steder var skredet ud i åen, fordi bolværket var gået til. En besigtigelsesforretning 1738 medførte en række pålæg til ejerne om at få bragt forholdene i orden.¹⁵

Omkring midten af 1700-tallet havde havnen haft meget store udgifter, men manglede alligevel et større beløb for at en istandsættelse kunne iværksættes. I 1742 hed det i en indstilling »...Havnens distance i længde fra mindehovederne op til Mindebroen er over 170 favne (o. 316 m), som med bolværker på begge sider er befattede. Og ved nordre side er bolværket for havet og den nordre sø mesten af samme længde, hvilke bolværker såvel som Mindebroen mesten alle er brøstfældige og så forfaldne, at de nødvendige reparationer vil medtage hen ved 3000 rdl. Men til fuldkommen istandsættelse vel ikke med dobbelt så meget kan bekostes, og formodentlig endda mere vil medgå«.¹⁷

Af dette turde det med al ønskelig tydelighed fremgå, at havnens tilstand



Århus by set fra søsiden 1755 er domineret af domkirken, Frue kirke og Mindehavnen, der rækker langt ud i havet. Billedet viser havnen med skibe af forskellig størrelse, fra tremastede handelsskibe til små enmastede.

Efter Danmarks Kirker, Århus amt.

ikke var alt for god, og at der manglede penge, også selv om man nok tager hensyn til »den normale overdrivelse« i bønskriftet til kongen. Havnen i Århus var dog ikke den eneste, der havde disse problemer. Generelt var havneanlæggene i de danske købstæder helt indtil midten af 1800-tallet ret primitive. I 1700-tallet var der tendens til forfald, idet der kun de færreste steder blev foretaget en regelmæssig opmudring af indsejlingen med tilsanding og ringe dybde til resultat. Losning og lastning af skibe, der stak mere end et par fod, måtte mange steder ske fra redene ved hjælp af pramme.

I en statistisk beskrivelse af Danmark kan man læse, at der før 1797 fra alle sider hørtes klager (i stil med de før nævnte) over købstædernes tilmudrede havne, tilspærrede indsejlinger, manglende skibsbroer og bolværker.¹⁸ Disse dårlige forhold var naturligvis medvirkende til den indenlandske handels ringe omfang. I nogle få byer var forholdene lidt bedre, men for at opnå dette havde det været nødvendigt at optage så store lån, at byrden nu var blevet så stor, at fortsat vedligeholdelse ikke længere var mulig. I de havne hvor, der var overfartssteder, var tilstanden bedre på grund af den afgift, færgefarten kastede af sig. Men også i disse byer havde indtægterne vanskeligt ved at følge med udgifterne med det resultat, at havnene forfaldt.

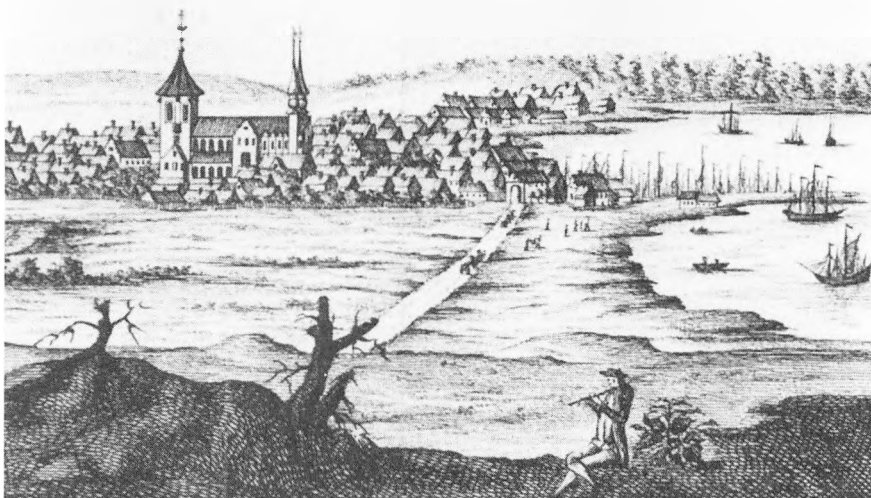
Muddermøllen i arbejde

Havnens tekniske materiel bestod blandt andet af den tidligere omtalte rambuk med tilbehør og en tømmerstol, åløbet blev forsøgt holdt dybt nok ved hjælp af en mudderpram, men ikke altid med lige stort held.

I 1733 havde byen besøg af Christian VI, hvis fregat måtte ankre op på reden. Kongen blev roet i land i en båd, men på vejen ind sejlede man gennem stinkende renovation og tangmasser i havnemundingen. Ved dette selvsyn kunne kongen ikke være det mindste i tvivl om, at en oprensning af åen var højst påkrævet. Kongen gav løfte om en muddermølle til byen, men det tog sin tid, før løftet blev opfyldt. Først tre år efter den kongelige mudderoplevelse meddeltes det byen, at der ved Holmen i København lå en muddermølle, som var blevet skænket til byen, såfremt man selv ville betale for transporten fra hovedstaden, og man måtte forpligte sig til at bruge den.¹⁹ Regeringen fulgte interesseret med i muddermøllens arbejde, og i 1738 forlangte man oplysninger om havnens dybde, dels før muddermøllen var gået i gang, dels efter et års arbejde med den. Desuden krævedes, at byen årligt skulle afgive en rapport for at man kunne følge med i, »om alting således bedrives, at den såvel ved denne anordning som muddermøllens skænkelse intenderede nytte opnås, at havnen vorder bragt i fuldkommen stand«. ²⁰ Samtidig blev der udstedt havneartikler, der forlangte åen uddybet på de steder, hvor kajen var skredet ud.²¹

Men det var en dyr gave, byen har fået, og den viste sig heller ikke så effektiv, som man havde håbet, fordi den var temmelig kostbar i drift. Udgifterne til muddermøllen, indbefattet transport fra København, beløb sig til 1372 rdl. Opmudring samt bolværksreparationer i 1738 kostede 710 rdl. I 1739 var udgifterne til opmudring og stenkørsel til nordre bolværk omkring 2414 rdl., som blev skaffet til veje dels ved tilskud fra konsumtionspengene, dels ved at optage lån. At det var nødvendigt, kan man se af en opgørelse over havnens indtægter og udgifter fra 1743. Den viste en årlig anslået indkomst på 2-300 rdl., mens udgifterne året før beløb sig til 800-1000 rdl.²²

Den kostbare drift af muddermaskinen gjorde, at man var særlig på vagt mod forurening, der kunne formindske havnedybden. Ved losning og lastning skulle man være opmærksomme på, at der ikke var noget, der gik udenbords. Skarn og gadesnavs måtte ikke skylles i åen, rendestenene skulle ledes til skarnkister, der var anbragt forskellige steder langs åen, for at sand og andet, der blev ført med vandet i rendestenene, kunne synke til bunds i disse slamkister, der med passende mellemrum blev oprenset.²³



Århus by set fra syd 1768 også med domkirken i overstørrelse og en havn med en skov af master. Desuden er en del skibe, der formentlig er for store til at gå ind i havnen, ankret op på både nord og syd for Mindehavnen. Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilke vanskeligheder der kunne opstå for skibene, hvis der opstod en storm.

Efter Pontoppidan Danske Atlas, 1768.

Mindehavnen dybde varierede gennem tiderne og blev blandt andet påvirket af åens vandmængde og udskylning af sand og tangaflejringer. Den skiftende naturlige gennemstrømning var alt for ustadig til at man kunne forlade sig på det som regulerende faktor af havnedybden, især fordi der var tendens til en stadig faldende vanddybde. Før 1709 kunne skibe med en dybgang på 8–10 fod (1 fod = 0,31 m) gå ind i havnen, siges det i Stiftsrelationerne fra 1735, der samtidig gjorde opmærksom på, at det dette år kun var muligt for et skib at anløbe havnen, hvis dybgangen ikke oversteg 5–6 fod. Muddermøllens arbejde havde dog til følge, at dybden fra slutningen af 1730'erne var på 6–7 fod, hvilket betød, at mellemstore fartøjer kunne gå ind i havnen og losse/laste direkte ved bolværket. Forholdene blev ved med at forbedres, og i 1761 var havnedybden ved daglig laveste vande omkring 8 fod, så på dette tidspunkt var besejlingsforholdene med hensyn til dybden rimelige. Nogle år senere kunne havnen anløbes af skibe med en dybgang på omkring 9 fod.

Byens skibe og skibsfart i 1700-tallet

Ved begyndelsen af århundredet havde 60 skibe med en samlet tonnage på 800 læster hjemsted i Århus. Den svage fremgang, der var begyndt i slutningen af 1600-tallet, fortsatte det første tiår af 1700-tallet, men blev afløst af en jævn tilbagegang i antallet af skibe med Århus som hjemhavn. Tilbagegangen fortsatte til 1775, hvor udviklingen vendte, og byen oplevede derefter en jævn stigning i skibstallet indtil 1815. En næsten tilsvarende udvikling skete med hensyn til århusskibenes samlede tonnage, der omtrent halveredes i 1700-tallets første halvdel. Men hvor skibstallet derefter steg jævnt resten af perioden, kom der et par kraftige udsving i læstetallet, hvilket havde sammenhæng med, at flåden i en årrække havde et par meget store skibe, som igen forsvandt i slutningen af perioden.²⁴

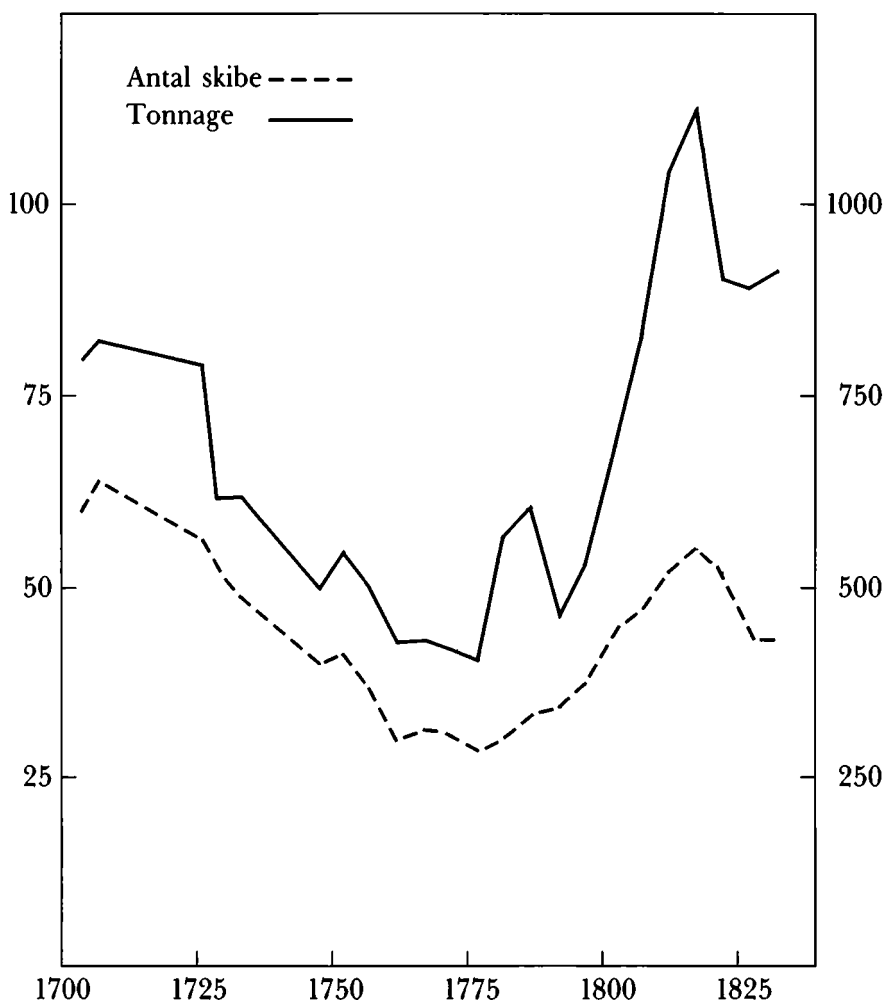
Disse ændringer i byens handelsflåde skal uden tvivl ses i sammenhæng med de dårlige besejlingsforhold på havnen og især Den store nordiske Krig (1700–21), der påførte byen relativt store skibstab, men da fortjenesten ved sejladsen på denne tid var god, og da der var kapital nok i byen til nyanskaffelser, er tilbagegangen, omstændighederne taget i betragtning, relativ lille. Men efter krigen fortsatte de dårlige tider med forringede økonomiske forhold i Europa og i Danmark. I denne tid var byens skibsfart centreret omkring besejling af danske og norske byer. Egentlig fjernhandel var ikke længere så almindelig, selvom en købmand i ny og næ sendte skibe på tur til Østersøen, Nordtyskland eller endog til Spanien. De længere farter baseredes som regel på kompagnihandel, hvor der var flere om at dele et eventuelt tab. Det var for eksempel tilfældet i »Århus vestindiske Handels Selskab«, der blev oprettet i 1782. Selskabet ville forsøge at profitere på de gode skibsfartskonjunkturer under den amerikanske uafhængighedskrig (1775–83). Forsøget faldt dog ikke heldigt ud. Det var ikke det eneste danske selskab på dette område, idet der allerede fandtes et tilsvarende københavnsk kompagni. Efter ganske få år viste det sig, at foretagendet ikke var rentabelt. Krigen blev uheldigvis for kompagniet afsluttet, og man var ikke dygtig nok til denne form for handel. De mange interessenter fra Århus og andre steder i Jylland mistede det meste af den indskudte kapital, da kompagniet blev afviklet i 1786.²⁵

På landsplan var den totale provinshandelsflåde næsten uændret fra 1703 til 1733, mens der skete små forskydninger mellem de enkelte landsdele. Østjylland tabte lidt terræn, Vestjylland gik lidt frem, mens resten stort set var uændret. Mellem 1730'erne og 1750 skete der store ændringer

Hjemhørende skibe i Århus 1704–1832

Antal skibe

Tonnage (kmcl.)



i landsdelenes andel af handelsflåden, Sjælland og Fyn gik meget kraftigt frem på bekostning af Østjylland og Lolland-Falster. For 1700-tallet som helhed tegnede Østjylland sig ved periodens begyndelse for omkring halvdelen af handelsflåden, mens det fra århundredets midte og ud kun tegnede sig for en trediedel.²⁶ Nedgangen i Århus fulgte således tendensen fra det østjyske område, men var endnu stærkere end for de nærmeste større byer Aalborg og Randers. Mens Århus i århundredets første trediedel havde provinsens største handelsflåde, faldt den langsomt tilbage for ved

1800-tallets begyndelse at ligge på en 6. plads. Aalborg viser en langt større stabilitet, idet byen i hele perioden lå med det næststørste antal hjemmehørende skibe, men efter den første trediedel af perioden blev Aalborg Jyllands førende by. Randers kom først med som en af de væsentlige byer i slutningen af århundredet og havde overhalet Århus, da 1800-tallet tog sin begyndelse.

Som nævnt havde Århus i 1733 provinsens største handelsflåde på omkring et halvt hundrede skibe og en tonnage på omkring 600 læster. De århusianske skippere besørgede selv en meget stor del af fragten og sad på 80% af besejlingen. Handelen med Norge spillede en stor rolle og udgjorde omkring halvdelen af den indkomne godsmængde, og også her tog de århusianske skippere deres del af kagen, idet 95% af fragterne foregik på deres skibe. Sejladsen på København foregik næsten udelukkende på skibe hjemmehørende i Århus. De produkter, der blev fragtet, var for størstedelens vedkommende korn og malt til Norge, hvorfra man hjemførte trælast; godset til København var af mere varieret art, men returlasterne bestod ofte af vin, salt, sukker og tobak med mere. Et eksempel, på hvad der fragtedes til København og retur, kan lasten i Jørgen Lollicks krejert på 15½ læst være: Til København havde han en ladning bestående af kornvarer, smør, kød, hjemmegjort lærred m.v.. Men på hjemturen medbragte han: 1 anker rhinskvin, 6 tdr. salt, 8 læster spansk salt, 55 pd. grøn te, 10 silketørklæder, 2 par silkestrømper, 20 stk. ostindiske tørklæder, 2 stk. Callerap, 2 stk. netteldug, 1 stk. kloster lærred, 6? kamelhårs knapper, 243 sko og tøffelblade, 40 par »malt og snoret« sko og tøfler, 2 dusin børnesko, 30 stk. slibestene, 2 tdr. tjære.²⁷

Man var nu så småt ved at være ude af den bølgedal, skibsfarten i Århus havde befundet sig i. Efter en udbedring af havnen i 1761 sporedes en fremgang i antallet af ankomne skibe. Således anløb 187 skibe på over 2 læsters drægtighed havnen i 1769, og to år senere var det omkring 200 skibe. Ved århundredets slutning, 1798, var antallet af skibsanløb kommet op på 261. Den øgede trafik i havnen og det siden 1775 stigende antal fartøjer hjemmehørende i Århus kunne endog give anledning til pladsproblemer i havnen, især i vintermånederne, når et større antal skibe var lagt op.

Århusianske skibe besejlede efterhånden de fleste danske havne og havde jævnligt ture til/forbindelse med Norge og Sverige samt østersøbyer og nordtyske byer. Men fremgangen varede ikke længe. Opgangstiderne, der havde præget både søfart, handel og byudvikling, ophørte i 1807, og efter Napoleonskrigenes afslutning fulgte en ny nedgangsperiode.




 ndertegnede, som udmeldte Directeurer
 af det i Aarhus oprettede Westindiske Handels Selskab, gjøre hermed vittorligt at
 Ihandehaveren er Interessent i bemeldte Selskab og dets Fond 100000⁰⁰ Rigsdaler
 for Een Actie, som er en Tve Tusende Deel eller 50 Rdl⁰⁰ skriver Halvtrædendstykke
 Rigsdaler Dansk Courant, hvilke udi Selskabets Casse ere erlagte; Thi kiendes
 Ihandehaveren for en Interessent udi dette Handels Selskab, og er, pro rata
 af sin indkomne Capital, delagtig udi Selskabets Udbytte og Effecter, havendes og
 ulkommendes, saavel som udi alle dets forleente og herefter forleeneende Friheder og
 Benaadninger, samt deraf, vid den Allerhøiestes Bistand, flydende Fordele, alle
 efter den herom publicerede Plan og Indbydelse de Dato 21 Martii Anno-
 1782 og ellers efter Selskabets videre gjorde samt Fremdeles giørende Beslutninger.

Og naar Ihandehaveren dette Actie Brev nogen anden til Ejendom selger
 og afskaffer, gjør Kiøberen Directeurerne det skriftlig tilkiende, til Ansvar
 i Interessenternes Løse

Selskabets General-Forsamling, som er fastsatte den 1^{te} Julii Aarlig, vorder
 holdet udi dets Ejendoms Gaard her i Aarhus

Aarhus den 1^{te} Martii Anno 1783

Mijgejer, *Andreas Kvarnberg*

Ihandehaveren
Rasmus Nielsen
 Tømrermester i Aarhus
 1783/8

Aarhus Westindiske Handels Selskab udstedte nogle flotte aktiebrev med en illustration, hvor man med lidt god vilje kan genkende Århus domkirke, men ikke dens omgivelser. Havnen er vanskelig at genkende, men det imponerende bolværk skulle formentlig give indtryk af soliditet.

Aktiebrev i Erhvervsarkivet.

Havnen bag molen 1800-1845

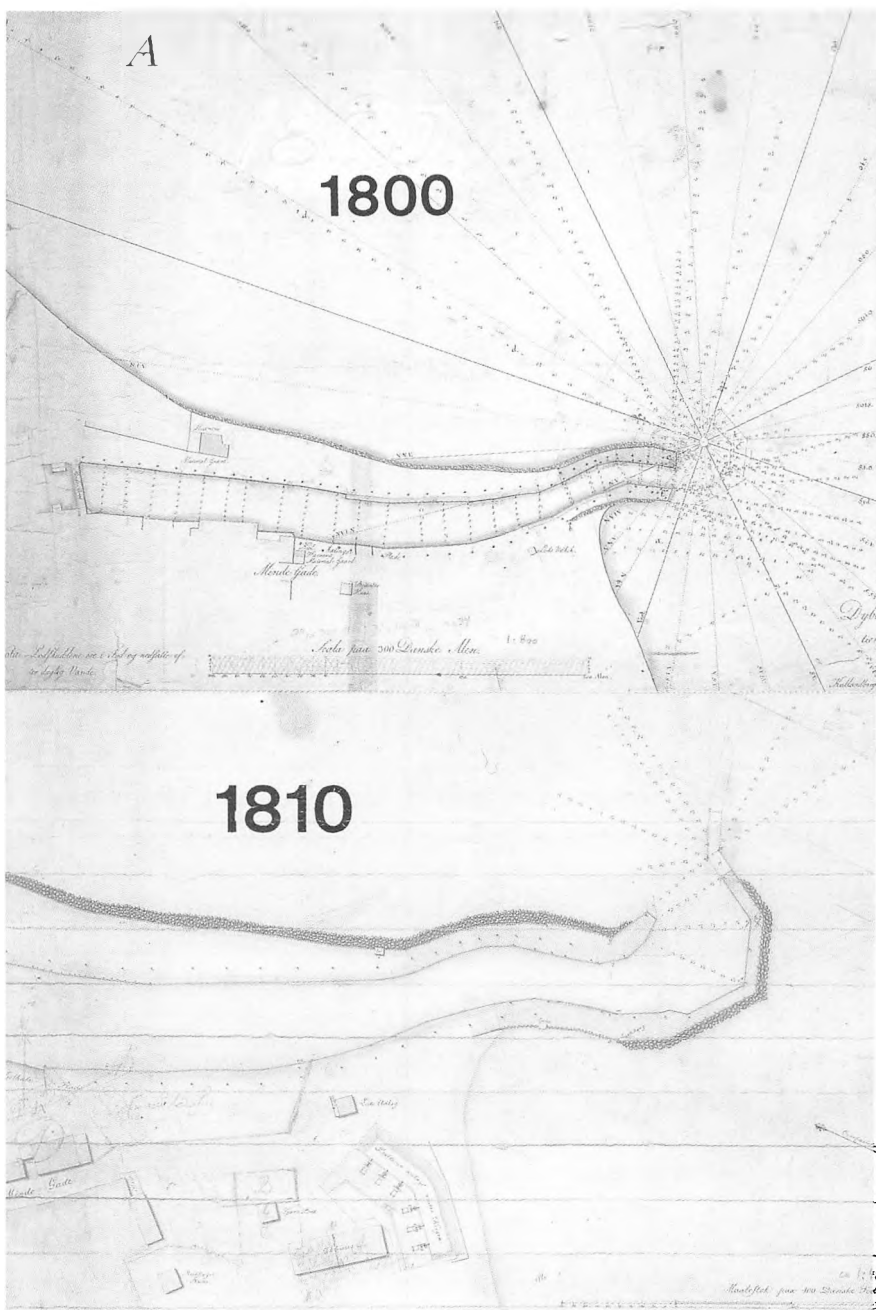
Den første dækmole

Efter omfattende reparationsarbejder i 1760'erne, hvor mindehovederne i begge sider blev forlænget, var havn og udløb i en rimelig stand, især efter at mindehovederne blev udbygget med stenkar og bolværker.¹ De gentagne udbygninger af mindehovederne betød imidlertid, at åmundingen blev skudt stadig længere ud fra stranden i åbent hav. Derved blev havneudløbet mere sårbart for beskadigelser blandt andet under storme fra næsten alle retninger eller fra isskruninger. Også problemer med tangaflejringer og tilsanding ved pålandsvind var tiltagende.

Problemerne med at skaffe midler til forbedring af havnen blev dog lidt mindre mod slutningen af 1700-tallet, idet centraladministrationen begyndte at interessere sig for at forbedre provinshavnene. En forordning fra 1798 gennemførte en række ændringer både i købstadhavnens ledelse og deres økonomi. Der blev oprettet særlige havnekommissioner (bestående af et magistratsmedlem, samt borgere udpeget af amtmanden), der med ansvar over for Generaltoldkammeret skulle forestå havnens anliggender. Havnens økonomi blev udskilt fra magistratskassen, og der blev mulighed for at optage lån til havneudbygninger m.v. Desuden ansattes (fra 1815) en særlig havneinspektør til at bistå byernes havnekommissioner i forbindelse med større havneudbygningsprojekter.

På trods af forbedringerne i havnen arbejdede byens købmænd både i og uden for havneinspektionen (fra 1798 havnekommissionen) for at få igangsat projekter, der mere permanent kunne afhjælpe risikoen for stormskader samt de vanskelige indsejlingsforhold. I 1797 indsendte de et forslag, der blandt andet indebar flytning af molehovedet, til den nye havnekommission. Denne udarbejdede en betænkning og videresendte denne og købmændenes forslag til stiftamtmand Høegh-Guldberg, der viderebragte sagen for embedsmændene i København.

Han havde dog betænkeligheder med hensyn til omkostningerne ved de fremsendte planer og foreslog derfor at indlede arbejdet med nogle op-



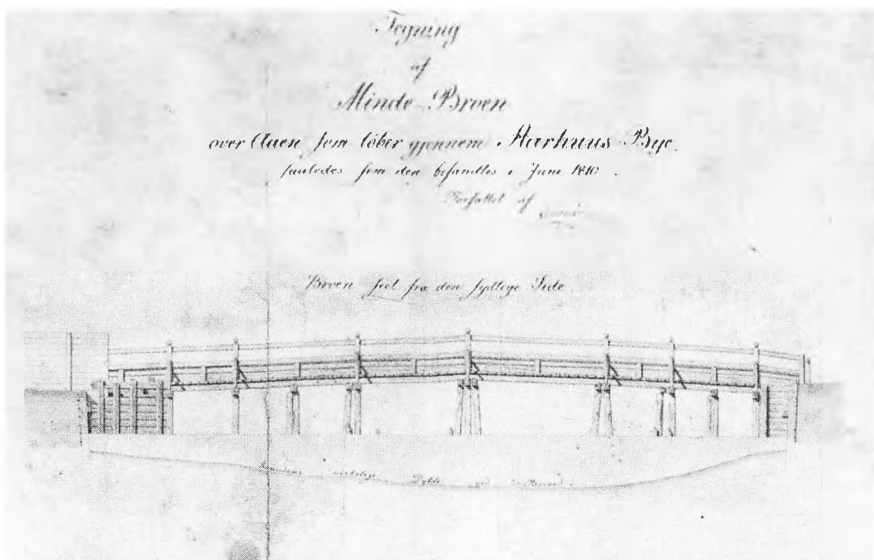
De fortsatte, gradvise forlængelser af mindehovederne øgede risikoen for tilsanding og ødelæggelser ved stormvejr. Blandt andet derfor opererede de første havneudvidelsesplaner i begyndelsen af 1800-tallet med en skærm og en drejning af havneindløbet. Projekterne er fra henholdsvis 1800 og 1810.

Kort i Havnevæsenets arkiv.

målinger og undersøgelser, fordi der ikke kunne forventes økonomisk hjælp fra kongens kasse. Skulle byen sætte sig i gæld, måtte man være sikker på, at det havneprojekt, man satte i gang, ville falde heldigt ud. Derfor var de forberedende arbejder, som han foreslog ganske omfattende:

- »1. Århus by har jo selv meget kyndige søfarende: ved dem skulle man lade optage allerførst dybden udenfor Mindehovedet på de fornødne favnes længde udad lige for og til den side, hvor man tror, at Mindehovedet skulle føres: samt grundens art i al dens vidde og længde: tillige måtte vel og agtes på, hvorledes dybet og grunden var uden for det sted, hvor man troede, at Mindehovedet skulle ende. Al denne opmåling skulle efter kompasset nøje opskrives. Men dette er endnu ej nok. Da det er unægtelig strømmens gang og grundens forskellighed og forskellige kraft, som her særdeles vil komme i betragtning: Så da byen har både unge og gamle styrmænd og søkyndige skippere, måtte disse formås til at foretage denne allernøjeste undersøgelse, og skriftligen optegne strømmens gang og stilling her på reden og i nærheden af Mindehovedet, samt disses forandring og forandrende kraft efter vinden. Uden denne foreløbige undersøgelse og nøjagtige optegnelse er slet intet at gøre...
2. Denne dobbelte undersøgelse, vel gjort, vil uden tvivl lære os med vished, enten Mindehovedet skal i samme linie længere ud: eller det skal vries mod nordøst, og da hvor langt og hvor meget: eller det bør blive, som det er; men en god mudderpram denne vinter bygges, og siden kraftig bruges...«.²

Hans henstilling blev fulgt, og de foreslåede opmålinger blev foretaget. Året efter fremkom Generaltoldkammerets havnekonsulent, kommandørkaptajn og overlods Poul Løvenørn med et forslag om udvidelse af det nordre mindehoved, der skulle bygges ud i havet og derefter dreje mod syd for at forhindre sandaflejring i havnen. Dette projekt blev dog opgivet til fordel for et nyt, udarbejdet af kaptajnerne Stub og Krag fra Kalundborg i 1800, og samtidig fik havnen tilladelse til at optage et lån på indtil 10.000 rdl. til arbejdet, der var færdigt i 1803. Det, der på et væsentligt punkt adskilte den nye plan fra den gamle, var opførelsen af en skærm uden for havneindløbet bygget i retning nord-syd, hvilket gav to indsejlingsmuligheder til havnen: »Foruden det nordøstlige udløb, foreslår vi et mindre sydvestligt udløb, ej bredere end 12 à 14 alen, for at kunne tjene til udsejling eller indvarpning til et fartøj, når stormende vind af nordøst gjorde det vanskeligt at betjene sig af det rette løb. Ved hjælp af dette løb kan man forvente med alle vinde at kunne komme ind og ud af havnen. Det vil i besynderlighed blive nyttigt for transportfartøjerne til Sjælland, hvilke aldrig burde være forlegne at komme ud af havnen med nogen til overfarten tjenlig vind, som nu hænde«.³



Den ældste Mindebro var en klapbro. Omkring 1817 blev den afbildede træbro ombygget for 4.200 rdl., og broen stod derefter til 1896, hvor den blev erstattet af en stenbro, fordi den med årene var blevet så brøstfældig, at den »rystede og bævede, hver gang en større fragtvogn passerede«.

Foto i Erhvervsarkivet.

Ideen med at dreje indløbet og i virkeligheden gøre det ene mindehoved længere end det andet fik de to kaptajner ved at tale med lokale folk: »Mange af de pålideligste mænd berettede os, at i året 1761 havde en stærk storm borttaget det nordre mindehoved, tillige med et stykke af broen indenfor. Dette tilfælde havde gjort havnen bekvemmeligere og dybere end den havde været enten før eller efter den tid. Man finder denne beretning meget rimelig, thi ved det, at nordre mindehoved blev kortere, dannede det søndre en skærm mod tangen og tillod den af åen udløbende strøm at dreje sig til nordøst forinden den mødte den uden for løbende, hvilke begge strømme derved forenedes i et fælles løb at opskære grunden...«⁴

Skærmen virkede efter hensigten, Mindet tilstoppede ikke så let mere, og hensigten med byggeriet var delvis nået. De følgende år fortsattes byggeriet, idet molen ikke var bygget langt nok ud. Den sydvestlige indsejling blev dog lukket igen, og molen blev i 1805 bygget omkring 75 meter længere mod nordøst og i 1806–07 yderligere forlænget et stykke. Det betød, at skibene i flere tilfælde end før kunne slippe for opankring på reden, og i læ af dækmolen nå i havn. Med få undtagelser nød alle byens skibe godt af denne tingenes nye tilstand. Indsejlingen blev helt anderledes god end tidligere og indsejlingsvanskelighederne væsentlig formindsket.

Skibsfarten i 1800-tallets første halvdel

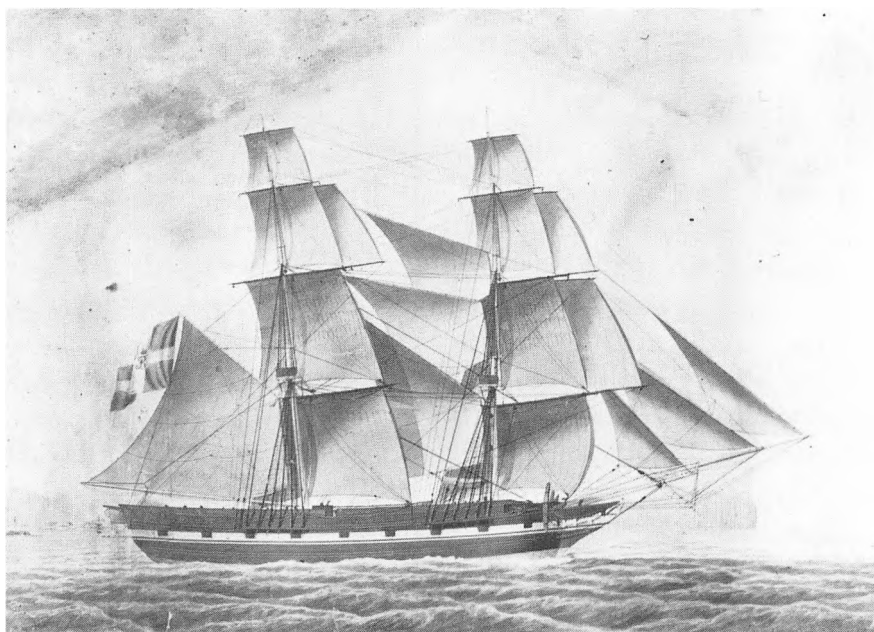
Krigen med England og især blokaden af de danske kyster fra 1807 og de næste syv år gjorde sit til at holde søfarten nede, men alligevel var der 426 skibe, der anløb Århus i 1811, skønt englænderne havde skærpet blokaden i 1810. Det var flere end i slutningen af 1700-årene, men efter krigens afslutning i 1814 begyndte en række lavkonjunkturår, der frem til midten af 1820'erne mindskede den økonomiske aktivitet. Hertil kom, at farten på Norge fik væsentlig mindre betydning, efter at landet var blevet adskilt fra Danmark. Det satte også sit præg på skibsfarten i Århus, der var i tilbagegang i disse år. Havneindtægterne faldt, og op mod en halv snes af byens købmænd kom i årene omkring 1820 i økonomiske vanskeligheder eller gik fallit. Først fra slutningen af 1820'erne begyndte skibsfarten igen at nærme sig omfanget fra 1811. I løbet af 1830'erne tog fremgangen til, både hvad angår antallet af ind- og udgående skibe og omfanget af varetransporter.

Men ikke alle byens købmænd lå på den lade side i kriseårene. I 1818 anløb således briggen Thetis sydamerikansk havn som det første århusianske skib. Ejeren var handelsfirmaet Harboe Meulengracht, der i øvrigt havde endnu en brig, Charlotte, på 70 læster, 15 færre end Thetis. I begyndelsen sejlede Charlotte på Dansk Vestindien, men gled derefter ind i Sydamerikafarten og havde sin først rejse til Rio de Janeiro i 1820. Fra 1823 til 1836 sejlede Charlotte på Sydamerika hvert andet år, men med Hamborg som udgangshavn. Udbyttet fra disse rejser var ganske pænt og fristede andre til også at prøve lykken. I alt var der 8 Århus-skibe, der i de følgende par årtier sejlede på Sydamerika, hvor handelen var blevet givet fri efter landenes løsrivelse fra det spanske kolonistyre. Det største af skibene var i begyndelsen af 1840'erne barkskibet Sara & Johanne (93½ læster) ejet af købmandsfirmaet Ree & Co., men som de andre skibe i denne fart kom det faktisk aldrig til Århus, men det havde europæisk »hjemhavn« i Hamborg.⁵

Thetis var i mellemtiden gået over i en anden trafik, nemlig sælfangst ved Grønland og Spitsbergen, og fik betegnelsen grønlandsfareren. Rasmus Nielsen giver i sine erindringer en malende beskrivelse af dette skib:

»Hvert forår udrustedes »Thetis« til sin eventyrlige fart. Den bemandedes med byens dårligste søfolk og sjovere. Mandskabet var i høj grad ringeagtet. Når »Thetis«, fyldt med tomme tønder, og hvad den behøvede af apparater til sælhunde- og hvalfangst, var sejlklar, kastede den los fra bolværket ved den gamle toldbod, og hilset af byens ledig-

gængere og skoleungdom, hejsede den sine sejl og stod ud over bugten og forsvandt for at drage til Nordhavets mystiske kyster. Hele sommeren var den borte, og der hørtes intet fra den. Men så en skøn dag i oktober måned udbredte der sig det rygte i byen, at »Thetis« var i sigte. Den kunne på lang afstand kendes på sit fornemme orlogsmæssige udseende. Man strømmede ned til havnen, omsider svajede »Thetis« ind under hurraråb og fortøjedes på sin gamle plads. Mandskabet skyndte sig i land for at drikke så meget brændevin som muligt. Man havde nemlig ikke fået denne herlige drik deroppe i det høje nord. Ellers ville vistnok »Thetis« være gået nedenom og hjem. Få øjeblikke efter landingen var grønlandsfarerne pærefulde. Men herregud, det var jo så rimeligt. Dagen efter åbnedes lugerne, og en rædsom stank steg op fra det indre af »Thetis« majestætiske skrog. Langt borte kunne man lugte »Thetis«. Så tømtes dens stinkende indhold ud. Det må have været et grueligt arbejde at losse »Thetis«. De stinkende tønder trilledes ud til trankogieriet på Grønland, ude ved det gamle ridehus. Hele vinteren igennem parfumeredes luften af trankogieriets virksomhed. Imidlertid lå så »Thetis« aftaklet i havnen«. ⁶



Briggen Charlotte var på 70 commercelæster og muligvis identisk med det nordamerikanske brigskib »Charlotte«, der i 1811 blev opbragt i Skagerak af en dansk kaper. 1815 købte Meulengracht skibet, og det følgende år sejlede det til Dansk Vestindien for i 1820 at indgå i Sydamerikahandelen.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Aarhus. Vi have med forrige Post modtaget den ubehagelige Efterretning, at vor første Grønlandsfarer har været uheldig. Efter at den kun havde fanget omtrent 300 Robber var den gaaet til Spidsbergen paa Hvalrobsfangst, men strax ved Ankomsten blev den overfaldet af en søer Storm, der havde sat Skibet ind mod de høitoppeede Ijsbjerge, blandt hvilke det saaledes var bleven indeklemt, at det først efter flere Dages yderste Anstrængelser var kommet ud igjen af Isen, men læf og i høilig rambøneret Tilstand; og saaledes var det, uden Noer ic., kommet ind til Tronshjem.

Det var ikke helt ufarligt at sejle til Grønland på sælfangst, som det her fremgår. Meddelelsen dementerer samtidig, at besætningen skulle være byens dårligste søfolk. Thetis var normalt forskånet for uheld i de nordlige have og kom som regel hjem med gode fangster. Flere gange satte det dansk fangstrekord, f.eks. i 1841, med 3.300 sæler. I 1850 blev skibet solgt og ophugget.

Aarhus Stiftstidende 24. juli 1835.

Men både grønlandsfarten og farten på Sydamerika ophørte, fordi det efterhånden blev urentabelt. Det var sjældent at århusfirmaerne fik det store udbytte, og der blev heller ikke bygget flere store skibe til oversøisk handel.

For færgeruten til Kalundborg var første halvdel af 1800-årene ligeledes en krisefyldt periode. I 1794 blev den lagt ind under postvæsenet og underkastet Generalpostamtets bestemmelser angående materiellet, sejlads, takster osv. Under de urolige krigstider var færgeløbets indehavere ikke indstillet på økonomiske eksperimenter. Med udgangen af 1807 opløstes Kalundborgs færgelav, og det følgende år fulgte det århusianske efter. I oktober 1808 blev færgefarten mellem de to byer givet fri, men der var ingen, der ville overtage den. I 1813 blev der gjort et forsøg på at få den igang igen, men ruten kunne ikke svare sig økonomisk, og efter 2 år måtte driften indstilles. Først i 1824 blev den genetableret, men med offentlig støtte, og nogen god forretning var det ikke. Helt galt gik det, da dampskibene dukkede op. 1827 begyndte dampskibet Dania sine regelmæssige ture mellem Århus og København. Smakkefarten led hårdt og kæmpede fortvivlet et par år, og efter et heldigt forsøg med dampskib mellem Århus og Kalund-

borg, opsagde generalpostdirektionen færgeinteressentskabet til ophør 1. maj 1836.

I de følgende par årtier var ruten præget af en ødelæggende konkurrence mellem Kalundborg- og Københavnerrutens færgesmakker, paketbådene og dampskibe (se herom nærmere side 141 ff). Det fik til følge, at ruten 1856 indstilledes for en årrække.⁷

I læ bag molen

Stub og Kraghs havneudbygning havde forbedret forholdene, og det var derfor naturligt for havnekommissionen at bede parret om at udarbejde planer for en videre udbygning. Fra nu af fortsatte molebyggeriet de følgende år, langsomt, men sikkert. De mange forlængelser af denne, der fandt sted i første halvdel af 1800-tallet, bevirkede, at der lige så stille fremvoksede en ankerplads i læ af molearmene. Her kunne skibene ligge i læ i hårdt vejr.

I 1812 var udbygningen, som blev iværksat 1805, tilendebragt. Havnekommissionen indrykkede en annonce i Berlingske Tidende for at bidrage til, at Århus havn, der havde haft et meget dårligt ry, kunne komme til at fremstå i et bedre skær. Det hed i annoncen, at Århus havn »efter at den derved skete forbedring er nogenlunde bragt til fuldkommenhed, nu er ulig bedre end den tilforn har været, hvilket ikke burde være ukendt... såmeget mindre som man har grundet mistanke om, at der er forskellige og fejlende meninger om denne havns forfatning«. Til belysning af tingenes nye tilstand bragte man derefter en udtalelse fra 40 af byens handlende, skibsredere, kvæghandlere og skippere, hvor forbedringerne blev stærkt fremhævet. Havnen havde nu en dybde, der gjorde, at færgesmakkerne ikke behøvede at søge nødhavn på grund af for ringe dybde, og skibe, der stak ni à ti fod, havde ikke svært ved at søge havnen.

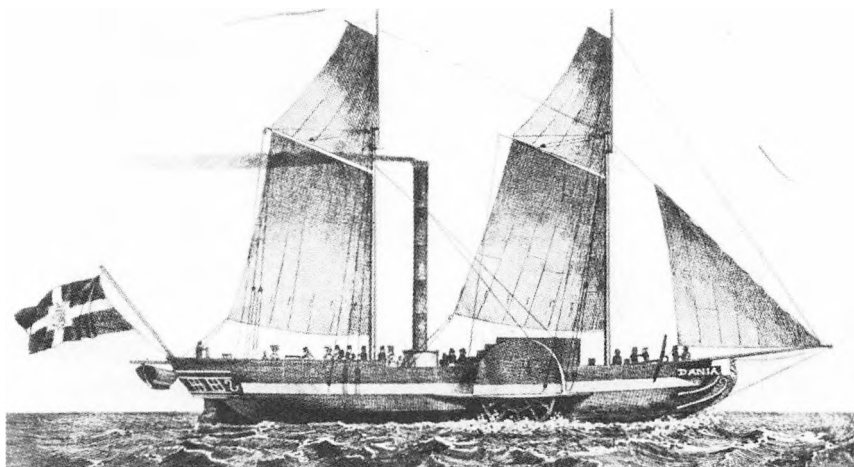
Mens havneudløbet blev udbygget, havde man forsømt reparationer. I 1814 skulle omkring 75 meter bolværk fornyes fra lodshuset til bådeværftets slæbested. I stedet for blot at reparere bolværket fik havnekommissionen den idé, at man kunne udgrave et bassin i den sydlige side af åløbet, hvorved man ville få en tiltrængt udvidelse af mindehavnen med et område, hvor der kunne ligge »15 à 16 fartøjer fra 7 til 20 læsters størrelse«.⁸

Planen blev forelagt Kanal-, Havne- og Fyrdirektionen, hvor den blev mødt med en del betænkeligheder, idet man var bange for, at omkostningerne ved en sådan udvidelse ville betyde en væsentlig merudgift for havnens drift for slet ikke at tale om omkostningerne ved selve for-

nyelsen af bolværket. Havnekommissionen fik dog tilladelse til gennemførelse af planerne under henvisning til de stigende havneindtægter.

Havnekommissionen begyndte bassinudgravningen i 1815. Næppe var man dog gået i gang, før fredskrisen efter Napoleonskrigen begyndte, og havneindtægterne sank. Udbygningerne blev derfor ikke så omfattende som planlagt, og på trods af forbedringer, man havde foretaget i havnen, var forholdene stadig utilfredsstillende og ret primitive. Især var det galt med at få en dybde, der var tilstrækkelig for de lidt større skibe. Man bad derfor i 1830 Kanal-, Havne- og Fyrinspektør, kaptajnløjtnant Leth sammen med havnekommissionen om at undersøge »...denne havn med hensyn til grunden udenfor indløbet samt i henseende til havnens opmudring i det hele«. ⁹

»Ved denne undersøgelse befandtes dybderne såvel udenfor indløbet, som i selve havnen af den beskaffenhed at fartøjer på imellem 8 og 9 fods dybgående med daglig og smult vande kunne løbe ind; med hårdt vejr af pålandsvind, som medfører lavvande og svær søgang, kunne derimod fartøjer enten aldeles ikke anløbe havnen af mangel på vand, eller ere udsatte for dels at hugge på grund i indløbet, dels at løbe voldsomt imod broen, af mangel på fornødent svingerum og læ. Grunden udenfor og tilsætningen i



Dampskibet Dania begyndte i 1827 sine regelmæssige ture mellem København og Århus. På en af turene, i marts 1837, var vejret så dårligt, at kaptajnen ikke turde anløbe Århus, fordi han ikke kunne se havnefyret, og fordi han ikke var sikker på, at lodserne ville komme til hjælp. En række passagerer skrev en skarp kritik af havneforholdene. Havnekommissionen bestred kritikken, der først standsede ved efterårstide, da det kort blev meddelt, at der for enden af molen var blevet anbragt et nyt rødt fyr.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

havnemundingen hidrører dels fra slam som åen medfører, dels fra sand og tang, som med sydøstlige storme føres langs den søndre arm hen for munden. Forsåvidt muligt på engang at råde bod på disse forskellige onder og tillige at tilvejebringe en højst fornøden større dybde, tillader jeg mig allerunderdanigst, efter overvejelse med havnekommissionen, at forslå en tilbygning til den søndre broarm af 54 alens længde, således som på det allerunderdanigst vedlagte kort over havnen er betegnet med rød farve. Denne forlængelse rækker ud til 11 fods dybde med daglig vande, som vil være tilstrækkeligt i det mindste for færgefartøjerne, under alle omstændigheder at løbe ind med. Med sydøstlig storme, som her anses for de værste, vil denne forlængede brobygning afgive læ for fartøjerne både at løbe ud og ind med, og foranledige at de ikke er udsatte for påløbning ved indsejling, ligesom den og vil afvise det sønder fra kommende sand og tang og således formentlig blive en væsentlig forbedring af Århus havn, som hidtil har været så yderst vanskelig at anløbe«. Videre foreslog han en opmudring til 11 fods dybde i indløbet og 10 i selve havnen og for det formål anskaffelse af en ny muddermaskine på flåde. De samlede omkostninger anslog han til godt 10.000 rdl., »som uden vanskeligheder kan udredes af havnens midler, der udgør en kapital af ca. 20.000 rdl., foruden betydelige løbende indtægter, som langt overstiger de årlige udgifter«. ¹⁰

En af de ting i rapporten, som næsten er mest interessant, er oplysningen om havnens økonomiske forhold, der viser, at den nedgang og krise, der satte ind i 1815, igen var overvundet. Havnen måtte efter tidens forhold betegnes som velhavende og i en økonomisk set god udvikling. Leths foreslåede mole- og uddybningsarbejde blev gennemført i begyndelsen af 1830'erne, en periode, hvor der gennemførtes en del udbygningsarbejder. I december 1835 ødelagde en storm en række bolværker og lavede i det hele taget stor ravage op ad åen. Havnekommissionens reaktion var foruden reparation af det ødelagte at forlænge molearmen med yderligere ca. 140 meter. Da anlæggelserne var færdig i 1837, kunne skibe med en dybgang på 14–16 fod lægge til her, ligesom andre skibe i hårdt vejr kunne søge læ i ly af molen, ¹¹ og det var netop, hvad der havde været tilsigtet. En anden virkning, som den nye havnearm havde var, at tilsandingen nu blev en mindre gene.

Der var dog ingen tvivl om, at hvis havnen fortsat skulle have betydning for byen, ville det være nødvendigt med et helt andet haveanlæg, hvortil åen ikke længere kunne være basis med hensyn til forlængelser. Der måtte tænkes i andre baner.

Den første yderhavn 1845-85

Provinsbyernes handel i fremgang

Udbygningen af havnen kom i gang i en periode, hvor den økonomiske udvikling i Danmark var præget af fremgang. Danmark havde omkring 1830 overvundet de økonomiske følger af napoleonskrigene, der havde betydet ophør af den danske deltagelse i den internationale handel og havde medført mange store handelshuses fallit. I årene efter krigenes afslutning havde dansk landbrug været hårdt ramt af faldende priser og svigtende afsætningsmuligheder for især kornprodukter på de vigtigste markeder i Norge og England. Krisen i landbruget havde haft afsmittende virkning i provinsbyerne, hvis købmænd og håndværkere led under, at bønderne begrænsede deres indkøb til de mest nødvendige.

Men fra 1830'erne begyndte det igen at lysne. Europas befolkning var i stærk stigning, og det betød, at efterspørgselen efter korn og andre fødevarer tog til. Befolkningsvæksten mellem 1830 og 1880 blev på ikke mindre end 40%. Samtidig bredte industrialiseringen sig efterhånden fra England til det øvrige Vesteuropa, og med den fulgte en forskydning af bosættelsesmønstret, så en stadig større andel af befolkningen kom til at bo i byerne.

Tendensen gjorde sig gældende i hele Vesteuropa, men var på denne tid stærkest i England, hvor den industrielle udvikling var længst fremme. Landets eget landbrug kunne i stadig mindre grad brødføde det stigende antal industriarbejdere i byerne. Behovet for import af fødevarer voksede, og det betød bl.a., at man måtte lempe korntoldlovene fra 1815, der kun tillod import af udenlandsk korn, når priserne var steget til en bestemt højde, og som var indført for at beskytte det engelske landbrugs interesser. I 1828 blev kornimportforbuddet afløst af en glidende toldsatskala, i begyndelsen af 1840'erne nedsattes toldsatterne, og i løbet af årene 1846-49 bortfaldt tolden helt. I samme årti ophævede England også stort set de tidligere forbud og begrænsninger for husdyrimporten.¹

Denne udvikling gav baggrund for en stigende velstand i det danske landbrugserhverv. Landbrugsprodukterne steg i pris, og en stadig mindre del af produktionen blev anvendt på gårdene. Produktionen, især af kornvarer, forøgedes kraftigt (60–70%) i årene mellem 1830 og 1860, og både kvæg- og kornproduktionen blev i stigende grad afsat på markedet, hvad enten det var til danske forbrugere eller som eksportvarer. Af kornproduktionen udgjorde eksporten således i 1830 kun godt en fjerdedel, men andelen steg inden 1850 til omkring halvdelen og holdt sig på det niveau i »kornsalgsperioden« frem til omlægningen af det danske landbrug omkring 1880. Af husdyr opdrættet gik indtil 1860'erne kun en mindre del (15–20%) til eksport. I værdi af den samlede landbrugseksport udgjorde kreaturer, får og svin frem til 1860 omkring en tredjedel, men derefter begyndte husdyreksporten at få stadig større vægt.² Salgsindtægterne gav basis for investeringer til moderniseringer i landbruget, som yderligere kunne forbedre fødevareproduktionen. Dertil kom, at bønderne også stadig mere opgav den tidligere omfattende husflids- og hjemmeproduktion og begyndte at aftage sådanne varer fra håndværk og industri.

De bedre økonomiske vilkår i landbruget satte skub i provinsbyernes udvikling. Håndværksvirksomhederne kunne udvide, og der blev basis for nye industriforetagender, der kunne forsyne landbruget med redskaber, maskiner, bygningsmaterialer og andre fornødenheder. Væksten i købstædernes håndværks- og industribefolkning satte ind fra slutningen af 1830'erne og fortsatte i de følgende årtier, specielt under landbrugets stærkeste højkonjunkturår frem til slutningen af 1850'erne. Efter kriseårene 1857–60 fortsatte stigningen i et svagere tempo. Samlet steg folketallet i provinsbyerne mellem 1840 og 1880 dobbelt så meget som i landdistrikterne.

En væsentlig stigning fandt også sted i handelserhvervene. Købstæderne havde indtil gennemførelsen af næringsloven af 1857 stort set eneret på handel. Det var derfor provinsbyernes købmænd og handlende, der opkøbte bøndernes varer og sørgede for den videre omsætning af dem til byens borgere eller solgte dem videre til andre egne af landet eller som eksportvarer. Væksten i handelssektoren satte for alvor ind fra midten af 1840'erne efterhånden som de forbedrede vilkår slog igennem i produktionserhvervene. Ekspansionen blev især stærk inden for udenrigsom sætningen og den dertil knyttede engroshandel.

Den stigende landbrugsproduktion og -eksport og handelslivets vækst i byerne medvirkede endvidere til yderligere at sætte skub i transporterhvervene, – og det vil for tiden før jernbanerne først og fremmest sige



Provinsbyernes stigende handel og skibsfart førte mange andre steder end i Århus til udvidelser af købstadshavnene. De tekniske hjælpemidler, der anvendtes til udbygning af moler og skibsbroer, var fåtallige, men indbefattede dog som regel en rambuk som denne, tegnet ved åmundingens nordre molearm af Chr. Blache i 1860.

Tegning i Den gamle By.

skibsfarten. Efter kriseårene var en betydelig søfartsvirksomhed kommet i gang bl.a. i en række provinsbyer, hvori både selvstændige skibsredere og købmænd tog del. I løbet af 1820'erne havde dansk skibsfart nemlig gennem traktater med en række lande fået bedre muligheder for fragtfart på udenlandske havne. I England havde Navigation Act siden 1651 forbeholdt farten på engelske havne for landets egne skibe samt skibe fra importvarerens oprindelsesland, og især lempelsene i den engelske skibsfartslovgivning blev mærkbare for danske skippere og redere, der herefter kunne besejle England med visse »tredjelandsvare«. Fra 1849/1854 åbnedes de engelske havne helt for udenlandsk skibsfart.³

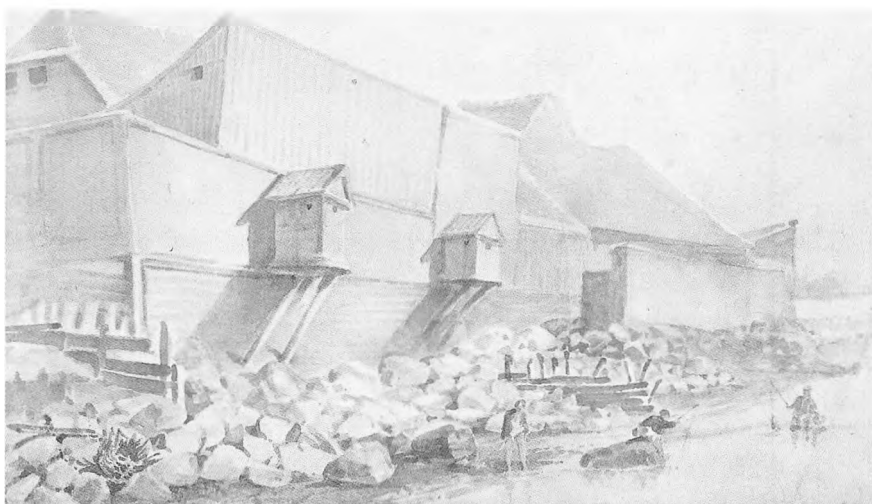
Både udviklingslinierne inden for handelen og skibsfarten gav således basis for en stigende aktivitet i de danske købstadshavne.

Handelen med udlandet havde tidligere i høj grad været koncentreret omkring de københavnske handelshuse. Med den stigende eksport af landbrugsvarer fik provinskøbstæderne større betydning som udskibningssteder, idet kornet måtte transporteres kortest mulige strækninger over land til nærmeste havn, hvorfra udførselen kunne foregå. Fra deres bestemmelsessted i udlandet kunne provinsbyernes skibe igen bringe nogle importvarer direkte tilbage til hjembyen og således undgå omvejen over København.

De danske udførselsvarer i 1840'erne bestod som nævnt næsten udelukkende af landbrugsprodukter: korn, kreaturer, heste, smør, kød og flæsk bl.a. med kornvarerne som den vigtigste gruppe, der udgjorde henved tre fjerdedele af den samlede eksport. De vigtigste aftagerlande var foruden England de nordtyske stater, Norge, Sverige samt Holland, men den førte statistik giver ikke mulighed for nøjagtige opgørelser over de enkelte importlandes betydning. En stor del af eksporten til Vesteuropa gik nemlig over Hamburg, der i årene efter 1814 havde fået en central placering som handelscenter for Nordeuropa og Skandinavien. Den engelske industrieksport til kontinentet solgtes for en stor del via Hamburg, der også blev en vigtig omladeplads for den oversøiske handel med bl.a. kolonivarer.

For korneksportens vedkommende havde Norge tidligere været det dominerende marked, men den rolle blev i begyndelsen af fyrrerne overtaget af England, der i den følgende periode aftog mere end halvdelen af Danmarks samlede korneksport. Den største kornudførsel fandt sted fra øerne og hertugdømmerne, af hvilke de sidste først og fremmest varetog kornhandelen med Hamburg. Fra det nørrejske område solgtes kornet især til Norge og England. Det gjaldt også for Århus, der var en af de største udskibningshavne for korn (især rug og byg) i Nørrejylland, idet 20–25% af landsdelens samlede kornudførsel i disse år passerede havnen her, men byen havde dog desuden en betydelig afsætning af kornvarer til Hamburg/Altona-området. De øvrige store eksporthavne for korn var Randers, Horsens og Ålborg. Kreatureksporten og i det hele taget udførselen af animalske produkter fandt i første række sted fra det jysk-fynske område. Det havde både sammenhæng med kreaturholdets større udbredelse i Jylland og det forhold, at København var en betydelig aftager af husdyrprodukter fra Sjælland. Eksporten af levende kreaturer gik indtil den engelske kvægtolds ophævelse næsten udelukkende til Hamburg-området. Den spillede dog ikke nogen rolle for skibsfarten, for dyrene blev næsten alle drevet ned gennem Jylland og udført via landegrænsen.

Også de øvrige husdyrprodukter udførtes for størstedelen fra Jylland og Fyn. Det gjaldt for næsten al uld, for 75% af smørret og for den overvejende del af det saltede kød og flæsk. Hoveddestinationerne for disse varer var endnu Hamburg/Altona og Norge/Sverige, og de betydeligste jyske eksporthavne Hjørring, Ålborg, Randers, Århus, Ringkøbing og Hjeriting. Af smør, kød og flæsk udførtes normalt de største mængder over Hjørring og Ringkøbing, af huder og uld over Randers og Ålborg. For alle varerne med undtagelse af uld hørte Århus dog også til blandt de større udførselssteder.¹



Visbys akvarel af kysten ved Mejlgedes port – formentlig som den så ud i begyndelsen af 1850'erne – giver et godt indtryk af, hvor tæt stranden gik på husene langs Mejlgade, og hvorfor det derfor var en så vigtig del af borgernes planer for havneudbygningen, at der indgik sikringsarbejder langs kysten.

Foto i Erhvervsarkivet efter akvarel af Fr. Visby.

1840'ernes vigtigste importvarer var træ, manufakturvarer, jern, kul og kolonialvarer. For provinsen udgjorde grovvarerne tømmer, jern, kul og salt omkring 35 og tekstilvarerne ca. 15%, mens den øvrige indførsel via provinshavnene var fordelt på et stort antal forskellige rå- og færdigvarer, spændende fra kolonial- og isenkramvarer til kemikalier og farvestoffer såvel til forbrug som til anvendelse i provinsbyernes håndværks- og fabriksvirksomheder samt omegnens landbrug.

Indførselen af trælast fandt næsten udelukkende sted fra Norge-Sverige, hvorfra også omkring 30% af jernet kom. Den resterende jernimport var nogenlunde ligelig fordelt mellem England, Hamburg og Lübeck. Direkte fra England udførtes også kul og salt samt hovedparten af bomuldsgarn. De fleste øvrige tekstilvarer og andre industriprodukter måtte indføres fra Lübeck eller først og fremmest fra Hamburg, der som nævnt i udstrakt grad fungerede som oplagsplads og transitby for især engelske varer, men også for eksportprodukter fra Frankrig og det øvrige Tyskland. Også kolonialvarerne hentedes fortrinsvis her. For næsten alle nørrejske provinshavne var importen fra Norge den mest omfattende, fulgt af den engelske og for enkelte havne den svenske. Den direkte indførsel fra Hamburg var af mere beskedent omfang, idet en stor del af importen derfra gik via mellemhavne og -handlere i enten de slesvigske østkystbyer eller København. Det var også tilfældet for Århus' vedkommende.⁵

Århus og Århus-egnen omkring 1845

Da havnebyggeriet gik i gang i midten af 1840'erne, var Århus stadig en lille by, selv om der siden århundredskiftet havde været en vis befolkningstilvækst. Ikke desto mindre var den dog med knap 8000 indbyggere kongeriets tredjestørste købstad, kun overgået af sundtoldbyen Helsingør samt Odense, hvor der boede lidt over 10.000. Blandt de øvrige jyske byer lå Ålborg og Randers nærmest i størrelse med indbyggertal på mellem 7000 og 8000, mens der i de to næstfølgende større jyske havnebyer Fredericia og Horsens boede omkring 5000. Et nogenlunde tilsvarende antal rummede søfartsbyerne Svendborg og Rønne. Større end kongerigets købstæder var Slesvigs største by Flensborg med knap 15.000 indbyggere. Set i forhold til København, der på denne tid havde en befolkning på ca. 125.000, var landets provinsbyer således af yderst beskeden størrelse, selv om de i den første del af århundredet havde haft en stærkere tilvækst end hovedstaden.

Århus lå stadig »indhegnet« bag byportene og afgrænset mod byens markjorder af »vejen bag om byen«, de senere gader Nørreport, Nørre Allé, Nørregade, Vester Allé og Sønder Allé samt syd for havnen Dynkarken og Spanien. Selv inden for dette område var der – især mod syd – åbne arealer, der dog i løbet af 1840'erne og 1850'erne begyndte at indgå i bebyggelsen. I 1850 ophævedes de afgifter (accise og portkonsumtion), som var lagt på varer, der førtes til byen fra oplandet. Byportene med de tilhørende toldbetjente forsvandt, og byen kunne – som andre danske købstæder – begynde at udstrække byområdet ud over den gamle bygrænse.

Af de knap 8000 indbyggere i Århus havde lidt under 3000 personer erhvervsmæssig beskæftigelse, hvortil kom omkring 1000, der var ansat i personlige tjenesteforhold som tyende o.l. Til de største erhvervsgrupper hørte håndværkere, der sammen med de industridrivende talte ca. 1300 indehavere og medhjælpere, mens de handlende udgjorde omkring 400, og personer beskæftiget med sø- og skibsfart lidt mere end 150. Hertil kom henvend 300 daglejere, hvis beskæftigelse vel hovedsagelig har ligget inden for industri- og handelsgruppen eller i forbindelse med transportarbejder på havnen eller andetsteds i byen. Omkring 200 embedsmænd rummede byen også tillige med 250 militærpersoner, og de resterende familier tilhørte en lille gruppe landbrugere samt folk, der levede af egne midler, pensioner eller fattigunderstøttelse.

Blandt de erhvervsdrivende var håndværkergruppen således langt den største. Hovedparten af håndværkerne arbejdede dog i småvirksomheder og værksteder. Større fabriksforetagender fandtes der kun få af, og det er karakteristisk, at de fleste af disse var oprettet af byens større købmænd. Købmandsstanden var nemlig den erhvervsgruppe, der havde den mest fremtrædende position i byens næringsliv, ligesom de også politisk satte deres præg på byen som eligerede borgere og borgerrepræsentanter i bystyret. Af handelsstanden udgjorde de egentlige købmænd 80–90, og deres købmandsgårde var for hovedpartens vedkommende placeret langs byens indfaldsveje, hvilket bl.a. markerer, at deres vigtigste forretningsområde var bondehandelen. De økonomisk mest velfunderede blandt købmandsfamilierne drev imidlertid ved siden af denne og den almindelige købmandsforretning for byens borgere ofte andre aktiviteter. Avlsbrug og brænderivirksomhed var hyppige bivirksomheder sammen med gæstgiveri og evt. pengeudlånsforretninger, hvortil kan føjes de nævnte industriforetagender eller – som det vil fremgå andetsteds – selvstændig skibsfart- og rederivirksomhed.⁶

Århus' handelsopland var i 1840'erne stort set det samme, som det havde været gennem århundreder. Købstædernes handelsmonopol og de eksisterende samfærdselsmidler over land var en hindring for, at der kunne opstå konkurrence af betydning mellem nabokøbstæderne. De danske veje var langt op i århundredet af en ringe beskaffenhed, og den mere omfattende varetransport ad landeveje var derfor en besværlig og langsommelig affære. Bønderne solgte deres korn og andre varer til købmændene i dens nærmeste købstad, hvorfra de udskibedes og førtes ad vandvejen så nær deres endelige bestemmelsessted som muligt.

Omkring Århus var vejen mellem Randers og Skanderborg den bedst udbyggede og den eneste i kategorien hovedlandeveje. De øvrige indfaldsveje fra Viborg og Grenå/Ebeltoft var ikke som hovedlandevejen chaussébelagt og derfor ofte i en elendig tilstand, og det samme var tilfældet med de flere mindre veje, der førte i retning mod Ry og Silkeborg. Det sidstnævnte område var i øvrigt handelsmæssigt nærmere tilknyttet Randers, idet der på Gudenåen var en omfattende pramfart, der transportmæssigt var langt at foretrække for landevejstrafikken. Først i løbet af 1850'erne anlagdes en ny hovedlandevej til Silkeborg og omtrent samtidig blev der mod syd anlagt en landevej mellem Århus og Odder.

Hvor grænserne mellem Århus' og nabobyernes handelsområder på denne tid faktisk gik, er naturligvis usikkert. Undersøgelser af nogle Århuskøbmænds handel med omegnens bønder tyder på, at handelsområdet

havde en radius på 20–25 km undtagen mod syd og vest, hvor henholdsvis Odder- og Låsby-Ry-områderne var tilknyttet byen.⁷ Også Mols indgik heri samt i nogen udstrækning Samsø i kraft af færgeforbindelsene. Desuden havde byen, som det vil fremgå senere, en meget betydelig handelsmæssig kontakt med hovedstaden.



Indtil konsumtionsafgifterne blev ophævet i 1850, var Århus omgivet af plankeværk, der skulle forhindre indsmugling af varer til byen. Det er formentlig disse, der stadig står langs bagsiden af Skolegade på dette billede af pladsen ved den nye dampskibsbro, der blev anlagt fra 1856. Skibet ved molen er Hans Broges skonnert »Kierstine«, bygget på skibsbygger Thomsens værft i 1854.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Havnebyggeriet 1845-61

De bedre tider medførte en større besejling på havnen, og Mindehavnen blev derfor efterhånden for lille som havnebassin. Men endnu værre var det forhold, at når vinden stod i nord, var de lossede varer på kajen ikke beskyttet for bølgerne, der slog ind over. Det var derfor nødvendigt med mere – og sikrere – kajplads, hvad der også var blevet påpeget af kaptajnøjntant Leth i dennes rapport fra 1830.

Der blev derfor fra bl.a handelsstanden og skipperne presset på for at få gennemført en havneudbygning med udvidelse af kajpladserne og et nyt havnebassin. I 1841 indsendte mere end 50 redere, købmænd og skibsførere forslag herom til magistraten og havnekommissionen, og i de næste par år fremkom yderligere tre andre projektforslag. Det billigste fra kaptajn Leth ville koste omkring 24.000 rdl., mens det dyreste på omkring 66.000 rdl. var handelsstandens. Det omfattede såvel et større og dybere havnebassin som et betydeligt indvundet areal ved Skolebakken, som kunne anvendes til skibsbygge- og ladeplads. Ved sin beliggenhed og opbygning kunne havnebassinet i borgernes plan desuden komme til at virke som kystsikring i stormvejrstilfælde, og det var et moment, som slet ikke indgik i Leths projekt. Mellem de to yderpunkter fremlagde havnekommissionen et projekt til omkring 45.000.⁸

Planerne blev alle i 1843 fremsendt til Kommercekollegiet, der skulle godkende udbygningen og dens finansiering. Med hensyn til det sidste havde kommunalbestyrelsen i stedet for låneoptagelse været så fri at foreslå, »at Århus havn som den eneste på østkysten af Jylland, hvorfra sejlads til alle årstider kan finde sted, muligen kunne betragtes som et statsanliggende, og at staten derfor i det mindste ville give noget tilskud«. Dette blev dog afvist af kollegiet, der også kun ville yde lån af statskassen, hvis ikke byen kunne skaffe det andetsteds fra. Desuden stillede Kommercekollegiet krav om en kommunal garanti for et eventuelt statslån.

I efteråret 1843 blev der indledt realitetsforhandlinger mellem havnekommissionen og Kommercekollegiet, og man var enedes om en udvidelse, der ville koste omkring 45.000 rdl. Havnen havde af egne midler 15.000 rdl. til formålet og skulle således fremskaffe de manglende 30.000 som lån. Kommissionen forsøgte at skaffe penge ved privatlåneoptagelse, men forgæves.

Magistraten indkaldte derfor til en rådstuesamling for at få borgernes accept af, at byen udstedte en garantierklæring for en sum af indtil 30.000 rdl. for det anlæg. Generaltoldkammeret havde fundet tjenligst. Men forslaget blev forkastet. De fremmødte ville kun godkende en garantiforplig-

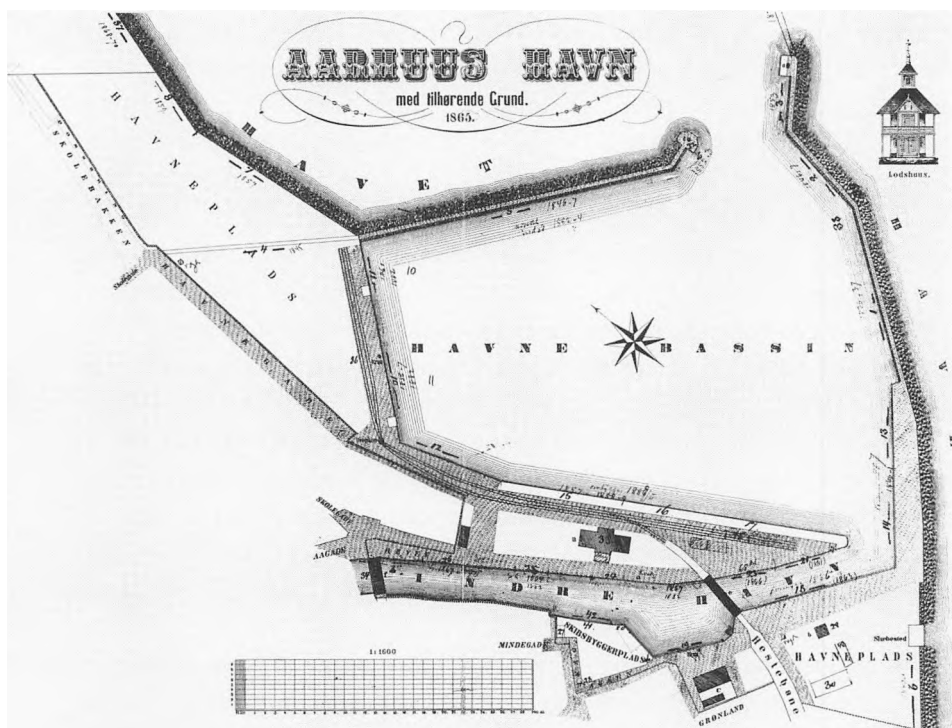
telse, hvis man fulgte den plan, der gav den størst mulige dybde: »Vigtigheden af for byen at få en dyb og aldeles sikker havn er indlysende; dette kan kun opnås ved at nå med tilbygningen ud til dybet, 17 á 18 fod; herved bliver havnen mere tilgængelig og byens mod havet vendende side sikret. Betænker man derhos, at fra Frederikshavn til Åbenrå er Århus havn på hele Jyllands østkyst den eneste, som ligger lige ved havet, da fortjener denne i sandhed stigende opmærksomhed. Havnen indtægter er så betydelige og sikre, at der også for det årlige overskud kan gøres betydeligt arbejde...«. Til gengæld var man så villige til at stille garanti for et større beløb: »Når denne fulgtes, da var man enige om at secondair-garantere for den sum, der til dette øjemed opnåelse ville medgå, altså ubetinget«. ⁹

Man gik straks i gang med arbejdet, som kom til at strække sig over de næste mange år frem til 1861. Udbygningen omfattede, som det ses af kortet overfor, forlængelse af den eksisterende mole (Søndre Mole) samt anlæggelse af en ny mod nord. Af området inden for de to moler skulle hovedparten indgå i det nye havnebassin, mens resten skulle anlægges som havneplads, bl.a. ved hjælp af fyld fra uddybningsarbejdet i havnebassinet. Som begyndelse til den nye nordre mole blev en stenskærm ført ud fra



I 1840'erne gik man i gang med udbygningen af havnebassinet. I forgrunden til højre står den ledende ingeniør P.A. Freund og midt i billedet ses begyndelsen til stenskærmen, der blev ført ud fra Skolegyde. Omtrent der hvor de to drenge på tømmerflåden befinder sig, ligger i dag Toldkammeret.

Foto i Erhvervsarkivet efter akvarel af Fr. Visby.



Kort over havnen 1865. De anførte håndskrevne numre i den ydre havn angiver den rækkefølge, hvori stendæmninger, moler og bolværker er blevet opført. Ligeledes ses de første banespor, der udgår fra svingbroen og ligger langs dampskibsbroen og den nye havneplads.

Kort i Havnevæsenets arkiv.

Skolegyde – den blev senere en del af den opfyldte havneplads. Den egentlige mole mod nord blev påbegyndt året efter stenskærmen og afsluttet efter to år, i 1847. Som Søndre Moles forlængelse i 1846 blev den i første omgang bygget som dækmole uden bolværker. Først i 1852–53 kunne molearbejdet afsluttes med opførelse af egentlige pæleindfattede, stenfyldte hoveder.

Hermed var rammerne for den ydre molehavn på plads. Den egentlige udbygning af havnebassinet kom først i gang, efter at man havde diskuteret, hvilken fremgangsmåde man skulle anvende. Desuden var de oprindeligt afsatte midler opbrugt, og en ny rådstuesamling i 1854 måtte løse de økonomiske problemer ved at give opbakning til, at magistraten skulle garantere for et nyt lån på 150.000 rdl. Derefter fortsattes arbejdet i 1856. I det nye havnebassin blev opført træbolværker mod nord og vest samt anlagt en åben dampskibsbro, beregnet til København- og Korsørfærgerne,

og også den indre del af Søndre Mole blev beklædt med bolværk. Samtidig begyndte uddybningen af bassinet til 18 fod ved indløbet, 16 fod i den vestlige del og 14 fod i resten. Til arbejdet måtte anskaffes en ny dampmuddermaskine samt pramme, vogne og et par lokomobiler for at få fyldt fordelt på den nye havneplads. Men det tog sin tid inden den planlagte dybde var nået, og tålmodigheden var ikke altid lige stor. I 1859 var der flere skibsførere, der klagede over, at der blev meddelt for optimistiske tal over havnens dybde, som var opgivet til 18 fod. Havnekommissionen burde dementere dette tal, mente de, når et skib med en dybgang på 9 til 10 fod grundstødte i havnebassinet og selvsamme skib forliste et par måneder senere i havnebassinet på en dybde af 10 fod.¹⁰

De samlede omkostninger ved anlæggelsen af den nye yderhavn blev væsentlig større, end man havde forestillet sig, da havnen blev projekteret i begyndelsen af 1840'erne. De oprindelige midler strakte kun til moleanlæggelserne, og til den del af arbejdet, som fandt sted mellem 1856 og 1861 løb udgifterne op i mere end 200.000 rdl., hvoraf dog muddermaskinen m.v. tegnede sig for godt 40.000.¹¹

Til gengæld havde man fået en væsentlig forbedring af havnefaciliteterne og efter omstændighederne en udmærket havn. Den havde nu en bolværkslængde i den ydre havn på omkring 315 meter, i den indre havn (den gamle åhavn) omkring 530 meter, og dampskibsbroen var omkring 220 m. lang, hvilket betød, at havnen i alt rådede over en anlægsplads på omkring 1065 meter. Vandarealet omfattede i åhavnen omkring 9000 m² og i det nye havnebassin ca 65.000 m² eller i alt omkring 7,5 ha., med den største vanddybde på næsten 6 m. Også havnens landareal var blevet væsentligt udvidet, fra ca. 10.000 m² til omkring det 5-dobbelte.¹²

Fragtfart og rutesejlds 1845-65

Skibstrafikken i fremgang

»Vor havn fremviste i går et stolt syn ved den mængde skibe, der lå tæt sammenstuede indtil det alleryderste, og hvorfra der vajede mange fremmede nationers flag. Alene i bassinet langs med den nye havnemole lå der 26 store skibe i én række, og i dag har man talt, af store og små, nogle og halvfjerds. Et sådant liv, som det, der for nærværende tid finder sted her i havnen, kan man ikke mindes«. ¹³

Sådan stod der at læse i Aarhus Stiftstidende en forårsdag i 1847, og sammen med tilsvarende notitser fra denne tid viser indlægget, at de bedre økonomiske forhold i landet også kunne mærkes i byen og i havnetrafikken.

Der blev megen aktivitet i og omkring havneområdet i de år, hvor arbejdet med udbygningen af havnen foregik. Det gav sig udtryk i en kraftig vækst i skibsfarten i sidste halvdel af 1840'erne og 1850'erne. Som for tidligere perioder kan stigningen lidt forenklet måles i udviklingen i de betalte havneafgifter. Mens bropengene i 1830'erne i gennemsnit havde udgjort lidt under 5500 rdl. årligt, voksede gennemsnittet i løbet af det næste årti til godt 9400 rdl., i halvtredserne steg det yderligere til lidt over 16.000 rdl. og nåede i første halvdel af tresserne op på mere end 20.000.¹⁴

Men stigningen kan også følges mere direkte. En officiel skibsfarts- og handelsstatistik var så småt blevet sat i værk i 1830'erne. Fra begyndelsen af 1840'erne skulle tolderne i Århus give udførlige indberetninger om handelens og skibsfartens omfang på havnen sammen med de rent toldmæssige oplysninger. Materialet blev indsendt til Overtoldinspektoratet for Nørrejylland, og herfra indgik samlede beretninger til Statistisk Bureau, der udgav den trykte statistik. Ikke al materialet blev dog offentliggjort, og der er også »huller« i de bevarede arkivsager fra både Århus Toldkammer og Overtoldinspektoratet. For årene 1845–65 kan der dog ud fra materialet gives en oversigt over den samlede skibsfart på havnen.

Hovedtrækkene i skibstrafikkens udvikling i disse år fremgår af diagrammet side 62.¹⁵ I løbet af de tyve år blev antallet af årlige skibsanløb fordoblet fra omkring 1500 ind- og udgående skibe i 1845 til godt 3100 i 1865. Nogenlunde tilsvarende steg den samlede godsomsætning. Mens der midt i 1840'erne gik 20.–30.000 tons varer over bolværkerne, var det tilsvarende tal i første halvdel af tresserne omkring 60.000. I opgørelserne indgår både indenrigsfarten og sejladsen på udlandet, men for den første kategori er oversigten dog ikke helt fuldstændig. Den omfatter nemlig ikke sejladsen inden for Århus Tolddistrikt, der også omfattede kysten nord og syd for byen fra Helshage til Hou. For den samlede tonnage havde denne kystfart kun ringe betydning, da den næsten udelukkende blev besørget af mindre både og fartøjer. Anløbene af disse småbåde blev ikke ensartet registreret af toldvæsenet, men kendes fra enkelte år i halvtredserne og tresserne, hvor antallet lå på 2–300.¹⁶

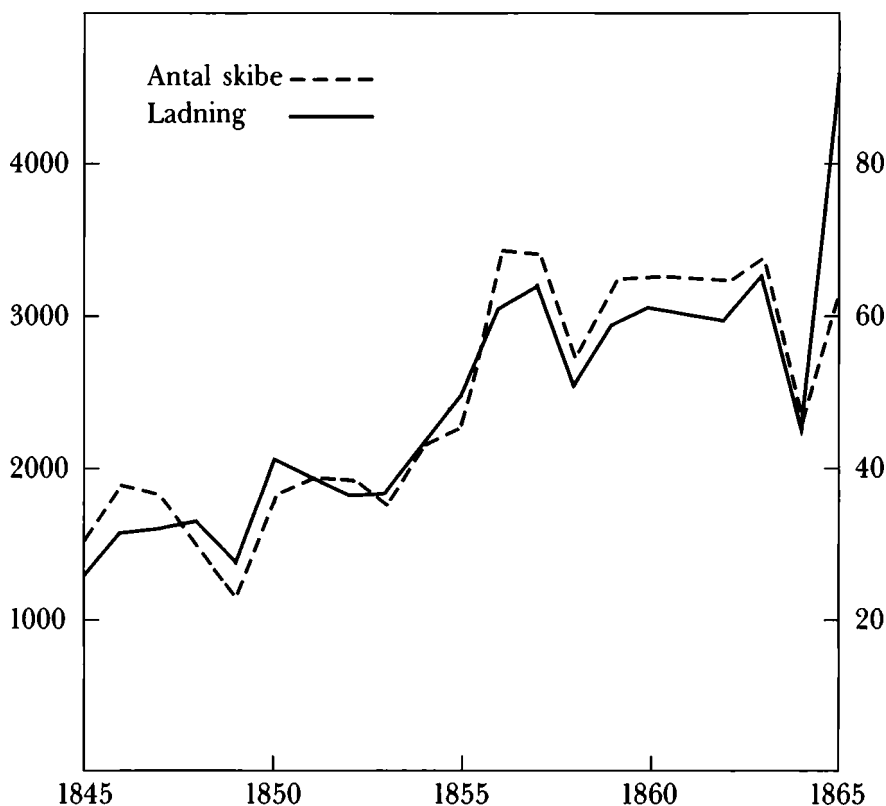
Trafikken på havnen var endnu i disse år helt baseret på det »naturlige« handelsopland, som Århus også tidligere havde været centrum for. Bønderne solgte deres korn og andre varer til købmændene i den nærmeste købstad, hvorfra de udskibedes og førtes ad vandvejen så nær deres be-

stemmelsessted som muligt. Derfor spillede heller ikke konkurrencen med nabobyerne om skibstrafikken nogen særlig rolle for havnen. Det var ikke et udvidet handelsområde, men en større vareomsætning fra byens opland, der var anledning til væksten i skibstrafikken til og fra havnen. En tilsvarende stigning fandt således også sted i og omkring de øvrige østjyske havnebyer, blandt hvilke Ålborg, Randers og Horsens var de største. Normalt var vareomsætningen over havnen i Århus samlet større end i de nævnte byer, men især Ålborg og Randers havde dog i enkelte år inden- og udenlandsk vareomsætning, der oversteg den århusianske. I 1855, hvor Århus havde en samlet søværts omsætning på knap 50.000 registertons, lå Randers således ca. 1.000 t. højere, mens den samlede tonnage for Ålborg var omkring 42.000 t., især som følge af en mindre omfattende udenrigshandel.¹⁷

Samlet skibsfart og vareomsætning 1845–65

Antal skibe

Ladning (1000 reg.t)





Skibe langs kajen i den nye yderhavn omkring 1864. Fra venstre ligger hjuldampene Waldemar og Jylland og efter dem et par af skipper H. Tanggaards skibe. Til venstre for domkirketårnet ses Havnehotellet, Havnegade 22. Det blev opført 1862–63, men blev efter en fallit overtaget som hovedsæde for firmaet Rudofph Wulff i 1866.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Fremgangen i havnens skibsfart i denne periode forløb dog langtfra jævnt. Den påvirkedes af politiske og økonomiske forhold både i Danmark og i udlandet, og selv om Århus havn var den af de jyske østkysthavne, der sjældnest blev lukket af isen – se nærmere s. 197 ff – kunne vintervejret dog også have betydning for omfanget af det enkelte års skibsfart.

Treårskrigen 1848–50 medførte en nedgang i især den indenlandske skibsfart både som følge af krigshandlingerne og af afbrydelserne af handelskontakterne med de slesvig-holstenske havnebyer. I 1849 var der endvidere en betydelig tilbagegang i udenrigsfarten, idet en del af skibene fra udlandet lossede deres gods i andre østjyske havne, der ikke som Århus i en periode var besat af fjendtlige tropper

Halvtredserne blev frem til 1857 præget af stærke prisstigninger, der stimulerede handel og omsætning. Guldfundene i Californien og Australien lå bag, og desuden medførte Krimkrigen mellem England/Frankrig og Rusland 1853–56, at efterspørgslen på vesteuropæiske korn voksede, hvad der satte yderligere skub i korneksporten fra de danske havne. I slutningen af 1857 brød pengemarkedet imidlertid sammen i bl.a. Hamburg, og den økonomiske afmatning, der fulgte i årene efter, ramte også de danske handels- og skibsfartsaktiviteter. Nedgangen i skibsfart og vareomsætning i havnen i 1858–59 er en afspejling af disse forhold.

Under krigen i 1864 var Århus igen i omkring et halvt år udsat for fjendtlig besættelse, der forhindrede den normale trafik på havnen. Det betød – som det ses i oversigten – en betydelig nedgang i skibsfarten. Til gengæld blev meget »af det forsømte« indhentet året efter.

Tilsyneladende var der smuk overensstemmelse mellem væksten i skibsfarten og den tilsvarende fremgang i tonnagen. Men kurvernes ensartede forløb dækker over væsentlige forskelle mellem den indenlandske skibstrafik og udenrigsfarten.

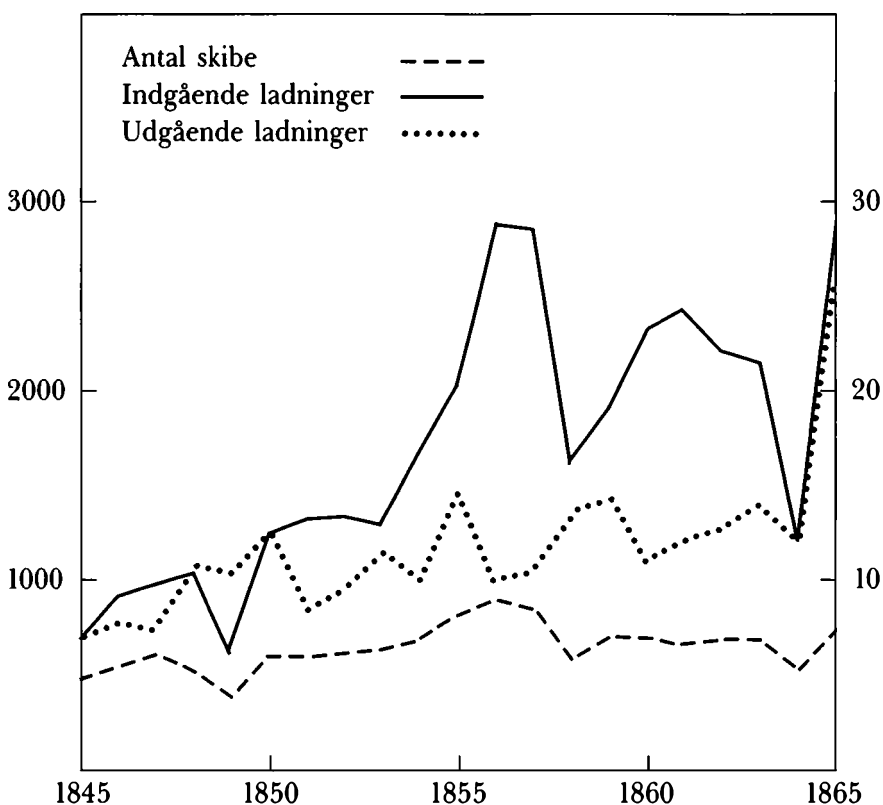
Handelen på udlandet

Denne forskel er tydelig, når man sammenholder oversigten over den samlede skibsfart med den følgende, der alene giver oplysning om forbindelserne mellem Århus og de udenlandske havnebyer.

Udenlandsk skibsfart og vareomsætning 1845–1865

Antal skibe

Ladning (1000 reg.t.)



Diagrammet viser, at varehandelen med udlandet var den del af godsomsætningen, der havde kraftigst fremgang i disse år. Først i begyndelsen af 1840'erne var tonnagen til og fra havne uden for Danmark nået op på niveau med byens indenlandske handelsforbindelser. Derefter steg den i de følgende år i et noget stærkere tempo og lå ved periodens slutning 1½ – 2 gange højere end den samlede indenlandske varemængde, der gik over havnen.

Mest jævnt stigende gennem hele perioden var eksportmængden. Svingningerne her skyldtes først og fremmest ændringer i kornudførselen, der kunne variere betydeligt fra år til år, alt efter høstens størrelse. Væksten i importen tog især fart i midten af halvtredserne, og den indførte tonnage nærmede sig i resten af perioden – bortset fra kriseårene 1858–59 – et niveau, dobbelt så højt som eksporten fra byen. Stigningen i indførselen faldt især på bl.a. trælast og jern. Der var i disse år et stigende behov for den slags materialer i forbindelse med såvel havnebyggeriet som opførelsen af de nye byområder omkring Fredens Torv, Søndergade/Østergade samt Nørregade/Sjællandsgade. Den stigende import var desuden i årene 1860–63 præget af, at der i disse år via Århus indførtes betydelige mængder af jernbanemateriel (skinner, tømmer og cement) til brug i forbindelse med anlæggelsen af de første jyske banestrækninger.¹⁸ Den stærke udvikling i byens importhandel skulle dog blive endnu mere udpræget i de følgende årtier.

Udviklingen i udenrigshandelen på de enkelte lande og for de forskellige varegrupper kan ikke følges gennem hele perioden, da både Århus Toldkammers og Havnevæsenets arkiver er mangelfulde for disse år. Stiftstidende har dog for enkelte år aftrykt uddrag af Toldvæsenets årsberetninger, der kan give et indtryk af forholdene. I 1853 udgjorde den samlede indførsel 12.969 registertons. Heraf kom den overvejende del fra England og Norge, henholdsvis 40 og 39%. Fra Sverige udførtes næsten halvdelen af den resterende import til byen, nemlig godt 9%. I eksporten var Englands rolle betydelig større. Mere end to tredjedele (68%) afskibedes til engelske havne, mens de norske tegnede sig for en fjerdedel (25%). Udførselen til Sverige var derimod ikke særlig stor, omkring 1,5%. Til alle øvrige handelspladser var de direkte forbindelser således beskedne og omfattede kun omkring 10% af importvarerne og 5% af eksporten.

Importvarerne er ikke i avisens uddrag opgjort på lande, men tømmer og trælast, der omfattede næsten halvdelen, er givetvis hentet stort set udelukkende i Norge og Sverige, mens i hvert fald kul, jern og salt, der var de betydeligste blandt de øvrige, for størstedelens vedkommende havde engelsk oprindelse. For udførselens vedkommende ses af årsberetningen,

at korneksporten alene udgjorde 90%. Af den blev næsten tre fjerdedele udført til England og stort set resten til Norge. Saltet kød og flæsk til de samme to lande udgjorde hovedparten af de øvrige eksportvarer sammen med rapsoliekager og -frø, kreaturben (til gødning), smør og kradsuld (fra købmand Marcus G. Bechs virksomheder). De sidstnævnte varer gik stort set udelukkende til England, der således på dette tidspunkt var byens vigtigste udenlandske handelspartner.¹⁹ Mens danske skibe var helt dominerende i havnens hjemlige skibstrafik, tog også fremmede nationaliteters skibe del i den udenlandske fragtfart. Det var mest udpræget i den første del af perioden, hvor alene de norske skibe tegnede sig for omkring halvdelen af alle anløb fra udenlandske havne. Også svenske fartøjer ankom jævnlige til havnen, dog i et væsentligt mindre antal end de norske, men som disse overvejende med laster af tømmer og trælast. De øvrige skibe under fremmed flag talte ikke mange. Fem–ti hollændere kunne ses i havnen i løbet af året, de engelske var normalt færre, og kun en sjælden gang blev havnen anløbet af skibe fra de tyske østersøbyer eller Finland/Rusland. Senere steg den danske andel i udenrigsfarten til omkring halvdelen, mens nordmænd og svenskere blev lidt mindre dominerende. Til gengæld deltog efterhånden flere engelske skibe i besejlingen af Århus.

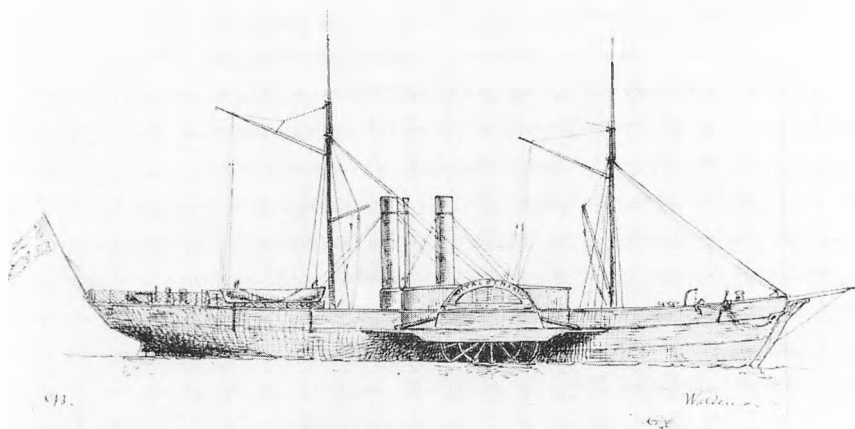
Som det ses af oversigten, var den samlede vareomsætning i stigning, mens antallet af skibe, der anvendtes i udenrigsfarten, var nogenlunde uændret. Skibene blev større. I gennemsnit steg deres lasteevne fra omkring 40 registertons (20 kommercelæster) til ca. 70. Forøgelsen kom både fra flere større skibe i byens egen handelsflåde og fra stigningen i den engelske besejling, der fortrinsvis besørgedes med store skibe. I samme forhold voksede ladningerne, idet fragtfarten mellem Århus og udlandet ikke undergik væsentlige principielle ændringer inden for dette tidsrum. Den udførtes fortsat næsten udelukkende af sejlskibe, der ikke sejlede på faste ruter, men i trampfart. Frem til begyndelsen af 1860'erne var dampskibe i udenrigsfart et yderst sjældent syn i havnen.²⁰

De første dampskibsruiter mellem Jylland og England var kommet i gang i fyrerne. I 1846 blev der oprettet en rute mellem Vestslesvig (Tønning) og England, og året efter blev der med støtte fra den danske regering – for at fremme den direkte landbrugseksport til England – åbnet en dampskibsforbindelse mellem Hjerting (nord for det senere Esbjerg) og London. Efter Sydjyllands besættelse af slesvig-holstenske tropper blev forbindelsen 1849 forlagt til Århus. Dampene »Eider« og »Free Trade« gennemførte tre rutefarter til England, indtil også Århus senere på året blev besat af fjendtlige styrker. I 1851 forsøgtes eksportruten fra Århus genoptaget, men uden held. De følgende års dampskibsruiter til England fik udgangs-

punkt fra de nævnte byer på Jyllands og Slesvigs vestkyst.²¹ Også forsøg med dampskibsfart mellem byen og den svenske Kattegatkyst i 1851–52 måtte igen opgives i konkurrencen med sejlskibene.

Den indenlandske fragt- og færgefart

I skibsfarten mellem Århus og andre indenlandske havne havde dampskibene derimod allerede så småt vundet indpas. Det gjaldt i første række på forbindelsen til København, der både for varetransporter og passagerbefordring havde langt den største betydning i havnens indenrigssejlad. Indsættelsen af de første dampskibe i denne fart og konkurrencen med sejlskibene (paketbådene) er omtalt andetsteds (se side 141) og skal ikke gentages her. Siden 1842 havde to udenbys dampskibsselskaber, Ålborg-rederiet Iris og et Flensborg-selskab været i stærk konkurrence om ruten på København. Fra 1846 havde Ålborg-selskabet fået overtaget, og i de følgende år besejledes København ugentligt med dampskibsfart i sommerhalvåret. Konkurrencen blev i begyndelsen af halvtredserne genoptaget af den københavnske reder, H.P. Prior, der i de følgende år opbyggede et stort net af indenrigsruter. I 1854 gav Ålborg-selskabet op, hvorefter de to ugentlige afgangene igen indskrænkedes til én, og bortset fra et kortvarigt forsøg på en konkurrerende rute i 1856–58 fra C.P.A. Koch, landets anden fremtrædende dampskibsreder fra 1850'erne, fik Priors »Waldemar« københavnruten for sig selv frem til midten af 1860'erne.²²



Hjuldampere Waldemar tilhørte skibsreder H.P. Prior og sejlede i årene 1853–1865 på færgeruten mellem Århus og København. Som det ses på denne udaterede tegning af Carl Baagøe var skibet som mange af de første dampskibe også udstyret med master, således at den også kunne drives med sejl.

Efter foto, tilhørende H. Munchaus Petersen.

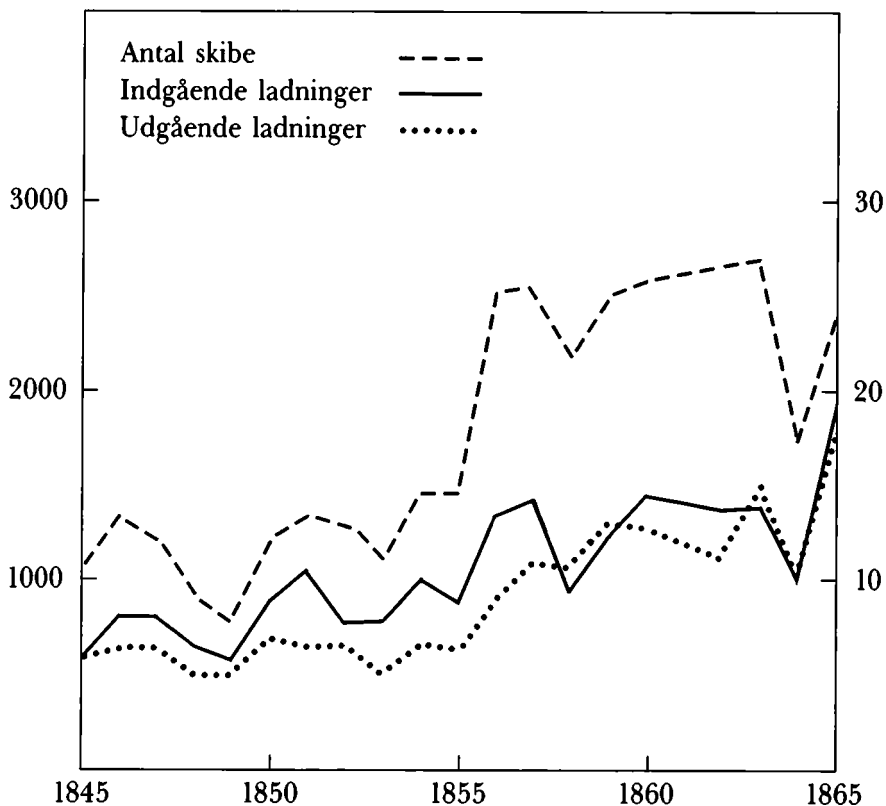
Også på den traditionelle færgerute til Kalundborg var der i 1830'erne blevet indsat et dampskib til supplerung af sejlpaketterne. Men færgeruten blev i fyrreerne hårdt trængt af dampskibslinien til København. Dertil kom, at postvæsenet, der havde ydet støtte til ruten, fra 1853 flyttede postrutens overfartssted på Sjælland fra Kalundborg til Korsør, hvorfra der fra 1856 blev daglig forbindelse til Århus. Dermed faldt Kalundborgrutens væsentligste økonomiske grundlag bort. Frem til 1874 var den gamle færgeforbindelse derfor helt indstillet.

Det var færdiggørelsen af jernbanelinien København – Korsør i 1856, der gjorde det fordelagtigt at flytte færgeforbindelsen til Korsør. På samme måde havde anlæggelsen af de tværgående banestrækninger i Holsten (Kiel – Altona 1844) og Slesvig (Flensborg-Tønning 1854) ført til forsøg på at oprette dampskibsruter mellem Kiel og Flensborg og en række østjyske

Indenlandsk skibsfart og vareomsætning 1845–1865

Antal skibe

Ladning (1000 reg.t.)



og andre danske byer. For Århus' vedkommende var der således direkte regelmæssig dampskibsforbindelse til Kiel indtil begyndelsen af halvtredserne, hvorefter hovedforbindelsen hertil gik via Korsør. Ruten til Flensborg – oftest med anløb i andre østjyske og fynske havne – opretholdtes derimod frem til slutningen af tresserne efter etableringen af det østjyske jernbanenet.

Samlet var de nye dampskibes rolle i indenrigsfarten dog af begrænset betydning frem til 1865. I slutningen af fyrrerne lå antallet af ind- og udgående dampskibe på 50–100 årligt, stigende til op mod et par hundrede i første halvdel af halvtredserne. Med den daglige postdampforbindelse til Korsør forøgedes tallet på én gang med 5–600, og dette niveau holdt sig nogenlunde perioden ud.

Sejlskibene udgjorde således stadig det bærende element i indenrigsfarten, hvis omfang ses i oversigten overfor. Antallet af sejlskibe, der lastede eller lossede i havnen steg i et jævnt tempo fra omkring 1000 i første del af perioden til ca. 1500 i det sidste tiår. (Hoppet i kurvet 1856 skyldes den ovenfor nævnte Korsør-dampskibsforbindelse).

Den samlede godsmængde voksede i nogenlunde samme forhold, hvilket vil sige, at den gennemsnitlige sejlskibslast forblev forholdsvis uændret på 6–7 kommercelæster (12–14 registertons) på et gennemsnitsfartøj, der rummede 15 læster. Skibene i den indenlandske fart blev således ikke generelt større i modsætning til, hvad der var tilfældet i sejladsen på udlandet. Begge steder var det dog typisk, at skibene sjældent sejlede med fulde laster, og ofte måtte hen- eller hjemfarten gennemføres med ballast i stedet for returladning. Ikke mindst for de nye faste dampskibsruter var det et stort problem at skaffe tilstrækkeligt med godstransporter.

København var den vigtigste indenlandske handelsplads for byens købmænd og skippere. Århus havde en central beliggenhed i landsdelen for overfarten til Sjælland og deltog fra gammel tid i betydeligt omfang i hovedstadens forsyning med levnedsmidler, især husdyrprodukter. Der fandt således en omfattende skibstransport af levende kvæg sted fra havnen, oprindeligt via Kalundborg, hvorfra dyrene blev drevet til København. Efterhånden blev dog også en stor del overført direkte med skib til København, og især de nye dampskibsruter havde i fyrrerne og især i halvtredserne en stor del af deres fortjeneste på kreaturtransporterne (udover passagerbefordringen) til skade for Kalundborg-ruten. Fra slutningen af halvtredserne kunne Århus imidlertid ikke opretholde sin stærke position i Jylland på dette område. Antallet af overførte kreaturer faldt fra omkring 5000 i midten af fyrrerne til ca. 1000 årligt 20 år senere.²³ Dampskibsruter fra især Randers, men også andre byer tog med held konkurrencen op mod Århus.

Byen afsatte dog fortsat betydelige mængder af andre levnedsmidler (saltet flæsk og kød samt smør), men alt i alt var afsætningen til hovedstaden stagnerende i disse år.

Mens handelen på København i 1840'erne var af samme omfang som Århus' samhandel med de øvrige provinsbyer tilsammen, fik disse fra midten af halvtredserne en stigende betydning, og omsætningen med dem fordobledes frem til 1865. Især voksede de udgående varetransporter til de øvrige provinsløbstæder, hvilket sammenholdt med byens stigende import tyder på, at Århus allerede på dette tidspunkt var begyndt at få betydning for importhandelen i større dele af Jylland.

Skibe og redere i Århus

Byens egen handelsflåde kunne kun dække en mindre del af de søværts transportbehov. Flåden havde mellem 1820'erne og 1840'erne været i relativ tilbagegang i forhold til både provinsskibene under ét og sammenholdt med de hjemmehørende skibe i bl.a. Ålborg, Randers og Horsens. I slutningen af fyrrerne bestod den af omkring 50 sejlskibe med en samlet tonnage på ca. 1000 kmcl. (2000 registertons). Hovedparten af skibene var mindre fartøjer, beregnet til især kystsejlads, og kun omkring en god halv snes var større skibe: enmastede jagter, en skonnert, et par brigger samt et barkskib.

Kongerigets samlede handelsflåde var på 40.000 kmcl, og den århusianske andel udgjorde således kun omkring 2½%. Langt den største havde København, der med ca. 15.000 kmcl tegnede sig for henvend 40% af handelsskibstonnagen. Blandt provinsbyerne havde Svendborg den største hjemmehørende flåde, der med ca. 4000 læster svarede til en tiendedel af handelsflåden, mens Fanø og Ålborg også med hver 5% (ca. 2000 kmcl) overgik Århus. På niveau med Århus lå byer som Odense, Rønne, Dragør, Helsingør og Fåborg, og også i nabobyerne Randers og Horsens var frem til midten af 1850'erne den hjemlige flåde kun en smule mindre end den århusianske.

I årene mellem 1845 og 1865 kom der imidlertid gang i udbygningen af byens handelsflåde. Tonnagen voksede til mere end det dobbelte (ca. 2200 kmcl). Også antallet af skibe steg, men forholdsvis mindre, nemlig fra omkring 50 til mellem 70 og 75. De nye skibe var således gennemgående større. Af skibe på mere end 30 kmcl gik antallet mellem 1843 og 1853 op fra 9 til 17, og heraf var 7 nye på over 50 kmcl. I det næste tiår udvidedes flåden

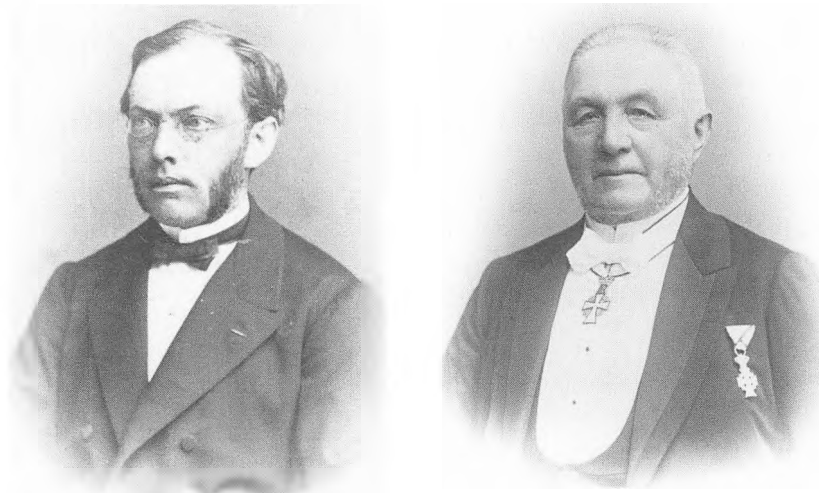
med yderligere 6 skibe i hver af grupperne 30–50 og 50–100 kmcl, ligesom det første skib på mere end 100 kmcl indgik i flåden i midten af halvtredserne. Det var barken *Caroline*, ejet af et købmanskonsortium.

De hjemhørende skibe i Århus havde i disse år en større fremgang end provinsflåden generelt, der i øvrigt vandt terræn på bekostning af den københavnske. Hverken Svendborgs eller Ålborgs flåde voksede med mere end 50% i samme periode, og også de nærmestliggende konkurrenter Randers og Horsens var med en samlet tonnage på de hjemmehørende skibe på 11–1200 kmcl sakket agterud i forhold til Århus. Byens andel af provinstonnagen steg således fra 3 til godt 4%.²⁴

Ejerkredsen bag provinskøbstædernes handelsflåder var ikke ensartet i alle byer. I nogle af dem, der er nævnt i det foregående afsnit, var selve søfartsnæringen det bærende erhverv, og her var det typiske billede, at de fleste af skibene var ejet af skipperne selv. En karakteristisk repræsentant for disse byer var Svendborg, og også i andre byer i det sydfynske område som Fåborg og Marstal/Ærøskøbing samt i Rønne, på Fanø og i Dragør var det fortrinsvis skipperne og kredsen omkring dem, der stod som redere. I andre købstæder engagerede de handlende sig i højere grad økonomisk i rederivirksomheden, først og fremmest i de lidt større købstæder, hvor der var en veletableret købmandsstand. En sådan struktur gjorde sig i udpræget grad gældende i Ålborg og de østjyske kystbyer, og ikke mindst Århus markerede sig i denne kategori. Af de 34 lidt større skibe (over 10 kmcl) i slutningen af tyverne var mere end tre fjerdedele ejet af byens købmandshuse, og denne tendens gjorde sig fortsat gældende i de følgende årtier.²⁵

Hvad der havde været årsagerne til, at Århus ikke i 1830'erne fulgte den »normale« udvikling for væksten i handelsflåden, kan det være vanskeligt at få klarhed over. De problematiske havneforhold, før udvidelserne blev sat i værk, kan have spillet ind, og man må også regne med, at de forlis og haverier, som en del af byens skibe kom ud for i midten af trediverne, har bevirket, at byens købmænd blev mere forsigtige med at etablere sig som skibsejere. Dertil kom, at den økonomiske krise, der i 1837 bredte sig fra Amerika via England og Hamburg, ramte adskillige af byens førende købmænd, der gik fallit eller kom i betalingsstandsning. Det gjaldt bl.a. L.C.W. Schmidt, Jens Meulengracht, Marcus G. Bech og Peter Herskind, der dog alle kom på fode igen efter nogle år, samt den store kornkøbmand Abraham Lewis, der ikke gjorde det.²⁶

En ny generation af købmænd, der forstod at udnytte de bedre konjunkturer til at kombinere købmandshandel og rederivirksomhed, kom



Blandt de købmænd og redere, der fik størst betydning for havnens udvikling i 1850'erne og 1860'erne, var Hans Broge (til højre) og J.M. Mørk. De havde begge et skarpt blik for, hvordan de nye samfærdselsmidler, jernbanen og dampskibsfarten, kunne komme til at indvirke på byens udvikling, og var særdeles aktive for at placere Århus centralt i det nye trafiknet.

Fotos i Lokalhistorisk Samling.

imidlertid til i det følgende årti. Blandt de mange nyetablerede, der fik borgerskab som købmænd i 1840'erne og 1850'erne, kan bl.a. nævnes Andreas Malling og Johan Stellfeldt (1839), Chr. M. Schmidt og Chr. Faurschou (1843), Fr. Bernhardt Røse, Jens U. Gerdes, Fr. Chr. Schandorff og F.W. Kiørboe (1844), Hans Broge (1847), Hendrik Schandorff (1848) og J.M. Mørk (1852). Sammen med bl.a. Johan H. Agerup og C.C. Langballe, der begge havde taget borgerskab 1834, samt skipper H. Tanggaard (1841) var det denne kreds, der stod bag fornyelsen og udbygningen af byens handelsflåde i denne sidste periode, hvor sejlskibene stadig var helt dominerende.²⁷

Bl.a. som følge af, at skipperjournalerne fra havnen ikke er bevaret fra årene 1841–64, kan det ikke lade sig gøre mere indgående at følge disse nye købmandsredere i deres skibsfartsaktiviteter og f.eks. få klarhed over, om de udelukkende benyttede skibene som led i deres egen handelsvirksomhed, eller om de tillige blev taget i brug i den frie fragtfart for andre. For enkelte kan man dog på grundlag af byens skibslistes, der blev offentliggjort i handelskalendere, samt omtaler i avisen tegne et billede af hovedlinier i deres rederivirksomhed.²⁸

Johan Hansen Agerup (1809–74) var blandt dem af de ovennævnte, der tidligst i større omfang gik i gang med skibsfart og rederivirksomhed. I 1834 havde han etableret sig som traditionel købmand »ved Åen«, hvor han havde overtaget købmand F.D. Fleischers forretning. Allerede fra slutningen af trediverne gik han ind som ekspeditør – og snart medejer – i paketbådshavnen på København og engagerede sig også i ruteskibstrafikken til Flensborg. I 1844 afhændede han købmandsdetailhandelen, men fortsatte engrosforretningen med korn, tømmer og huder og begyndte samtidig for alvor opbygningen af en sejlskibsflåde. Et par 30–40 læsters jagter blev i 1847 suppleret med skonnerten Hanne på godt 50 kmcl. I løbet af 1850'erne erhvervede Agerup yderligere to lidt større skonnerter samt fire brigskibe (60–80 kmcl) og havde i sidste halvdel af årtiet en samlet tonnage på ca. 350 kmcl. Skibene gik bl.a. i udenrigsfart til England og Irland med korn og returnerede med »kakkellovnskul«. Fra midten af tresserne afhændede han efterhånden skibene og flyttede omkring 1870, kort før sin død, fra byen.

En anden betydelig sejlskibsreder blev Christen Møller Schmidt (1809–79), der også begyndte sin erhvervsvirksomhed i byen som kolonial- og kornkøbmand i 1843. I sin rederivirksomhed, der blev etableret i midten af 1850'erne, beskæftigede han sig i første række med kultransporter og opgav i øvrigt i slutningen af årtiet helt sin købmandsforretning. Hans deltagelse i byens skibsfart voksede betydeligt op gennem tresserne og kulminerede i begyndelsen af 1870'erne. Med en samlet tonnage på ca. 640 kmcl, fordelt på 5 skonnerter og brigger, var han 1871 indehaver af byens næststørste sejlskibsrederi, kun overgået af Langballe, hvis 5 skibe var på godt 660 kmcl.

Carl Christian Langballe (1805–85) var også begyndt som købmand i den traditionelle stil i 1834. Fra 1840'erne specialiserede han sig i bygningsmaterialer og indrettede på det senere Vesterbro Torv både teglværk og kalkværk, der efterhånden blev hans hovedvirksomhed. Ved siden af oprettede den meget foretagsomme forretningsmand et saltværk (1851) og drev fra midten af fyrerne skibsfart, først med mindre skibe (slupper, jagter), der især blev anvendt til egne kalktransporter fra lejerne på Djursland (Katholm og Glatved). Større skibe blev indkøbt i halvtredserne og tresserne og anvendt i almindelig fragtfart, hyppigst i Englands-trafikken, men flere af dem sejlede i oversøisk fart på Vestindien, Kina og Australien. Firmaet fortsatte sejlskibsfarten op gennem firserne, men opgav den derefter på grund af dampskibenes fremtrængen og overlegenhed.²⁹

Både Agerups, Schmidts og Langballes rederivirksomheder var traditionelt opbygget og trak således linier bagud til byens tidligere købmands-

huse med egne skibe. Andre i den ny købmandsgeneration pegede i højere grad fremad med hensyn til opbygningen af skibsfartsaktiviteterne. Det gjaldt f.eks. for købmændene Hendrik Schandorff, F.W. Kiørboe, J.M. Mørk og Hans Broge. Flere af dem udrustede skibe for egen regning i 1850'erne, ikke mindst Hans Broge, hvis egen sejskibsflåde blev af betydeligt omfang op gennem tresserne og halvfjerdserne. Fælles for dem var imidlertid, at de i en række tilfælde gik i kompagniskab i egentlige partrederier, særlig i forbindelse med anskaffelse og drift af de større skibe. Både Schandorff, Kiørboe og Broge var således sammen med bl.a. Andreas Mallig og den københavnske reder D. Halberstadt medejere af det før nævnte barkskib *Caroline* (137 kmcl) og også den 85 læster store brig *Ægir* ejedes i kompagniskab af denne kreds. Især Schandorff og Kiørboe indgik i adskillige andre partrederier. Derudover havde Kiørboe en betydelig selvstændig skibsfart i sin egen handelsvirksomhed, som han havde overtaget efter svigerfaderen, Søren Søegaard, i 1844, og i nogle år af halvtredsene drev sammen med J.M. Mørk i Rées gamle købmandsgård i Vestergade. I slutningen af årtiet flyttede Kiørboe til København, hvorfra han fortsatte en omfattende handels- og rederivirksomhed, og også Schandorff forlod i slutningen af tresserne byen. Både Mørk og Broge fortsatte derimod i de følgende årtier med at have stor betydning for udviklingen af havnens handel og skibsfart.



H. Thomsens og senere Ulstrups skibsbyggeplads lå i Mindegade ved det åbassin, der var blevet udgravet efter 1815, og hvor toldboden fra 1838 var blevet opført. Det er en stabelafløbning fra denne – formentlig midt i halvtredserne – der ses her på Fr. Visbys billede. Det fremgår umiddelbart, at der her ikke var megen plads i forbindelse med bygning – og stabelafløbning – af større skibe.

Foto i Erhvervsarkivet.

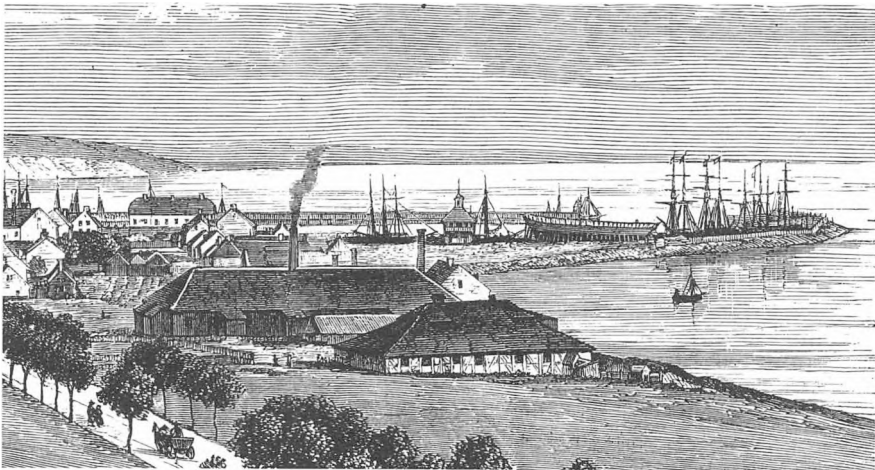
Skibsbyggepladser på havnen

De mange nye skibe, som købmænd og skippere indsatte i den voksende skibstrafik gav basis for en midlertidig opblomstring på havnens skibsbyggepladser.³⁰

Århus havde ikke nogen længere tradition som skibsværftsby, men gennem 1820'erne og 1830'erne havde skibsbygmester Bonne Bonnesen, der havde været etableret i byen siden 1811, drevet et betydeligt bådeværft og bygget en del større skibe (skonnerter, galease, brig) til bl.a. købmandshusene Rée & Co og Meulengracht & Søn. Skibsbyggepladsen lå ved havnens søndre side ud for åmundingen, og da han ved midten af fyrrerne op-hørte med bådebyggeriet, overgik pladsen til skibsbygmester Ole Andersen Høyer. Denne lagde med sin første nybygning, briggen Ægir (85 kmcl), i 1848 op til byggeri af den skibsstørelse, der blev den mest efterspurgt i den følgende tid. Op gennem halvtredserne løb en række 50–70 læsters skonnerter (til bl.a. Johan Stellfeldt, Chr. Fauschou og Hans Broge) af stabelen fra hans bedding. Pladsens beliggenhed gav imidlertid ofte problemer ved søsætningen, dels på grund af »den flade grund med tvende sandbanker« (1855) og senere som følge af den tilførte opfyldning på stranden i forbindelse med jernbanens anlæggelse på havneområdet i begyndelsen af tresserne. Aktiviteten på Høyers værft var derfor i resten af dette årti noget indskrænket.

Kort før Høyer havde skibsbygmester Hans Thomsen i begyndelsen af 1840'erne etableret et skibsværft med byggeplads i Mindehavns sydside ved Mindegade/Dynkarken. Også han lagde ud med et stort fartøj, barkskibet Sara & Johanne til købmand Rée, og fortsatte i de følgende år med større nybygninger (skonnerter, brig- og barkskibe) både til byens egne redere (Johan Agerup, Hans Broge og H. Tanggard) og til udenbys kunder. Omkring 1854 gik han i kompagniskab med skibsbygger Niels Ulstrup, der kort efter overtog værftet og videreførte det (fra ca. 1865 sammen med ankersmed Edv. Meisner) til sin død i slutningen af 1870'erne.

På dette tidspunkt var skibsbyggeriet i byen nærmest gået i stå, og faktisk var den nye havn en del af baggrunden for det. Både Høyers og Ulstrups byggepladser blev som følge af havneudvidelsen forringet som byggepladser i 1860'erne, og forsøg på fra deres side at få anvist bedre beddingspladser i det nye havnebassin blev afvist af havneudvalget, der frygtede gener for trafikken i havnen. Kun maskinfabrikant Søren Frich talte i begyndelsen af halvfjerderne for etablering af en ny og større skibsbyggeplads i forbindelse med en fortsættelse af havneudbygningen. Han vandt dog ikke tilslutning hertil, og hans eget forsøg på at begynde en pro-



På dette billede af havneområdet, taget af fotograf A. Fritz omkring 1865 fra Skansebakken ved Hads Herreds Vej (Strandvejen), ses Høyers skibsbyggeri på stranden i højre side. Til venstre for det halvfærdige skib ligger lodshuset og længere inde ved åen ses toldboden.

Efter Illustreret Tidende 1866.

duktion af jerndampskibe (ved siden af Ulstrups skibsbyggeplads) blev ikke nogen succes. Efter bygningen af to små skrudedampskibe i 1872–73 opgav han igen den side af sin virksomhed.³¹ Og selv om de to træskibsværfter blev fortsat af nye ejere (Hans Christoffersen og Fr. Wang) i 1880'erne, var deres muligheder for at bygge større skibe faktisk ophørt bl.a. som følge af de dårlige beddingsforhold. Havnen havde prioriteret anderledes.

Jernbanen, næringsloven og 1864

Det var byens næringsdrivende inden for handel og søfart, der havde presset på for at få havnebyggeriet sat i gang i 1840'erne. De havde mærket konjunkturopgangen og den voksende økonomiske aktivitet og ønskede at kunne udnytte de bedre tider. For at det kunne lade sig gøre, var udvidelser og forbedringer af havnefaciliteterne en nødvendig forudsætning.

Som de foregående afsnit har vist, blev der god brug for den større havn i de følgende årtier, hvor byens handel og skibsfart havde en kraftig fremgang samtidig med, at befolkningstallet i Århus for alvor begyndte at gå i

vejret. Udviklingen havde vist, at initiativtagernes store yderhavnsprojekt sagtens kunne svare regning.

Da havnearbejdet afsluttede i 1861, var der imidlertid en række strukturændringer på vej inden for både handelserhvervene og transportvæsenet, som ikke havde kunnet forudses, og som kom til at gribe dybt ind i havnens og byens videre udvikling. Det var anlæggelsen af de danske jernbaner og gennemførelsen af en friere næringslovgivning. Hertil kom, at krigen 1864 med tabet af Hertugdømmerne svækkede de tidligere nære handelsforbindelser sydpå med Slesvig-Holsten og Hamburg-området og skabte nye handelsveje.

Jernbanen kommer til Århus

Allerede kort efter anlæggelsen af den første jernbane mellem Kiel og Altona blev det klart, at det nye transportsystem ville give anledning til store ændringer i de traditionelle handels- og samfærdselsmønstre. For Århus betød åbningen af banen som tidligere nævnt et opsving i skibsfartsforbindelserne til Kiel, der varede ved, indtil Flensborg 10 år senere også fik tværbaneforbindelse med vestkysten. Så blev denne by hovedmålet for de sydgående århusianske handelsskibe langs Jyllands østkyst. Og to år senere kunne Korsør som endestation for den sjællandske jernbane sætte stop for de århundredgamle tætte trafikforbindelser mellem Århus og Kalundborg.

Der var derfor ingen tvivl om, at linieføringen for de kommende jernbaner i Jylland kunne blive af afgørende betydning for, hvordan de enkelte jyske byers udvikling ville forme sig. Diskussionerne omkring banernes forløb blev derfor både langvarige og hårde, hvad enten det drejede sig om linieføringsprincipperne eller om de enkelte banestrækningers konkrete forløb. Købstæderne var naturligvis alle opsat på at få en så central placering i jernbanenettet som muligt. I 1850'erne så det ud til, at tværbaneprincippet ville blive gennemført, d.v.s. en linieføring på tværs af Jylland til gavn for den direkte handel mellem Jylland (og Øerne) og England og samtidig hæmmende for forbindelserne til Hamburg. De slesvigske baner opfyldte dette formål, og det samme gjaldt den nørrejske tværbane med linieføring fra Århus over Viborg-Skive til Holstebro (med skibsfart videre til England via Limfjorden), der blev vedtaget af Rigsdagen i 1857. Tilhængerne af en jysk længdebane (der var splittet mellem fortalere for henholdsvis en vestjysk, en midtjysk og en østjysk linieføring) fik dog derefter flertal for at anlægge en nord-sydgående hovedlinie i Østjylland mellem de østjyske købstæder.

Århus kom således til at få en central placering i det jyske jernbanenet, idet byen både blev udgangspunkt for tværbanen til Holstebro og havde en beliggenhed midt på længdebanen. Den sidste position var byen dog nær gået glip af, idet regeringens lovforslag havde gjort Brabrand til knudepunkt mellem den nordlige og sydlige del af længdebanen, og kun tiltænkt Århus en stikbane derfra. Det rejste der sig naturligvis en voldsom modstand mod, og det lykkedes byens repræsentant i Folketinget at overbevise et flertal om at placere Århus som en hovedstation på banen. Folketingsmanden var i øvrigt identisk med den i forrige afsnit omtalte købmand J.M. Mørk, der i mellemtiden stort set havde opgivet sin handelsvirksomhed til fordel for sine offentlige interesser. Han var 1854 blevet indvalgt i byens borgerrepræsentation, hvor han var formand 1858–1868 (og senere fortsatte i byrådet til sin død 1889). I årene 1861–1873 repræsenterede han Århus i Folketinget og både i disse hverv og i sit hovedvirke som redaktør af *Stiftstidende* fra 1873 var han en stærk lokalpatriot og engageret fortaler for byens erhvervsmæssige udvikling.³²

Århus' første jernbaneforbindelse blev anlagt i årene 1859–62 og taget i brug samme efterår. Det var 1. etape af den nørrejske tværbane fra Århus til Langå med sidebane til Randers. De følgende tre år blev den øvrige del af banen over Viborg, Skive og Struer taget i brug, og Århus kom dermed – sammen med Randers – i direkte forbindelse med det nordlige Midt- og Vestjylland, herunder nogle sydlige Limfjordsområder, hvis handelsforbindelser hidtil primært havde gået via Ålborg og Thisted. Fra den nyopførte banegård syd for byen blev der ført en baneforbindelse til havnen, hvor der således blev mulighed for direkte omladning mellem skibs- og jernbanetransport.

Århus-Randers banen kom til at indgå som en del af den østjyske længdebane, der i øvrigt blev færdiganlagt i årene 1868–71. Den sydlige strækning mellem Århus og Fredericia blev taget i brug i 1868. Den havde videre forbindelse sydpå til landegrænsen og det nordtyske jernbanenet og blev straks fra åbningen en væsentlig konkurrent til skibsruterne langs den jyske østkyst. Året efter åbnedes linien mellem Randers og Ålborg, og 1871 fuldførtes banen til Frederikshavn.

Det blev hurtigt klart, at baneforbindelserne til og fra Århus ville få en stimulerende virkning på byens handel og omsætning. Tværbanen til Holstebro fik en betydelig transport af im- og eksportvarer via Århus, der hermed blev en væsentlig opladeplads for disse egnede handel på udlandet.³³ Den nære vekselvirkning mellem havnen og banen blev dog især markant efter åbningen af længdebanen. I de følgende år blev Århus' centrale position i det jyske banenet yderligere udbygget ved anlæggelse af en ny tvær-



Det voldte kvaler, da der skulle lægges banespor over åen til havneterrænet. En fast bro kunne ikke komme på tale, da en sådan ville lukke åen for skibsfarten. Det endte med en svingbro, hvis drejemekanisme ses tydeligt på billedet her, taget et par år efter broens opførelse i 1862.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

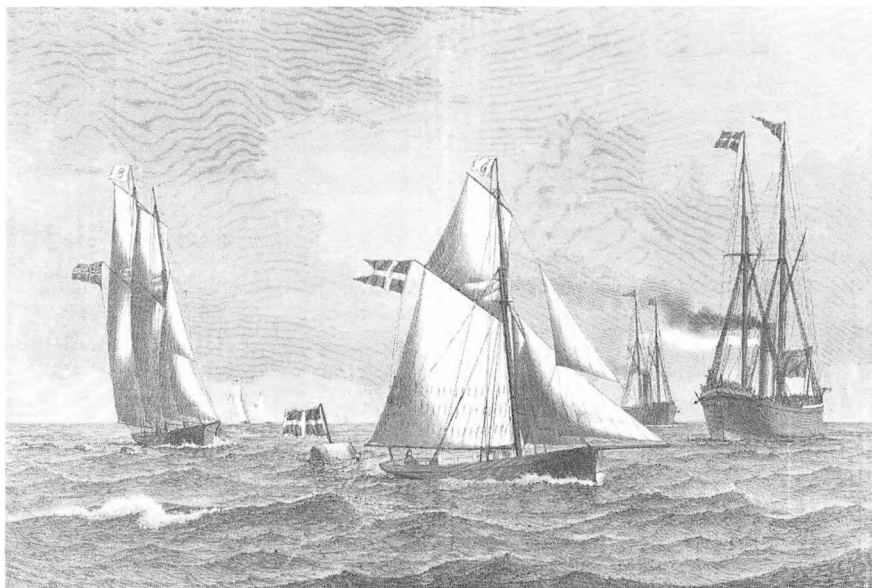
bane mellem Skanderborg og Skjern. Dens første del gav i 1871 Silkeborg baneforbindelse med Århus, der blev et alternativ til byens tidligere hovedhandelsvej ad Gudenåen til Randers.

Konkurrencen mellem havnene i Århus og Randers blev således gennem tresserne og halvfjerdserne forstærket på flere områder med de nye jernbanelinier. Det kom også til udtryk ved anlæggelsen af de private Djurslandsbaner i midten af 1870'erne. Før vedtagelsen af loven om Randers-Grenå-banen i 1873 søgte Byrådet, Handelsforeningen og andre interesserede parter fra Århus og det sydlige Djursland at få ændret baneforløbet, så der fra Midtdjursland blev direkte forbindelse til både Randers og Århus. Da det mislykkedes, stod de samme interesser med Handelsforeningens formand Hans Broge i spidsen bag oprettelsen af en selvstændig privatbane fra Ryomgård til Århus (1877). Hermed fik byen sikret betydelige landbrugsområder på Djursland gode transportmuligheder til Århus til gavn for byens handelsliv, og tilsvarende intentioner lå bag oprettelsen af privatbanen til Odder, der kom i drift i 1884.³⁴

Med jernbanerne blev der skabt et hurtigt og effektivt landtransportsystem i Jylland. Det var med til at nedbryde købstædernes gamle handelsområder og gjorde det muligt for de enkelte byers handlende at udstrække deres virksomhed til nabobyerne. Konkurrencen mellem købstadhavnene voksede, idet købmændene ikke længere var henvist til at skulle udskibe deres varer i nærmeste havn, men kunne vælge fjernereliggende havne med bedre skibsfartsforbindelser.

Næringsloven

Også gennemførelsen af den liberalistiske næringslov fra 1857 var med til at skærpe konkurrencen for købstædernes handel og skibsfart. Den ophævede byernes hidtidige eneret på handel (og håndværk) og gjorde det muligt også at drive disse erhverv i landdistrikterne (mere end 7–10 km fra byen). I mange tilfælde opstod der nye handelspladser i det tidligere handelsopland, ofte ved stationerne langs de nye baner. Det gav købmændene



Kapsejlad med lystbåde blev moderne fra 1860'erne. Allerede 1866 holdtes den første i Århusbugten, og kapsejladserne fortsatte med få års mellemrum. Også havnen tog del heri – som vært og præmiegiver – og siden som hjemsted for Århus Sejlkлуб (oprettet 1879) og Århus Roklub (1886). Fra kapsejladserne i 1866 ses her ud over konkurrenterne to engelske fragtdampere, der netop da lå i havnen. De førte tilskuere ud på bugten for at overvære kampen.

Tegning af Carl Baagøe i Illustreret Tidende 1866.

og byens andre næringsdrivende anledning til at gå ind i et nærmere indbyrdes samarbejde for at sikre sig, at det gamle handelsopland kunne bevares for byens handlende under de nye forhold eller – bedre naturligvis – udvides.

I Århus, som i en lang række andre købstæder, førte det i begyndelsen af tresserne til oprettelse af handelsforeninger til fremme af byens handel og sikring af handelsstandens rettigheder og fælles interesser. Århus Handelsforening blev stiftet i 1862 med deltagelse af 86 af byens førende købmænd. Blandt initiativtagerne var J.M. Mørk og Hans Broge, af hvilke den førstnævnte blev foreningens første formand, mens Broge overtog posten i 1871 og havde den resten af dette årti. Foreningen kom til at spille en vigtig rolle som forum for handelsstandens interesser i byen, og dens aktiviteter kom i høj grad til at få betydning for havnens udbygning og videre udvikling. Blandt de initiativer og projekter, som foreningen i de første par årtier af sin levetid stod bag, kan peges på stiftelsen af flere dampskibsselskaber i sidste halvdel af tresserne og på oprettelsen af Århus Børs (1866) som et forum for byens kornhandel. Som sådan kom den dog kun til at virke i en kort årrække, men fortsatte siden sit virke på andre felter (se nærmere side 209 ff). På jernbaneområdet var foreningen meget aktiv for at sikre Århus' interesser og gjorde sig endvidere til talsmand for et snævert samspil mellem jernbanetrafikken og dampskibsfarten. Handelsforeningens indflydelse på havnens udvikling gjorde sig desuden direkte gældende gennem havneudvalget, hvor foreningen normalt havde en eller flere fremtrædende medlemmer siddende.³⁵

Virkningerne af 1864

Efter krigen i 1864 måtte Danmark afstå Slesvig og Holsten, og land- og toldgrænserne blev flyttet til Kolding og Kongeåen. Det betød, at handelsforbindelserne mellem de østjyske havnebyer og de nye tyske landsdele blev besværliggjort af afgifter og restriktioner. De økonomiske kontakter, der havde eksisteret mellem mange af byens købmænd og det hamborgske pengemarked, havde allerede fra slutningen af fyrrerne og især efter krisen 1857 mistet en del af deres betydning. Forbindelserne svækkedes nu yderligere, samtidig med at Århus fik egne pengeinstitutter (Privatbanken 1871, Jysk Handels- og Landbrugsbank 1874) til supplerings af Nationalbankens filial (åbnet 1837). Hvad der også ophørte, var de vigtige udførselsveje for kreatureksporten, der var gået via Flensborg og Kiel og de slesvig-holstenske tværbaner. Nord for den nye grænse lå der ikke tilsvarende havnebyer, der umiddelbart kunne erstatte de vestslesvigske som udskibnings-

havne, og eksportruterne kom derfor i de følgende år til at udgå fra Østjylland. Sammen med Randers var Århus den eneste by på østkysten med baneforbindelser til Midt- og Vestjylland, og det gav i det første tiår efter 1864 væsentlige forspring i konkurrencen om udlandstrafikken fra Jylland.

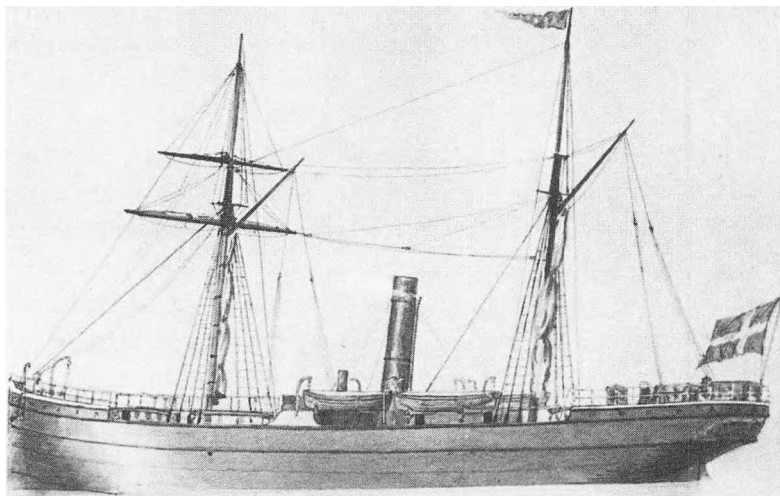
Tabet af tværbanelinierne gennem Slesvig gav dog hurtig anledning til, at rigsdagen foreslog at anlægge en ny jysk tværbane fra Kolding til Vestkysten og i tilslutning hertil en ny havn ved Strandby i Ho bugt. Planen blev vedtaget i 1868, og både banestrækningen og havnen (Esbjerg) taget i brug i 1874. I løbet af få år blev Esbjerg Jyllands vigtigste eksporthavn til England.³⁶ Både beliggenheden, den isfri havn og den 1874–81 anlagte vestjyske længdebane bidrog hertil, og det betød, at såvel Århus som andre østjyske havne fra sidste halvdel af halvfrøderne tabte betydeligt terræn i eksporthandelen.

Udenrigsfarten skifter karakter 1865–85

Efter at der i begyndelsen af 1850'erne blev gjort forgæves forsøg med at oprette dampskibsruter fra Århus til England, havde sejlskibene fortsat været helt dominerende i byens udenrigsfart. Enkelte engelske dampere havde anløbet byen i begyndelsen af 1860'erne, men de var enlige svaler. Byens egne købmænd og redere havde holdt sig til det velkendte: sejlskibene.

De ændrede forhold efter 1864 satte en ny udvikling i gang for de østjyske havne, der nu for en tid blev Jyllands vigtigste udførselshavne for landbrugseksporten. Det fik allerede i 1865 det københavnske rederi og skibsagentur C.K. Hansen til regelmæssigt at lade skibe fra den skotske dampskibsrute Leith-København anløbe Århus, så man herfra kunne medtage kreaturer og andre eksportvarer til det engelske marked.³⁷ Også andre engelske dampskibe fra London, Newcastle og Hull blev nu et mere dagligdags syn i havnen, hvor de bl.a. udlossede materiel til jernbaneanlæggene i det østjyske.

Den stigende eksport fra Århus var baggrunden for det første forsøg i 1866 på lokalt at anskaffe et dampskib til rutefart på England. Bestyrelsen for det året i forvejen stiftede dampskibsselskab »Dampskibsselskabet i Århus af 1865« (se nærmere herom i næste afsnit) søgte at rejse den nødvendige aktiekapital samt at interessere den københavnske reder H.P. Prior for



Det Jysk-Engelske Dampskibsselskabs første skib var skruedampskibet »Horsa«, der her ses på en tegning af Chr. Blache fra september 1868. Det fik ikke nogen lang levetid, idet det forliste og sank i Nordsøen året efter. Også de senere skibe af samme navn havde selskabet uheld med. »Horsa« nr. 2 forliste ved Lister på Norges kyst i april 1880, mens nr. 3 blev opbragt af USA i 1896 for deltagelse i krigshandlinger ved Cuba.

Efter foto, tilhørende H. Munchaus Petersen.

at være med. I første omgang løb forsøget ud i sandet. Samme år oprettedes i Randers imidlertid en dampskibsroute til England fra denne by, og det satte igen gang i det tilsvarende projekt i Århus.³⁸

I oktober 1865 stod bl.a. korn- og smørkøbmanden Hans Broge, jerngrossisten Edw. Rahr og kolonialvare- og brændselsimportøren Rudolph Wulff bag indkaldelsen til et møde om planen, og det lykkedes i løbet af 2–3 måneder at samle interessenter nok til, at man i januar 1868 kunne stifte »Det Jysk-Engelske Dampskibsselskab«. To skruedampskibe blev bestilt på Glasgow-værftet Henderson, Coulborn & Co., og fra eftersommeren 1868 blev »Horsa« indsat i fragtfart mellem Århus, Leith og Newcastle. »Hengest«, der blev leveret samme år, gik dog i de første år for det meste i fragtfart mellem Østersøen og England. Fra begyndelsen af 1870'erne, da kvægeksperten til England steg kraftigt, blev begge (eller rettere to nye af samme navn, idet både Horsa og Hengest var forliste – i 1869 og 1870) indsat i Englandsfarten. Selskabet udvidede i stedet flåden med yderligere tre dampskibe, der besejlede England fra østersøbyerne samt Gøteborg, og nåede i årene frem til midten af 1880'erne op på en samlet tonnage på omkring 3000 registertons.³⁹

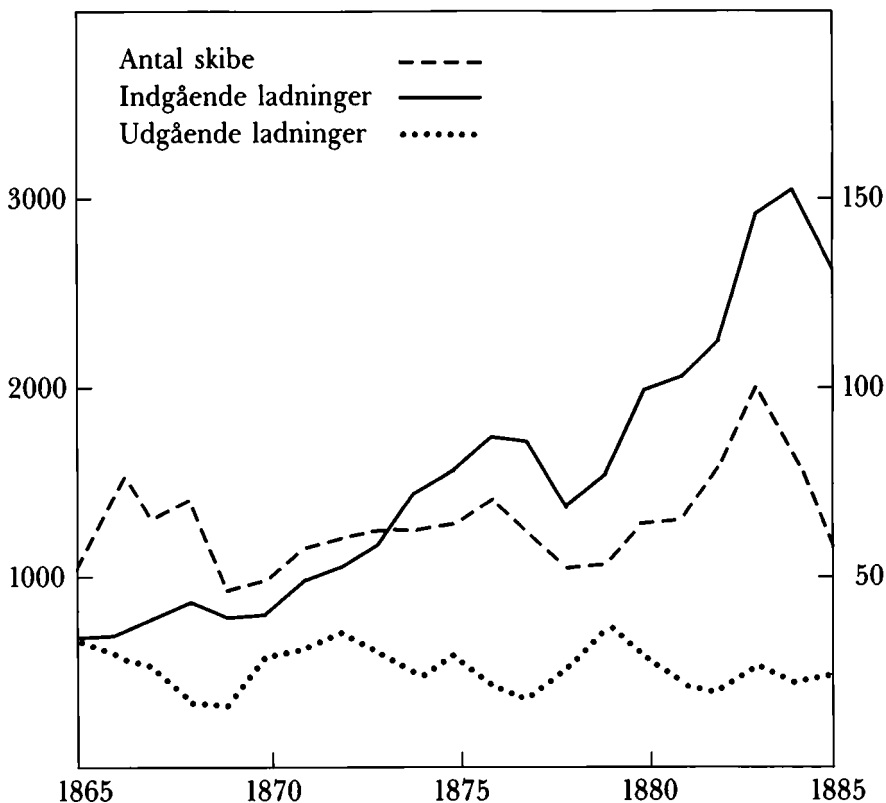
Allerede fra midten af 1870'erne mærkede selskabet dog en stigende

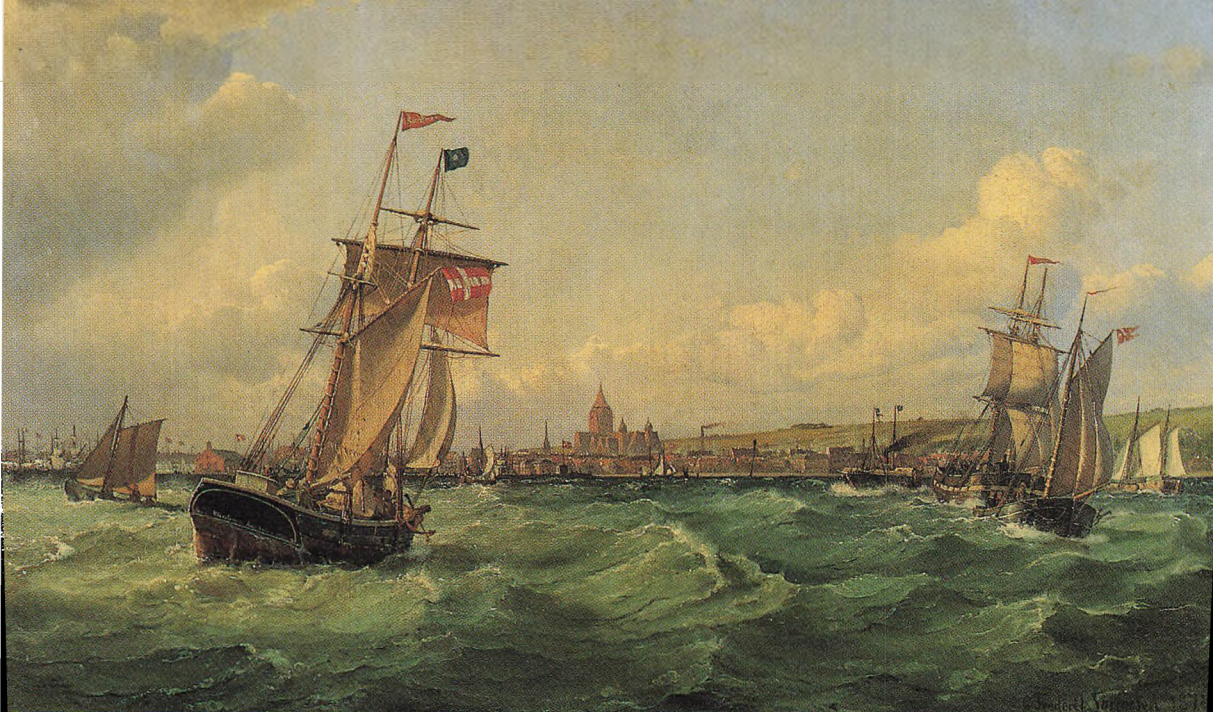
konkurrence om landbrugseksporten fra dampskibsruiter i andre byer. I Ålborg stiftedes i 1874 et eksportdampskibsselskab, hvis kvægtransporter fra Ålborg og Frederikshavn til England i det følgende årti blev mere end dobbelt så store som udførselen fra Århus, og omtrent samtidig åbnedes den nye Esbjerghavn for trafik. Som ventet overtog Englandsruiterne herfra, der blev drevet af landets store dampskibsselskab DFDS, en meget væsentlig del af dansk landbrugseksport. Allerede i løbet af det første tiår voksede Esbjergs kvægekseksport til mere end det tredobbelte af Århus', ikke mindst, fordi DFDS førte en skrap fragtratepolitik i sine forsøg på at udkonkurrere de øvrige byers dampskibsrederier. Selskabet overtog flere af de ålborgske rederier i begyndelsen af 1880'erne.⁴⁰ Jysk-Engelsk red dog i første omgang stormen af og sluttede 1885 sammen med Randers-rederiet aftaler med DFDS om fragtraterne.

Udenlandsk skibsfart og vareomsætning 1865–1885

Antal skibe

Ladning (1000 reg.t.)





Skibe på Bugten ud for Århus i 1874. Billedet domineres af sejlskibene, der stadig udgjorde langt hovedparten af de ind- og udgående skibe i havnen, især i udenrigsfarten. Til venstre ses lodsbåden med den røde stribe i sejlet, og i forgrunden er Hans Broges skonnert »Kierstine« for indgående.

Foto af Poul Pedersen efter maleri i Den gamle By.

Stagnationen i eksporthandelen fra Århus i disse år ses tydeligt i oversigten over havnens udlandsomsætning.⁴¹ Den nedadgående tendens fra halvfjerdsernes første halvdel skyldes endvidere, at den danske – og århusianske – korneksport kulminerede i disse år og derefter konstant blev mindre (bortset fra et par år i slutningen af årtiet). De forbedrede skibs- og jernbaneforbindelser havde medført, at russisk og amerikansk korneksport i disse år begyndte at fortrænge den danske fra det engelske marked.

For importen til havnen i Århus var udviklingen en hel anden. Den blev mere end 4-doblet i løbet af disse tyve år. Den tendens, der allerede fra slutningen af 50'erne kunne spores til at gøre Århus til transithavn for indførselen til større dele af Jylland, blev forstærket af jernbanenettet og slog for alvor igennem i 1870'erne. Toldinspektøren noterede i løbet af dette årti adskillige gange denne udvikling i sine årsberetninger, hvor han bemærkede, at handelshuse og firmaer havde etableret/udvidet importforretninger »til forsyning af andre byer i Jylland«. Det gjaldt f.eks. inden for manufaktur (to grosserere), gødning (Sigurd Rée og Hans Broge), kolonialvarer, kul og petroleum (Adler, Wulff & Meyer) og jern (Edv. Rahr).

Det er også karakteristisk, at han nægtede at besvare en forespørgsel fra overtoldinspektøren om »Århus«-høstens indvirkning på handelsomsætningen: »... den forlangte oplysning ... er uden praktisk betydning for Århus bys vedkommende, eftersom dens handelsomsætning står i forhold til høsten i et langt større område end Århus tolddistrikt«. ⁴² De væsentligste stigninger i importvarerne fandt sted inden for bulkvarerne foderstoffer, gødning, tømmer, jern og kul, men generelt blev importen i disse år væsentlig mere differentieret.

I årene mellem 1865 og 1885 vandt dampskibene for alvor indpas i udenrigsskibsfarten på havnen. Mens antallet af ind- og udgående sejlskibe lå på et – svingende – niveau omkring 9–1100 mellem 1870 og 1885, blev dampskibsekspeditionerne mere end tredoblet (ca. 130–ca. 450) i den samme periode, og fra begyndelsen af firserne blev det dampskibene, der stod for transporten af den største del af havnens udenrigsomsætning.

Konkurrencen på indenrigsfarten

I den indenlandske skibsfart havde dampskibene tidligere vundet indpas, og allerede i løbet af 1860'erne kom de til at stå for hovedparten af vareomsætningen mellem Århus og de øvrige danske byer. Fra begyndelsen af 1870'erne blev kun en tredjedel af det ind- og udgående gods fragtet med sejlskibe, men denne andel fastholdt de i øvrigt stort set i hele perioden, selv om også andelen af dampskibsanløb var voksende, fra ca. en tredjedel omkring 1870 til knap halvdelen femten år senere.

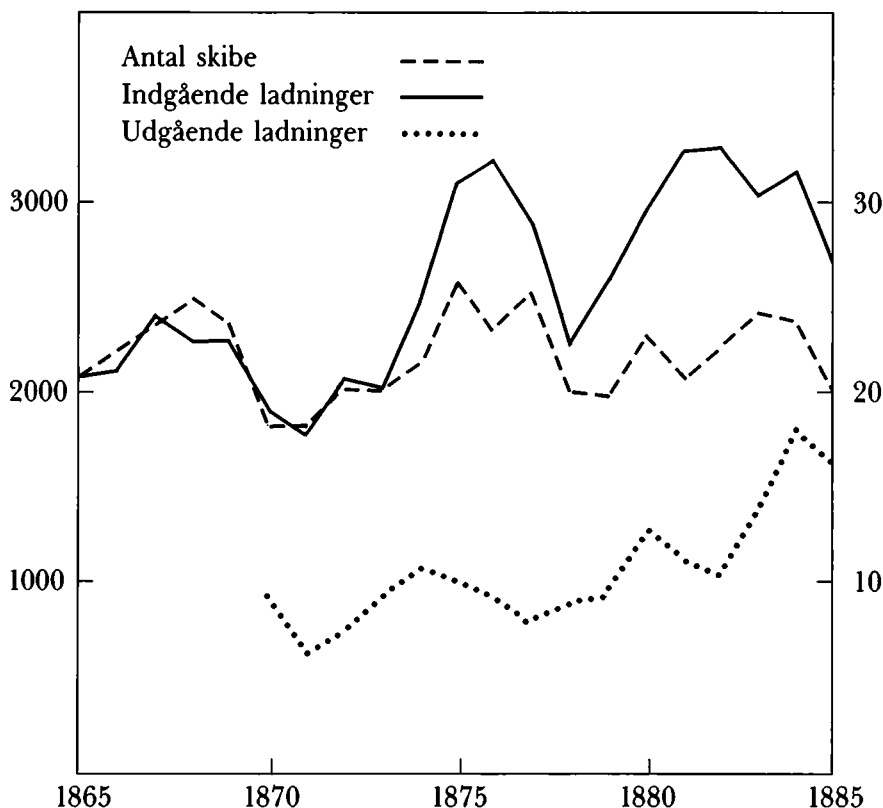
Det fremgår af oversigten, at fremgangen i den indenlandske skibsfart var væsentlig mindre i disse år end væksten i udenrigshandelen. I 1885 var den samlede indenlandske vareomsætning på skibe i havnen kun omkring 1½ gang større, end den havde været i 1865. Specielt for den udgående tonnage til øvrige danske byer var stigningen beskednen, hvilket umiddelbart kan forekomme mærkværdigt i betragtning af den tidligere omtalte stigning i importhandelen. ⁴³

Forklaringen er jernbanen. Mens tidligere Århus-området handelsomsætning med både ind- og udland næsten udelukkende blev transporteret med skib, overtog jernbanevognene, efterhånden som banenettet blev udbygget, en stadig større del af især det indenlandske gods. Allerede omkring 1870 var den samlede godsmængde, der blev fragtet pr. jernbane

Indenlandsk skibsfart og vareomsætning 1865–1885

Antal skibe

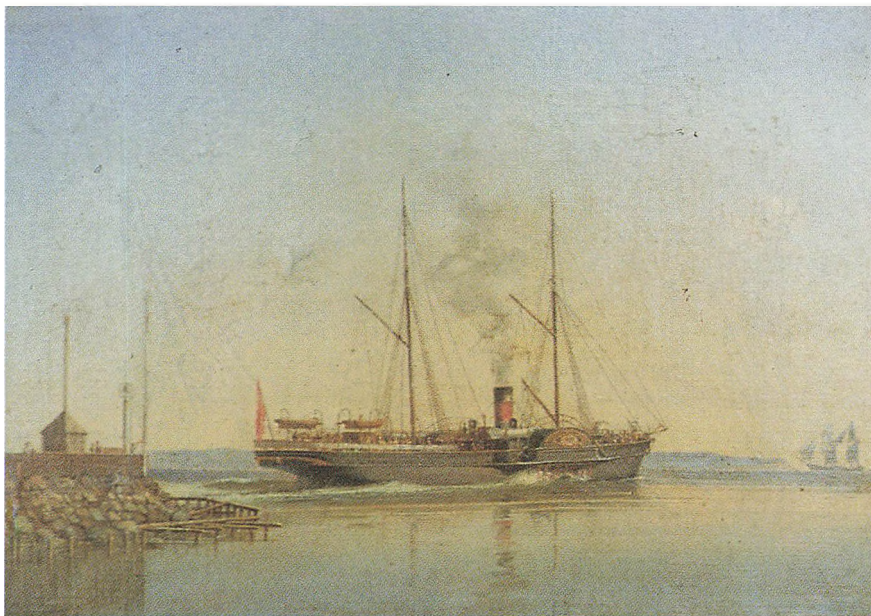
Ladning (1000 reg.t.)



til og fra Århus på mere end 30.000 tons eller omtrent lige så meget som den indenlandske skibsfartstransport på havnen. I løbet af 1870'erne voksede de årlige jernbaneladninger stærkt til et niveau på omkring 100.000 tons årligt, og i første halvdel af det følgende årti til mere end 125.000 t.⁴⁴ Heroverfor stod en samlet skibsfragt på 197.000 registertons fordelt mellem 152.000 på udenrigsfarten og 45.000 indenlands. Det var således en meget væsentlig del af godstransporten, som jernbanen havde overtaget, og selv om den ikke direkte – som skibsfarten – kan opdeles efter inden- og udenlandsk bestemmelsessted/afgangssted, er det dog ud fra tallene tydeligt, at hovedparten af jernbanetransporterne har bestået af de importerede skibsladninger, der på denne måde videresendtes fra Århus til andre byer i Jylland.

Handelen med København foregik dog fortsat hovedsagelig med skib, og havnens skibsfart på hovedstaden kom derfor i perioden igen til at udgøre den væsentligste andel af den samlede indenrigsskibsfart (ca. 2/3 omkring 1880). På den baggrund skal den skærpede konkurrence på dampskibsruterne hertil i disse år også ses.

Der havde i begyndelsen af 1860'erne været en betydelig utilfredshed med Priors betjening af ruten, og i 1865 blev der taget initiativ til at oprette et lokalt dampskibsselskab til besejling af hovedstaden.⁴⁵ Under ledelse af bl.a. Langballe, Broge og Rahr fik »Dampskibsselskabet i Århus af 1865« senere samme år bygget et 107 kmcl. stort skruedampskib hos B & W, og »Aarhus« blev indsat på københavneruten med udgangen af 1865. De første tre år på ruten var driftsmæssigt tilfredsstillende, så selskabet havde 1868 konsolideret sin stilling så meget, at man dette år fik bygget endnu et skib, hjuldampere »Kjøbenhavn«, som blev indsat på ruten i foråret 1869.



Københavnerfærgen »Kjøbenhavn« for udgående af havnen, formentlig kort efter anskaffelsen i 1869. Hjuldampere fortsatte på ruten helt til 1904, da den blev solgt til Tyskland. Omkring 1880 fik den installeret elektrisk belysning om bord, hvad der endte med at skabe stor tilstrømning af tilskuere ved anløbene både i København og Århus. Den endte sine dage på bunden af Sortehavet under 1. verdenskrig.

Foto tilh. H. Munchaus Petersen efter maleri i Den gamle By.

Selskabets succes blev imidlertid kortvarig. Mens Prior i 1865 havde været parat til at lade det overtage hele rutesejladsen på hovedstaden, gik han året efter sammen med C.P.A. Koch ind i det af C.F. Tietgen ledede DFDS (Det Forenede Dampskibsselskab), der søgte at samle alle landets inden- og udenrigske dampskibsforbindelser i ét selskab. Det tog konkurrencen op mod Århus-rederiet efter først forgæves at have forsøgt at få det med i sammenslutningen. Fra 1868 indsattes et konkurrerende skib, først på københavnruten og senere på den tidligere postrute til Korsør. Det skabte overkapacitet på Sjællandsruterne, og da DFDS med en meget hård prispolitik medvirkede til, at Århus-selskabets resultat for 1869 blev meget dårligt, strakte dette i 1870 våben. Trods nogen modstand i ejerkredsen indgik selskabet overenskomst med DFDS om dettes overtagelse af selskabets to skibe samt besejlingen af København, der blev fortsat med det nyeste af Århuskibene (Kjøbenhavn). DFDS vedblev desuden med Korsørruten, der fra 1874 blev flyttet til Kalundborg, da denne by fik jernbaneforbindelse til København. Kalundborgruten stod DFDS for besejlingen af frem til 1914, mens københavnruten fortsattes i selskabets regi til rutens endelige ophør i 1970.

Bortset fra Sjællandsruterne ophørte de fleste indenlandske dampskibsruter fra Århus efter jernbanens komme. Kun i den helt lokale skibsfart – på Århusbugten – kom der nye dampskibsforbindelser til. I en kort periode mellem 1866 og 1868 stod dampskibsekspeditor Rasmus Petersen for en rute på bl.a. Samsø, der jo af gode grunde ikke blev berørt af jernbanen. Fra begyndelsen af 1870'erne kom besejlingen ind i fastere rammer på initiativ af bl.a. Århus Handelsforening.

I sine bestræbelser for at fastholde Syddjursland og Samsø i byens handelsområde stod Foreningen i 1874 bag oprettelsen af »Århus-Bugtens Dampskibsselskab«, der åbnede ruter med anløbspladser i Kaløvig, Helgenæs, Ebeltoft og Samsø.⁴⁶ Disse virkede i høj grad som »føderuter« for den øvrige skibsfart fra Århus og fik en betydelig virksomhed de følgende årtier.

Udvidelser i havnen 1861-83

Efter færdiggørelsen af det ydre havnebassin i 1861 var rammerne for skibstrafikken på havnen i de næste par årtier lagt.

De følgende års anlægsarbejder på havneområdet var derfor især koncentreret om ved moderniseringer og forbedringer at udbygge og tilpasse

havnefaciliteterne omkring den ny havn. Allerede i 1862 blev der uden for åbassinet bygget en svingbro og ført et banespor langs de nye kajanlæg. Denne havnebane var hestetrukken, indtil man 1870 efter mange overvejelser og prøvekørsler anskaffede lokomotiver som trækraft. Samme år – 1862 – blev det gamle lodshus ved åmundingen afløst af en ny to-etages bygning, der gav bedre udsyn over det nye havneområde. På arealet mellem åen og havnebassinet, som nu kom til at ligge centralt i havnen, opførtes først i 1866 i et samarbejde mellem havnen og Handelsforeningen Århus Børs (se nærmere side 209 ff) og et par år senere et nyt toldkammer, der afløste et ældre fra 1838 på åens sydside (se side 171). Både Børsbygningen og Toldkammeret rummede pakhusfaciliteter, som der blev en stadig større efterspørgsel på, og dette var også baggrunden for, at der på den sydlige del ud for dampskibsbroen yderligere i 1880 blev opført et åbent pakhuis i tilknytning til DFDS-ruterne.

Allerede 1870 foreslog maskinfabrikant Søren Frich, der sad i byrådet og havneudvalget, at man skulle gå i gang med en større havneudvidelse mod nord.⁴⁷ Han blev dog nedstemt, og udbygningsarbejderne kom i 1870'erne til at bestå af uddybninger (til 18 fod i hele havnebassinet), forlængelse af Søndre Mole med ca. 210 m. til beskyttelse af havneindløbet i stormvejr, og desuden opførelse af bolværker og anlægskajer både på den inderste del af Søndre Mole og på den nye mole, der afskærmede havnebassinet mod nordvest. Herved blev anlægskajpladserne forøget med omkring 400 m.⁴⁸

Havnens ledelse og økonomi

I 1868 blev der gennemført en ny kommunallov for byerne, og i forbindelse med gennemførelsen af denne ændredes også administrations- og tilsynsforholdene for købstadhavnene. De hidtidige havnekommissioner, der havde stået under tilsyn af amtmændene og Generaltoldkammeret (fra 1848 Indenrigsministeriet) blev ophævet, og i stedet blev ledelsen henlagt til de nye byråd der skulle nedsætte særlige havneudvalg til at forestå havnene. Det blev dog fortsat således, at Indenrigsministeriet (Vandbygningsvæsenet) på en række områder skulle føre kontrol med havnene, ligesom havneregnskaberne fortsat skulle holdes uden for byens øvrige regnskab.⁴⁹

I Århus valgtes et havneudvalg bestående af borgmesteren, medlemmer af byrådet samt to andre, udpeget af byrådet, men uden for dets egen kreds. Det blev dog stort set de tidligere havnekommissionsmedlemmer,

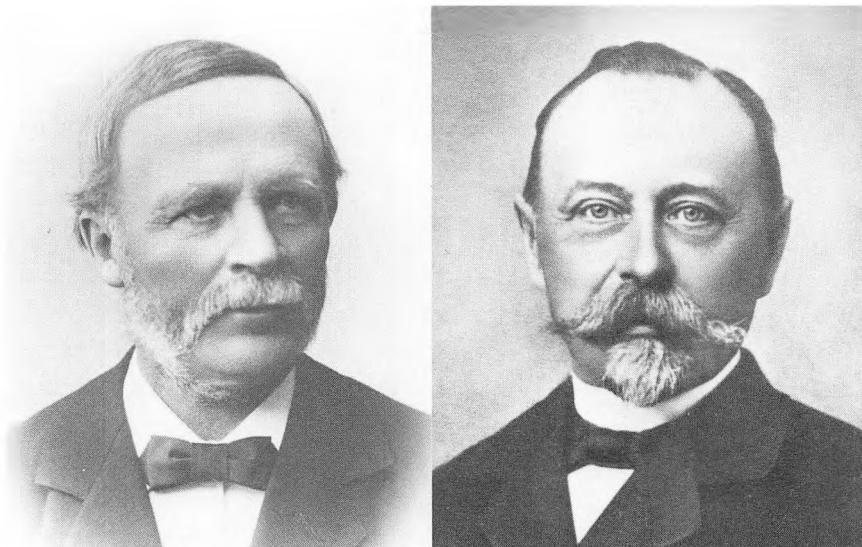
der fortsatte i udvalget, der kom til at bestå af byens kongevalgte borgmester U.C.v. Schmidten, købmændene Hans Broge og C.C. Gøtsche fra byrådet, samt købmændene J.C. Seidelin og Rudolph Wulff udenfor. Som forretningsfører og havnekasserer knyttedes desuden agent P. Herskind til havneudvalget, og også han havde i en længere årrække været med i havnekommissionen.

Der var dog i de følgende år en betydelig udskiftning i udvalget. Hans Broge, der havde haft sæde i havnekommissionen siden 1856, trådte ud i 1870, og året efter også Rudolph Wulff. I stedet indtrådte Søren Frich, der var en ivrig fortaler for havnens fortsatte vækst. På grund af manglende tilslutning til sine udvidelsesplaner udtrådte han dog allerede igen året efter. De udvalgsmedlemmer, der derefter i 1870'erne og 1880'erne kom til at tegne udvalget, blev især korngrosserer Oluf Bech (1870–78), der også var stærkt engageret i Handelsforeningen og Århus Børs (se side 209), redaktør J.M. Mørk (1876–84) og ikke mindst købmand og kalkværksejer Otto Langballe (1876–93), der gennem sin næsten tyveårige virksomhed i udvalget var med til at bane vej for de store udvidelser af havnen.

Omtrent samtidig med overgangen til den nye ledelsesstruktur blev der endvidere tilknyttet en fast sagkyndig tekniker til havneadministrationen, mens man tidligere havde klaret sig med teknisk bistand fra centraladministrationen eller engageret rådgivere til de enkelte projekter (C.A. Leth til molebyggeriet i 1830'erne, P.A. Freund til havneprojektet i 1850'erne). I første omgang ansatte byen en fælles stads- og havneingeniør, C.B. Obel, i 1869, men fra 1876 oprettedes en selvstændig havneingeniørstilling, der året efter blev besat med T.S.V. Hornemann (1831–1910), der tidligere havde deltaget som ingeniør ved såvel jernbane- som havnebyggerier. Det blev ham, der kom til at forestå havneudbygningen i 1880'erne og 1890'erne.

Havneingeniørens vigtigste medarbejder var havnefogeden, der bl.a. forestod den daglige forvaltning omkring skibenes anlægspladser, losning og lastning. Også havnefogedstillingen krævede efterhånden en betydelig skibsfartsteknisk indsigt, og det er formentlig i denne sammenhæng man skal se ansættelsen af navigationslærer C.A. Møller i stillingen i 1880, efter den tidligere havnefoged J.J. Hoppes død. Møller var kommet til byen i begyndelsen af 1870'erne og havde siden drevet en mindre navigations-skole, der i slutningen af årtiet uddannede 10–15 styrmandsaspiranter årligt. Denne skole havde han dog omkring 1880 måttet opgive.⁵⁰

Havneudvalgsmedlemmernes tilsynspligter var nøje specificeret i havne-reglementet, men især ansættelsen af en havneingeniør betød, at udvalget kunne overlade en større del af den løbende forvaltning til denne. Det var



Fra midten af 1870'erne var Otto Langballe (til højre) en førende skikkelse såvel i byrådet og havneudvalget som i byens erhvervsliv. I de følgende tyve år havde han et nært samarbejde med havneingeniør Thorvald Hornemann (til venstre) bl.a. omkring anlæggelsen af Nordhavnen.

Fotos i Lokalhistorisk Samling.

dog naturligvis stadig udvalget, der havde ansvaret over for såvel byrådet som Indenrigsministeriet, der skulle godkende budgetter, regnskaber, takster og udvidelsesplaner. Af udvalgets forhandlingsprotokoller fremgår, at Ministeriet i de første år var særdeles nidkær i varetagelsen af sine tilsynspligter.⁵¹

Færdiggørelsen af yderhavnen havde mellem 1856 og 1861 havde medført samlede anlægsudgifter på omkring 215.000 rdl. (430.000 kr.). I de følgende årtier udviklede havnens økonomi sig imidlertid meget fordelagtigt. Den stigende skibsfart havde til følge, at driftsindtægterne, der næsten udelukkende bestod af havne- og bropenge, gik stærkt i vejret. Fra et årligt gennemsnit i 1860'erne på omkring 25.000 rdl. (50.000 kr) voksede de i løbet af det følgende årti til omkring 85.000 kr. på årsbasis og lå i begyndelsen af 1880'erne på 110.-120.000 kr. om året. De ordinære driftsudgifter lå normalt langt lavere, på omkring halvdelen af indtægterne. Havnen kunne således for en stor del selv finansiere udbygningsarbejderne i 1870'erne, bl.a. ved Søndre Mole (ca. 475.000 kr.). Da begyndelsen af Nordhavnen blev igangsat i 1883, beløb havnens gæld sig kun til omkring 400.000 kr.⁵²

En egentlig kysthavn 1885-1914

Nordhavnen anlægges 1883-90

I løbet af 1870'erne blev pladsen i havnebassinet for lille, efterhånden som skibsfarten og i særdeleshed mængden af importerede varer gik i vejret. Det medførte, at der både var trangt med bolværks- og kajplads i forbindelse med losningen, og at havnen manglede faciliteter både i form af oplagspladser og pakhuskapacitet. Dertil kom, at skibenes gennemsnitsstørrelse var voksende, og at større skibe undertiden kom i vanskeligheder, når de i hårdt vejr skulle anløbe havnen. Afstanden mellem molehovederne var simpelt hen ikke tilstrækkelig til en eventuel manøvrering i stormvejr.

Den nye havneingeniør Hornemann udarbejdede derfor i 1880 et projekt for anlæggelse af et nyt havnebassin langs kysten nord for det gamle. Planen, der med få ændringer blev gennemført i årene 1883-90, omfattede et bassin med et vandareal på omkring 8 ha (mod det gamle bassins ca. 6,5 ha) samt en fordobling af havneområdets landarealer fra godt 5 til omkring 11,5 ha. Som det fremgår af oversigten side 95, blev det nye havneafsnit begrænset af en 300 m. lang nordmole med udgangspunkt ved Mejlgedes port. Den nye havneplads blev anlagt ud fra kysten ved hjælp af opfyldning. Denne blev dels fremskaffet fra land ved at afgrave den sydlige del af Knudrisbakken, og dels bragt i land fra de muddermaskiner, som foretog uddybningen af selve bassinet, der fik en lidt større dybde (7,5 m) end det gamle bassin. I forbindelse med anlæggelsen blev den gamle nordmole (herefter Midtermolen) også forsynet med bolværk på nordsiden.²

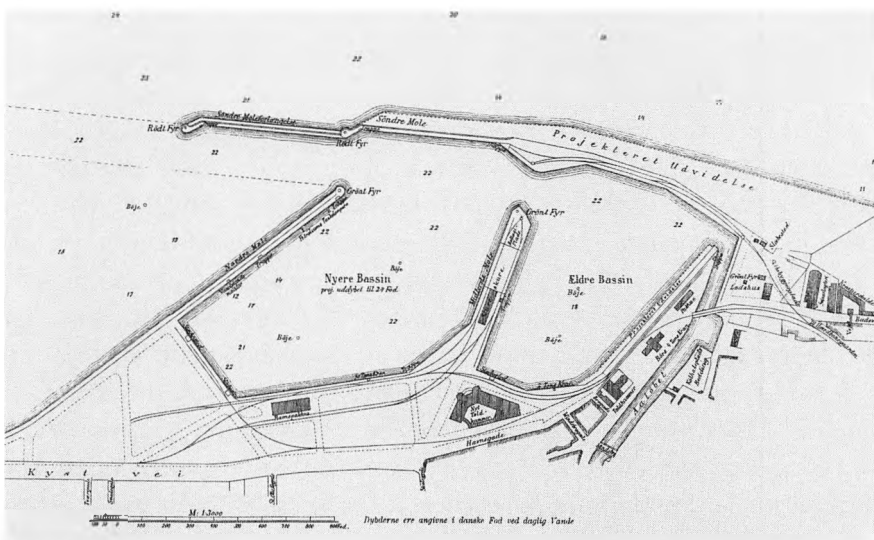
Bygningen af nordhavnen betød en udvidelse af kajanlæggene med omkring 1100 m., så havnen derefter i alt rådede over henved 2500 m. kajplads. Samtidig fik man nu mulighed for at opdele havnekajerne og -området mere rationelt efter ladningskategorier. Havnepladsen længst mod nord blev således indrettet til modtagelse af trælast, mens korn- og foderstofskibe anløb Nordhavns kajer ind mod landsiden. Midtermolen blev fortrinsvis anlægsplads for rutedamperne, mens dampskibsbroen i det

gamle bassin herefter kunne forbeholdes passager- og stykgodstrafikken på København og Kalundborg. Yderst på Midtermolen var der indrettet liggepladser for ballastskibe, mens fisker- og lystbåde blev henvist til Nordre Moles inderside og vinterliggerne til anlægspladser udenfor. Losningen af kulskibene blev dog først i slutningen af 1890'erne lagt i fastere rammer, efter at Søndre Mole i årene 1897–98 var blevet udvidet mod syd forbi den tidligere skibsbyggerplads. Her indrettedes derefter kulpladser samt gødningspakhuse. Et specielt problem udgjorde også tankskibene med petroleum til firmaet Rudolph Wulf, eller – som det hed efter sammenslutningen 1889 med Jørgen Jensen og Thøger Frøms konkurrerende Københavnske firma – Det danske Petroleumsaktieselskab, som følge af den store brandfare, der var forbundet med losning og oplagring af olieprodukterne. De fik foreløbig anlægsplads yderst på Nordre Mole, hvorfra der var ført rørledninger ind til tankanlæggene på stranden nord for havnen.³



Anlægsarbejde på Nordre Mole i slutningen af 1880'erne. På det noget uklare billede ses rambukke og taljespil, men det fremgår også, at en væsentlig del af arbejdet udførtes med skovl og trillebør.

Foto i Den gamle By.



Kortet viser havneområdet efter anlæggelsen af Nordhavnen. På Søndre Mole ses moleforlængelsen uden for havneindløbet og desuden den projekterede udvidelse i den sydlige del. Denne betyder, at skibsbyggepladsen her må nedlægges.

Kort i Havnevæsenets arkiv.

De samlede udgifter til anlæggelsen af selve Nordhavnen mellem 1883 og 1890 var ikke overvældende, idet de udgjorde omkring 500.000 kr. Hertil kom dog det sidstnævnte år anskaffelsen af en ny og kraftigere muddermaskine (60.000 kr.) til yderligere uddybningsarbejder langs den nye Nordmole.⁴ Ret hurtigt viste det sig desuden, at det var nødvendigt at beskytte indsejlingen til Nordhavnen yderligere, for at mindske risikoen for anløb af skibe i hårdt vejr. Man måtte derfor i 1893–94 forlænge Søndre Mole med en ca. 200 m. lang molearm mod nordøst forbi det nye havneindløb.

Byen omkring 1890

Den stadige udbygning af havnen og havneområdet, der havde præget årene mellem 1845 og 1890, skal i første række ses som en følge af den stærke placering, som Århus og dermed byens handelsstand havde skabt sig i det jyske trafiksystem og i landsdelens handelsnet. Der er dog også grund til at se udviklingen på havnen i sammenhæng med nogle af de ændringer, der i den mellemliggende periode havde fundet sted i den øvrige del af byen.

Både det stigende befolkningstal og udviklingen af en egentlig industrisektor var med til at »bære« en del af omsætningen af både råstoffer og forbrugsvarer i havnens handel og skibsfart.

Det var et gennemgående træk i disse år, at de danske byer voksede kraftigt som følge af befolkningstilvæksten, afvandringen fra landbruget og den tiltagende industrialisering. Provinsbyerne havde samlet i 1890 omkring to en halv gange så mange indbyggere, som de havde haft 45 år tidligere. For Århus havde tilgangen været endnu større, idet byens indbyggertal var mere end firedoblet til omkring 33.000, og det var faktisk den af alle danske byer, der var vokset stærkest. Fremgangen, der blev yderligere kraftig op gennem halvfemserne (til 51.000), betød, at Århus fra slutningen af 1850'erne endeligt havde passeret Ålborg som Jyllands største by og fra begyndelsen af 1870'erne afløste Odense som landets provinsby nr. 1. De to nærmeste større købstæder, Randers og Horsens, havde i 1890 kun omkring halvt så mange indbyggere som Århus, mens Ålborgs indbyggertal på dette tidspunkt endnu ikke havde passeret 20.000.



Havnepladsen blev også lejlighedsvis anvendt til andet end havneformål. Bergs Løvetæter og Arendts Abetæter og Cirkus var omkring århundredskiftet for kortere perioder blandt lejerne eller som her komiteen for Sct. Olufsmarked, der havde forlystelsesplads blandt tømmerstablerne.

Foto i Den gamle By.

Det er naturligvis vanskeligt at klarlægge helt, hvorfor især Ålborg og Randers faldt så meget tilbage i forhold til Århus. Mange faktorer har spillet ind, men for udviklingen inden for industri og handel har det dog givetvis været hæmmende, at de to byers havne- og besejlingsforhold ikke var særlig gode. Begge byer måtte anløbes ad smalle fjorde med stedvis ringe vanddybder, så lange sejltrejser måtte vedligeholdes ved opmuring- og uddybningsarbejder.⁵ Efterhånden som fragtskibene blev stadigt større, blev flere og flere afskåret fra at besejle de to byer. I modsætning hertil lå Århus ved en dyb bugt, der heller ikke i nær så stort omfang skabte isvanskeligheder for den tiltagende vintersejlad som Limfjorden og Randers Fjord.

Den stærke befolkningstilgang i Århus havde dannet basis for en omfattende byggevirksomhed. Nye bykvarterer opstod i 1860'erne mod syd omkring banegården samt i Sjællandsgadeområde mod nord. Senere fulgte fra 1870'erne bebyggelsen af Frederiksbjerg og omtrent samtidig opførtes også ejendomskomplekser langs den nye kystvej (Skolebakken, Kystvejen) nord for Yderhavnen, der var blevet anlagt samtidig med kystværnsarbejder mellem havnepladsen og Mejlgedes Port. Fra 1890'erne fortsattes udbygningerne i nord omkring Østbanegården og Trøjborg, i vest omkring Mølleengen og mod syd på de nordligste af godset Marselisborgs jorder, der blev indlemmet i byområdet i slutningen af 1890'erne.⁶ Opførelsen af et nyt bykvarter her fik afgørende betydning for havnens udvikling efter århundredskiftet.

På det erhvervsmæssige område var der sket store ændringer i byen siden 1845. De gamle købmandsfirmaer, der tidligere drev meget bredt favnende aktiviteter inden for både handel, industri og skibsfart, var nu som virksomhedstype stort set forsvundet eller stærkt på retur. I stedet var industrivirksomhederne – gamle eller nyoprettede – udskilt fra handelsfirmaerne som selvstændige, evt. i form af aktieselskaber, ligesom handelshusene selv blev karakteriseret af en tiltagende specialisering.

Industrien havde i løbet af det halve århundrede fået et betydeligt omfang i Århus. Den beskæftigede kort før århundredskiftet sammen med håndværk henved 10.000. Nærmere opgørelser over deres samlede produktion og omsætning foreligger ikke. Hovedparten var dog små virksomheder og værksteder med rent lokalt virke, og kun omkring et halvt hundrede var så store, at de beskæftigede mere end 20 medarbejdere. Disse større industrivirksomheder, hvis betydning strakte sig ud over det lokale marked og som sådant var med til at befordre havnens udvikling, var især opstået inden for metal- og bygningsmaterielområdet samt i levnedsmiddelbranchen.



Ejendomme og forretninger i havnegaderne blev præget af havnemiljøet. Mange af beboerne var sømænd, fiskere og havnearbejdere eller mæglere og skibsbyggere. Carl Jensens havnebeværtning i den gamle Toldbod og N.C. Linds skibsprovianteringshandel hørte også til de karakteristiske erhverv. Billedet er fra ca. 1905.

Foto i Erhvervsarkivet.

Søren Frichs maskinfabrik (oprettet 1854) var byens største og fra 1880'erne blandt landets førende, men også H.P. Jensens Maskinbyggeri fra 1857, der havde en betydelig produktion af mejerimaskiner og jernbanemateriale, og Caroc & Leths Maskinfabrik (etabl. 1870), afsatte deres produkter over hele landet.⁷ Langballes tegl- og kalkværker blev yderligere udbygget, efter at sønnen Otto Langballe var indtrådt som medejer i 1870. Hans interesser lå især inden for kalk- og mørtelområdet, og udvidelserne her fandt fra begyndelsen af 1870'erne sted på Spanien syd for havneområdet, hvortil kalkværket blev flyttet af hensyn til den omfattende søgående kalktransport.⁸ Kort derfra – ved Jægergårdsgade – lå Århus Palmekærnefabrik, der var blevet oprettet 1871 til produktion af foderstoffer. Også råstofferne hertil blev ført ad søvejen, og især efter at fabrikken fra begyndelsen af 1890'erne – nu med navnet Århus Oliefabrik – var blevet udvidet med fremstilling af spiseolier til margarineindustrien, blev den præget af stadige udvidelser, der efterhånden gjorde fabrikken til en af havnens største kunder i byen. Dens vækst var nært sammenhængende

med udviklingen på medejerer Otto Mønstedts Margarinefabrik (oprettet 1883 som den første i landet) i Vestergade, og dennes søstervirksomheder i England.⁹

Som en af de største blandt havnens industrikunder i Århusområdet må endelig nævnes Mundelstrup Gødningsfabrik, der blev anlagt i 1871.¹⁰ Den hørte frem til 1920'erne til blandt landets største kunstgødningsfabrikker, og en stor del af virksomhedens råstoffer og færdigvarer passerede havnen.

Århus som importhavn

I løbet af 1880'erne ophørte kornsalgsperioden for dansk landbrug. Det billigere oversøiske korn havde fortrængt det danske helt fra det engelske marked og vandt også betydeligt indpas i Danmark, bl.a. til anvendelse som husdyrfoder. Fra 1883 blev Danmark nettoimportør af korn. Den omlægning til animalsk produktion og eksport, der gennem en årrække havde været på vej i dansk landbrug, slog nu for alvor igennem. Smør, bacon og levende dyr blev i firserne de vigtigste eksportartikler, og eksportmængden af de forædlede produkter (smør og bacon) fortsatte med at vokse voldsomt gennem de følgende årtier. Derimod faldt eksporten af levende dyr i løbet af halvfemserne. Det skyldtes dels stærke forhøjelser i de tyske toldafgifter for kvæg i 1880'erne og senere – af frygt for husdyrsygdomme – totalforbud mod indførsel af kvæg og får til England omkring 1892–93, og midt i årtiet desuden af skiftende restriktioner på importen af levende dyr til Tyskland.¹¹

Århus havn havde hidtil haft en betydelig position for landbrugseksporten fra det jyske område, især for korneksportens vedkommende. Den faldt nu næsten bort. Fra en eksport på omkring 30.000 t. i de bedste år i halvfjerdserne sank den til et gennemsnit på 5000 t. i firserne og gik yderligere ned til næsten det halve i det følgende årti.

Også af de nye eksportvarer smør og bacon havde Århus indtil begyndelsen af firserne haft en betydelig andel af eksporten fra Jylland. Det hang bl.a. sammen med, at såvel Hans Broge samt svigersønnen Otto Mønsted gennem tresserne og halvfjerdserne havde været foregangsmandene for en øget – og bedre – smørproduktion. Fra firserne var smør-eksporten fra havnen stadig stigende fra et gennemsnit på omkring 1000 t. årligt til ca. 5000 tons i årene op mod verdenskrigen. Set i forhold til den samlede smør-eksport fra Jylland var Århus' betydning som udførselshavn

dog faldende, og det samme gjorde sig i endnu stærkere grad gældende for baconeksporten, hvor Århus i denne periode kun havde en forsvindende andel.¹² Konkurrencen fra Esbjerg blev kraftigt forstærket fra firserne, bl.a. fordi DFDS i sine forsøg for at samle eksportruterne i Esbjerg fik stærk politisk støtte gennem aftaler med staten i 1888 om nedsættelse af havnetaksterne i Esbjerg, fragttlettelser med statsbanerne, samt direkte statstilskud.¹³ På den baggrund skal smør- og baconeksportens nedgang fra stort set alle øvrige jyske havne ses.

Tilbage var kreatureksporten, som op gennem firserne fortsat var stigende. Det lokale Jysk-Engelske Dampskibsselskab varetog hovedparten af den, også efter, at rederiet i slutningen af årtiet indgik overenskomst med DFDS om en fælles besejling af ruten til Newcastle. I løbet af halvfemserne overtog Esbjerg-ruterne dog en stadig større del af kreaturudførselen, især efter at England havde lukket for importen og hovedparten derefter gik til Tyskland. Jysk-Engelsk, hvis skibe var specialbygget netop til kreaturtransporter, fik vanskeligheder med at ombygge dem til tidssvarende smøreksporthavne. I 1896 fik selskabet desuden betydelige tab, da »Horsa« blev ind



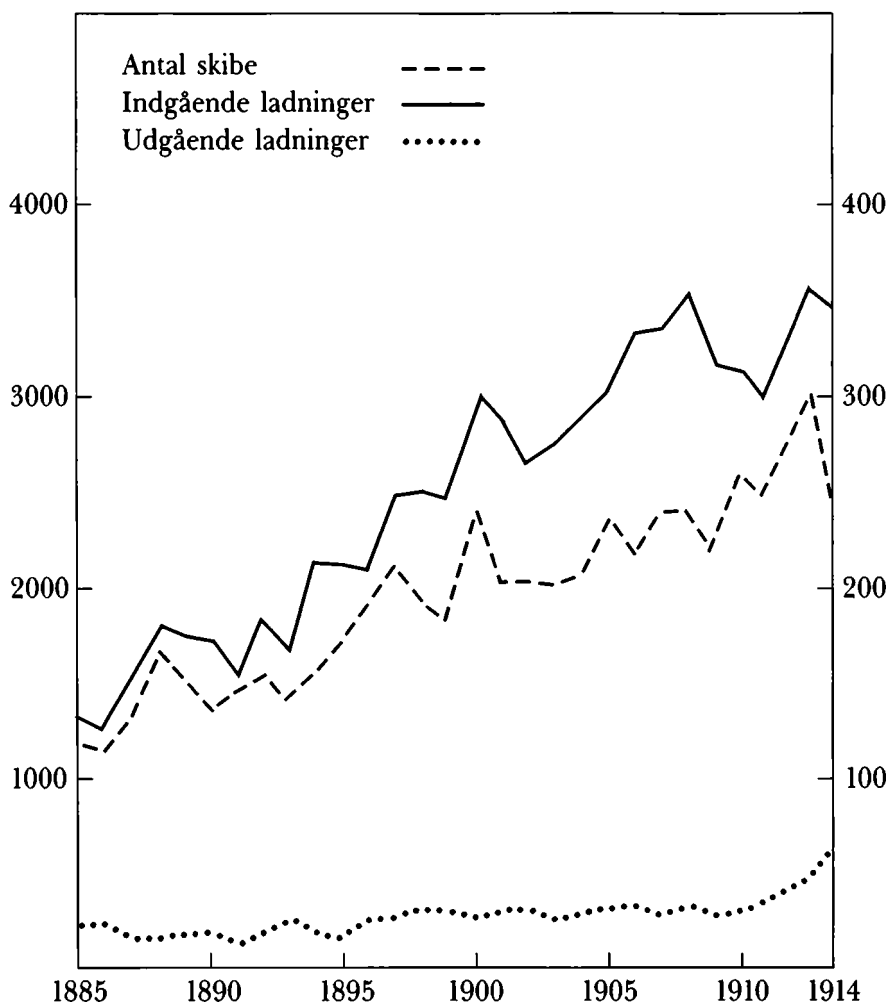
Losning ved Pakhuskajen omkring 1910 af Sutherland af Newcastle. Ladningen, formentlig kornvarer, slikses i sække ned på hestekøretøjer og jernbanevogne. Bagest til venstre ses Havnepakhuset.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Udenlandsk skibsfart og vareomsætning 1885–1914

Antal skibe

Ladning (1000 reg.t.)



blandet i krigen mellem USA og Spanien om Cuba.¹⁴ Selskabet blev søgt opløst ved salg af dets skibe til DFDS. I første omgang blev det dog ikke til noget, hvorefter rederiet gik sammen med det tilsvarende »Randers Dampskibsselskab af 1866«. Det nye »Jysk Dampskibsselskab«, der fik hovedsæde i Randers, men fortsatte sin virksomhed i Århus under ledelse af konsul Edv. Bergmann, fik dog ingen lang levetid. Det forsøgte at opnå tilsvarende statstilskud til smøreksperten som DFDS, men forgæves. Efter

forhandlinger med DFDS om fortsat besejling mellem Østjylland og England overgik selskabets skibe i 1900 til DFDS, hvorefter Jysk Dampskibsselskabs virksomhed ophørte.

Mens eksportfarten således stagnerede helt frem til omkring 1910, så det ganske anderledes ud for importhandelens vedkommende. Den blev, som det fremgår af oversigten, næsten tredoblet i disse år (fra ca. 130.000 til 350.000 registertons) og var ved periodens slutning næsten 10 gange så stor som eksportomsætningen.¹⁵ Den stærke fremgang på dette område havde for en stor del sammenhæng med landbrugsomlægningen, der skabte et stigende behov for import af rå- og hjælpestoffer til landbruget i form af kornvarer, foderstoffer og kunstgødning, og disse varer stod sammen med kullene for en meget væsentlig del af stigningen. Det var naturligvis ikke nogen særegen udvikling for Århus; den gjorde sig gældende i mange andre provinshavne. Når den markerede sig stærkt i Århus, især i den første del af perioden indtil århundredskiftet, hang det formentlig bl.a. sammen med det »jernbaneforspring«, som Århus havde i forhold til andre jyske byer. Det hører ligeledes med i billedet, at havnen i Ålborg først i slutningen af halvfemserne fik en anløbsdybde lige så stor som Århus', og at forbedringerne i Randers lå endnu senere. Og hvad importhandelen angår skulle man også ind i det ny århundrede, før Esbjerg blev nogen væsentlig konkurrent til de østjyske havne.

Som importhavn var Århus omkring århundredskiftet langt den største i provinsen, mere end dobbelt så stor som Ålborg, hvis indgående varemængder igen lå på det dobbelte niveau af Odenses og Esbjergs. Tilførslerne fra udlandet til havnen i Randers var kun på omtrent det halve af importen til Esbjerg. Især Ålborg vandt dog i løbet af de sidste ti år før verdenskrigen væsentlig ind på Århus' forsring. Specielt hvad angår de største grovaregrupper som kul, korn- og foderstoffer og gødning, var Århus ved at blive indhentet af Limfjordsbyen.¹⁶

Dampskibenes andel af havnens udlandshandel blev i løbet af perioden meget dominerende, idet den voksede fra ca. 2/3 i midten af firserne til omkring 85–90% i de sidste år før verdenskrigen. Ud over Englandsruterne blev der i 1880'erne oprettet dampskibsforbindelse til Lübeck og senere til andre østersøhavne (bl.a. Stettin). DFDS begyndte efter Kielerkanalens åbning 1894 en rute til Hamborg-Altona, mens tyske rederier stod bag faste fragtforbindelser til Bremen og Rotterdam. Fra disse byer udgik bl.a. fragtruteforbindelser over Atlanten.

Indtil omkring 1907 var der dog stadig flest sejlskibe involveret i udenrigstrafikken. Men hovedparten var småskibe, der sejlede på Sverige eller Østersøkysten, og en betydelig del af dem i øvrigt af svensk eller tysk natio-



Flottere og mere eksotisk kunne et importskib næsten ikke blive. Den tremastede bark »Canna«, der anløb havnen i foråret 1908, var hjemmehørende på Kokos-øerne i Det indiske Ocean. Med sin besætning, der også talte en indfødt »lille busket nigger« – som avisen skrev – kom den med en ladning kopra til Århus Oliefabrik.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

nalitet. De fleste af de øvrige udenlandske skibe, der anløb havnen, var dampskibe fra England, Tyskland, Norge og Holland.

Desuden begyndte de første motorskibe at besejle Århus. I havneberetningen for 1907 er således specielt nævnt, at et hollandsk motorskib på knap 300 t. har anløbet havnen. At større dieselmotorskibe også i de næste par år var et forholdsvis sjældent syn i byen, viser en omtale i Aarhus Stiftstidende i begyndelsen af 1909. Da dieselmotorskibet »Rapp« af Stockholm ankom til havnen, samledes hurtigt en mængde tilskuere for at se på »havaristen«. Den havde jo »mistet skorstenen«. ¹⁷ I de sidste år før krigen fik havnen dog jævnlige anløb af bl. a. de første store danske dieselmotorskibe fra ØK, Selandia og Jutlandia.

Sejlads på København og Bugten

Den indenlandske fragtfart fik mindre betydning for havnen i sidste del af 1800-årene. Godt og vel en trediedel af vareomsætningen gik omkring 1870 til eller fra andre danske havne, men andelen var omkring århundredskiftet faldet til mindre end en fjerdedel. I de følgende 15 år var fremgangen i indenrigstrafikken derimod lidt større end for havnens udenlandske fragtfart. Især den indgående godsmængde voksede betydeligt og blev næsten fordoblet i denne periode, mens skibsladningerne fra Århus til de øvrige danske havne i det væsentlige var uforandret.

Der er ingen tvivl om, at det er jernbanerne, der også efter 1885 medvirkede til at udkonkurrere en del af den indenlandske fragtfart på havnen. Godsbefordringen ad jernbanen til og fra Århus blev mere end fordoblet mellem 1885 og 1900 (fra 151.000 tons til 304.000), og i løbet af de følgende 15 år voksede den samlede godsmængde til mere end 550.000 tons. Med skibe til og fra de øvrige danske havne transporteredes til sammenligning i 1900 106.000 og i 1914 134.000 tons.¹⁸

Århus' centrale placering i handelen med de nye importvarer korn, foderstoffer og gødning var baggrunden for denne stærke vækst i jernbanetransporterne, der for ca. 5/6 vedkommende bestod af udgående banefragt. Omkring år 1900 forsendtes fra Århus pr. jernbane flere importerede kornvarer end fra Esbjerg, Ålborg, Randers og Kolding tilsammen, og for foderstoffer var Århus' position endnu stærkere.¹⁹ Det var dog et forhold, der i løbet af det følgende tiår ændredes, både som følge af havneforbedringer i de øvrige nævnte byer og af strukturændringer inden for korn- og foderstofhandelen i Århus, hvor både Korn og Foderstof Kompagniet og Jysk Andels Foderstofforretning udbyggedes med filialer, der fik importvarerne tilført direkte.

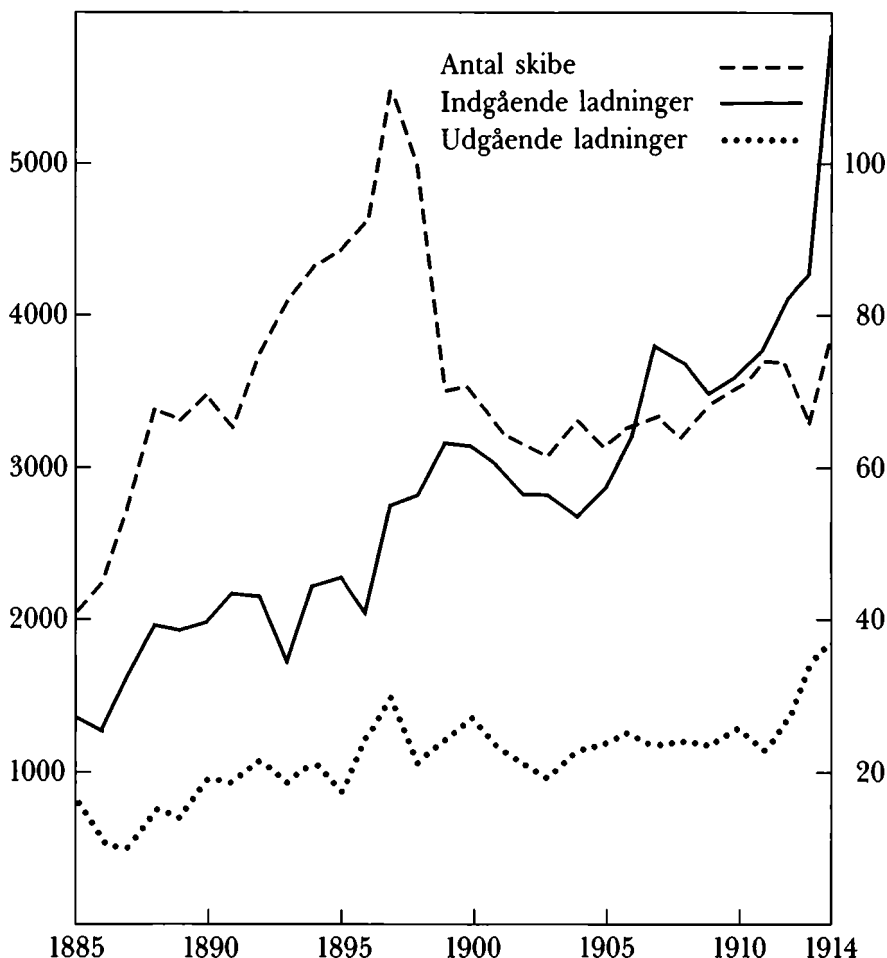
Udviklingen i den indenlandske skibsfart mellem 1885 og 1914 fremgår af oversigten nedenfor.²⁰ Den meget kraftige stigning, som ses for 1914, er forårsaget af verdenskrigen, idet DFDS på grund af minefare ophørte besejlingen af Esbjerg havn fra august 1914 og forlagde sine ruter til en række andre jyske havne, heriblandt Århus, som af den grund ekstraordinært fik tilført en betydelig mængde eksportvarer ad søvejen.

I oversigten ses også antallet af skibe, der sejlede i indenlandsk fart på havnen. Som følge af, at man i 1898/99 ændrede optællingsmåde, er det dog vanskeligt at sammenligne udviklingen i første og sidste del af perioden, men det er dog tydeligt, at den helt lokale skibsfart med småbåde som

Indenlandsk skibsfart og vareomsætning 1885–1914

Antal skibe

Ladning (1000 reg.t.)



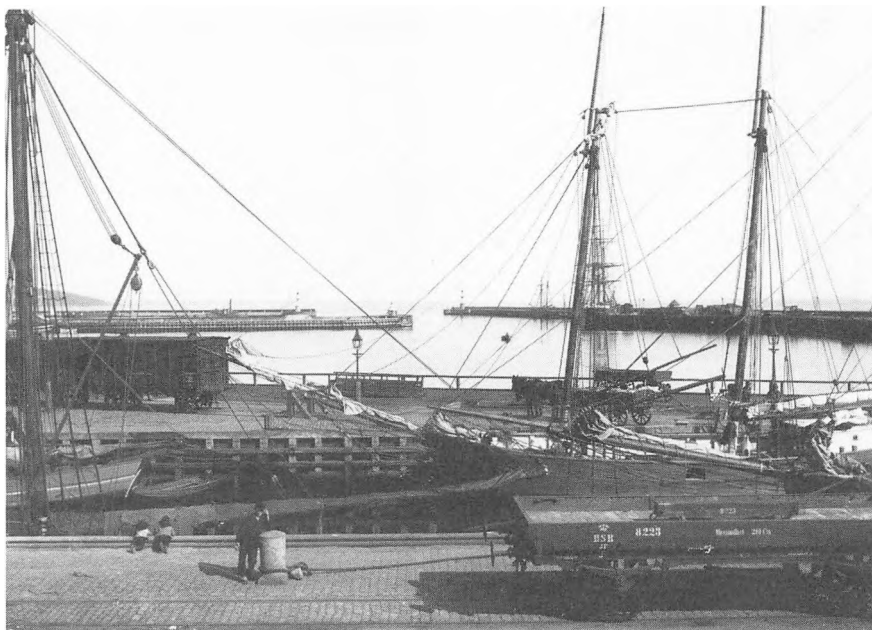
medførte mindre laster – de gled ud af oversigten efter 1900 – har haft et betydeligt omfang, selv om de ikke har tynget meget i varestatistikken.

Den tendens i den forgående periode til, at byens indenlandske fragtsej- lads fortrinsvis fandt sted dels på København, dels rent lokalt i Århus Bugt- området, blev endnu mere udtalt i disse år. Især var udførselen af varer fra Århus til de øvrige danske provinsbyhavne konstant faldende og udgjorde i årene før 1914 kun omkring 4–5000 t. Hovedparten af forbindelserne

med disse bestod fortrinsvis af de større importskibe, der kun lossede en del af lasten i Århus og derfra fortsatte med resten til andre bestemmelsessteder.²¹

DFDS-bådene til hovedstaden udvidede med den stigende godsmængde fra 1880'erne kapaciteten ved bl.a. at indføre daglige hverdagsafgange i sommerhalvåret. Efter århundredskiftet, da de gamle rutebåde »Aarhus« og »Kjøbenhavn« udgik, indsatte DFDS større skibe på ruten, ligesom de daglige afgange fra 1912 blev gældende for hele året. Der var ingen tvivl om, at ruten var en økonomisk gevinst for selskabet, der da heller ikke tøvede med at nedsætte fragtraterne med 10–12%, da der i 1904 fremkom planer fra århusianske erhvervsdrivende om at oprette »Fragtselskabet Aarhus« til at drive en konkurrerende rute.²² Projektet blev derefter opgivet.

På personbefordringen til hovedstaden havde DFDS også konkurrence, men den stod selskabet selv for. Det var ruten til Kalundborg, som var blevet genoptaget, da byen fik jernbaneforbindelse til København. Efterhånden som den direkte rutesejlads til København udvidedes, havde DFDS dog vanskeligt ved at få Kalundborg-overfarten til at løbe rundt. Ruten



Udsigt fra åens sydside over havnen kort efter 1890. Victor Jensen skriver i sine erindringer om kopskibene, der bragte pust fra den store verden. For de små drenge til venstre var det spændende nok bare at betragte de mindre skuder, der lagde til i åhavnen med varer fra Samsø eller Nappedam.

Foto i Erhvervsarkivet.

blev nedprioriteret med ældre skibe og materiel, hvad der naturligvis ikke gjorde tilskyndelsen til at benytte den større. Fra 1892 ydede staten et tilskud til ruten, der også stod for postbesørgtelsen af Samsø, men klagerne over besejlingens standard fortsatte, bl.a. fra Handelsforeningen, hvis formand Fr. Nørgaard allerede 1900 stillede forslag om, at ruten blev overtaget af staten.²³ Der gik dog endnu mere end et tiår, før DFDS opgav ruten, der overgik til statsbanerne i 1914.

Blandt de skibe, der fra 1899 ikke mere blev registreret på skibslisterne var ifølge havneberetningen – for dampskibenes vedkommende – de af »Århus Bugtens Dampskibsselskab« eller »Aktieselskabet Turisten« ved deres skibe udførte ture og for sejlskibenes vedkommende en del mindre fartøjers ture.²⁴ »Aktieselskabet Turisten« var et nyt rederi i havnen, og formentlig et af dem, hvis skibe havde talt godt i statistikken i årene forud. Det var oprettet i 1896 med det formål »at sætte lystdampere i gang på Århusbugten«. Selskabet udnyttede den voksende interesse, der i slutningen af århundredet kunne konstateres blandt byens borgere til at tage til skov og strand. Dampbåden »Turisten« sejlede i sommermånederne 1896 et stort antal ture mellem Toldboden og anløbsbroer i Marselisborgskovene syd for byen, og året efter indsatte selskabet endnu en damper, »Marselisborg«, på ruten til Varna, Ørnereden og Moesgård. Succes'en for »skovbådene« fortsatte i de følgende år (for 1899 opgav selskabet passagerantallet til 150.000), og rederiet kom efterhånden op på at sejle henved 10 dobbeltture dagligt i sommermånederne.²⁵ For havnevæsenet og havnens øvrige brugere kunne den store passagertilstrømning til bådene skabe betydelige gener, og havneudvalget måtte jævnligt indskærpe bådførerne, at der efter havnereglementet kun måtte sejles med halv kraft i havneområdet.²⁶

Havneudvalget havde ligeledes, af hensyn til havnetrafikken i øvrigt, planer om at lade skovbådene lægge til uden for Nordre Mole hvor en tilsvarende rute til Riis Skov i 1905 fik en anlægsbro. De sydgående både beholdt dog anlægspladsen ved dampskibsbroen og Midtermolen, hvor også »Århus Bugtens Dampskibsselskab« havde kajplads samt ekspeditions- og pakhus. Dette selskab sejlede også som »Turisten« lystture på Bugten, men selskabets væsentligste virke var dog fortsat fragt- og passagertrafikken til Samsø, Ebeltoft, Kaløvig og Helgenæs. I løbet af 1880'erne og 1890'erne fortrængte rederiet en betydelig del af den tidligere fragtsejlads med sejl-skuder på bugten og kunne anskaffe nye dampskibe, »Samsø« i 1893 og »Mols« i 1900. En stikbaneforbindelse til Ebeltoft i 1901 gav midlertidig nogen afmatning i selskabets fragter herfra, men fremgangen fortsatte dog og gav basis for indkøb af yderligere to skibe i årene op til 1914.



Kalundborgbåden »Kureren« på vej ud af havnen omkring 1910. Billedet er taget yderst på Nordre Mole, der hurtigt blev en yndet fiskeplads for børn og voksne.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

På det tidspunkt var imidlertid en ændring i det lokale skibsfartsmønster på vej. Fra 1907 gik en »4 tons motorbåd« i rutefart mellem Århus og Mols, og omtrent samtidig begyndte i fragtsejladsen på Samsø sejlbåde »med petroleumshjælpemotor« at tage konkurrencen op med dampskibsruterne. Det var en udvikling, der dog først for alvor slog igennem i den følgende tid, men den kom for en tid til at gøre især de mindre sejlskibe i stand til at fragte små varepartier lige så hurtigt og billigt – og måske nok så fleksibelt – som dampskibene. Disse havde dog i periodens løb overtaget langt hovedparten af indenrigsfarten (80–85%), og omkring 1910 deltog mere end dobbelt så mange dampskibe som sejlskibe i byens indenlandske fragtfart.

Virksomheder på havnen

Mens havnen udelukkende lå i åen, var havnefaciliteterne på land af yderst beskedent omfang. Det var dog ikke noget særligt for Århus, men ganske karakteristisk for den ældre tids købstadshavne, hvad enten de som i Århus bestod af bolværker i et åløb eller var anlagt som en skibsbro på en beskyttet kyst. Fælles for dem var, at losse- og ladepladserne ved udskibningsstedet var små, og at udlossede varer normalt straks skulle fjernes fra havneområdet og tilføres rederens eller købmandens egen gård. En smule pakhusplads kunne der – som i Århus – være i forbindelse med havneadministrationens materielhus eller toldboden, men derudover hørte faktisk kun kølhalepladsen, hvor skibene kunne vedligeholdes og repareres, og eventuelt en skibsbyggeplads til havnens faste »tilbehør«. Faste oplagspladser til tømmer, mursten eller andet tungt gods fandtes ikke, og havnereglementet indeholdt stramme tidsfrister for fjernelse af sådant udlosset materiale fra havnepladsen.

Behovet for oplagspladser og lagerrum i tilknytning til havnen blev dog med den stigende skibsfart fra 1830'erne og 1840'erne mere påtrængende. I forbindelse med opførelsen af den nye toldbod i 1830'erne blev der indrettet større pakhuslokaler, og både nord for åen og langs stranden mod syd blev der efter udvidelserne i samme årti også udlagt nogle mere permanente oplagspladser (bl. a. til kul). Først anlæggelsen af yderhavnen skabte imidlertid mulighed for at udlægge større arealer til havneplads.

Det blev først og fremmest trælast og kul, der blev henlagt her, bl. a. fra det store tømrerfirma H. Jørgensen & Stilling og fra Rudolph Wulffs kulhandlervirksomhed, men også folde for kreaturer, der skulle udskibes fra havnen, var i nogle år indrettet på pladsen »under Skolebakken«, indtil de flyttedes til »den inddæmmede plads bag Grønland«.²⁹ Yderligere pladser blev etableret i forbindelse med udvidelsen af Søndre Mole i slutningen af 1870'erne, og langs denne blev desuden anlagt jernbanespor med direkte forbindelse til banegården, hvad der naturligvis gjorde de nye kajpladser her attraktive for udlosning af gods til videre forsendelse. Til brug for stykgodsvarer og »gennemgående gods«, bl. a. til anvendelse for rutebådene til København og Kalundborg, opførte havnen endvidere ved dampskibsbroen i 1860'erne et pakhus, der i 1880 (og igen 1898-99) blev suppleret med større vareskure. Også de to større bygningsanlæg Århus Børs (fra 1866) og Toldkammeret (fra 1868) rummede pakhusfaciliteter.

Som tidligere nævnt havde skibsbygger Høyer i 1870'erne – forgæves – søgt havneudvalget om at leje en plads på den indvundne havneplads ved Skolebakken til et træskibsværft. Også i forbindelse med etableringen af

Nordhavnen fremkom planer om at udnytte en del af den nye havneplads til anlæggelse af et værft, denne gang dog et jernskibsværft. Ideen blev fremført i Handelsforeningen i 1883 af Rudolph Wulff og støttedes af bl. a. Hans Broge, Otto Langballe og Edv. Rahr, så det var væsentlige erhvervs-mæssige interesser i byen, der stod bag. Et selskab, ledet bl. a. af de oven-nævnte, blev oprettet for at søge planerne ført ud i livet. De indledte drøf-telser med havneudvalget, men kunne ikke nå til enighed om de nærmere betingelser. Havneudvalget mente ikke, havnen kunne undvære de 3,5 ha på den nye havneplads til formålet, ligesom det frygtede for, at besejlings-forholdene i det nye havnebassin ville blive væsentligt forringet ved pro-jektets gennemførelse. Heller ikke selskabets krav om at låne 1/4 mio. af havnen kunne havneudvalget gå ind på. Et alternativt forslag om at lægge værftet syd for havnen blev afvist af selskabet som alt for dyrt. Et modifi-ceret forslag blev i 1884 af selskabet forelagt for byrådet. Efter en hidsig debat forekastedes det med et knebent flertal, hvorefter selskabet igen lod værftsplanerne falde.³⁰



Importfirmaerne opførte et større antal mere eller mindre permanente kornpakhuse o.l. på Nordre Havneplads. Udsigten fra Kystvejen ned over Nordhavnen fra omkring 1914 viser i forgrunden Jysk Andels Foderstofforretnings kornskure, mens den lange bygning til venstre tilhører Mammen og Drescher. I baggrunden Havnepakhuset.

Foto i Lokalhistorisk Samling.



Udsigt over havnen langs Søndre Mole omkring 1910. Kulpladserne er blevet samlet på den udvidede mole med en enkelt undtagelse, der ses til højre. Den tilhørte H.M. Erhardt, der i 1907 overtog Rud. Wulffs kulforretning.

Foto i Den gamle By.

Den nye store havneplads ved Nordhavnen kunne således i fuld udstrækning anvendes i forbindelse med skibsfarten som losse-, omladnings- og lagerplads. Og der blev god brug for den, for i løbet af 1880'erne var efterspørgselen efter såvel oplags- som pakhusplads vokset betydeligt i sammenhæng med de ændringer, der havde fundet sted i udenrigshandelen. Især de store skibsladninger af korn, foderstoffer og gødning måtte for en stor dels vedkommende oplagres efter udlosningen, inden de kunne videresendes med bane eller skib.

Til det formål opførte havnen i 1889–90 umiddelbart efter, at Nordhavnen var blevet anlagt, et stort 6-etages havnepakhus ud for den nye havns nordvestre mole. Pakhuset, der havde et etageareal på omkring 4000 m², var forsynet med kornelevatorer og hejseværk. Disse blev drevet af gasmaskiner, der desuden anvendtes til at forsyne bygningen og kajpladsen med elektrisk belysning (der ivotrigt først blev etableret i byen i 1901). Efter udvidelsen af den gamle nordmole blev der på denne opført mindre pakhus, først et lukket i 1892 og tre år senere et åbent vareskur, der dækkede størstedelen af molens bredde. Både Nordre Havneplads og Midtermolen blev desuden i løbet af 1890'erne med banespor forbundet med den ældre del af havnen samt Østbanegården. I 1897 opførtes ud for Midtermolen en ny toldkammerbygning (se nærmere side 182), hvorefter havne-

væsenet købte den tidligere toldbod. Den blev indrette til udlejning med pakhus- og kontorlokaler for havnens brugere, ligesom den også fra 1902 delvis blev taget i brug til havneadministration.

Med disse byggerier begyndte havneområdet at blive det egentlige hjemsted for en række af de virksomheder, der tog del i importhandelen. Især den internationale korn- og foderstofhandel var før 1914 stærkt præget af store prissvingninger og spekulationsopkøb, og det var derfor væsentligt for kornfirmaerne at have en så omfattende og stor lagerkapacitet, at man kunne købe og sælge stort, når priserne var til det. Hertil kunne det nye havnepakhus bruges af byens kornimportører.

I årene frem mod 1914 udbyggedes pakhus- og lagerfaciliteterne på Nordre Havneplads både af havnen selv, der opførte tilbygninger til havnepakhuset 1904 og 1914 samt en 2-etages varebygning lidt syd for denne i 1908, og af pladsens lejere.³¹ Ikke mindst Korn og Foderstof Kompagniet, der var blevet dannet 1896 ved sammenslutning af byens førende kornimportørfirmaer (S.M. Holst, Hans Broge & Co., Joh. Baune & Co. og Otto Mønsted) samt firmaerne Meulengracht i Horsens og Ankerstjerne i Randers, udbyggede sit lager her. Udover efterhånden at leje størstedelen af havnepakhuset opførte firmaet 10–12 træskure til kornopbevaring. I 1914 overtog kompagniet hele havnepakhuset i langtidsleje med henblik på omfattende moderniseringer. Andelsvælgens modstykke til den private korn- og foderstofhandel, Jysk Andels Foderstofforretning, der oprettedes i 1898 med hovedsæde i Århus, fik efterhånden betydelige lager- og pakhusfaciliteter på bl. a. Nordre Havneplads. Også egentlige produktionsanlæg inden for kornbranchen fik hjemsted på havnen før 1914, idet A/S Århus Dampmølle i 1912 på havnepladsen ved åens sydside tæt ved det gamle lodshus opførte en større melmølle som et 5-etages bygningskompleks.

Også andre blandt havnens store handelsfirmaer forøgede oplags- og pakhuskapaciteten på havneområdet i årtierne før og efter århundredskiftet. Eksportfirmaer for æg (Dansk Andels Ægekseport) og smør (The Cooperative Wholesale Society Lim.) udvidede på Nordre Havneplads, hvor ligeledes trælastimportfirmaerne var i stærk vækst. Absolut førende blandt disse blev efter 1896 et nyt firma »Århus Trælasthandel«, der blev dannet ved sammenslutning af to af byens største tømmerfirmaer, Jørgensen & Stilling og Petersen & Matzen. I de følgende år gik via deres oplagspladser her mere end halvdelen af havnens trælastimport, hvoraf en stor del videreforsendtes pr. bane til andre jyske byer. Den sydlige del af havneområdet blev ud over de store kulpladser præget af nyopførte pakhuse for kunstgødningsfirmaerne Det danske Gødningskompagni samt Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik.

Mæglere og agenter

I slutningen af århundredet forsvandt efterhånden købmandsrederen med skibe til transport af fortrinvis egne varer, og byens skibsfart blev stadig i højere grad varetaget af selvstændige rederier i dampskibs- og rutefart. Det skabte et voksende behov for at indskyde mellemed mellem grossister og skibsredere til at varetage en række af arbejdsopgaverne i forbindelse med skibstransporterne. Det gjaldt f.eks. det efterhånden omfattende papirarbejde omkring ind- og udklarering af skibene med angivelse af skibe og laster over for havne- og toldvæsen og betaling af told og havneafgifter. Til skibsklareringen hørte også andre aftaler i forbindelse med skibet ophold i havnen (anløb, besejlingsforhold, kajplads, lods, losning og indladning m.v.). Med hensyn til selve fragtsejladsen gav de mange inden- og udenlandske skibsruter flere transportmuligheder at vælge imellem, ligesom de nye kommunikationsmidler (telegraf og telefon) gjorde det muligt hurtigt at komme i kontakt med andre fragtrederier for at opnå befragtningsaftaler på de bedste vilkår. Sådanne opgaver blev derfor i stigende grad overladt til byens skibsmæglere, af hvilke der voksede en række nye selvstændige forretninger frem i sidste halvdel af 1800-årene.

En form for mæglervirksomhed havde været drevet i byen tidligere, bl.a. i forbindelse med udenrigshandelen, men i meget beskedent omfang. Fra begyndelsen af 1800-tallet havde mæglererhvervet været beskyttet i henhold til Mæglerforordningen af 1808, hvorefter man bl. a. kunne få bestalling som skibs- eller varemægler. Forordningen blev i 1813 gældende i Århus, og allerede kort efter møder man Jens Hasle som mægler i byen.³² Navne på andre skibsmæglere træffes også fra første halvdel af århundredet, hvor de bl. a. nævnes som tilknyttet paketskibsfarten.

Den betydeligste mægler i byen ved århundredets midte havde været Andreas Thomsen (1787-1864) i Fiskergade, der fra 1828 havde haft bestalling som skibs- og varemægler. Også han var engageret i dampbådsfarten fra begyndelsen af 1840'erne, men var i øvrigt benyttet af den overvejende del af de fremmede forretningsfolk og skibsførere, der søgte havnen. Forretningen blev fra omkring 1860 videreført af H.C. Bursche – der som også Thomsen i en lang årrække havde drevet købmandsvirksomhed i byen – og senere (1867) overtaget af sønnen Niels Bursche, der fortsatte mæglerforretningen til kort efter århundredskiftet.

På dette tidspunkt var byens førende skibsmæglervirksomhed Chr. Smith & Co., der også havde virket i byen siden 1860'erne. Firmaet var oprettet af Christian S. Smith (-1893), der 1889 havde optaget sin søn Robert Smith (1859-1934) som medindehaver. Den omfattende klarerings- og be-

Galease „Storøgen“ af Marstrand

li. 50 7/100 Tonn

Capitain F. Abrahamson

	Kroener	Ore
Indklæring fra Drammen		
Skibssjiff	25	50
Marøpenge	4	55
Lodsøenge	3	3
Logbogens Bistegning	.	.
Skiprotestans meddelelse	.	.
Insensation af Fragten	.	.
Klæringssprovision	4	.
Udklæring til Drammen		
Skibssjiff	455	.
Marøpenge	153	.
Lodsøenge	12	57
Ballast	.	.
Ballastspøenge	.	.
Føttemånstring	.	.
Consulatsgebyr	396	.
Porto & Telegrammer	.	.
Skibsmaling & Stempel	.	.
Lieter	.	.
Befuglingsprovision	2365	.
Klæringssprovision	4	.
Kamærasum	2	-
✓	R 8928	

Denne side fra N. Jørgensen & Co.'s klareringsprotokol vedrørende galeasen »Storøgen« af Marstrand viser noget om, hvilke opgaver mæglerne tog sig af i forbindelse med udenlandske skibsanløb til havnen. Også andre opgaver end de »fortrykte« kunne komme til, f.eks. levering af proviant eller vand – eller kontanter.

Mæglerarkiv i Erhvervsarkivet.

fragtningsforretning blev yderligere udbygget i tiåret før 1. verdenskrig, efter at både skibsmægler Edv. Bergmann (1873–1934) i 1905 sammen med det ovenfor nævnte firma N.A.S. Bursche var indtrådt som medejere. Bergmann, Smith & Co.'s betydeligste konkurrent i branchen var Carl v.d. Hude, hvis forretning var blevet etableret i 1876 i samarbejde med mægler R.Th. Jørgensen. Firmaet blev siden videreført af sønnen Hjalmar v.d. Hude, der indtrådte som medejer i 1911.

Flere af de nævnte mæglerfirmaer drev i tilknytning til forretningen anden shippingvirksomhed, bl. a. som assuranceagenter for udenlandske sø- og transportforsikringsselskaber. Sådanne agenturer havde også en anden af byens kendte mæglere fra 1870'erne til omkring århundredskiftet C. Nisted, der endvidere forestod en betydelig kommissions- og speditjonsforretning.

På dette område virkede endvidere fra 1896 firmaet Mammen & Drescher. Det blev oprettet af købmændene M.P. Drescher (1869–1944) og A.W. Mammen (1867–1962) som speditjonsfirma for de udenbys korn- og foderstoffirmaer, der drev handel på havnen. Selskabet fik i løbet af få år opbygget en betydelig lager- og pakhuskapacitet på Nordre Havneplads og blev landsdækkende med afdelinger i bl. a. Aalborg, København og Nyborg, ligesom det udvidede sin virksomhed til også at omfatte bl. a. pakhusudlejning og stevedoreforretninger.

Som ekspeditør og agent for byens første dampskibsselskaber, Dampskibsselskabet i Århus af 1865 og Jysk-Engelsk Dampskibsselskab, virkede firmaet Rasmus Petersen, der også overtog hvervet for DFDS, da dette begyndte sin rutefart på Århus, samt for Århus Bugtens Dampskibsselskab fra dets oprettelse i 1874. For det Jysk-Engelske Dampskibsselskab overgik ledelsen senere til konsul Edv. Bergmann. Ved Rasmus Petersens død i 1885 overtog konsul Chr. Schmidt agenturet for DFDS. Han forestod Århus-afdelingen til sin død i 1901, hvorefter Edv. Bergmann efter salget af Jysk-Engelsk til DFDS fortsatte på posten her. Ledelsen af det lokale rutenet på Bugten blev fra 1886 overtaget af dampskibsekspeditor J.P. Petersen, der også fra selskabets kontorer på Midtermolen frem til 1914 virkede som agent for de fynske og tyske dampskibsselskabers ruter til forskellige tyske havne.³³

Havnearbejderne

De større skibe og den forøgede vareomsætning medførte også omfattende ændringer i arbejdsforholdene omkring losning og lastning af skibene. Tidligere havde arbejdet med ind- og udskibning af de fortrinsvis mindre sejlskibe og de første små dampere ikke krævet nogen større arbejdsstyrke. Skibenes egne besætninger leverede eller modtog normalt varerne »ved rælingen«, mens købmandens folk tog sig af transporten på land. Ved de forholdsvis få anløb af større skibe kunne der naturligvis være behov for at antage løsarbejdere til hjælp ved losningen og flytningen af varerne til købmandsgårdene. Antallet af sådanne »havnesjovere« (af hollandsk sjouwen = slæbe, slide), der mødte op i havnen for at stille deres arbejdskraft til rådighed, var dog beskedent til langt op i 1800-årene. Først med ruteskibsfarten, jernbanen og den voksende udenrigshandel med bl. a. større mængder grovarer blev havnearbejderne et mere konstant og integreret led i arbejdet med håndteringen af skibenes ladninger.

Oprindeligt blev havnearbejderne ansat direkte af skibets kaptajn eller varemottageren til losningsarbejdet, men efterhånden blev det almindeligt, at mellemmand, stevedorer (stevedore = stuve) påtog sig arbejdet og antog mandskab til opgaven blandt de fremmødte arbejdere. Enhver kunne i princippet drive stevedorevirksomhed, da det var en fri næringsvej, men som oftest var det enten erfarne havnearbejdere eller søfolk, der udnyttede mulighederne for som arbejdsledere (formænd) at erhverve en større indtægt. Lossearbejdet blev normalt udført i fast akkord, hvoraf stevedoren (formanden) udbetalte lønnen til de ansatte arbejdere.³⁴

Fra slutningen af 1800-årene forsvandt efterhånden de fleste af disse »frie« småstevedorer i forbindelse med, at den faglige organisering på arbejdsmarkedet begyndte at vinde indpas på havnen. Havnearbejdernes Fagforening, der blev stiftet i 1885, forsøgte allerede fra oprettelsen at få overdraget stuveriarbejdet i direkte entreprise uden om »formændene«. Det blev dog afvist af arbejdsgiverne, der ikke var interesserede i at undvære stevedorerne som mellemmand. I de følgende år koncentrerede fagforeningen sig især om at få havnearbejderne til at slutte op om foreningen og gennem forhandlinger og strejker at skabe bedre lønforhold og bedre kår på arbejdspladsen.

Som modvægt blev imidlertid også arbejdsgiverne organiseret, idet havnens største virksomheder og importører (Hans Broge, Joh. Baune, Otto Mønsted, Viggo L. Rahr m. fl.) i 1895 stod bag oprettelsen af Foreningen af Arbejdsgivere ved Århus Havn. Blandt dennes første initiativer var i 1896 etablering af Arbejdsgiver-Foreningens Havnekontor (fra 1921 Århus Ste-

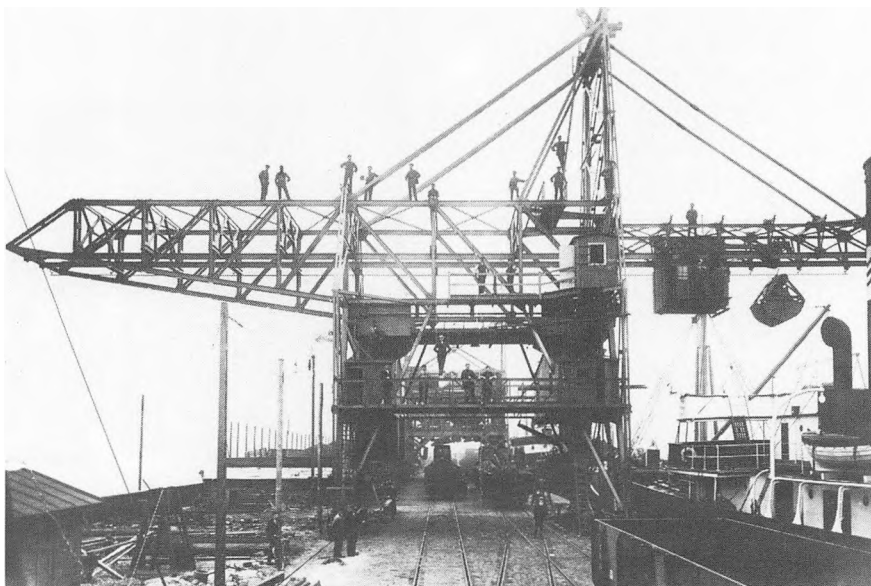


Først i 1883 blev der indrettet en opholds- og varmerstue for havnearbejderne på havnens område i et lokale i Børsbygningen. Lige efter århundredskiftet blev den suppleret med en tilsvarende på kulkajen på Søndre Mole, og fra 1905 kunne arbejderne endvidere få kaffe og brød på losningsstederne fra Varmestuens Kaffevogn.

Foto i Erhvervsarkivet.

vedorekogni), der havde til formål at varetage medlemmernes formidling af arbejdskraft til losning og ladning i havnen. Medlemmerne fik pligt til at benytte kontoret, der ansatte egne formænd og anskaffede lossemateriel. Da alle større firmaer på havnen – med undtagelse af DFDS – i de følgende år gik ind i Arbejdsgiverforeningen, blev en meget stor del af stevedorevirksomheden på havnen samlet her, også selv om havnearbejderne i 1903 oprettede Havnearbejdernes Andels Losse-Club (fra 1932 A/S Århus Stevedoreklub), der bl. a. forstod losningsarbejde for J.A.F., og et par andre virksomheder fortsatte med egne stevedorer. Det blev på Stevedorekogniets mønstringsplads ved Havnepakhuset på Nordre Havneplads, at hovedparten af havnearbejderne måtte møde op på de daglige »stilletider« for at søge arbejde.

Med de større – og dyrere – damp- og motorskibe, der efterhånden blev indsat i fragtfarten, blev det for redere og importører af stigende økonomisk betydning at begrænse skibenes liggetid i havnen så meget så mulig. Det var derfor vigtigt for dem – og for havnene – at lossearbejdet kunne foregå på kortest mulig tid. På enkelte områder skete der en mekanisering af arbejdsprocesserne. Således erstattede man på de større dampskibe de tidligere hånddrevne spil til op- og nedfiring af godset i skibet med dampspil.



Kullosningsarbejdet blev væsentligt lettet, da Århus Kulkompagni i 1906 anskaffede den første kørende kulkran, hvis grab kunne klare 2 tons ad gangen. Senere anskaffede også Statsbanerne sådanne kullosseapparater. Det er en af disse, der ses på billedet her fra 1914.

Foto i Erhvervsarkivet.

På havnekajen på Nordre havneplads opførte havnen i 1890 en fast 10-tonsvingkran til supplerung af tidligere opstillede ved åløbet (2 1/2 t.) og det sydlige havnebassin (5 t.). Kort efter århundredskiftet anskaffede havnen endvidere en mindre mobil håndkran, og omkring 1907 blev de første mekaniske »kullosseapparater« taget i brug på Søndre Mole.³⁵ Også kornelevatorene i havnepakhuset littede naturligvis den interne transport her.

Hovedparten af losningsarbejdet bestod dog fortsat af havnearbejdernes hårde fysiske slæb. Kullet lossedes i tønder, der blev båret fra dækket til kulplads eller jernbanevogne, mens korn og foderstoffer normalt blev fyldt i sække i lasten, før det blev hejset op og båret eller »slisket« videre. Til det mest belastende arbejde hørte bl. a. losningen af »møllebådene« med oliekgager, kopra o.l. til Århus Oliefabrik, men i øvrigt var stort set losning af alle varekategorier – med undtagelse af petroleum, der førtes i rørledninger – forbundet med tungt løfte- og bærearbejde. Fremskyndelsen af lossearbejder blev fortrinsvis gennemført ved enten at sætte flere arbejdshold (sjak) på losningen ad gangen eller arbejde med forlænget arbejdstid eller i døgn drift på skiftehold, og netop dette sidste var baggrunden for, at både Arbejdsgiverforeningen og Handelsforeningen ved

adskillige lejligheder i begyndelsen af århundredet henstillede til havnens ledelse om at forsyne hele havneområdet med elektrisk belysning.

Forbedringer i havnearbejdernes løn- og arbejdsvilkår skete dog kun langsomt. En kortvarig overenskomst mellem fagforeningen og havnens arbejdsgivere fra 1896 blev ophævet igen efter en strejke i 1897, og først fra 1908 anerkendte arbejdsgiverforeningen på ny havnearbejdernes organisationsret og indgik nye overenskomster. Antallet af havnearbejdere beskæftiget med losningsarbejde steg betydeligt i de sidste årtier før 1914, hvor det kan anslås til omkring 8–900, og hertil kom et mindre antal på omkring et halvt hundrede, som havde mere eller mindre fast ansættelse i havnens eget regi.³⁶

Havneudvalget i arbejde

Havnens ledelse fortsatte frem til 1914 efter de retningslinier, som var blevet fastlagt i forbindelse med købstadloven i 1868. Formandsposten i havneudvalget var i 1886 overgået til den nye borgmester Frederik Vestergaard, der i 1905 igen blev afløst af Ernst Dreschel. Otto Langballe trådte ud i 1893, hvorefter korn- og smørkøbmanden Joh. Baune i de følgende årtier (– 1917) blev udvalgets mest fremtrædende medlem sammen med det socialdemokratiske byrådsmedlem og senere borgmester Jacob Jensen, der indtrådte i udvalget i 1900. I 1897 var havneingeniør Hornemann desuden blevet afløst af A.P. Vedel (1862–1922), der havde denne post til sin død i 1922.

Både blandt medlemmerne i havneudvalget og hos den nye havneingeniør stod det omkring århundredskiftet klart, at der med den stigende skibsfart var behov for betydelige havneudvidelser, hvis havnen skulle bevare sin position som landets største provinshavn. De projekter for nye havneanlæg, som Vedel udarbejdede og fremlagde i de følgende år, fik entydig opbakning hos havneudvalgsmedlemmerne, og der udviklede sig i årene frem mod 1914 et frugtbart samarbejde omkring disse sydhavnsplaner.

En væsentlig baggrund for, at de store projekter kunne vinde tilslutning i byrådet og ministeriet, var imidlertid også, at havnens økonomi udviklede sig meget gunstigt. I løbet af perioden 1885–1900 voksede havneindtægterne således fra et niveau på omkring 150.000 kr. til mere end det dobbelte, mens de ordinære driftsudgifter omkring århundredskiftet ikke oversteg 150.000 kr. I de følgende år steg de årlige driftsoverskud yderligere. Indtægterne fra havne- og bropenge samt plads- og pakhusleje nåede med enkelte nedgange i årene 1901–02 og 1907 efterhånden op på omkring 5.–

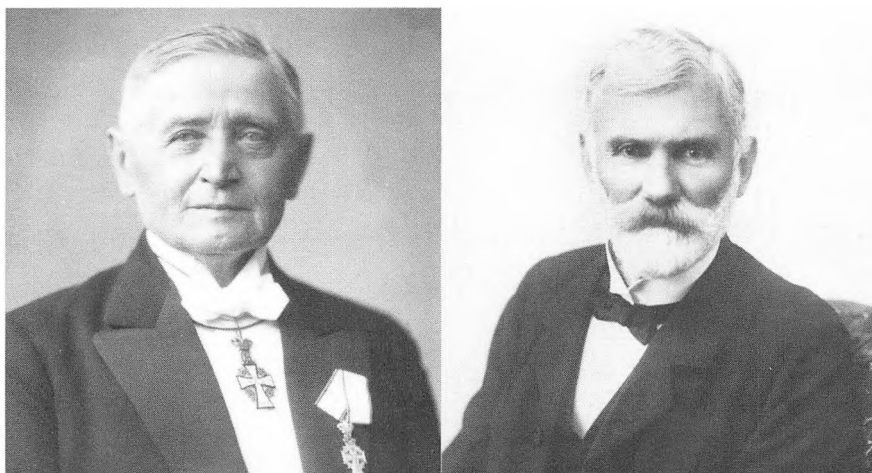
600.000 i 1913–14. Gennemsnitlig over halvdelen kunne årligt hensættes i »havnens udvidelsesfond«, der i løbet af 15 år fik tilført omtrent 3,5 mio. kr. eller betydeligt mere end halvdelen af de samlede udgifter (omkring 6 mio. kr.) til de foretagne udvidelsesarbejder i den samme periode.

Havneudvalget beskæftigede sig naturligvis også med andet end de store udvidelsesplaner. Hovedparten af de sager, der kom til behandling på havneudvalgsmøderne vedrørte havnens løbende drift samt mindre vedligeholdelsesarbejder og anlægsudgifter, spørgsmål vedrørende havnens brugere og ansatte samt forholdet til byrådet og de centrale myndigheder. Men også andre sager kunne blive taget op, således som det vil fremgå af gennemgangen af udvalgets forhandlingsprotokol for 1905.³⁸

I alt holdt udvalget i 1905 22 møder eller omtrent et hver 14. dag. I dette år var Sydhavnsprojektet netop begyndt, og udvalget måtte i flere møder behandle klager og forbehold fra flere af entreprenørerne. På grund af forsinkede tømmerleverancer mente hovedentreprenøren H. Hoffmann & Sønner sig berettiget at forskyde tidsfristerne for arbejdets fuldførelse. Det blev dog afvist af udvalget, ligesom et tilsvarende fra stenfiskerne, men dem måtte man igen forhandle med senere på året, og på grund af indbyrdes strid blandt disse i stedet udlicitere søstensarbejdet til stenfiskere fra Rødvig. I et antal møder drøftede udvalget anskaffelsen af en ny bugser- og isbryderbåd, der efter indhentede tilbud og konsulentvurderinger dog ikke blev fulgt – blev bestilt på »Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt« (bugserbåden Aros). En påsejling af Nordre Mole gav anledning til erstatningskrav mod rederiet fra havnen, der til gengæld udbetalte 150 kr. i erstatning til tømrer Petersen fra Knebel. Denne var – på vej ombord på Århus Bugt-selskabets »Helgenæs« – snublet i et hul i Midtermolens brolægning og havde beskadiget sit ben.

Udvalget førte i løbet af året en række forhandlinger med Frichs Efterf. om anbringelse et sted i havnen af en flydedok til skibsreparationer samt et tilhørende værdstedsskur. Det lykkedes dog ikke at nå frem til en tilfredsstillende løsning. Derimod fik Århus Kulkompagni tilladelse til at opstille »mekaniske kullosseapparater« på firmaets kulplads på Søndre Mole, og Dampskibsselskabet Risskov tilbud om en passager-anlægsbro uden for Nordre Mole til brug ved lystsejlad langs kysten.

Den nye havne- og brotakst, som var blevet indført i 1905 gav anledning til adskillige klager og forespørgsler. Konsul Bergmann forsøgte på DFDS's vegne at overbevise udvalget om, at rederiet burde fritages for skibsafgifter, da nogle af dets skibe var registreret i Århus (hjemmehørende skibe betalte ikke afgift). Da selskabets hovedkontor lå i København,



Fra midt i halvfemserne var det disse to mænd, der især markerede sig i forbindelse med havnens ledelse og udvikling. Til venstre er det korn- og smørgrosserer Joh. Baune, der også i sit virke som formand for Århus Handelsforening og Centralforeningen for Jylland arbejdede for forbedringer i havnevæsenet. Til højre ses havneingeniør Andreas Peter Vedel, der med sine konstruktive ideer og store arbejdsevne var en solid ankermand bag de store udvidelsesarbejder.

Fotos i Lokalhistorisk Samling.

blev anmodningen dog afvist, og det samme gjorde konsulens forslag om, at en af selskabets Tysklands-ruter måtte nøjes med halv afgift. Udvalget fik ligeledes henvendelser fra Århus Handelsforening om ændringer – d.v.s. nedsættelser – i de nye takster. Enkelte af forslagene blev accepteret af udvalget, der dog bl. a. ikke ville nedsætte eller fjerne timeafgiften for benyttelse af havnens elektriske belysning. Til de »mindre« klagepunkter over de nye takster hørte baron Rosenkrants' på Rosenholm, der ikke kunne forstå, at vareafgiften på et automobil, som han havde indkøbt, kunne beløbe sig til hele 10 kr. Det bekræftede udvalget var tilfældet – og nedsatte ved årets slutning taksten til 4 kr.

Havnens regnskab og budget blev naturligtvis behandlet i løbet af året, og i den forbindelse drøftedes også anmodninger om lønforhøjelser fra forskellige af havnens ansatte. Pakhusformanden, maskinmesteren og havnebudet fik tildelt årlige lønstigninger på 100 kr., og nogle af havnens faste arbejdere en beskeden timelønsforhøjelse, mens andre blev henvist til nærmere forhandling i byrådet. Til glæde for havnearbejderne fik »vært Hansen« i Havnens Varmestue i Børsbygningen lov til fra en vogn at sælge kaffe og brød »på de forskellige lossepladser« samt bevilling til et skur, hvor vognen kunne anbringes, når den ikke var i brug.

Blandt de øvrige sager, som havneudvalget tog stilling til ved møderne i 1905, var ansættelsen af en ny bugserbådsfører, flytning af vejerboden, antagelse af tilbud fra Switzer om isbryderassistance, understøttelse til havnefoged Møllers enke samt anbringelse af »badeanstalter« ved Sydhavnen. Og så gav man tilladelse til, at der på Nordre Havneplads midlertidigt måtte opstilles en musiktribune for militærmusikken samt at »International Afholdsordens Syge- og Begravelseskasse« måtte låne nogle af havnens gamle flag til en Sankthansfest i Vennelyst.

En sydhavn på vej

Omkring 1880, da det nordre havnebassin blev besluttet anlagt, lå det årlige antal skibsekspeditioner på omkring 3500 og omfanget af deres samlede ind- og udlossede ladninger på 150.–175.000 registertons. Da havnebassinet stod færdigt i 1890, var skibsfarten vokset til omkring 5000 årlige anløb og afgang, med håndtering af ladninger, der nærmede sig 250.000 registertons. Og tilgangen fortsatte som nævnt i halvfemserne, hvor man ved årtiets midte tilsvarende havde passeret en årsomsætning på 6000 skibe og 300.000 tons.

De første planer om anlæggelse af endnu et havnebassin blev på den baggrund udarbejdet af havneingeniør Hornemann allerede få år efter Nordhavnens færdiggørelse, idet han foreslog anlæggelse af et havnebassin – lidt større end Nordhavnen – på sydsiden af Søndre Mole. Planen blev dog på dette tidspunkt afvist af havneudvalget af økonomiske grunde.³⁹

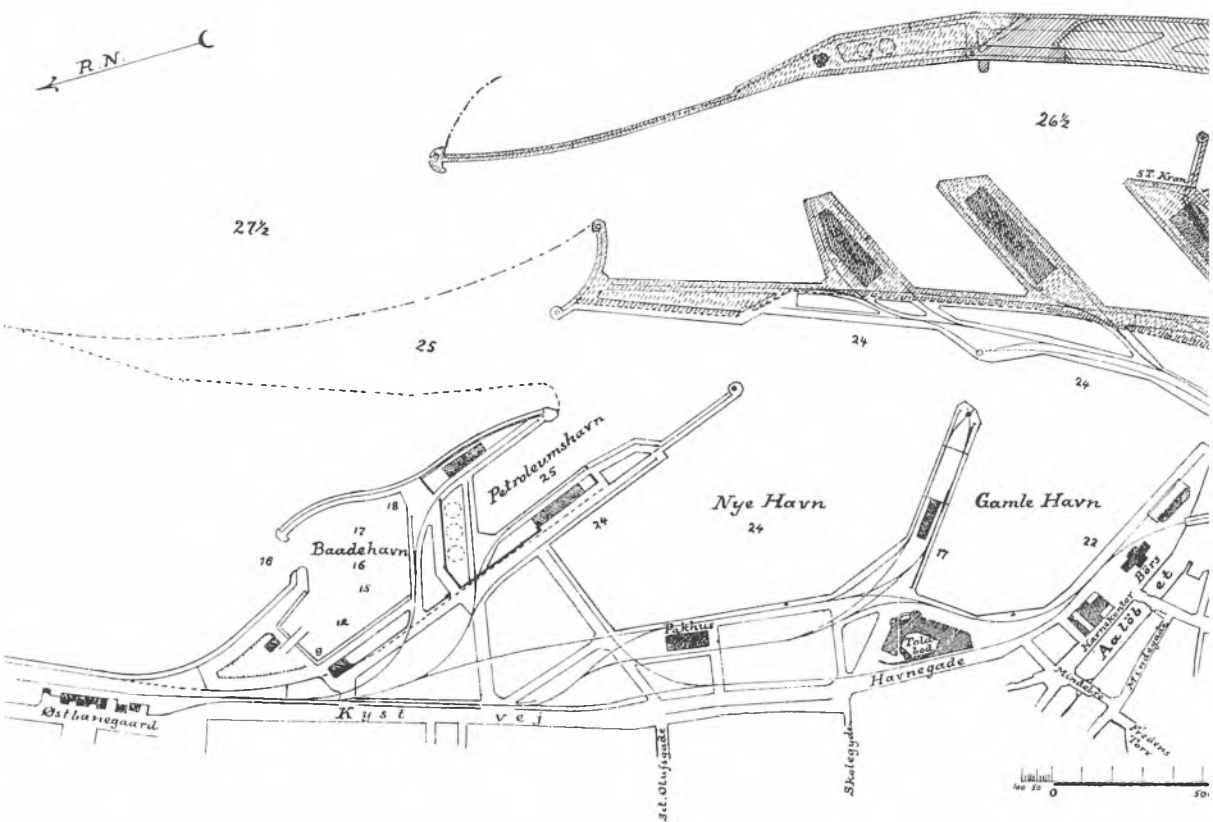
Hornemann blev som nævnt i 1897 afløst som havneingeniør af A.P. Vedel, og denne blev straks involveret i planlægning af nye havneområder. I første omgang kom tilskyndelsen udefra. Århus havde – som tidligere omtalt – i 1896 købt og indlemmet i byen den del af Marselisborgs jorder, der lå syd for bebyggelsen på Frederiksbjerg mellem Bugten og Skanderborgvej. En samlet plan for et nyt bykvarter på området blev udarbejdet. På grund af terrænforholdene forudsatte planen betydelige nivelleringsarbejder med afgravning og bortfjernelse af store jordmængder. På den baggrund udarbejdede stads- og havneingeniøren sammen en skitseplan for et omfattende sydhavnsprojekt med tilhørende betydelige havnearealer, som skulle etableres som landvindinger ud fra kysten ved hjælp af den afgravede jord. Planen blev principgodkendt af byrådet i 1899, men forløb igennem henlagt. I første række skyldtes det, at der var planer om at flytte godsbanegården, og at beliggenheden af en ny endnu ikke var blevet fast-

lagt.⁴⁰ Men det spillede dog også ind, at havneudvidelsen endnu ikke var voldsomt påtrængende, og at havnen egentlig havde større aktuelt behov for nogle mindre udbygningsarbejder mod nord, hvor man ønskede bedre forhold for fiskerfartøjer og petroleumsskibe.

Få år senere blev det dog nødvendigt for havneudvalget at træffe principbeslutning, om havneudvidelsen skulle foregå mod nord eller syd. Bebyggelsen af Marselisborgjordene var nemlig i 1904 nået til de områder (omkring Magdalenemøllen), hvorfra jordfylden til den projekterede sydhavn skulle hentes.

I en omfattende redegørelse til havneudvalget og byrådet fremlagde havneingeniør Vedel i 1904 sine overvejelser over sagen.⁴¹ Han konstaterede, at havnen endnu under normale forhold havde tilstrækkeligt med kajplads til skibstrafikken, men at denne dog var svagt voksende. Derimod havde havneområderne på land i nogle år været utilstrækkelige, idet havneudvalget ved adskillige lejligheder havde måttet afvise ønsker om lejemaal af både oplagspladser og arealer til industrielle anlæg. Hertil kom som før nævnt behovet for særlige, adskilte anlægspladser for fiskerbåde og tankskibe (med olie, benzin og andre brandfarlige væsker). Havneingeniøren fremhævede endvidere i redegørelsen, at havnens økonomi som følge af den stigende trafik (og dermed stigende indtægter) var så god, at havnen med egne midler uden låneoptagelse kunne finansiere i hvert fald de 3 mill. kr. af anlægsudgifterne. I sine afvejelser af, om det nye havnebasin skulle anlægges nord eller syd for den eksisterende havn, noterede Vedel, at det talte til nordhavnens fordel, at kajpladserne ville få en god placering i forhold til havneindløbet, og at jernbaneforbindelserne tæt på Østbanen ville være ideale. Indsejlingsforholdene for større skibe ville dog som følge af nogle lavvandede grunde (Ryes Flak) blive vanskeligere end en havn mod syd, hvor der var en tilstrækkelig dybde på indtil 26 fod. For en sydhavn talte også, at der her kunne indvindes et større område til havneplads – idet man her havde den lette adgang til fyldjord – og at stedet formentlig ville få mere direkte forbindelse til godsbanegården. Til gengæld ville anlæggelsen af en sydhavn skulle foregå samlet og i løbet af en kort årrække, mens nordhavnsudbygningen ville kunne foretages i et tempo, afpasset efter skibsfartsudviklingen og havnens økonomiske situation.





Vedel – og med ham havneudvalget – gik dog klart ind for sydhavnsprojektet. Fra Handelsforeningen, der også havde fået projektet forelagt, var man også positivt stemt over for udvidelsesplanerne, men mente dog, at man af hensyn til havnens økonomi skulle begynde med de mindre nordhavnsudvidelser.⁴² Under behandlingen af planen i byrådet blev der rejst en række ændringsforslag, bl.a. om en flytning af åudløbet til den

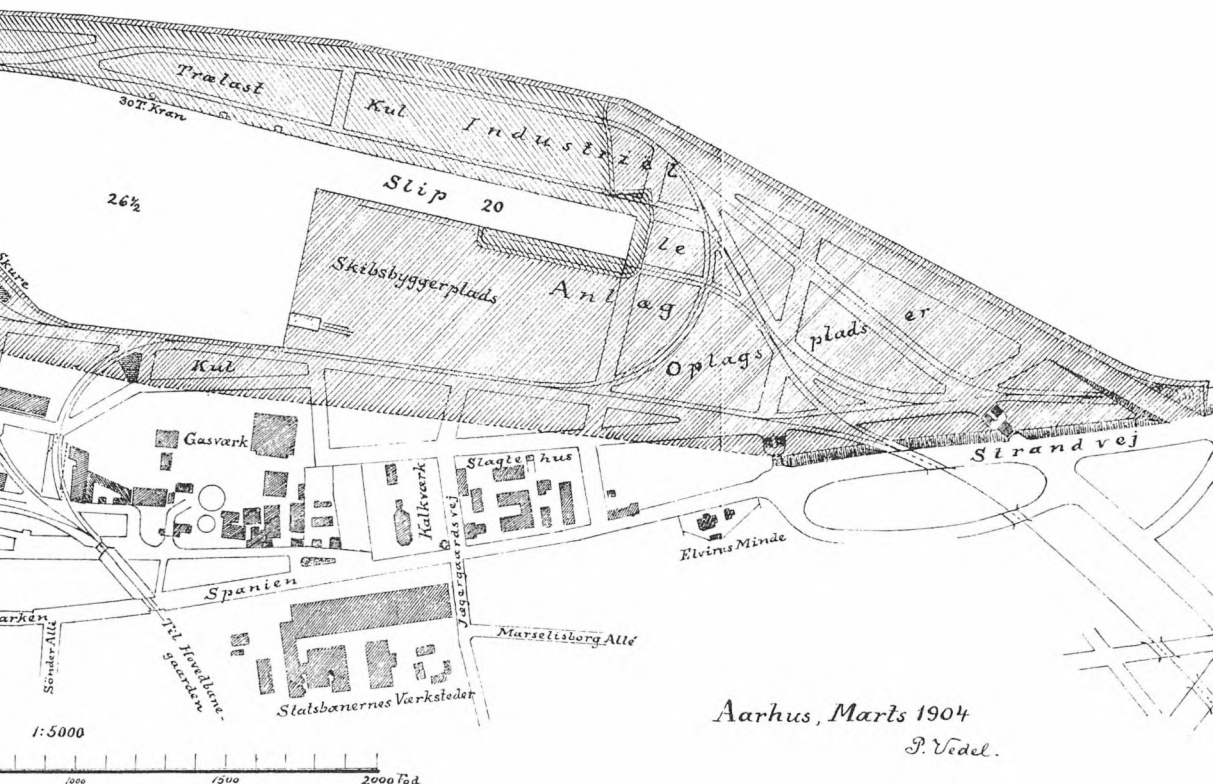


Projektet for havneudvidelserne mod syd og nord således som det fremtræder i det oprindelige forslag fra 1904. Planerne ændredes dog noget undervejs, idet både- og petroleumshavnene mod nord blev opgivet. Indtil 1914 fik man stort set færdiggjort den in-

Aarhus Havn.

Projecteret Udvidelse

-  1^{ste} Afsnit
-  2^{de} Afsnit
-  3^{die} Afsnit
-  Baade - og Petroleumshavn.



derste del af Sydhavnen til kornkajen ud for åmundingen. Dog var den nye Østre Mole endnu kun bygget som dækmole uden kajanlæg.

Kort i Århus Byråds Forhandling 1904.

nye havn, men disse blev dog afvist af et stort flertal i rådet, der tilsluttede sig Vedels projektforslag, der i øvrigt også indebar, at alle udgifterne til havneudvidelserne nu – i modsætning til forslaget fra 1899 – skulle afholdes af havnen alene uden træk på kommunekassens midler. Kort efter årsskiftet 1905 blev projektet godkendt af Ministeriet for Offentlige Arbejder, der 1894 havde afløst Indenrigsministeriet som tilsynsmyndighed. Gennemførelsen af projektet ville betyde en samlet udvidelse af havnen med omkring 3500 m. kajplads, godt 30 ha landareal og omkring 24 ha i nye bassinområder og ville således mere end fordoble havnens kapacitet. De samlede omkostninger blev anslået til godt 12 mio. kr.

Den nye havn, hvis beliggenhed og indretning fremgår af planoversigten side 124 f, skulle anlægges i tre afsnit. Det første blev sat i gang 1905 og varede frem til 1911, kun afbrudt i 1909, da den omfattende industri- og håndværkerudstilling, Landsudstillingen, fandt sted på afgravede arealer ud mod Bugten. Arbejdet indledtes med bygning af den første del af kystværnet på den nye mole mod syd, Østre Mole, hvorefter der blev foretaget opfyldning i området nærmest kysten med jord, der blev udgravet i terrænet mellem Hans Broges Gade og Magdalenemøllen og ført med jernbane til Sydhavnen. I de følgende år gik man videre med anlæggelsen af Østre Mole samt den inderste del af Vestmolen, samtidig med at opfyldningerne fortsattes dels med afgravningsjord, dels i forbindelse med opmudring i det nye havnebassin. Anlæggelsen af bolværker begyndte i 1908 ved »Slippen«, den smalle bassinarm mod syd, og i årene frem til 1915 fortsatte kajmurs- og bolværksbyggeriet hele vejen langs det indvundne havneareal og Vestmolen inderste del. Hermed var havnens 1. afsnit afsluttet, der betød en udvidelse af kajpladserne med omkring 1400 m.⁴³

Havnen blev taget i brug i 1913, efter at der var installeret fyr på de nye Østre og Vestre Moler og anlæggelsen af de første veje og jernbanespor på de indvundne havnepladsarealer var igangsat. I begyndelsen blev den anvendt i forbindelse med kreaturtransporten samt ved indførsel af kul, oliekauger og andre varer, der ikke skulle videresendes med jernbane. Etableringen af de endelige forbindelsesspor mellem det gamle havneområde og sydhavnspladsen trak nemlig i langdrag som følge af uenighed med Århus Svineslagteri og Statsbanerne om henholdsvis ekspropriering af sporarealer og driften af de nye havnespor. Først Verdenskrigens udbrud og den forøgelse af havnetrafikken, som krigsforholdene medførte, kom til at sætte skub i færdiggørelsen af forbindelsessporene.

Havnen i byen

I løbet af de 75 år mellem 1840 og 1914 gennemløb Århus Havn en udvikling fra en beskedent anløbsplads i og omkring åmundingen til et betydeligt havneanlæg, der strakte sig langs kysten i hele byens længde. Alle spor af den gamle kystlinie var forsvundet, og haverne bag Skolegade og Mejlgade, der gik helt ned til stranden, lå nu et godt stykke inde i byen. En ny kystgade fra Havnegade til Kystvejen afgrænsede byen mod havneområdet, der også omfattede de inddæmmede havnepladser, og langs stranden syd for åmundingen var opfyldningen af større arealer til havnepladser næsten afsluttet. Havneudvidelserne var foregået løbende og nogenlunde i takt med byens handelsmæssige udvikling. I enkelte perioder, bl. a. i slutningen af 1850'erne og i årene før Nordhavnens færdiggørelse i 1890, havde udbygningen af havnebassinerne (dybde og besejlingsforhold) ikke været på højde med udviklingen af nye skibstyper, og i den første tid efter århundredskiftet havde også mangelen på tilstrækkelige havnepladsarealer været hæmmende for nogle af byens handels- og produktionsvirksomheder med tilknytning til havnens skibsfart. På et enkelt område, nemlig med hensyn til etablering af skibsværfter, havde havnen været meget tilbageholdende eller direkte afvisende, men derudover var udbygningen af havnefaciliteterne foregået i takt med opståede behov.

Det var handelsstanden og byens borgere, der i 1840 satte gang i udbygningen af åhavnen til en egentlig kysthavn, og den positive holdning til havnens videre udbygning fortsatte, efter at havneledelsen fra slutningen af 1860'erne blev henlagt under de nye byråd, hvor repræsentanter for byens handelsstand indtog fremtrædende pladser. Der var til tider uoverensstemmelse mellem højres byrådsmedlemmer omkring havnens udbygning, men som oftest var der fuld opbakning bag udvidelsesprojekterne, og også socialdemokratiets første fremtrædende repræsentanter i byrådet gik ind for en fortsat udbygning af byens havn.

Omkring 1914 synes havnen således umiddelbart at være inde i en særdeles positiv udvikling med en stigende skibsfart og vareomsætning og en storstilet udbygning i gang.

Der var dog samtidig en tendens til, at andre af landets provinshavne udviklede sig endnu stærkere. Aalborg havde efter uddybningsarbejder ved Hals Barre før og efter århundredskiftet haft en voldsom fremgang, og dens samlede vareomsætning havde enkelte år oversteget godsmængden på havnen i Århus. I Esbjerg, der i de første årtier næsten udelukkende var en eksporthavn, havde der især efter 1900 været en betydelig fremgang i importhandelen, der var til skade for indførselen via havnen i Århus.

Desuden havde havnen i Århus et særligt problem, der blev fremhævet af havneingeniør Vedel i et foredrag i 1912. Havnen var i udpræget grad en importhavn, mens udførselen fra byen var af et meget beskedent omfang. Således var bestuvningsgraden for den indgående skibsfart på omkring 60%, mens den for den udgående kun var 8%, den mindste blandt alle de større provinshavne. Hovedopgaven for Århus havn i de kommende år, mente Vedel, var derfor at skaffe sig udførselsvarer, således at den samlede bestuvningsgrad, der var det virkelige mål for skibenes nyttevirkning, kunne blive større, og det var byens næringsliv og industrielle virksomheder, der ved en udvidet aktivitet skulle medvirke hertil.

Om en sådan udvikling kom i gang, må havnens historie for den følgende tid vise.



Til de hjemmehørende skibe hørte også byens fiskerbåde. De havde gennem mange år anløbspladser i åen ved Mindebroen. Ved den lave bådebro med trappe mod Ågade solgtes – som her i 1910 – fisk både til de omkringkørende fiskehandlere (med trækvognene) og til byens husmødre. Siden flyttede fiskerne til Nordhavnen, hvor det efter mange forhandlinger med havneudvalget lykkedes dem at få lov til at have stationære flåder liggende.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Skipperlaug og fattigkasse

Skipperlauget

»Skipperlauget« står der tydeligt på første side i den ældste bevarede protokol fra 1690. Men allerede slutningen af den første indførsel med alle stifternes navne lader forstå, at der ikke er tale om et laug i »klassisk« forstand, dvs. med en egentlig erhvervstilknytning. Stifterne gør for alle vitterligt, »at eftersom den timelige død er vis og dødsens time os alle uvis, når vi af denne bedrøvelige verden skal bortkaldes enten udi pesttid« eller ved andre sygdomme, så aftaler man af »fri vilje og velbetænkte råd og af en kristen kærlighed«, som »næst følger«. Og det, som næst følger, er 27 laugsartikler af 7. januar 1690, der afslører, at det, man starter, er et lig- eller ligfærdslaug.

Det spillede en betydelig rolle for det gamle borgerskab, at dets medlemmer fik en honnet begravelse, kom »ordentligt« i jorden med deltagelse af de venner og kolleger, man havde virket iblandt. Derfor havde de »faglige« laug også særlige begravelsesafdelinger tilknyttet, der skulle tage sig af dette. Mange steder – i Århus bl.a. i Studsgade og på Brobjerg (Frederiksgade) – var der endog særlige gadesammenslutninger med samme formål. Hvorfor netop skipperne indskrænkede sig hertil, fremgår ikke. De beskæftigede sig i al fald nogle steder også med faglige forhold. Men at der i al fald her ikke var tale om en sidefunktion i laugene, er efter vedtægterne klart nok. Lige så klart er det, at organisationen – om end nyoprettet i 1690 – byggede på en ældre. Regnskabet for det første år opererer nemlig med en overført beholdning, ligesom der også flere gange omtales »det gamle ligklæde« og i 1720 »denne laugsbog og en gammel ditto«. Laugets fattigbøsse er efter sin indskrift fra 1666, skænket af »oldermand udi Mindelauget«, skipper Jørgen Ollesen (formentlig efter borgerskabsantegnelsen fra 1656: *Olufsen*). Dette laug, der vel kan være ældre endnu, er altså muligt en forgænger, der efter sit navn har haft tilknytning til Mindet – åmundingen – den daværende havn, og bøssen er formentlig arvet herfra.

I referatet af stiftelsen optræder ca. 73 mandlige medlemmer og 17 enker. »Ca.«, fordi det på grund af beskadigelse af første blad ikke er muligt at foretage en nøjagtig optælling. Efter artiklerne har deltagerne selv underskrevet disse dels med egen hånd, dels med ført pen og dels med initialer. Visse afvigelse må skyldes, at laugsbogen ikke har været »med« ved første møde, men først, som det fremgår af regnskabet, er anskaffet og indbundet senere. Nogle navne er kommet til i underskrifterne, og andre er forsvundet fra den oprindelige liste.



Skipperlaugets fattigbøsse og lade, som opbevares i »Den gamle By«. Bøssen er ældre end lauet. Den bærer påskriften (gengivet i nutidens stavemåde): »Anno 1666 den 4. febr. har Jørgen Ollesen skipper, oldermann udi Mindelaug i Århus, foræret denne bøsse til deres laug«. Der er ikke noget i vejen for, at også laden kan stamme fra forgængeren, for mens indkøbet af laugsbogen og dens indbinding er opført i regnskabet for 1690, nævnes der ikke noget om laden, der dog i inventarlisten fra januar 1691 optræder som sidste post efter fattigbøssen. Laden, af egetræ med jernbeslag, angives nogle steder at have været brugt til opbevaring af ligklæder og -lagener. Den har nu ikke kunnet rumme ret meget, når også bøssen og bogen skulle være i den. De to låse var en sikkerhedsforanstaltning, som man også kender fra banker og sparekasser langt op i tiden. Nøglerne blev opbevaret hver sit sted, og både oldermann og bisiddere skulle være til stede ved åbningen.

Foto Poul Pedersen.

Det er naturligt med det navn, laugget fik i 1690, at spørge efter skippernes rolle: Efter borgerskabsprotokollen suppleret med skattemister var 24 af de 73 mænd skipper, hvortil kommer styrmænd og bådsmand samt andre med tilknytning til »søens folk« som flag- og kompasmagere, sejlmagere og skibsbyggere, i alt ca. 35. Resten er håndværkerne af flere slags samt sognepræsten ved Domkirken Morten Herlof, der dog ikke senere har underskrevet. Identifikationerne er en smule usikre, bl.a. fordi der i nogle tilfælde er tale om navnesammenfald. Således forekommer i borgerskabsprotokollen f.eks. Laurids Rasmussen både som væver, blokdrejer og skipper og Peder Mikkelsen som skipper, skomager og feldbereder. I medlemslisten fra 1725 – der er nu kun 32 interessenter – er seks skipper, mens resten er håndværkere, købmænd, husejere og hele 11 uangivne. Af de nu 11 kvinder kan tre identificeres som skipper- og bådsmandsenker. End ikke oldermænd behøvede at være skipper. Af de 152, der er optalt fra 1690–1850, var 53 skipper. Men det ser ud, som om man en årrække fra omkring midten af 1700-årene til lidt ind i 1800-tallet har satset på at understrege tilknytningen til erhvervet. I al fald var 33 af 41 oldermænd i denne periode skipper. Hvorom alting er: Lauget har været åbent for alle, og selv om artiklerne taler om »søfarende eller hjemmевærende«, står der ingen steder noget forbud mod at optage folk fra andre brancher. Det er nok også et spørgsmål, om der i byen har været borgere nok med tilknytning til søen til, at man kunne opretholde en sådan organisation. Der skulle en del penge til at varetage begravelsesforretningerne samt køb og vedligeholdelse af udstyret – heriblandt den ligvogn, der kom til ved midten af 1700-tallet som afløsning for de tunge og uhåndterlige bærer, man hidtil havde brugt.

I sit indre liv fungerede Skipperlauget som ethvert andet. Det holdt laugssamlinger, havde lade, fattigbøsse og velkomst – den sidste skænket af den første oldermænd, der formentlig var bager, og lavet af vidjer, vel med et glas indeni. Den er dog forlængst gået tabt. Man havde også laugsskilt, der ved oldermændsskifte blev »flyttet« som skik var i almindelige laug. Der var bøder for utilbørlig opførsel både i laugshuset, der altid var oldermændens hjem, og for at deltage for »kraftigt« i selskabelighederne efter begravelserne. Der måtte dog modtages »gaver«, hvis nogle var så honorable at tilbyde sådanne. Der var årlige laugsfester og en tid endog et årligt bal, begge dele af og til genstand for diskussioner, fordi nogle brødre fandt dem for dyre og ikke ganske stemmende med laugets højtidelige formål. Lidt indtægter skaffede man sig ved at udleje udstyret til udenforstående, undertiden også til omegnssognene, hvad der må have været besværligt. Foruden den egentlige begravelsestjeneste ydede man fra 1769 også økonomisk tilskud til begravelserne, og det blev det, laugget overlevede på helt til udgangen af 1960'erne.

Laugets historie rummer mange detaljer fra tilværelsen i den gamle købstad; men den har faktisk intet med skippererhvervet eller søen i det hele taget at gøre. Det eneste, man i lang tid påberåbte sig, var den fregat, som hang og hænger i Domkirken. Den blev skænket i 1720 af 12 navngivne mænd, men ikke af Skipperlauget som sådan. Ikke desto mindre blev skibet et par gange nedtaget og repareret på laugets bekostning. Forholdet var en tilsnigelse fra laugets side, og i 1863 blev kirken ked af forbindelsen og overtog selv vedligeholdelsen. Hele 19. århundrede var lauget en ren begravelseskasse. Men med de mange offentlige foranstaltninger, der kom til i 20. århundrede, bl.a. kapitalkrav og kontrol fra myndighederne, valgte man at give op. Efter afviklingen, der var meget vanskelig, fordi man skulle finde efterkommere efter indskydere langt tilbage, blev arkivet med de spændende bøger fra 1690 til ophøret afleveret til Erhvervsarkivet.¹



Laugets anden ligvogn fra 1847. Den første var fra 1753, men var »formedelst ælde« blevet »ubrugelig«. Vognen, hvis eneste maritime detalje er de sammenslyngede »søuhyrer«, kostede i tidens priser 320 rd. Den blev i 1953 afleveret til »Den gamle By«, som dog på grund af dens størrelse ikke umiddelbart var begejstret for at modtage den – faktisk måtte den skilles ad for at skaffe opbevaringsmulighed. Gummiet på hjulene, der skulle dæmpe kørselen over de toppede brosten, må være en senere tilføjelse.

Foto af Gagne Fredslund Andersen i laugets arkiv.

Fattigkassen

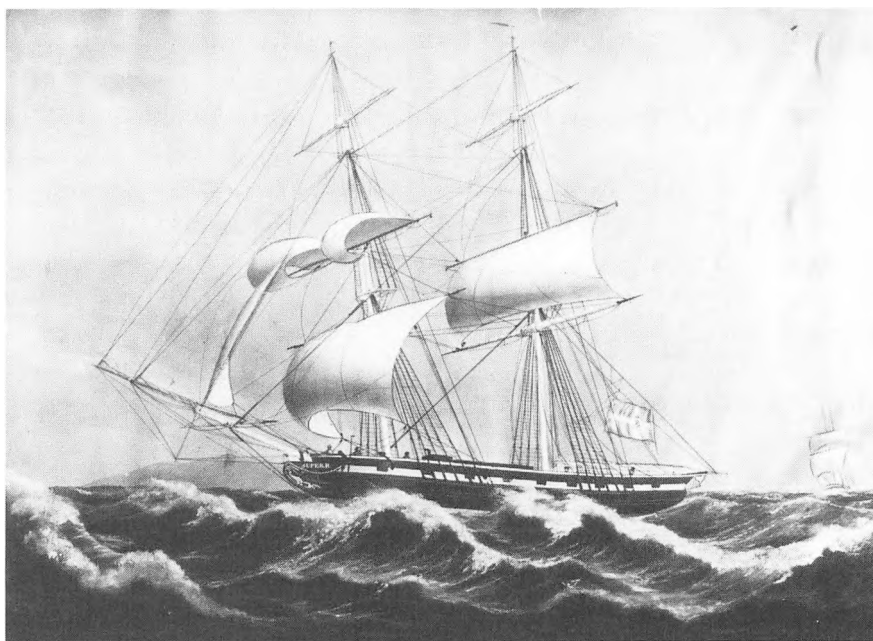
Det har været en almindelig antagelse, at Skippernes fattig- eller understøttelseskasse var en afdeling af Skipperlauget. Så sent som i begyndelsen af dette århundrede optræder den i byrådsforhandlingerne som Skipperlaugets fattigkasse, og da dens arkiv på otte bind for nogle år siden fra Købstadmuseet Den gamle By indgik i Erhvervsarkivet, blev det også placeret sammen med laugets samlinger. Om der er tale om en forveksling med den meget beskedne understøttelse, som laudet gennem årene via sin indsamlingsbøsse ydede betrængte medlemmer, er ikke til at sige. Men den er vel mulig. I en artikel i Århus Stiftstidendes søndagstillæg 18. april 1937 skrev lokalhistorikeren og amatørarkæologen, snedkermester Th. Rasmussen, at man fra Skipperlaugets virksomhed kun kender dets funktion ved begravelser og intetsomhelst om det som fagligt laug. Det kunne tyde på, at Rasmussen, der dog var født 1880, enten ikke har kendt fattigkassen eller har vidst, at den ikke havde noget med laudet at gøre. Og hvad angår mangelen på oplysninger om laugets »øvrige« virksomhed, må det nok konstateres, at der simpelt hen ikke har været nogen.

I vejviserens realregister fra sidste fjerdedel af 1800-tallet og frem til 1906, da den sidst optages, optræder fattigkassen (altid kaldt understøttelseskassen) som oprettet i 1799. Det har man fra den kongelige konfirmation af vedtægterne fra 27. september 1799.² Men man har ikke bemærket parenteser i indledningen, hvor det hedder »oprettet for 10 år siden«. Og *det* er ikke en gang helt præcist, for det første forstanderskab blev faktisk valgt i december 1788.

I modsætning til laudet var fattigkassen for de egentlige erhvervsudøvere – både skipperne og mandskab. Der findes imidlertid enkelte købmænd, som havde skibe i søen, og håndværkere med tilknytning til søen: rebslagere, sejlmagere og skibsbyggere. I 1870'erne ses endog et par mæglere fra Leith i England, hvoraf den ene – la Cour – i øvrigt udmærket kunne være fra Århus.³ Det var nemlig muligt at være medlem uden at være bosiddende i byen, en ret dog kun få synes at have benyttet sig af.

Lovene for kassen er 1. januar 1789 indført i en kladdebog for 1788–1826. De er underskrevet af 43 medlemmer, og 1798 tiltrådt af endnu fem. De første paragraffer vedrører forstanderskabet på fire medlemmer, til hvilket man var forpligtet til »unægtelig« at modtage valg og fungere i tre år og derefter efter seks år igen forpligtet. I § 2 nævnes den årlige generalforsamling, som desværre ikke kan følges fremad, idet der blandt de otte bind fra kassen ikke findes forhandlingsprotokoller. Kun et enkelt referat fra et særligt møde 30. januar 1799 er indført i samme kladdebog som love-

ne. Det er underskrevet af 22 medlemmer og vedrører nogle ikke specificerede »begåede fejl, som for denne gang blev bilagt på de vilkår, at artiklerne for eftertiden stricte skal efterleves, indtil kongelig konfirmation erholdes«. § 3 fastsætter, at der ikke måtte ske udbetalinger de første 10 år undtagen ved forlis, »som Gud i nåde afvende«, og det gælder både skipper, styrmand eller matros. Erstatningen var det betalte indskud med tillæg af et lån på 10–15 rd. efter omstændighederne og mod pant og kaution, men uden renter. Ved et nyt forlis inden for tre år blev man fritaget for at tilbagebetale lånet. Reglerne gjaldt også for rederne, der dog skulle dokumentere, at de ved et forlis havde lidt skade på deres næring. Kunne de ikke det, fik de intet – en pudsigt bestemmelse, da et forlis vel altid var til skade. Paragraffen slutter i og for sig lige så pudsigt: Den skulle gælde i 20 år, hvorefter der kunne gøres »anden indretning«. Efterkommerne skulle dog påse ikke at trække mere på kassen, end at den kunne vokse til den størrelse



»Briggen Superb af Århus, ført af kaptn. J.H. Ginge fra Brasilien i Vestpassaten i januar 1828« står der under dette billede. Ginge var medlem af fattigkassen 1816–48, da han ved generalforsamlingen med et indestående på 126 rd. »frاسagde sig sin ret«. Efter kassens hovedbog var han vidt berejst – hele ni gange i Brasilien, Amerika og Sydamerika – de to sidste angivelser uden destinationer – desuden adskillige gange i England, Altona, Hamborg og Norge foruden hjemlige steder og helt lokale som »kysten« og »under toldstedet«.

Foto i Handels- og Søfartsmuseet efter farvelagt tegning af Jacob Pedersen.

– der ikke anføres – som stifterne havde forestillet sig, »da vi, som har oprettet denne kasse, har haft meget dermed at bestille«.

§ 4 fastslår, at en enke, der gifter sig igen, mister sin ret, medmindre den nye ægtemand er medlem. En gammel sømand – det står der faktisk – fortsætter dog, også selv om han får en ny kone, i al fald hvis han ikke var »lidelig eller berygtet«.

Paragrafferne 5–7 behandler særlige forhold for udenbysboende og for kontingentbetaling, § 8 eventuelle stridigheder, der skulle afgøres ved stemmeflerhed, med mindre det drejede sig om noget, hvorved kassen kunne lide skade. I så fald skulle striden afgøres af to opmænd, med hvis afgørelse parterne skulle være »fornøjet«. Der måtte nemlig ikke føres proces. § 9 er en rigtig »laugsparagraf«: en person, som gør sig »unyttig« enten med ord eller gerning ved en generalforsamling, skal betale bøde eller »efter flere mænds sigelse blive afstraffet efter omstændighederne«. Det sidste må vel betyde eksklusion og næppe klø. § 10 fastslår, at man ikke kunne stemme i sager, der vedrørte beslægtede. Krævede man det alligevel, gav det »uden omstændigheder« bøde. § 11 er mere interessant: Hvis en skipper før en rejse har lovet at give noget til de fattige, må han selv afgøre, om han vil betale til kassen eller direkte til eventuelle trængende, dog altid en fjerdedel til kassen. Det har da formentlig været skik, at man, før man begav sig ud i havets farer, ved en god gerning – om end kun en belovet – tog de højere magter i ed for en god rejse.

Paragrafferne 12–18 går på eventuelle lovændringer, anskaffelse af protokoller, dokumentblade, ekstraordinære samlinger, enker og umyndige børn, de årlige udgifter og udenbysboende styrmænd og matroser. Med hensyn til kontingentet var systemet det, at en skipper før hver rejse betalte 1 rd. eller for hver tredje rejste 3 rd. Forlod han erhvervet, betalte han 2 rd., og det fortsatte han med årligt, hvis han ønskede at beholde sine rettigheder (§ 6). Til dette kontingent kom en særlig betaling for hver rejse. De specificeres i § 19: Vestindien og Middelhavet 5 rd. – om året, resten af satterne er pr. rejse, Spanien og »lige lange farvande« 3 rd., England, Frankrig og Holland 1 rd. 3 mk., Trondhjem 1 rd., Bergen og Østersøen 4 mk., Lybæk 3 mk., »Øster på Norge« 3 mk., Holsten og Pommeren 2 mk., København 1 mk. 8 sk., Lolland, Fyn og Sjælland 1 mk., Samsø 12 sk., Ålborg og andre byer i Jylland 12 sk., smakkerne (til Kalundborg) 8 sk., store fartøjer til Kaløvig og Norsminde 8 sk., små ditto 4 sk., både (ingen destination, men formentlig også for vigen og Norsminde) 3 sk. En styrmænd skulle svare halvdelen af skipperens takst og en matros halvdelen af styrmændens – »og håber, at enhver er villig dertil, da de er overbeviste om, at det sker for den fattiges bedste, og ingen af os ved, hvem der kan blive det«.

Det var vel næppe tvungent for erhvervets folk at være medlem af kassen; men der er ingen tvivl om, at man ventede, at alle var det. I § 20 hedder det, at ingen skipper (og det blev i § 18 også indskærpet for styrmænd og matroser) »må undslå sig for at betale til denne kasse«, ellers burde de ikke »have brød herfra byen«. Hvis et medlem forlod den, kunne han – mod kontingent naturligvis – fortsætte medlemskabet og beholde rettighederne. Disse specificeres sådan set ingen steder i vedtægterne ud over en bestemmelse i § 17 om, at generalforsamlingen årligt fastsatte, hvad der kunne udbetales for søskade eller i pension.

Den kongelig konfirmerede »Convention«, som den kaldes, adskiller sig på visse punkter fra den oprindelige. Således var lånet i tilfælde af forlis bortfaldet, og der udbetaltes i stedet indskudet + 200% – også for en enke, hvis manden druknede. Formuen, der skulle anbringes i obligationer, måtte aldrig gå under 1.000 rd. Kom den på 2.000 rd., kunne satserne efter stemmeflerhed ændres. Den eventuelle gode gerning før en rejse – gaven til de fattige – blev udvidet til også at gælde passagerer og andre, der havde interesser i skib og tur. Her tænkes vel på rederne. Forholdene omkring stridigheder blev ændret derhen, at forstanderskabet i første omgang, efter at argumenterne var fremlagt på en generalforsamling, skulle dømme parterne imellem. Herfra kunne der – i skriftlig form – appelleres til stiftamtmanden, hvis endelige dom var inappellabel, og der måtte stadig ikke føres proces. Bestemmelserne for umyndige børn fik nogle flere detaljer: De skulle have det samme, som deres afdøde forældre fik, til de blev 14–15 år gamle – medmindre de kunne anbringes hos familie eller andre, som ville tage sig af dem. Men da kassen kun var en hjælpekasse for byens almindelige fattigkasse, tilfaldt deres efterladenskaber, hvis også de døde, byen. Endelig bestemtes det, at hvis et medlem – mand eller kvinde – modtog en arv, bortfaldt understøttelsen hel eller delvis alt efter arvens størrelse. Den fornemmelse af frivillig tvang, man havde af de oprindelige love, er borte. Der tales udtrykkeligt om forpligtelser for dem, som er indtrådte i dette selskab, og ordet frivillig nævnes også. På den anden side burde en skipper, som var medlem, også presse sine folk til at gå med. Ændringer i Conventionen skulle efter den kongelige konfirmation forelægges stiftamtmanden. Det skete i 1821; men ændringerne kendes ikke, idet de ikke findes på plads i Danske Kancelli, hvortil stiftamtmanden havde sendt dem til ny konfirmation.⁴

Fattigkassens årsregnskaber er kun bevaret for årene 1800–77. For f.eks. 1818 fremgår det, at der var obligationer for 783 rd. sølvværdi og 190 rd. navneværdi (forskellen hænger sammen med de forvirrede pengeforhold efter statsbankerotten 1813; kursen for navneværdien, eller sedler og tegn,

~~Peter Palleesen & Enke~~

		1857 4 13		
1851.	Januar 29	Rekøball for 1850, med Skattes- mid 180/100 af Jern indtægter i den Sørbatal sine 7. og 8. Regt. Regnes 68, 1/2 87 - 1/2	15	1
1852.	Januar 30	modtaget for 1851 med 1/2 Skattes- mid 180/100 af Jern indtægter i den Sørbatal	15	1
1853.	Januar 31	for 1852 modtaget af P. Skotte	15	1
1854.	Februar 3	1853 modtaget af ditte	12	3
1855.	30 Januar	1854 med 15% " ditte	12	3
1856.	25. Januar	1855 " " " ditte Th. Skotte	12	3
1857.	26. Januar	1856 " " " P. Skotte	12	3
1858.	22. Januar	1857 med 1/2 Skattes mid af Jern indtægter i den Sørbatal	12	3
		det halvtredsde 23. januar		
1859.	25. Januar	for 1858. 1/2 modtaget af Skotte	10	1
			6	8

Dødt i Altona i Maj 1858
 og begravet i følge mandens Regler til Conventionen
 og begravet i 12 Batalion til Crisjensens for 1858
 og for Landhøveder J. Sch. Skotte.

Konto i understøttelsesbogen for skipper Peter Palleesen med »s enke« (Ane født Steenberg) senere tilføjet. Palleesen, der førte jagten »Johanne Charlotte«, døde 1851, men har åbenbart selv modtaget den første renteudbetaling af sit indestående 18% af 83 rd. 2 mk. 8 sk. – 15 rd. 1 sk. Enken modtog efter reglerne det samme som manden, og efter hendes død i Altona 1858 fik arvingerne halvdelen af 1858-beløbet (jfr. teksten).

var lavere end for sølvværdien). Indtægten var 136 rd., hvoraf halvdelen stammede fra obligationsrenter – obligationerne var udlånt i portioner à 70–180 rd. – og halvdelen fra kontingenter. Der var ikke noget overskud; tværtimod måtte kassereren selv lægge 30 sk. til for at få balance. Udgifterne var gået til løn til bogholderen, hele 20 rd., derudover småbeløb til mødeindkaldelse, avisannonce og tinglæsning. I understøttelser var udbetalt 65 rd., til en enke tre gange mandens indskud, 27 rd., og endelig havde en skipper lånt kontant – hvad der næppe var lovligt – 18 rd.⁵ Går man 30 år frem til 1848, ses det, at obligationsbeholdningen var vokset til 2.770 rd. Af udgifterne var 83 rd. betalt i understøttelse, 61 rd. for et forlis og 180 rd. til et lån mod pant. Blandt småposterne ses 2 mk. for »kassen at transportere fra den ene forstander op på rådhuset (det gamle foran Domkirken) ved fjendens ankomst til byen« – det var i Treårskrigenes første år. Indtægten var renter ca. 114 rd., kontingenter og »bøssepeng« – man havde også her en fattigbøsse – 147 rd. og en indfriet obligation på 90 rd. I det sidste bevarede regnskab var obligationerne vokset til 3.439 rd. eller 6.879 kr., idet kronemønten 1. januar 1875 havde afløst rigsdaleren. Der var indvundet 420 kr. i renter og indbetalt 174 kr. i kontingenter og bidrag. 650 kr. var hævet i sparekassen, hvoraf dog de 250 var indsat igen. I understøttelse var udbetalt 287 kr., og der var udstedt en obligation på 700 kr.⁶

Hvad angår de udbetalte understøttelser er der i samlingen kun bevaret en enkelt bog: »Kladde bog for enker og andre trængende medlemmer i forhold efter, hvad enhver har indskudt til kassen, derefter bliver dem udbetalt i forhold til, hvad som er bestemt ifølge loven, eftersom kassens fond er«, alt for årene 1828–1919. For hver konto anføres den kapital, der var grundlag for udbetalingen, og deraf udloddes så årlig en procent, vedtaget på generalforsamlingen – 10, 15, 18 og 20%, den sidste og højeste. Eksempelvis fik skipper Jacob Alrøe for 99 rd. fra 1852 til sin død i 1863 fra 17–14 rd. om året, 18 og 15%. Kaptajn J.P. Funder fik 1910–19 53 kr. om året – kapitalen anføres ikke; men ellers var det normale beløb mellem 15 og 20 kr. Peter Pallesens enke døde i Altona 1858, hvorefter arvingerne fik halvdelen af årets rentebeløb – »og for fremtiden intet«.

Der var, som tidligere nævnt, i Conventionen anført de satser, der skulle betales for de enkelte sejladsere. De blev naturligvis med årene reguleret, og f.eks. allerede ændrede ved den kongelige konfirmation i 1799. Det interessante er, at destinationerne er anført i hovedbogen, hvorved det ville være muligt at rekonstruere sejladsen fra havnen fra stiftelsen og frem til 1837, da havnejournalerne over ind- og udgående skibe begynder. Tager man f.eks. skipper Anders Jørgensens konto for 1789, ses det, at han i perioden 23. maj–30. december – isen lukkede farvandene længe – har udført

29 sejladser – så mange, fordi han hovedsagelig har sejlet på Norsminde og Kaløvig; men han har også været i Ålborg, Hou og på Sjælland. For det har han til kassen betalt 1 rd. 5 mk. 4 sk., småpenge på grund af de nære destinationer.⁷ Matros Jens Peter Funder sejlede 1843–49 på Norge, England, Pommern, Holland, Østersøen og en enkelt gang til Middelhavet. 1851 betalte han 3 rd. 1 mk. for en rejse til England, en til Norge, to til Kalundborg, en til Horsens, en til Haderslev og fire rejser i tolddistriktet. 1856 var han i England og Skt. Petersborg, 1857 i Brasilien og Middelhavet og i 1858 i Vestindien, Middelhavet og England.⁸

For enkelte kan det konstateres, at de efter travle år slog sig ned og blev bofaste. Et eksempel er matros L.M. Top, der 1827–33 betalte for 22 rejser til England, Middelhavet, Norge, Østersøen og indenlandske steder som Ålborg, Korsør, København og »under toldstedet«. I 1834, hans sidste år, er han gået til Kalundborgsmakkerne, hvor han er anført med 55 rejser til 2 rd. 1 mk. 1 sk.⁹

Det er nævnt, at det ikke har været muligt at se nogen forbindelse mellem fattigkassen og Skipperlauget, og på samme måde har det heller ikke været muligt at se, hvorfor kassen ophørte. De sidste indførsler i protokollerne er fra 1921; men der er her kun tale om kontingenter. Medbør havde den ikke hele sin levetid. I en lille artikel, »Indsendt« og underskrevet »M«, i Århus Stiftstidende 25. februar 1864 klages der over, at kassen i de senere år har manglet, »endog i en væsentlig grad, den fornødne interesse fra de hersteds bosatte sømænds side. Grunden hertil er det os umuligt at indse, og vi håber, at Århus' hæderlige sømandsstand herefter ikke vil undlade at yde kassen den kraftigste understøttelse«. Det fik den formentlig ikke, og i al fald kunne den ikke klare sig i de nye tider. De rentefkast, som kom fra de indskudte kapitaler, var for små til at have nogen betydning i det moderne samfund.

Sejlpaketter og dampfærger

Jahnsens Paket

Lørdag den 24. april 1840 meddelte en lille annonce i den lokale Aarhus Stiftstidende, at der mandag den 26. april ville være skibslejlighed til København:

Jahnsens hurtigtsejlende Paquet nr. 1, der blev ført af skipper N. Michelsen, ville nemlig afgå klokken 10 om aftenen. Annoncen oplyste, at fartøjet medtog passagerer, kvæg og stykgods, og den var underskrevet J. Meulengracht, der netop havde afløst J.F.V. Lewerkhuusen som ekspeditør i byen for selskabet.¹ Først hen på efteråret etablerede Meulengracht sit senere så bekendte jernstøberi, og så var det slut med at sælge billetter til paketskibene.²

En paketbåd var et mindre fartøj, der gik i regelmæssig fart med stykgods og postpakker. Delvis i flæng anvendtes også betegnelsen en smakke om et fartøj, der fragtede passagerer og gods, og også den lidt ældre betegnelse en børt blev endnu brugt.³

Vi kender ganske meget til Jahnsens lille paketfartøj. Således også navnene på de passagerer, skibet havde om bord på rejsen fra København: Det var jomfruerne Bruun & Bay, købmand Koch, kaptajn Witusen, student Skjerbæk, informator Holm, kobberstikhandler St. Pietro, guldsmed Ørnes og endelig jungmand O. Brock.⁴ Også skibet kender vi ganske godt, for selv om annoncen kaldte det »Paquet no 1«, så var det nu fortsat det skib, der havde sejlet på ruten for selskabet siden 1836, og egentlig hed skibet »Færgejagten Interessentskabet«. Det var drægtig 29 kommercelæster som det dengang hed, hvilket igen var omtrent det dobbelte målt i registertons. I praksis betød det, at det kunne bære omkring 1100 tønder. Før det blev sat i fart, havde skibet fået indrettet et ruf på dækket med en rummelig kahyt »med udsigt til begge sider«. Her var der 8 køjer med madrasser – til fælles afbenyttelse for de rejsende. Var ønsket særskilt køje og kammer, var overfartsprisen en helt anden. Der var da også kun to sidekamre med den bekvemmelighed. Med fuld last kunne der være ca. 40–45

kreaturer om bord, og overfartstiden var beregnet til 20–24 timer i godt vejr. I modvind måtte de rejsende imidlertid belave sig på en rejsetid på 2 à 3 dage, oplyste initiativtageren, Laur A. Jahnsen, da han startede sin pakkefart i 1836.⁵

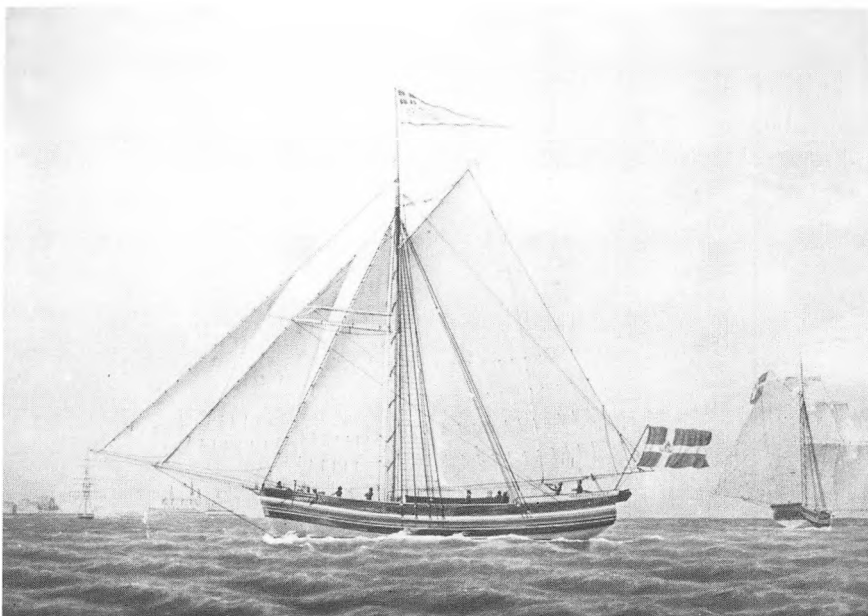
Jahnsen kender vi også noget til: Han var født i 1798 og ganske initiativrig. Han var handelsuddannet, og i en ung alder blev han medindehaver af handelsselskabet Fleischer & Co. i byen. I 1824 skiltes indehavernes veje imidlertid, og den nu 26-årige Jahnsen slog sig på at drive selvstændig forretning som kommissionær og speditør med speciale i forsendelser til København, Kalundborg, Hamborg og Lübeck. Selvfølgelig var han også behjælpelig med at få varer hjem fra samme byer. De skulle så blot adresseres til »Speditions-Comptoir i Aarhus«.⁶

Det var derfor næsten naturligt, at Jahnsen året efter var dybt involveret i et projekt, der blev kaldt »Entrepricen«. Det søgte at etablere en dampskibsforbindelse mellem Jylland og København, og interesserede kunne tegne aktier på Jahnsens kontor. En kommentar i avisen meddelte, at det vistnok var grosserer Jacob Holm fra København, der stod bag det initiativ, og at han allerede skulle have tegnet sig for de 40 af projektets ialt 110 aktier. Projektet blev en fiasko, men tankevækkende er det trods alt, at sådanne overvejelser allerede blev lanceret. Interessant er det selvfølgelig også at se, at projektet regnede med en overfartstid på blot 15–20 timer, sikre ankomsttider og en så effektiv udnyttelse af skibet, at det i løbet af en uge også kunne nå en tur København-Ålborg.⁷

Der blev hurtigt føjet nye arbejdsområder til Jahnsens forretning: I 1827 blev han således Collecteur for det Kgl. Københavnske Classelotteri, så nu kunne der også købes lotterisedler hos Jahnsen,⁸ og stadig oftere underskrev han sig i disse år med ordet Commissionær. Det betød, at han formidlede køb og salg af gårde og ejendomme, og faldt han over et godt tilbud, så købte han det og annoncerede siden varerne til salg. Det kunne f.eks være et parti Maastrichter sålelæder.⁹

Det var også Jahnsen, der vistnok som den første indrettede et »søebadehus for Århus og Omegn«.¹⁰ Det kom senere til at bære det mere mundrette navn: Sø- og Badeanstalten i Århus.¹¹ Her var der foruden mulighed for en frisk dukkert også lejlighed til at få medicinske bade – eller blot et varmt bad – ganske i tidens ånd.

Stille og roligt udvidede Jahnsen sine forretningsinteresser. Midt i 1830'erne begyndte han systematisk at opkøbe andele i det gamle færgeri – Århus og Kalundborg færgelaug –, der drev smakkesejladsen mellem de to byer. I 1835 synes han at have ejet ca. $\frac{1}{5}$ af alle anparterne og følte sig så stærk, at han indrykkede en annonce, hvori han meddelte, at ingen skulle



Skibsmaleriet havde sin storhedstid frem mod midten af forrige århundrede, da fotografiet trængte frem. Enhver skibsreder skulle gerne have et maleri af sit skib eller skibe. Her er det paketten Anders Sandøe Ørsted, der passerer Kronborg, omkring 1840. Billedet er meget typisk for genren. Kronborg skulle gerne være på billedet, og så skulle skibet ses fra såvel siden som fra agterspejlet. Det bortsejlende skib på billedet er derfor også paketten fra Århus.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

vove at disponere i selskaberne uden om ham.¹² Vi kender ikke de præcise bevæggrunde til det initiativ, men sikkert var det, at der netop blev forhandlet om besejlingskoncessionen mellem de to byer. Det blev den københavnske storkøbmand M.W. Sass, der gik af med sejren, og han indsatte sit bekendte hjuldampskib »Dania« på ruten. Det var ikke en opgave for lokale småredere, for den, der fik koncessionen på ruten, skulle anskaffe sig et dampskib med et maskineri af mindst 50 hk. Yderligere krævedes 3 forsvarlige smækker og to færgebåde. Selv om alt delvis kunne anskaffes og til dels lånefinansieres af Generalpostdirektionen, så var det næppe »en hr. hvem som helst«, der ville få en sådan mulighed. Til gengæld kunne privilegiet ventes meddelt for 15 år. Sass fik eneret til at transportere rejsende og deres gods, kreaturer samt naturligvis fragtgoods mm. mellem de to byer.¹³ Fra 1. maj 1836 gik posten fra København denne vej til Århus. Fra Kalundborg var der i tilknytning til skibets ankomst »karetforbindelse«, som det hed, videre til København for de rejsende.¹⁴ Alt det

gjorde selvfølgelig, at konkurrencen med de gamle paketter blev stadig hårdere. Værdien på de gamle færgelaugsandele faldt, og så gik Jahnsen ind i markedet.

Vi kan kun gisne om baggrunden, men forklaringen kan godt være den, at Jahnsen på den måde billigt kom til nogle paketskibe. Det er da også påfaldende, at købet tidsmæssigt faldt sammen med, at han åbnede sin pakkefart på København. Den ledige tønne kunne derfor mere hensigtsmæssigt indsættes på den lange rute til København, for der var endnu for langt til en økonomisk dampskibsdrift, og det var da også en af grundene til, at Sass opgav denne rute for i stedet at sætte Dania ind på forbindelsen til Kalundborg.¹⁵

Sigende var det måske også for udviklingen, at det blev bemærket i avisen, da Dania første gang bugserede en færgeomakke fra Kalundborg til Århus. Der var kongelige heste og staldfolk om bord.¹⁶

Konkurrencen på København

Pakkefarten på København var nu heller ikke uden konkurrence, selv om de skippere, der sejlede her, havde søgt at lave en besejlingsaftale – der også skulle begrænse den indbyrdes konkurrence. Den aftale gik tilbage til 1835, og formålet var selvfølgelig at »fremme et stadigt samkvem mellem hovedstaden og Århus« – og ikke officielt at begrænse den indbyrdes konkurrence. Nedenstående tabel viser, hvilke skibe og redere i øvrigt der indgik i besejlingsaftalen.

Type	Navn	Skipper	Størrelse	Reder
jagt	Maren Cathrine	N. Falslev	12	L.P. Schmidt
jagt	De tvende Søskende	J.K. Hansen	12	N. Malling
jagt	De tvende Venner	W. Thomsen	??	??
jagt	Adonis	J. Nyrop	10	H. Tanggaard

For publikum skulle fordelene af aftalen også være, at det nu var blevet muligt at lægge en fast fartplan, når det enkelte skib ikke blev presset for hårdt.¹⁷

Rejsende. Med Dampskibet Dania fra Kalundborg i Gaar Eftermiddags:

Instructeur Dablin med Kone, Fru Majorinde Laub
Frøken Laub, Enkefrue Begtrup, Mægler Høstjær, Stifts-
fuldmægtig Jespersen, Frøken Jahn, Kjøbmand Andersen,
Student Hagen, Hr. E. Bruun, Tomfrue Lindeburg, For-
valter Justesen, Tomfru Abel, Secretair Thaysen, Strøm-
pehandlerne Fløe og Broberg.

Med Smakken fra Callundborg til Aarhus i Fredags:

Kjøbmand Støtterfoht, Landmand Drholm, Skipper Bladt,
Gjæstgiver Schmidt, Modehandlerinderne Fr. M. Rue og E.
Dændler, Handelsbetjent Lange, Underofficeer Wiingaard, Kur-
veinager Thomasen, Forpagter Klitgaard, Slagterm. Brøstz,
Pestehandler Hansen.

Der var endnu noget særligt ved at rejse, og den lokale avis bragte regelmæssigt en rejse-
seliste, så publikum kunne se, hvem der rejste med de enkelte paketter, smækker eller
dampskibe.

Aarhus Stiftstidende 3. maj 1836.

Målet blev hurtigt faste afgangsdage fra begge byer. Hver onsdag aften var der afgang fra Århus til København og hver tirsdag aften den modsatte vej. Det var en børt-fart, som de erhvervsdrivende kunne være tilfredse med. Den aftale var Jahnsen ikke deltager i, da han året efter gik ind i paketransporten med sin Paquet nr. 1. Han kunne gøre, som han ville, og det gjorde han. Der er nemlig næppe tvivl om, at Jahnsen kunne være en endog meget bestemt herre og lejlighedsvis betjente sig af forretningsmetoder, der ikke skabte tilfredshed alle steder. Han havde adskillige gange været involveret i retssager og en enkelt gang endog overnattet i byens arrest.¹⁸

Jahnsen var nu ikke den eneste, der forsøgte sig uden om »aftalere-
derierne«. I annoncespalterne finder vi også Anholms paket, der snart kom på kant med Jahnsen. Fra avisen kender vi en del til kampen om kunderne, men vi ved også, at der var en særlig kundegruppe til Anholms Paket, der vist nok så ganske meget på, hvad det kostede at rejse. Det kunne være kvægdriver Qvist, smedsvend Pedersen eller slagter Scheibel foruden tre madammer, som der står, der en forårsdag netop valgte den forbindelse til hovedstaden. Madammerne skulle ledsage nogle piger til København, oplyste avisen. Digterpræsten St. St. Blicher valgte derimod at rejse med Jahnsens Paquet, når han skulle til og fra København.¹⁹

I maj 1840 var Jahnsens hurtigtsejlende Paquet no. 1. igen i bladets notisspalter. Det blev kort og godt meddelt, at skipperen foreløbig indtil videre agtede at afgå til København hver mandag aften klokken 10.²⁰

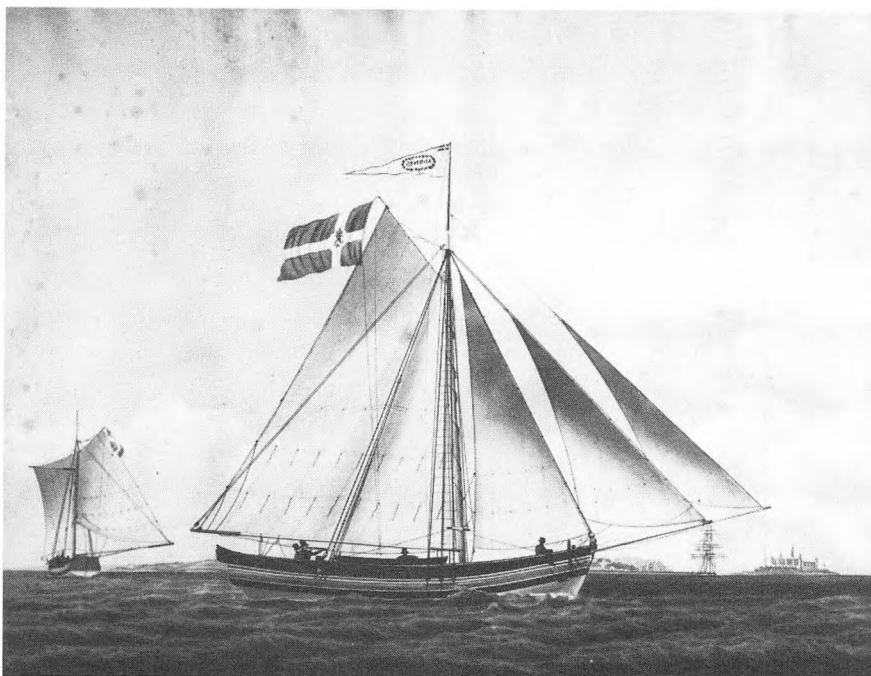
Selvfølgelig kunne et sådant »tilbud« ikke få lov til at stå alene, så samme dag havde Anholm indrykket en annonce i det lille blad, der bl.a. oplyste, at skibets sidste rejse fra København kun havde taget 16 timer. Som et særligt tilbud til de rejsende havde han indrettet et specielt ekspeditionskontor: Aarhus Expeditions-Contoir for Anholms Paquet. Da skipperen eller rederen selvfølgelig ikke altid kunne være til stede her, blev forretningerne varetaget af mægler Ludv. Fr. Bloch, der stod som underskriver af annoncen.²¹ Han var et velkendt navn i byen, engageret i ikke blot megen forretningsvirksomhed, men også i politisk og kulturelt arbejde, og af et liberalt sindelag, og han løb da også hurtigt ind i alvorlige vanskeligheder med Anholm. Ved at overtage forretningerne for Anholm blev Bloch sådan set konkurrent til sin egen familie. Det forholdt sig nemlig sådan, at hans kones fætter netop var den bekendte Laur. A. Jahnsen fra den hurtigtsejlende Paquet no. 1, der, som set, gik på samme rute.²²

Overfartstiden var et væsentligt konkurrenceargument over for dampskibene, for det var for de rejsende helt til København endnu en tvivlsom fordel at vælge dampskibet til Kalundborg, fordi forbindelserne videre herfra var besværlige, da rejsen fortsatte med postvognen. Først i 1874 kom jernbanen til Kalundborg.

Men måske var det lidt finere at rejse med dampskibet. Avisens oplysninger kan efterlade et sådant indtryk. Blandt de rejsende den 1. maj sås således en lensbaron, en handelsfuldmægtig, en forvalter, en mejeriforpagter foruden en agentinde med sin datter sammen med andre fra det bedre borgerskab.²³

Der er næppe tvivl om, at de lokale skippere var på det rene med den stadig hårdere konkurrence. Den allerede omtalte Anholm lod da også sit skib modernisere i begyndelsen af maj 1840. Det gik selvfølgelig ikke stille af, så da arbejdet var fuldført, blev der indrykket en meget stor annonce – en halv spalte – der fortalte om skibet og dets bekvemmeligheder.

Det var fortsat planen at afgå hver onsdag, men afsejlingen var rykket en time, så afgangstidspunktet passede med dagvognens ankomst til byen. For de rejsende var der tre muligheder om bord: Der kunne rejses på 1., 2. eller 3. dæksplads. 1. dæksplads var det fineste, og her var der to kahytter, særskilt for herrer og damer, som annoncen oplyste, med i alt 15 køjer. På 2. plads synes kønnene at være blandet, for her blev det blot meddelt, at kahytten havde plads til 16 rejsende. Som noget nyt kunne rejsegods afleveres uden særskilt betaling – til skibets ekspeditør. Han sørgede så for,



Skibsreder Tanggaard havde sit virke omkring havnen i mere end 50 år. Han fulgte på nært hold professionaliseringen af pakettarten, overgangen til dampskibsrutetrafik og afviklingen af paketterafikken med passagerer.

Her ses han som fører af jagten Adonis efter en tegning af Jacob Petersen fra midten af 1830'erne. Skibet gik også i paketterafikken, med stykgods og passagerer.

Tegningen er meget detaljeret og viser bl.a., at der var reb fastgjort i storsejlet, så det store gaffelsejl kunne rebes, så sejlarealet kunne reduceres i hårdt vejr.

Foto i Lokalthistorisk Samling.

at det kom om bord. Nyt var også, at der var indrettet en beværtning om bord, for nu var der en fast restauratør med på rejsen. Tidligere havde skipperen også varetaget det hverv.

Der var i det hele taget gjort meget for at lokke »langvejsrejsende« om bord. Et af initiativerne var et særligt »aftrædelseslokale« i nærheden af paketten, for, som annoncøren oplyste, »der kunne lejlighedsvis være mangel på plads hos lokale gæstgivere«. ²⁴

Skibets navn blev hurtigt bekendt. Skonnerten Prinsesse Caroline på godt 21 læster. ²⁵

Fast dampskibstrafik på København

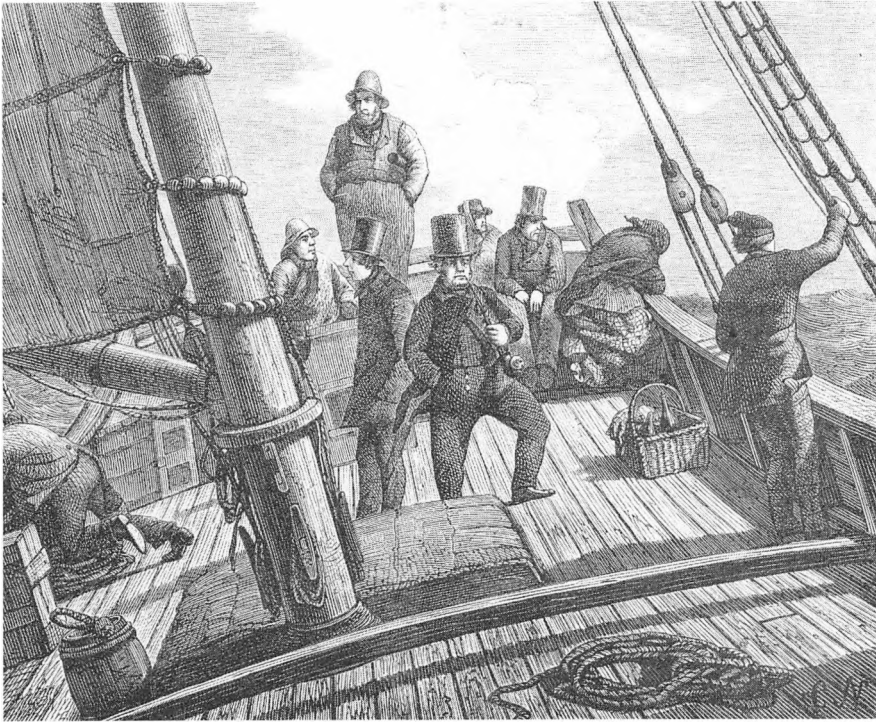
Slagsmålet blandt smakkerederne var voldsomt, men det kunne ikke på trods af det påståede gode materiel bortforklare den kendsgerning, at den nye tid krævede dampskibe.

I begyndelsen af 1840'erne ses da også stadig flere læserbreve i den lokale avis. Der kræves dampskibe »for«, som det blev sagt »den af flere etablerede pakfart på København kan ikke tilfredsstille mere, når man en gang har været vant til en regelmæssig dampskibsfart«. ²⁶ Der kom flere indlæg med tilsvarende indhold, men det skulle alligevel vare endnu et år, før der omsider blev indsat et dampskib i regelmæssig trafik. Det var et dampskib fra Ålborg »Iris«, der i juli 1842 gik ind i en omfattende rutetrafik, der ikke blot omfattede Ålborg, men også Århus med endemål i København. ²⁷ Ruten blev lanceret under navnet »Ny Dampskibsfart mellem København og Århus«. Det var et veludstyret skib med en maskine på 150 hk. Inden skibet kom i drift havde initiativtagerne fra Ålborg ladet en notis indrykke i den lokale avis, for det var endnu muligt for at købe aktier i foretagendet.

Der var flere muligheder ved køb af billet: Der var 1. plads til 6 rigsdaler, 2. plads til 4 og endelig en dæksplads til 2 rdl. ²⁸

Der var en kolosal forøgelse af rejsekapaciteten, der hermed var skabt. Notiserne i avisen om de rejsende til og fra København svulmede op fra få linier til halve spalter. Det var ikke længere passagerlister med op til 15–20 navne, men nu med op til 100 pr. afgang. ²⁹ Midt i maj 1843 rejste således ikke færre end 500 passagerer på en enkelt dag med dampskibe, færgefartøjerne og paketter fra byen til hovedstaden. Da befolkningstallet kun var lidt over 7000, så var det en betydelig kapacitet, selv om skibene selvfølgelig også skulle betjene oplandet i bredeste forstand. ³⁰

Der var imidlertid et minus ved den øgede trafikforbindelse. De rejsende havde svært ved at vænne sig til, at dampskibene ophørte med deres rute-sejladt sidst i november måned for først at starte igen hen på foråret. Årsagen var, at skovlhjulene havde meget svært ved at klare vinterens is. De blev ganske simpelt ødelagt. Fortsat var der således et behov for de gamle færgesmakker og pakkebåde, men deres popularitet var tilsvarende faldende. Der er da også adskillige klager over, hvor ukomfortable smakkerne var sammenholdt med dampskibene. Man kunne »ikke byde folk at bivouakere på dækket under åben himmel«, som det blev sagt. Man kunne heller ikke byde folk anno 1842 at »lade sig sætte over til Kalundborg med færgebå-



Passagerfaciliteterne på sejlpaketterne var yderst beskedne. Dækket var det foretrukne opholdssted; her var der plads både til de søsyge og de tobakshungrende. Det var i øvrigt normalt, at passagererne selv medbragte føde- og drikkevarer til rejsen (kurven til højre).

Efter tegning af Carl Neumann i bogen Anders Tikjøb, 1873.

den »Mågen«, ofte 30 passagerer ad gangen sammenstuvet i et snævert rum, da det ikke var muligt at tænke på den mindste bevægelse«. Bedre blev det selvfølgelig ikke af, at en rejse til Kalundborg på den måde ofte kunne vare 12 timer.³¹ Det er måske næppe nødvendigt at tilføje, at nødtørftsforholdene set med moderne øjne var rædselsfulde om bord. »Det« foregik almindeligvis i en simpel træbøtte, og i de almindelige fragtskibe selvfølgelig for »åbent tæppe«, men i paketbådene havde man altid søgt at anbringe bøtten lidt diskret, ofte i skjul af storbåden, og selvfølgelig til den side, der vendte bort fra kajen. Bøtten var ofte malet grøn udvendig og tjæret indvendig, og så var den almindeligvis forsynet med en tovværksstrop for lettere at kunne blive tømt.³² Byen var med andre ord blevet forvænt med dampskibene, så efter successen med forbindelserne til København og Kalundborg, rejstes kravet om en tilsvarende forbindelse til Kiel.³³ En sådan kom også til fra midten af 1840'erne.

Paketterne i klemme

Det kunne selvfølgelig ikke være anderledes: Selv om markedsmulighederne blev udvidet, så kom de gamle paketskipperne i klemme, og selvfølgelig især de skipperne, der havde bygget deres økonomi på passagertransport. Det gjaldt Jahnsens Paket, men også Anholms.

Detaljerne er sådan set ligegyldige, men offentligheden interesserede sig levende for den heftige ballade. Det hele synes at være startet med annoncer, der oplyste, at nu var den eller den ikke længere ekspeditør for selskabet. Opgaverne var overdraget til en anden.³⁴ Forklaringerne var selvfølgelig altid, at den foregående ekspeditør ikke havde magtet opgaverne. Han var skyld i forsinkelser osv. Sagen var imidlertid, at den stadig hårdere konkurrence – efter mønster fra dampskibene – havde krævet faste afgangstider og presset skibene til at have faste ugentlige anløb hver vej. Det siger sig selv, at der ikke skulle megen storm eller vindstille til, før en sådan sejlplan gik i stykker. Det rimelige i sådanne dispositioner, når det gjaldt sejlskibe, kom der også en avispolemik ud af, selv om også annoncerne oplysninger om rederiernes service til publikum gav næring til en anden voldsom diskussion.³⁵ Bedre blev det selvfølgelig ikke af, at hr. Anholm var værtshusholder og følgelig gerne så, at hans passagerer opsøgte etablerementet, før de gik om bord på hans skib, den »såkaldte Århus Paket, skonerterten Prinsesse Caroline«. Det kunne gæstgiver Larsen, værten bag hotel Royal, ikke acceptere, og igen blev der hvirvlet meget mudder op.³⁶ Alt viste kort og godt, at det var den voldsomme konkurrence, der fik forretningsmetoderne til at blive stadig skarpere. Argumenterne gik på, hvem der havde været bedst til at overholde de annoncerede afgangstider. Fortsat er diskussionen sådan set ligegyldig, hvis ikke der kom faktiske oplysninger frem om paketterne. Anholms rederi havde således haft rejser mellem Århus og København, der havde varet 3 uger, og nu blev han revet en efterårsrejse i næsen, der havde taget 3 måneder, før skibet var retur i Århus. Det var alvorligt, mente Jahnsen, for det satte pakETFarten i miskredit og fik passagererne til at flygte til dampskibene.³⁷ Bedre blev det selvfølgelig heller ikke af, at begge gensidigt havde meget travlt med at meddele pressen, når der havde været havari om bord, stort eller småt – det var ligegyldigt.

Konkurrencen blev stadig hårdere. Det næste opgør mellem de to kom til at foregå i København. Anholm og Jahnsen ønskede begge at lægge til i Nyhavn, og pludselig var de blevet naboer øverst oppe i Nyhavn med nærmest ens skilte ud til gaden. Begge tilbød det samme produkt – en pakETFart til Århus.³⁸

P a q u e t t e n

Anders Sandøe Ørsted,

der føres af

Skipper Veder Michelsen,

bliver færdig at afgaae herfra til Kjøbenhavn Onsdag Aften den 23de September, og medtager Passagerer, Qvæg og Gods.

Derre nyebygte solide kobberboltede Skib, der i alle Henseender er suffisiant og godt udhalet, samt beqvemt indrettet for Passagerer, er i det Hele taget udstyret med den Elegance og de Beqvemmeligheder, Nutidens Fordringer udkræve, og som vi saaledes have den Ære paa det bedste at anbefale til Publicums Afbenyttelse.

Paa Grund af den sildige Aarstid vil bemeldte Skib ei i dette Aar begynde nogen regelmæssig Fart, men vil foreløbig afgaae herfra omtrent hver 14de Dag, hvilket saa betimelig som mulig skal blive befyndt. Passagerer, saadelsom de, der maatte ønske Creaturer med, ville behage at henvende dem til Undertegnede, hvor Fragten m. v. erlægges, hvori: mod de som ønske Gods med, bedes behageligst at henvende dem ved Skibet, naar samme forefindes i Havnen, til hvilken anden Tid, Gods modtages, opbevares, samt henbringes til Skibet, Alt uden Omkostninger for Afsenderen.

Aarhus, den 16de September 1840.

Paa egne og øvrige Medrhederes Vegne
J. H. Agerup.

I den voldsomme annoncestrid om kunderne indgik selvfølgelig også beskrivelser af skibenes faciliteter. Det var også tilfældet, da paketten Anders Sandøe Ørsted blev sat i drift i eftersommeren 1840. Annoncen var påfaldende stor og krævede ¼ avisside.

Aarhus Stiftstidende 18. september 1840.

Nemmere blev det ikke for Jahnsen af, at hans skipper Peder Michelsen og hans ekspeditør amtsfuldmægtig J.F.V. Lewerkuusen i største hemmelighed havde besluttet at starte for sig selv og anskaffe egen pakot, den allerede nævnte jagt, Anders Sandøe Ørsted, på 35 kmcl. Det nye selskab valgte oven i købet en fartplan, der lå præcis op ad Jahnsens. Snart blev konkurrencen endnu voldsommere, for pakken Ørsted nedsatte fragtraterne og snart også billetpriserne for passagererne. Så måtte de øvrige rederier følge med ned. Det næste træk blev annoncer, der oplyste, at Jahnsen havde moderniseret sit skib og havde fået nye krølhårsmadrasser og stukne sengetæpper, og så var det blevet gratis at medbringe rejsetøj og en almindelig kuffert. For kreaturdriverne var der også noget nyt: Gratis overfart for kvægdriverne og gratis forsikring af kvæget. Øvrige varer blev nedsat med 50% af de gældende fragtrater. Jahnsens paquet no. 1 havde givet igen.³⁹

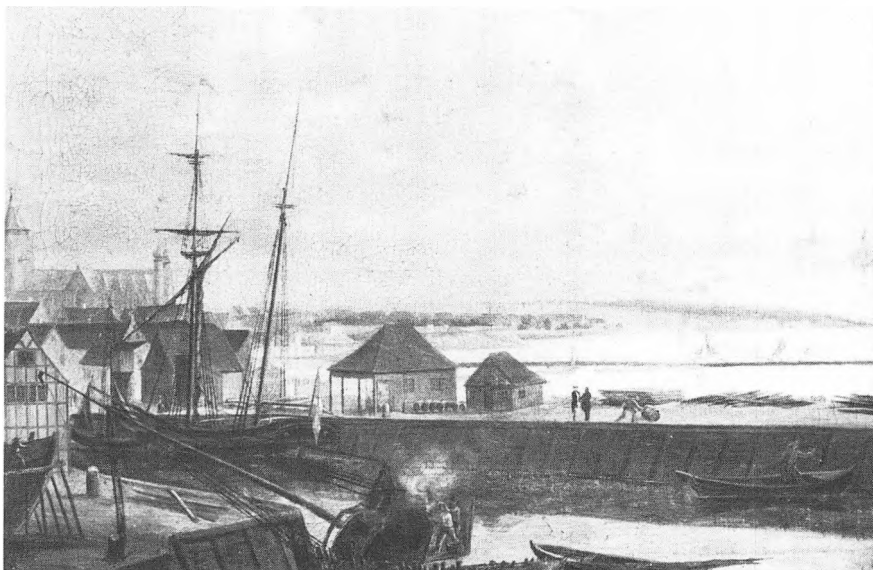
I de følgende år synes det, som om Jahnsen slog sig ned i København for herfra at passe sine forretninger, der efterhånden også kom til at omfatte det, vi i dag kalder boligspekulation. Den blev drevet ikke blot i København, men også i Århus. Ejendomme blev opkøbt og lejet ud – men den nødvendige vedligeholdelse, den blev der ikke gjort noget ved. Han blev også hotelejer i København. Hotel »Løven« ved Nyhavn var en bekvem adresse, for her kunne han indlogere sine rejsende til Århus i tilfælde af forsinkelser.⁴⁰

Anholm forblev imidlertid i Århus og fortsatte sine sejlads – også han kunne kalde sig gæstgiver og skibsreder, og endnu omkring 1850 drev han sin trafik med Prinsesse Caroline.

Skibe og skibsfart omkring 1840

København - målet for de mange skibe

Der er ikke noget at sige til, at så mange skippere og redere interesserede sig for sejladsen på København. Havnens skipperjournaler – det var de lister, havnefogeden lavede i samarbejde med tolderne over alle ind- og udgående skibe i havnen – viste nemlig tydeligt, at omtrent hvert femte skib kom fra eller var på rejse til hovedstaden, og at langt de fleste indgik i den såkaldte paketræfik (forrige afsnit).¹ En analyse af havnefogedens journal



Århus havn omkring 1840 var ikke imponerende. Alt så tilfældigt, meget beskedent og måske endog noget rodet ud.

Det var her havnefogeden og tolderne havde deres virke med at registrere og kontrollere ind- og udgående skibe.

Foto i Lokalthistorisk Samling efter maleri af P. Holm.

fra 1840 afdækker da også væsentlige detaljer om hele byens søværts handelsopland, sådan som det fremgår af tabellen nedenfor.

Set med moderne øjne var det et påfaldende lille verdenskort, skipperne i 1840 havde brug for. 50% af alle sejladsede destinationer i Danmark, 11% Hertugdømmerne, mens endnu 21% var rejser på Norge mod

Indgåede skibe til Århus havn 1840					
Geografisk fordeling på afgangshavne					
Antal Drægtighed (kmcl.)			Antal Drægtighed (kmcl.)		
Danmark					
Ebeltoft	4	31	Flensborg	17	203
Fredericia	12	77	Glückstadt	1	19
Grenå	15	91	Kiel	2	51
Holbæk	3	32	Lübeck	5	52
Horsens	8	111	Rendsborg	4	63
Kalundborg	15	157	I alt	69	782
København	86	1843			
Mejlgård/Grenå	7	84	Norden		
Nyborg	2	61	Norge	93	1184
Odense	4	59	Sverige	15	257
Randers	6	164	Grønland	1	85
Samsø	2	44	I alt	109	1526
Svendborg	4	216			
Sønderborg	8	80	Øvrige		
Vejle	7	79	England	31	1050
Ålborg	22	337	Holland	9	252
Øvrige	12	161	Belgien	1	32
I alt	218	3627	Frankrig	1	48
			Tyskland	2	45
Hertugdømmerne			Rusland	3	100
Altona	35	346	Diverse	11	1527
Capeln	4	35			
Femern	1	13	Total	432	7462

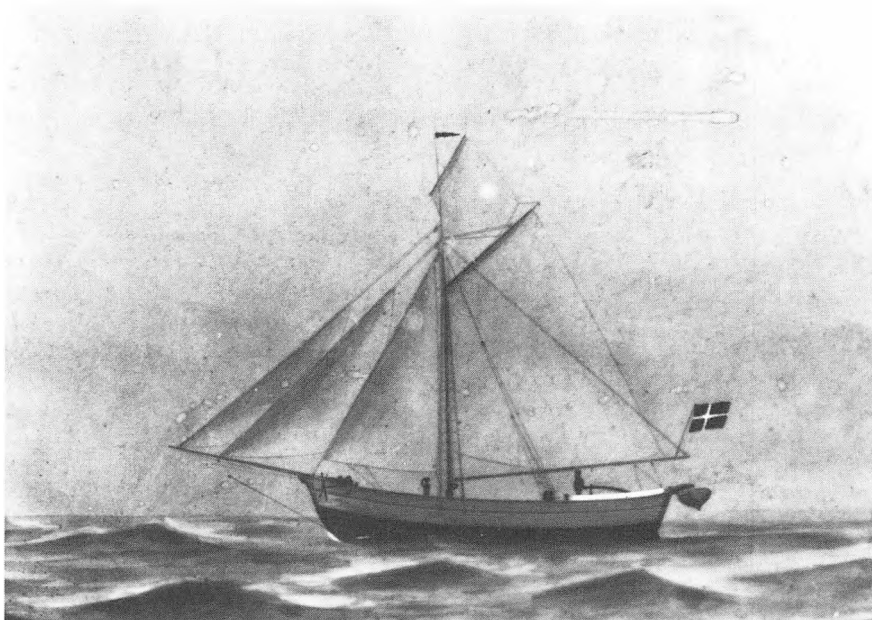
kun 4% på Sverige og hele 7% England. Kun meget få skibe sejlede direkte ud i Europa, sådan som listen viser.

Blandt de danske provinsbyer var den største kontakt med Ålborg, Grenå, Fredericia, Randers, Sønderborg og Vejle. Påfaldende var det, at der

ud over dampskibsforbindelserne var et betydeligt antal sejladsere på Kalundborg. Mange vedrørte dog de isfri vintermåneder, da dampskibet var lagt op. Et betydeligt antal byer havde kun en enkelt gang om året direkte skibskontakt med Århus. Det helt afgørende og dominerende mål for den hjemlige skibsfart var København, og næsten 40% af alle de indenlandske rejser gik til hovedstaden.

I Hertugdømmerne var det Altona, der havde størst betydning, fulgt af Flensborg. Adskillige importvarer – også oversøiske – kom netop herfra til byen.

De norske og svenske skibe var naturligvis lastede med tømmer, når de anløb havnen. Det var ofte meget små skibe, der på det nærmeste gik i fast rutetrafik, sådan som det senere skal påvises.



Jagten var tidens fragtslæber, et uhyre solidt skib, der kunne sejles af få mand. Det var den skibstype, der dominerede indenrigsskibsfarten i det meste af 1800-årene. Jagten på billedet er »Marie« af Århus.

Foto i Den gamle By.

Afgørende var det imidlertid, at det var Københavnstrafikken, der for alvor talte, og går man bag om de 86 indgåede skibe, var der kun meget få af dem, der ikke hørte til paketbådene. Smårederne og paketskipperne havde været så effektive, at der kun meget sjældent var gods eller passagerer til en tur for en jagt eller slup.

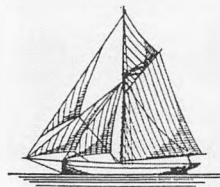
Hvad sejlede man med?

Havnen havde i høj grad avisens bevågenhed. En særlig rubrik i bladet hed Århus Skibsliste og den oplyste om indkomne og udgåede skibe. Desværre er oplysningerne meget summariske. Vi får kun skipperens navn samt en oplysning om, hvorfra han er indgået, og lejlighedsvis et stikord om ladningen.²

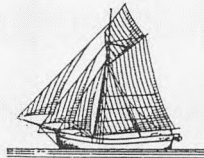
Hvis man vil have mere at vide om varebevægelserne på havnen, må man gå til skipperjournalerne.³

	Antal	Kmcl.		Antal	Kmcl.
Ballast	105	1742	Kværnsten	1	29
Ballast/stykgods	16	249	Mursten	1	6
Ben	2	92	Møllesten	1	29
Brændevin	2	36	Raps	9	196
Byg	44	1401	Rug	25	432
Byg/mm	6	76	Sager	1	10
Cikorie	2	11	Saltet kød	1	77
Flasker	2	7	Smør	7	90
Flyttegods	1	12	Sten	1	26
Hamp og blå	1	12	Stenkul	7	110
Havre	9	148	Stykgods og passagerer	72	1296
Hvede	4	106	Sukker	2	8
Hørfrø	9	116	Tagsten	2	11
Jern, stykgods	1	11	Tobak	1	12
Kartofler	4	25	Trælast	5	35
Klude	4	33	Træsko	2	9
Korn	38	513	Ikke oplyst	21	22
Krasuld mm	4	199			
Kreaturer og passagerer	13	405	Total	420	7516

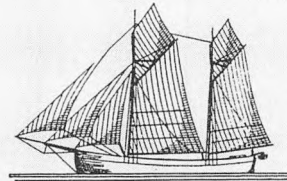
Der var to helt dominerende grupper af vareladninger på havnen. Den ene type var stykgods- og passagersejladsen. Den var betydelig og udgjorde hele 20% af alle sejladsene. Den anden hovedgruppe var transport af kornvarer, og her skelnede havnefogeden mellem fem kategorier: byg, havre, hvede, rug og korn. 120 skibe eller 29% forlod i 1840 havnen med disse landbrugsprodukter, men opgjort på bestuvning – altså hvor meget der var sejlet bort – var andelen 34%. Det var selvfølgelig ikke denne kategori af transport, som paketrederne interesserede sig for.



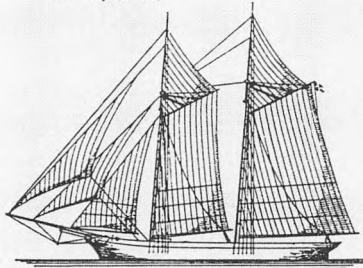
1. Slup (kutter).



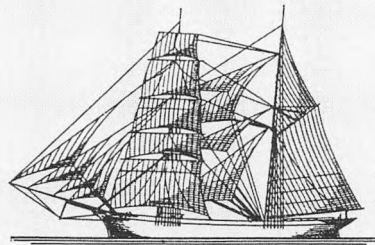
2. Jagt.



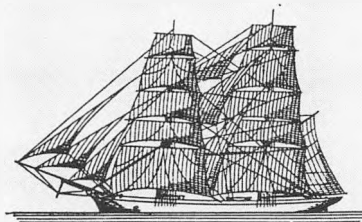
3. Galease.



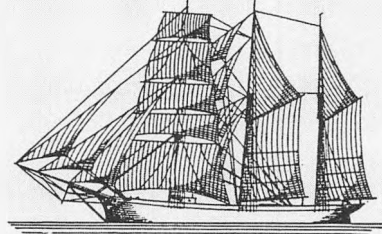
4. Fore-and-aft Skonnert.



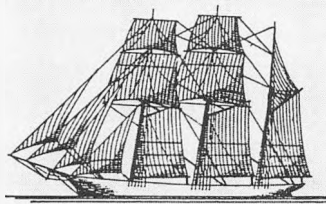
5. Skonnerbrig.



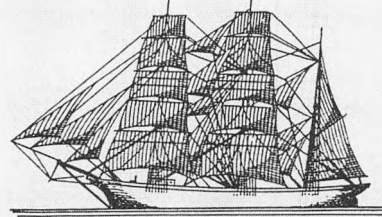
6. Brig.



7. Barkentine.



8. Skonnerthark.



9. Bark.

Enhver dreng i byen kunne naturligvis karakterisere de forskellige skibe i havnen. Selv langt ude på bugten kunne han på sejlføringen fastslå et indgående skibs type.

Det var skrogets form, masternes antal og selve riggen, drengene så på. Var skibet gaffelrigget, kunne det være en jagt, en galease eller måske en slup. Var der ræer på masten eller masterne, så var der tale om en større type. Måske en brig.

Illustration efter Konow: Håndbog for Matroskorpset.

Det, de samlede sig om, var transport af passagerer, kreaturer samt stykgods, gerne i mindre ladninger. Var der tale om større ladninger, var det almindeligt, at et fartøj af passende størrelse blev sat på opgaven. Det er delvis forklaringen på de mindre skibe, der sejlede med møllesten, tobak, træsko, flasker eller flyttegods.

Listen efterlader indtryk af en by, der endnu levede i en ret simpel økonomi, hvor bondehandelen endnu var det bærende. Byens købmænd opkøbte landbrugsprodukter, især kornvarer til eksport, og meget af dette gik endnu til Norge, hvorfra skibene returnerede med trælast.

Dette mønster ses tydeligt ved at se på listen over indsejlede ladninger. Heraf fremgår det også, at de mange kornlaste ikke var kommet til byen på skib, men stammede fra opkøb hos oplandets bønder. Der var nemlig kun opregnet 5 skibe for indgående med byg. Omvendt kom kartoflerne i store mængder sejlede til byen. Hele 25 kartoffelskibe blev det til i 1840, svarende til ca. 6% af alle indgåede skibe. Den vigtigste importartikel på havnen var uden tvivl de mange trælaste. Hvert fjerde skib kom med træ og langt de fleste som nævnt fra Norge. Brændelasterne stammede almindeligvis fra skovene på Djurslands nordkyst. Mur- og tagsten kom fra området omkring Flensborg fjord, hvorfor da også en del af skibene tillige medførte brændevin fra et af de talrige brænderier i Flensborg. Af stor betydning var også den omfattende indførsel af kul. 6% af skibene havde de snavsede, men stadig mere betydningsfulde kullaster med hjem fra England. Kolonialvarer var der også eksempler på. Sukker fra Fredericia, papir fra Engelsholm papirværk ved Vejle, svedsker fra Hertugdømmerne, tobak fra Horsens eller Hertugdømmerne, hvorfra der også indgik et par småladninger med ost og mel. Det holstenske landbrug var endnu langt forud for det jyske, ikke mindst, når det drejede sig om mejeriprodukter. En ladning »sælhundespæk« var noteret hjemført på den lokale brig Thetis, der havde været på fangst under Grønland. Det var ikke en populær last, og den stærkt lugtende afkogning af spæk måtte da også kun finde sted på en særligt udpeget plads uden for Mindeport.⁴

Listen viser endelig de mange stykgodsladninger, der kunne være noteret sådan af havnefogeden, selv om han lige så godt kunne have skrevet stykgods og passagerer. En betragtelig del af de skibe, der er opregnet her, var nemlig paketterne fra København.

Et eksempel på, hvor mange vanskeligheder der ligger i at analysere et sådant materiale, skal påpeges. Det må selvfølgelig undre, at et helt skib noteres for indkommet fra Randers med en ladning blå, hør og hamp. Sagen var imidlertid den, at skibet var kommet direkte fra Riga til Randers og herfra til Århus. Det var galeasen, F.J.C. de Güldencron.⁵ Det var told-

papirerne, der dannede grundlag for havnefogedens notater, og skibet fra Riga var selvfølgelig toldbehandlet i Randers og havde derfor, da det kom hjem til Århus, en toldseddel, der lød på Randers.

En afgørende svaghed ved dette transportmønster – såvel for de indgående som for de udgående skibe – lå i, at det ofte kunne være umuligt for skipperne at sikre sig en returladning, så derfor forlod et meget betydeligt antal havnen i ballast. Det gjorde næsten hvert fjerde skib i 1840.

Den situation måtte paketskipperne for alt i verden undgå, for så ville deres økonomi brase sammen. De annoncerede derfor livligt og brugte mangeartede argumenter for at trække passagerer og gods til.

Indgåede skibe til Århus havn 1840					
Opgjort efter indsejlede ladningstyper					
	Antal	Kmcl.		Antal	Kmcl.
Ballast	53	1672	Pakker	1	4
Ben	3	15	Papir	1	7
Brænde	11	107	Passagerer	3	71
Brændevin	9	108	Raps	2	50
Byg	5	54	Rug	1	10
Cikorierod	3	83	Salt	5	178
Flyttegods	6	42	Stenkul	26	818
Gryn	1	10	Stykgods	52	821
Hamp, blå og hør	3	78	Stykgods og		
Hørfrø	1	5	passagerer	55	1131
Jern	1	11	Støbegods	2	31
Kalksten	6	84	Sukker	9	37
Kartofler	225	268	Svedsker	1	7
Klid	1	42	Sælhundespæk	1	85
Klude	8	118	Tobak	3	84
Korn	1	10	Trælast	108	1675
Lægter	1	29	Vin	1	38
Mur- og tagsten	12	109	Ikke oplyst	6	85
Ost, mel mm.	2	4	I alt	429	7981

Århuskibene i 1840

Fra gammel tid var de hjemmehørende skibe byens stolthed, og enhver havnebys rigdom var stort set synonymt med de hjemmehørende skibe. Lad os derfor kaste et blik på de lokale skibe.

29 var der i alt med en samlet drægtighed på 834 kmcl., og de er i nedenstående tabel opgjort på skibstyper.⁶

Type	Antal	%
Bark	1	4
Brig	2	6
Skonnert	1	4
Jagt	19	65
Slup	6	21
I alt	29	100

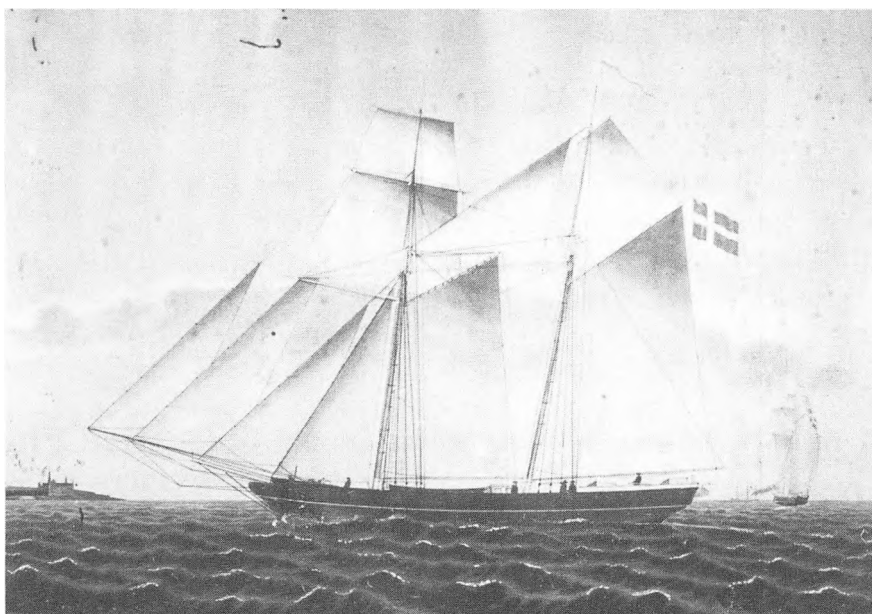
For fuldstændighedens skyld kan det nævnes, at der også var hjemskrevet et større antal mindre fartøjer i tolldistriktet: 13 skibe under 5 kmcl og 6 skibe i gruppen 5–9 læster. Det var den type, der blev kaldt både, dæksbåde, fiskefartøjer mm.⁷

Byens stolthed var barken Sara & Johanne på 93 kmcl, ejet af købmands-
huset Rée & Co. Mindre stolte var man selvfølgelig ikke af briggen Eleo-
nora Sophie for slet ikke at tale om Meulengracht & Søns brig Thetis, der,
som nævnt, gik på robbefangst under Grønland og Spitsbergen, men som
havde en fortid i Sydamerikafart.⁸

De mere nærtrafikale »slæbere« var de mange jagter og de lidt mere ele-
gante slupper. De jagter, der indgik i pakETFarten på København, var, som
allerede berørt, let ombyggede for at fremme komforten for de rejsende.
Jahnsens paket var af denne type. Det gjaldt også amtsfuldmægtig J.F.V.
Lewerkhuusens jagt, der bar navnet på samtidens kendte jurist og politiker
Anders Sandøe Ørsted.⁹ Det skib blev også hurtigt velkendt gennem Stifts-
tidendes annoncespalter, for det blev nemlig også indsat i pakETFrafik.

Den mest almindelige skibstype blandt de hjemmehørende var jagten. Det
var en ret ny skibstype, der havde vundet stærkt frem fra slutningen af

1700-årene og begyndelsen af 1800-årene. Som skibstype stammede den vistnok fra Holland, og den var meget karakteristisk med sit brede agterskib med det store spejl, der ofte var ornamenteret. Her kunne der også være et par kahytvinduer til skippers lukaf. Agterude over spejlet ragede almindeligvis et par davider eller jollebomme, hvor hækjollen hang under sejlads. Den var nødvendig, når der skulle landsættes uden for havne eller anløbsbroer. Jagten var almindeligvis sortmalet og tjæret i bunden, og som det var almindeligt for mange mindre skibstyper, var der ofte på skibssiden en bred såkaldt farvegang. Det var en fortrinlig skibstype med en beskeden dybgang og stor rummelighed. Størrelsen lå fra godt 2 kmcl til 25 kmcl. Også rigningen var enkel. Masten var i ét stykke, og storsejlet var gaffelrigget. En fast klyverbom med tilhørende sejl afsluttede sejlføringen.



Skibsreder H. Tanggaards skonnert Dortha, opkaldt efter hans hustru, sejlede for århusrederiet i ca. 30 år. Det var om efteråret indsat i sejlads på Sydspanien og hjemførte som noget nyt frisk frugt direkte til Århus. Skibet blev også brugt til kultransporter fra England, og når det kom hjem, blev kullene solgt direkte fra lasten til forbrugerne.

Skonnerten havde typisk to master. På den forreste førtes lette råsejl øverst og herunder et gaffelsejl ganske som på den agterste mast, hvor der også kunne hejses et gaffeltopsejl. Den sejlføring var mindre mandskabskrævende end råsejlene, der var almindelige på de større sejlførende skibe som briggen Bjarke og brigantinen Josephine, der i nogle få år midt i århundredet også var hjemskrevet i byen. Forskellen på de to sidste skibstyper ses bl.a. i den forskellige sejlføring på den agterste mast.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

Til de mindre skibstyper hørte også chaluppen, der ofte blot blev benævnt slup. Den var karakteristiske ved en ringe dybgang og ofte havde sluppen i modsætning til det næsten hjerteformede agterskib på en jagt en næsten rundt agterskib.

Til de største skibstyper hørte barken og briggen. Briggen havde to fuldriggede master og råsejl på dem begge, mens kun den forreste mast på en brigantine var fuldrigget. Barken var ofte 3-mastet med ræer på fokke- og stormast. På den agterste mast – barkmasten – var der kun gaffelsejl. Her ved adskilte barken sig netop fra det såkaldte fuldskib, der havde ræer på alle tre master.

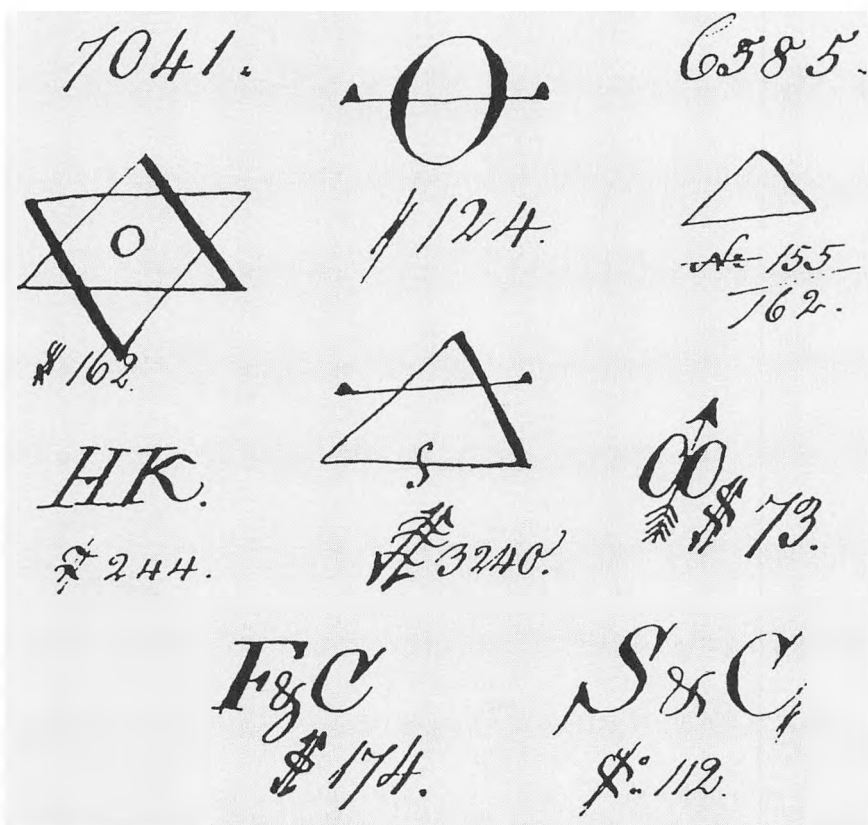
For den, der studerede skibslisten, var det påfaldende, at der ikke var registreret blot en enkelt galease i byen. Det var ellers en uhyre almindelig skibstype. Den var karakteristisk ved sit barkbyggede skrog med spejl. Det gjorde den såvel solid som forholdsvis billig at bygge. Almindeligvis havde galeasen en størrelse mellem 10 og 75 kmcl. Rigningen bestod af to master, og såvel stormasten som mesanmasten førte gaffelsejl. Det siger sig selv, at den var mere kompliceret at sejle end jagten, og det er da også forklaringen på, at adskillige mindre galeaser blev »nedrigget«, som det hed, til jagter, der havde en mindre kompliceret sejlføring.¹⁰

Ved bygning af skibene skelnede man mellem hovedtyperne klink- og kravelklædning. Ved klinkbygning løb bordene (klædningsplankerne) op over hinanden med den ene kant, mens bordene ved kravelklædning stødte sammen kant mod kant.

Forskellen mellem skibstyperne kunne være ret udflydende. Skibene blev ikke bygget efter egentlige tegninger, men lavet på bestilling »på et skib af den og den størrelse«, så var det op til skibsbyggeren at bygge et sådant, selv om der selvfølgelig var en række gamle mål og forhold, der lå fast, ofte beregnet ud fra kølens længde. Ellers var det lokale håndværkertraditioner, der lå bag konstruktionen af det enkelte skib. Det er forklaringen på, at der er bevaret så få tegninger af de ældre skibe, og de, der findes, er ofte rekonstruktioner – efter at skibet er bygget.

Skibene blev ofte handlet og ikke mindst sejlede adskillige svenskbyggede småskibe rundt under dansk flag. Alt det var naturligvis også med til at udviske forskellene mellem skibstyperne. Det afgørende var, at de var solide, lette at sejle i al slags vejr og ikke krævede et for stort mandskab. Når de krav var opfyldt, så var det sådan set ligemeget, hvordan skibet blev betegnet som type. Havnejournalerne er da heller ikke altid lige konsekvente i deres sprogbrug – heller ikke om det samme skib.

Langt større interesse var der knyttet til skibenes størrelse, og da havneafgifterne blev beregnet på det grundlag, var der selvfølgelig en særlig



For at kunne kende pakker og kasser fra hinanden anbragte afsenderen letgenkendelige mærker, der også kunne benyttes som identifikationsmærker af toldvæsenet. Sådanne mærker kan i dag findes i virksomhedsarkiver og i toldernes regnskabsprotokoller.

Efter billede i Dansk Toldhistorie 3.

interesse i at få skibet til at fremstå så lille som muligt. For at undgå uklarheder og diskussioner ved hvert havneanløb skulle et dansk skib være udstyret med et såkaldt målebrev, udfærdiget af toldvæsenet, der oplyste om, hvor stort skibet var, opgjort i kommercelæster. Det tal skulle siden brændes ind i en skibsplanke ved stormasten sammen med ordene »Dansk Ejendom« og kongens »navneciffer«. På trods af dette viser skipperjournalerne alligevel, at det enkelte skib ikke altid blev registreret med samme størrelse.

Langt hovedparten af de hjemmehørende skibe var ret små, sådan som det ses af nedenstående opstilling, hvis tre store skibe er de allerede omtalte to brigger samt Rées bark Sara & Johanne.

Hjemmehørende skibe over 10 kmcl. i Århus ca. 1840 Opgjort på størrelse		
Kmcl	Antal	%
10-14	8	28
15-19	6	21
20-24	2	7
25-29	5	17
30-39	4	14
40-49	1	3
50-59	0	0
60-	3	10
Total	29	100

En ting var påfaldende, når man studerer skibslisterne fra Århus. Der var kun meget få rederier med flere skibe. Faktisk var der kun 4 såkaldte »flerskibsrederier«, men hele 21 enkeltskibsrederier. Det var meget uprofessionelt, bl.a. sammenholdt med Ålborg, og afspejlede sådan set ganske nøje byens svage erhvervsposition. Det var åbenbart, at det efter Napoleonskrigene var gået tilbage for byens søfart og handel. Der var ikke længere direkte trafik på Middelhavet eller Sydamerika. Byens aktionsradius var kort og godt blevet mindre, når man måske lige ser bort fra Sara & Johanne, der lejlighedsvis blev indsat i trafik på Sydamerika. Det triste for byen var, at det ikke var et generelt fænomen, for nabokøbstæderne Randers og Horsens var i den samme periode inde i en stærk vækst.¹²

De mange mindre skibe passede godt til sejlads på byens noget beskedne »søfartsopland«. Der er imidlertid karakteristisk, at der ikke var hjemskrevet skibe i byen, der dækkede behovet for transporter på ca. 40-70/100 kmcl. 6% af de udgåede skibe lå i den kategori, men opgjort på kmcl var det hele 19% af tonnagen. Det transportbehov blev dækket af fremmede skibe, danske som udenlandske.

Sammenholdes størrelsen på de udgåede skibe med byens egne hjemmehørende fartøjer, efterlader det helt klart det indtryk, at de to størrelser ikke passede sammen. Byen manglede ganske simpelt store skibe, og det forklarer måske, at større transportopgaver blev udført på fremmed køl. Sådan havde det ikke altid været. Omkring år 1800 var der hjemskrevet flere store skibe, der besejlede verdenshavene. Omkring år 1840 synes det, som om at de lokale skibe stort set holdt sig til de nordeuropæiske farvande, selv om det dog også blev til rejser på England og Østersøen. Den loka-

le skibsfart var på mange områder gået i stå. Der manglede initiativ, og de muligheder der trods alt lå i tidens fragtmarked blev med andre ord ikke i fuldt omfang udnyttet lokalt.¹²

Udgående skibe fra Århus havn 1840				
Fordelt på størrelser				
Størrelse Kmcl.	Antal Stk.	%	Kmcl.	%
1-4	16	4	60	1
5-9	107	26	695	9
10-14	101	24	1235	16
15-19	43	10	647	9
20-29	80	19	1977	26
30-39	46	11	1503	20
40-100	25	6	1407	19
Total	418	100	7524	100

Sådan hed skibene

Fra toldlister og trykte skibslistes kender vi navnene på de hjemmehørende fartøjer. En gennemgang af dette navnestof viser, at der var et vist mønster i navngivning af skibe.¹³

Århus-skibe ca. 1840	
Fordelt på navnetyper	
Navnetype	Antal
Pigenavne	12
Drengenavne	1
Søskendenavne	1
Andre familienavne	–
Allegoriske navne	10
Bibelske navne	1
Gudenavne	1
Dyrenavne	2
Geografiske navne	1
Total	29

Pigenavnene var de mest populære, og næsten halvdelen af skibene havde et sådant, men også i disse navne synes der at have været et mønster. Kun 3 havde et enkelt pigenavn: Hanne, Elisa eller Frederikke, mens det almindelige var et dobbelt pigenavn som f.eks. Johanne Charlotte. Den oftest forekommende navnekombination var en forbindelse med Ane, som Ane Cathrine eller Anne Margrethe. Var det ikke nok, så kunne Chr. Bangs slup på 18 læster mønstre et treleddet pigenavn: Caroline Cecilie Poulina. I øvrigt vil pigenavne ofte kunne genkendes i rederens nærmeste familie, hans kone eller døtre, og så kan det naturligvis ikke afvises, at Chr. Bang har kombineret de nævnte muligheder, da han skulle navngive sin slup. Lejlighedsvis kan et skibsnavn også føres helt tilbage til en evt. første reders kone eller døtre, for tilbøjeligheden til at skifte navne på skibene blev nemlig en smule mindre, efter at toldvæsenet havde indført en særlig afgift netop på navneændringer. Undtagelser var der selvfølgelig, så det er næppe svært at gisne om, hvorfor et ældre skib, der måske havde været handlet flere gange, kom til at bære det fyldige og prangende navn: Arvegodset.



Maleren Julius Friedländer (1810–61) malede omkring 1840 dette situationsbillede. Tolderen noterer ned, mens den handlende viser sine kasser frem. Emballagerne på billedet var typiske i samtidens handel: kasser, kurve og tønder. På kassen ses det karakteristiske ejermærke.

Foto i Toldmuseet

Kun et enkelt skib havde et drengenavn, eller rettere et mandsnavn, for det var politikeren og juristen Anders Sandøe Ørsted, der havde lagt navn til amtsforvalter J.F.V. Lewerkhuusens jagt, der indgik i paketterafikken på København. Rederen kunne være jurist og kunne have haft Ørsted på universitetet, men forklaringen på det påfaldende navn kan også være et udtryk for politisk »sværmeri« hos rederen, for Ørsted var netop en af samtidens helt store politiske personligheder i overgangsårene mellem enevælde og folkestyre. Selvfølgelig var der også den mulighed, at rederen bevidst ville skilte med, at han havde en anden baggrund end den sædvanlige for at drive skibsfart. Han var dansk jurist, som det blev kaldt, og så kunne det selvfølgelig næppe skade at smykke sig og sit skib med en større jurists navn.¹⁴

Populære var også, hvad man kan kalde de bibelske og allegoriske navne som f.eks. Håbet med variationen Fortuna, Lykkens Prøve eller måske Fredshåbet. Det er i øvrigt påfaldende, at der endnu ikke ses rene geografiske navnetyper som f.eks. Århus, men dog nok variationen »Århuspaquet no. 1«.

En særlig interessant navnetype ses i søskendenavnene. Det er typen De to Søskende. Denne navnetype kan hentyde til fartøjernes finansiering i familierederiet. Skibene – de lidt større – var almindeligvis opdelt i anparter, og kredsen af anpartshavere kunne ofte bestå af en række familiemedlemmer, måske tre brødre, hvorfor det var nærliggende at opkalde skibet efter disse: De trende Brødre.¹⁵

Frem og tilbage

Vi ved ikke så forfærdelig meget om, hvordan de mange skibe fik fat i deres laster eller om de interesserede sig for særlige ladninger. Vi ved heller ikke ret meget om, hvorfor de sejlede her eller der, eller om der var et mønster i deres sejlads overhovedet.

Igen giver vore skipperjournaler mulighed for et beskedent »kik« bag om skippernes dispositioner. De viser, at i hvert fald nogle skippere på det nærmeste gik i eller i hvert fald søgte et fast besejlingsmønster. Lad os følge jagten Martha Cathrina af Sønderborg, ført af skipper C. Dethlefsen fra rederiet E. Dethlefsens Enke i Sønderborg.¹⁶

Her er det karakteristisk, at der er fuld ladning for indgående, men kun undtagelsesvist for udgående. Ydermere er det karakteristisk, at skipperen almindeligvis returnerede til sin hjemhavn.¹⁷

Jagten Martha Cathrinas rejser til og fra Århus i 1840.

Indgået			Udgået		
dato	ladning	fra	dato	ladning	til
12/4	mursten og gryn	Sønderborg	24/4	ballast	Sønderborg
4/5	gryn og mursten	"	9/5	ballast	Vejle
17/5	tag- og mursten	"	24/5	ballast	Sønderborg
7/7	mur- og tagsten	"	15/7	ballast	"
29/7	mur- og tagsten	"	5/8	ballast	"
23/8	mur- og tagsten	"	29/8	ballast	"
18/10	mur- og tagsten og gryn	"	9/11	rug	Flensborg

Vi kunne også have fulgt skibet Tvende Venner, der havde specialiseret sig i sejlads med kalksten. Skipperen hed Søren Laure, og 14 ture ind og ud af Århus havn blev det til i 1840 med kalksten fra Grenå eller lejlighedsvis Ålborg. På tilsvarende vis kan vi følge Løkkens Prøve, der enten sejlede med brænde fra Mejlgårdskovene på Norddjursland, hentede kalk i Ålborg eller sejlede kartofler fra Kalundborg og Holbæk til Århus afbrudt af enkelte rejser med rug og korn fra Ebeltoft. Vi kender også den lokale reder H. Kaarsbergs jagt, Fredshåbets, bevægelser. Skipper Kraiberg synes at have specialiseret sig i sejlads på Norge, hvorfra han vendte tilbage med stykgods, salt eller trælast. Fra byen medførte han korn og stykgods, rug eller byg.¹⁸

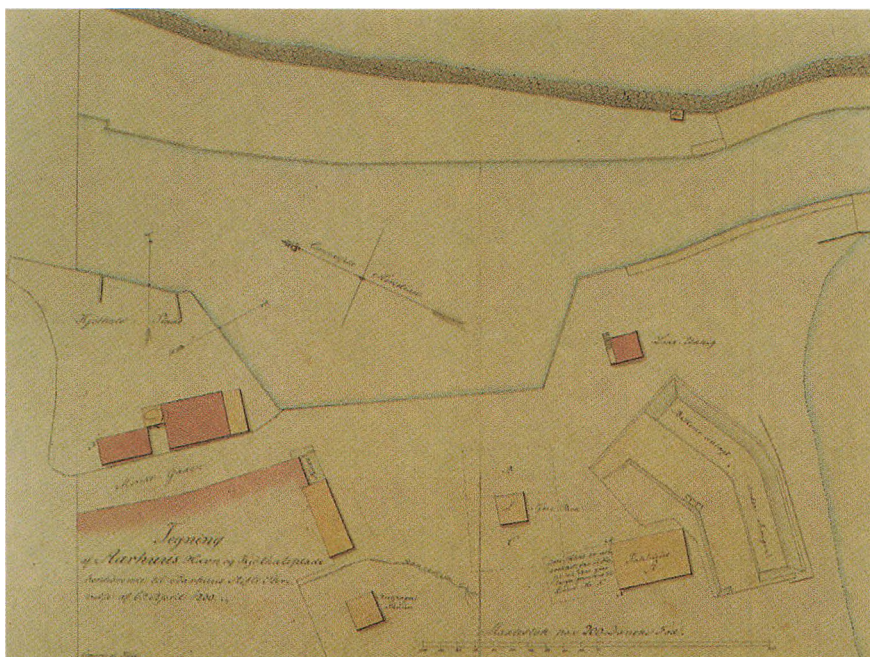
Vi kan også isolere Englandstrafikken og konstatere, at de i alt 30 direkte udgåede skibe til England afgik med laster bestående af byg, hvede, kradsuld, hør og benmel. Lejlighedsvis blev der også medtaget brændevin. Der var også sluppen med det treleddede pigenavn Caroline Cecilie Pauline, der nåede fire rejser, eller jagten St. Jørgen, der kun foretog en enkelt rejse til England. Alle de øvrige transporter synes at være foretaget med fremmede skibe.

Den anden vej – fra England til Århus – var billedet næsten det samme. Den hyppigste gæst var skibet Borias, der indgik 5 gange. Det var ikke lokalt, men det var til gengæld P.E. Callemanns jagt Hanna fra rederiet Rée & Co, og det gjaldt også jagten Pegasus, ført af P.C. Sunne fra rederiet H. Gjerding. Alle, på få skibe nær, var lastet med kul. Det store slæb med kultransporter til byen blev således ikke varetaget af lokale skibe, men af fremmede.

Sådan var det også med trælasttransporterne mellem Norge og Danmark. Selvfølgelig deltog lokale skibe i den trafik, men også her synes det, som om det især var norske skibe, der tog sig af tømmersejladserne fra

Tønsberg, Christiania, Drammen eller Porsgrund for at pege på de vigtigste udskibningsbyer. Bien, Burøe, Amalia, Familiens Løkke, Delfinen, Søblomsten eller Walhale synes nemlig ikke at have været danske skibe. Det var Carl Johan naturligvis heller ikke, opkaldt som det var efter den fælles svensk-norske konge.¹⁹

Havnens skipperjournaler rummer således megen søfartshistorie, og for året 1840 fremgår det tydeligt, at initiativet på havnen ikke lå hos de lokale redere og skippere.



I forbindelse med planlægningen af det nye toldbodsbyggeri midt i 1830'erne blev der lavet en tegning over havneområdet. Den blev brugt til den endelige placering af det nye toldkammer. På tegningen er der også gengivet nogle af de befæstningsværker, der blev rejst under Napoleonskrigene.

Tegning i Rigsarkivet.

Told og toldboder

Vi ved ikke præcist, hvornår den første toldbod blev indrettet i Århus, og hvor den lå. Det første sikre vidnesbyrd gælder det såkaldte åtoldkammer, der var bygget omkring 1670 direkte på åbredden og delvis stod på pæle ud i åen, så skibene lettere kunne fortøje umiddelbart foran bygningen. Her havde tolderne adresse til 1838. Bygningen tilhørte ikke staten, og den var heller ikke opført af toldvæsenet, for endnu i 1700-tallet var det ikke almindeligt, at der fandtes en bestemt bygning, der blev kaldt toldbod. Toldboden lå almindeligvis der, hvor lederen af toldoprævningen havde bopæl. Det kunne lade sig gøre helt frem til 1797, fordi vejning og måling af toldpligtige varer indtil da ikke blev udført af den kgl. tolder, men af en kommunal vejer, ansat af byens magistrat. Grunden til, at bygningen alligevel tjente toldopgaver i det meste af 1700-årene, var derfor alene den, at den afgående tolder solgte huset til sin efterfølger. Meget af det kan ikke følges i detaljer, og forklaringen herpå er desværre såre enkel.¹ Toldarkiverne er med hård hånd blevet kasseret. Det gælder stort set alt, hvad der ligger forud for år 1800. Bedre bliver det selvfølgelig ikke af, at toldarkiverne fra Århus også i det 19. århundrede var genstand for alvorlige overgreb. Vi ved ikke konkret, hvad der er sket, men i dag kan vi konstatere, at der er store huller i arkivmaterialet og at protokoller, som vi kender fra andre byer, med regnskaber og korrespondance også om toldbodernes indretning eller om lejemål m.m., er gået tabt.²

Tolderne på havnen

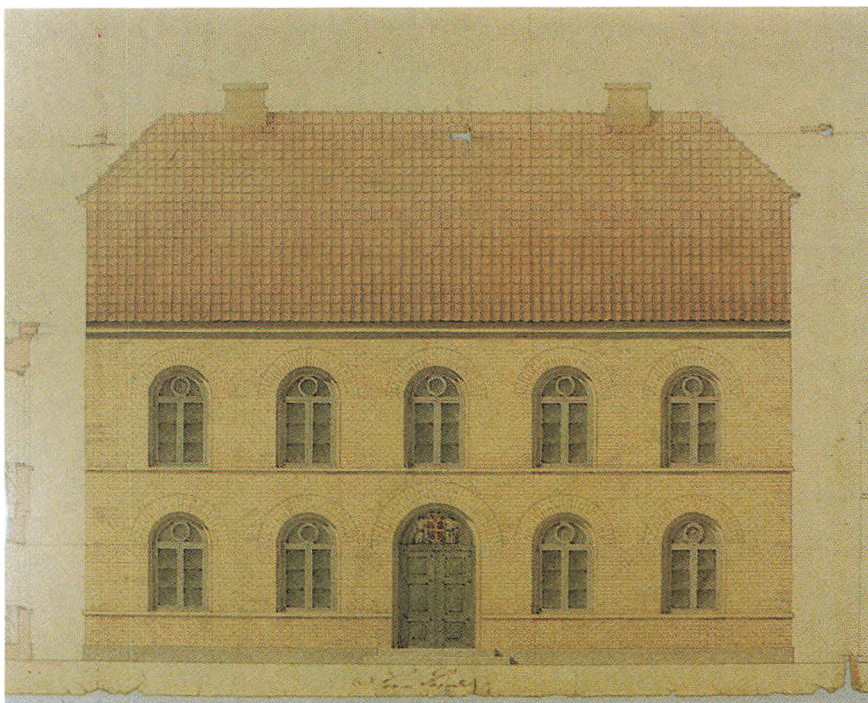
På den anden side kender vi toldernes opgaver på havnen og i byen. De var ret præcist fastlagt i forordninger, bekendtgørelser, instrukser, cirkulærer, og hvad nu alle de officielle papirer blev kaldt, der kom fra centralt hold i København.³

Ordningerne i 1700-tallet var efterhånden blevet meget besværlige og uoverskuelige, så sidst i århundredet blev der gjort en kæmpeindsats for at bringe styr og overblik i de mange bestemmelser. Resultatet blev den bekendte Told- og konsumtionsforordning af 1. februar 1797, hvor et af for-

målene netop var at samle alt vedrørende told og afgifter i den ene forordning. Den blev til gengæld også stor og meget omfattende, men kom i hovedprincippet til at gælde helt frem mod nutiden.

Her kan vi finde de bestemmelser, der fortæller om forholdet mellem tolder og havn, toldbodens åbningstider og meget mere. Her findes også bestemmelserne om varer, der måtte indføres til Danmark, og hvilke, det var forbudt at indføre, og som tolderne altså skulle være på særlig vagt overfor. Det gjaldt bl.a. spillekort. Blev sådanne konstateret, skulle de helt enkelt konfiskeres. Almindeligvis måtte varer selvfølgelig indføres, men naturligvis skulle den told erlægges, som loven foreskrev.

Det var ikke tilladt at indføre varer, hvor det passede en skipper. Det skulle ske til en af landets købstæder, hvor der var indrettet toldsteder. Der kunne dog gøres undtagelser for, som det hed, »at forhindre lange og besværlige kørsler«, men det gjaldt kun bygningsmaterialer såsom tømmer, kalk og sten, samt kornvarer og brændevæd – alt til landboens egen for-



Det var et kønt hus, de lokale håndværkere rejste i 1838 til tolderne. Over den regelmæssige, kalkede facade hvilede et solidt rødt tegltag. I gavlene var der indsat kraftige porte til vejerboden.

Bygningen blev brugt som toldkammer fra 1838 til 1869.

Tegning i Rigsarkivet.

nødenhed. Selvfølgelig skulle det angives ved nærmeste toldsted, og almindeligvis skulle der være en tolder til stede, når varerne blev oplosset. Kort og godt. Det lokale toldsted skulle føre kontrol med alle varebevægelser.

Målet var selvfølgelig at sikre, at der blev betalt ind- eller udførselstold af alle varer. Det var også et nyt begreb, som 1797-loven havde skabt, for tidligere skulle der betales en lang række forskellige afgifter. Det kunne være mellemrigstold, indenrigstold, konsumtion, vejerpenge eller skriverpenge for blot at pege på enkelte af de efterhånden ganske mange og omfattende småafgifter, der var vokset frem. Begrebet indførselstold var derfor blevet til som et udtryk for en rationalisering af toldbehandlingen på havnen.

Toldernes forhold til publikum blev også som noget nyt lagt åbent frem i 1797. Der var ganske enkelt et særligt afsnit, der handlede om »tiden for told- og konsumtionsvæsenets forretninger«. Alle søgnedage skulle oppebørsels- og regnskabskontorerne være åbne og vedkommende betjent være til stede for at varetage deres opgaver fra om morgenen, »så betimeligen som behøves«, til om aftenen, »så længe ekspedition forlanges«. Dog var der indrømmet to timers pause midt på dagen.⁴ Det var selvfølgelig en ret upræcis åbningstid, så der gik da også kun godt 7 år, før Generaltoldkammeret indskærpede bestemmelserne. Det betød, at åbnings-tiden i de mørkeste vinter måneder blev lagt klokken 8 og i den øvrige del af året en time tidligere. Fortsat skulle der være en lang middagspause, men så måtte der heller ikke lukkes før klokken 7 om aftenen.

De bestemmelser gjaldt naturligvis kun arbejdet på selve toldboden. Ved skibene var kravene helt anderledes. Her var arbejdstiden fra solens opgang til nedgang, og ved byportene var der selvfølgelig heller ikke noget, der hed helligdag. Der skulle være åbent »så længe, der var fart igennem«.

Langt den største del af en bys vareomsætning foregik i ældre tid fra søsiden. Det havde toldloven taget højde for, så en særlig afdeling af den systematisk opbyggede lov handlede om »indkommende varer og skibe, og den orden, som dermed bør holdes«. Der var en tilsvarende for de udgående varer.⁵

Principielt fastslog loven, at ankommende skibe skulle lægge til ved toldboden. Det er da også forklaringen på, at de fleste toldboder netop lå med facaden mod havnebassinet, og at den gamle søbod på det nærmeste lå på pæle ude i åen. Så snart »ankeret var i bund« eller skibet fastgjort, skulle skipperen »uførtøvet« begive sig til toldboden, hvor han for vedkommende toldinspektør – når denne var til stede på toldboden – eller kassereren mundtligt skulle melde sig og oplyse om, hvilken last han havde om bord,

og hvor han kom fra. Samtidig skulle toldbetjente begive sig om bord på skibet for at låse og forsegle det, hvis det havde ladning om bord. Det blev nemlig først eftersert samtidig med opløsningen. Var skibet derimod i ballast – og det var der altid mange der var –, skulle de straks gå om bord og undersøge det.⁶

Selvfølgelig fastslog bestemmelserne også, at skipperen skulle være tolderne behjælpelige med undersøgelserne og bl.a. uopfordret vise, hvor der evt. kunne være skjulte rum, indgange til lastrum osv. Ingen skipper skulle nemlig kunne undskylde sig med, at en tolder ikke havde spurgt efter særlige rum. Det var skipperen, der skulle vise sit skib frem. Efter denne besigtigelse eller opsynsforretning, som det hed, blev skibet forsejlet og kunne henlægges til sin losse- og ladeplads, der nødvendigvis ikke behøvede at være foran toldboden.

Papirarbejdet var ikke tilendebragt med den mundtlige erklæring, for bestemmelserne krævede, at skipperen senest 24 timer efter sin mundtlige anmeldelse skulle følge den op med en skriftlig angivelse over skib og ladning og herunder indlevere dokumenter over ladning og skib til toldboden. Det kunne være konossementer, papirer, der viste, hvem der ejede ladningen, strømme-toldpas, der frem til 1857 skulle sikre, at skibet havde betalt for passage af Øresund, Storebælt eller Lillebælt eller måske Den Holstenske Kanal. Skibets målebrev havde også interesse, for det angav skibets størrelse, og det dannede igen grundlag for betaling af havne- og losseafgifter. Det kunne selvfølgelig være problematisk, hvis skibet kom fra et sted med andre mål- og vægtangivelser. I så tilfælde skulle skipperen angive dem »ongefærlingen«, som loven sagde. Problemet med mål og vægt var i det hele taget uhyre kompliceret. Adskillige lande havde deres egne systemer, og i nogle lande fungerede flere systemer sideløbende. Lettere blev det selvfølgelig ikke af, at nogle varer blev opgjort i egne mål, flademål, rummål eller vægtmål. Først fra midten af århundredet trængte det metriske system efterhånden frem til stor lettelse for den internationale handel. Selvfølgelig var tolderne serviceorienterede, så forordningen åbnede mulighed for, at skipperen mundtligt kunne oplyse, hvilke varer der var om bord. Så skulle tolderne notere ned, og skipperen til slut underskrive anmeldelsen. Når den var underskrevet, stod han til ansvar for indholdet, ganske som om han selv havde udfærdiget den. Når disse sidste oplysninger var meddelt til toldboden, forfaldt afgifterne til betaling for skibets anløb af havnen.⁷

Så snart papirarbejdet var tilendebragt – der kunne let gå et par dage –, kunne der omsider losses. På toldboden var tiden gået med at udarbejde

en såkaldt losserulle på grundlag af skipperens anmeldelse, og med den i hånden fulgte toldbetjentene løsningen og krydsede af på listen for at sikre, at der kun blev bragt varer i land, som var angivet. Ved forsøg på smugleri var loven hård, for, som der stod, »udsnyges under udlosningen uanngivne pakker, foustager, etc. eller uindpakkede varer af skibet, forfalder de til konfiskation«. ⁸

I mange tilfælde – ikke mindst, når det handlede om »løse« ladninger såsom brænde, korn- eller kullaster m.m., – kunne det være svært at angive varemængden præcist. Det var der selvfølgelig også taget højde for, og derfor ses i føljecirkulærer til den store lov stadig flere tolerancegrænser. Der var indrømmet brændeladninger en tolerance på 4%, uden at det bevirkede multt, og sådan blev der efterhånden opstillet visse faste regler for forskellige vareladninger. I året 1800 kom der en plakat (dvs. cirkulære), der indrømmede en tolerance på 8% for kornvarer, og i 1818 blev den samme procentsats indrømmet for salt og stenkulsladninger. ⁹

De opløste varer skulle angives til enten udførsel, kreditoplag eller til fortoldning. Der var ikke andre muligheder. Varer, der blev bragt til kreditoplag, skulle underkastes endnu en undersøgelse, og ikke mindst skulle vægt og mål kontrolleres endnu engang og varerne nøje beskrives og indføres i en særlig protokol. Herefter kunne varerne evt. henlægges på toldbodens eget varelager eller, hvad der blev stadig mere almindeligt i provinsen, hos ejeren. Dog sådan, at varerne i princippet var under toldernes opsyn. Tog ejeren af lageret, skulle der straks betales afgift af det. På mange måder var det en uhyre praktisk og fornuftig løsning for håndværkere og handlende, for det gav dem mulighed for at hjemskrive større kvanta også af toldmæssigt tungtbelastede varer. Der blev kort og godt på den måde ydet en ofte nødvendig kredit. Ordningen blev dog siden ophævet, til gengæld krævede de erhvervsdrivende så indrettet frilagre på selve toldkammeret.

Var varerne angivet til fortoldning, skulle de igen efterses og takseres efter en af toldlovens over 200 forskellige positioner. Varerne skulle igen måles og vejes, prøver udtages osv., før den endelige told kunne beregnes. Når den var erlagt, blev der udstedt en såkaldt toldseddel, og med den i hånden kunne varerne endelig udleveres. ¹⁰

Udskibningen ved toldstederne fulgte på mange måder samme procedure: Princippet var her igen, at alt skulle overvåges, registreres og kontrolleres.

Det betød, at en skipper, før han ville påbegynde indladning af varer, skulle meddele det på toldboden og oplyse, hvor han havde tænkt sig at sejle hen og med hvilken last. Forhåndsmeddelelsen skulle selvfølgelig sik-

re, at der blev etableret toldopsyn ved inladningen. Nu var proceduren præcis den samme som ved losning. Aflevering af en speciel angivelse, men nu blot af afladerne. Der blev igen sendt en toldbetjent ned til skibet for at overvåge, at alt gik rigtigt til, og når inladningen endelig var færdig, skulle skipperen igen indfinde sig på toldboden for at levere en generel angivelse over skib og ladning og betale de nødvendige afgifter. Alt blev selv-



Til sidst i 1840'erne var tolderne endnu kun delvis uniformerede. Indtil da var et toldtegn hæftet fast på en privat skjorte det eneste ydre vidnesbyrd om ansættelse i staten. Omkring 1850 lykkedes det endelig at få gennemført kravet om en ensartet uniformering af toldtaten: Mørkegrønne uniformer med grå benklæder med tilhørende uniformshue.

Stik i Toldmuseet.

Stedet, Embedsmændenes og Betjentenes Navne m. v., annuums Beløbet.	Fast Løge.	Person- ligt Tillæg.	1846,		Feste- holds- penge.	Anmærkninger.	
			an- nuums Procen- ter.	Andre Ind- tægter.			
Norhuus: 110,027 Rbd.							
Inspecteur, Kammeraad N. P. Schierbeck, Ridder af Dannebrog	2000	"	"	"	"		
Kasferer, Kammerherre D. W. Lewetzow.	3000	"	904	407	"		
Controlleurer:							
Kammerassessor I. Jys- sen	1400	111	341	"	"		
N. D. W. Truelsen. Const. Strandcontrolleur ved Noerdmünde: H. N. Kornerup . . .	600 300	" "	200 "	" "	" 100	Til Bølg 50 Rbd. aarlig.	
Underbetjente: <small>(ansatte af Hans Majestæt Kongen i Kongens General- admiralen for Landmilitær- Etabli.)</small>							
E. Muusmann	} à 300	"	} 100	"	"		
P. Billumsen		"		"	"	"	
E. Røhde		"		"	"	"	
C. Baubitz		"		"	"	"	
N. P. Lindhardt		"		"	"	10	"
P. Sæby		"		"	"	"	"
M. J. Mund		"		"	"		
F. C. N. Varner	} à 300	"	} 100	"	"		
H. J. Sommer		"		"	"	"	
N. M. Ingstrup, Dbm. N. Badium		"		"	"	"	"
S. Jørgensen		"		"	"	"	"
J. N. Walling		"		"	"	11	"
C. D. Vagh		"		"	"	6	"
M. Nielsen		"		"	"		
F. Poulsen		"		"	"		
J. P. Petersen		"		6	"		
H. J. P. Glatrup		"		"	"		

Navnene på de toldere, der kontrollerede byens skibsfart midt i 1840'erne, ses i denne oversigt.

På privat grundlag blev der udgivet en toldkalender, der oplyste om alle landets toldsteder og de lokale lønninger, tillæg, evt. hesteholdspenge og måske boligtilskud eller friboliger.

Listen viser, at lønforskellene var betydelige. Toldkassereren tjente således 10 gange så meget om året som en underbetjent.

Efter Toldkalenderen 1845.

følgelig ført ind i toldbogen for udgående varer. Når det var sket, kunne der endelig udfærdiges en toldseddel eller toldpas med oplysningerne om ladningen. Fortsat skulle skibet dog overvåges for at sikre, at der ikke blev bragt varer om bord uden om det deklarerede. Når alt var på plads og ladeseddel og toldbog konfereret med hinanden, og påtegningen »skjønnet som forklaret« var prentet heri, kunne skibet endelig forlade havnen.¹¹

Toldboden

Toldboden spillede, som det er set, en meget vigtig rolle som midtpunkt for kontrol med ind- og udgående skibe og ladninger, og det var her, toldinspektøren havde sit kontor. Vi kender som nævnt byens første toldbod, der var bygget direkte på åbredden, så skibene lettere kunne fortøje umiddelbart foran bygningen. Frem til 1838 havde tolderne adresse her, selv om den moderniserede toldlov i 1797 havde skabt alvorlige problemer. Der kunne således ikke indrettes en vejerbod, for al gods blev principielt vejet før toldbehandlingen, da tolden almindeligvis var vægtbaseret. Et pakhuis kunne der slet ikke blive tale om at indrette i den gamle søbod, og staten måtte derfor nødtvungent opføre et toldpakhuis i nærheden, hvorefter det gamle hus alene kom til at tjene kontorformål for den samlede styrke af told- og konsumtionsbetjente. Inventaret var spartansk, sådan som det var sædvane, og det vigtigste stykke har sikkert været den jernbeslåede træpengekiste på toldkassererens kontor.¹²

Der blev gjort adskillige forsøg på at forbedre forholdene for tolderne – og brugerne af toldboden, men først i 1838 lykkedes det staten at komme væk fra den gamle bindingsværksbygning, idet Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet omsider havde fået midler til at bygge.

Skibene var blevet større og skibsfarten mere omfattende, og dermed var der ikke længere plads til alle aktiviteter i den gamle åhavn. Den nye toldbod blev derfor ikke lagt så langt inde i åen, men ude i åmundingen, hvor havneudvidelserne fandt sted. Det var ikke noget helt tilfældigt tidspunkt, den nye bygning blev til på.

Rundt om i landet rejstes netop i disse år adskillige tilsvarende bygninger for statens midler. Opfattelsen var, at det på længere sigt var billigst for staten at eje bygningerne i stedet for at leje sig ind hos større købmænd. Bagved lå måske også den opfattelse, at tolderne kunne være mere uafhængige, hvis de ikke stod som lejere hos de købmænd, hvis import og eksport de var sat til at kontrollere.



Byens og havnens stolthed anno 1870 var ubetinget det nye toldkammer. Tegneren har her givet et levende indtryk af livet omkring bygningen. Midt i billedet ses en tolder iført kasket og arbejdskittel over uniformen.

Billedet er bevidst komponeret, så det efterlader et indtryk af stor aktivitet. Der er ikke plads til flere skibe ved kajen, og selv foran toldkammeret ligger der gods, der venter på klarering.

Efter foto i Lokalhistorisk Samling.

Toldbygningen fra 1838 var karakteristisk for tiden. Den var hvidkalket i to etager og med rundbuede vinduer og afvalmet tag. 8 vinduer på første sal brød facaden, mens facaderytmen i underetagen blev brudt af et par kraftige porte, selv om de største, måske af hensyn af arkitekturen, var placeret i gavlene. Tre skorstene sikrede, at der i modsætning til den gamle bindingsværksbygning nu kunne etableres rimelige varmekorhold om vinteren.¹³

Også det hus blev dog et overgangsfænomen. Den rivende økonomiske udvikling i 1840'erne med en næsten konstant voksende eksport og stadig flere anløb af dampskibe gjorde, at huset efter blot 30 års forløb var blevet håbløst for lille. Bystyre og erhvervsdrivende havde erkendt problemet allerede før 1860 og pressede på for at få bedre forhold. Ikke mindst gik kommunen i spidsen ved at tilbyde en grund gratis til staten, og storkøbmanden Hans Broge tilbød endog staten at købe den gamle toldbygning, hvis det kunne fremme en ny byggesag.¹⁴

Endelig midt i 1860'erne blev planerne for et nyt toldkammer mere konkrete. Alle var enige om, at det igen skulle flyttes og placeres ved det såkaldte »søndre bassin«, for det var her de nye aktiviteter fandt sted. Her lå byens og havnens stolthed, dampskibsbroen, som alle ventede sig meget af.¹⁵

I modsætning til de foregående toldkamre var det nye hus gennemarbejdet og gennemtænkt, inden byggeriet blev påbegyndt. Toldetaten var blevet stadig mere professionel, så det var ikke længere en mere eller mindre tilfældig lokal murermester eller bygningskonduktør, der leverede tegninger og arbejdskraft. Det nye toldkammer var, sådan som det var blevet sædvane ved offentligt byggeri, tegnet af den kgl. bygningsinspektør for Jylland, L.A. Winstrup. Han havde på forhånd et vist kendskab til netop toldbygninger, idet han havde været tilsynsførende for toldvæsenets bygninger i Slesvig.¹⁶

Planen var en stor fritliggende bygning i to etager, og på tværs af denne opførtes pakhusbygningen. Bagved var der plads til forskellige småbygninger. I kontorbygningen var der indrettet lokaler for toldkontrollører, assistenter og roersbetjente. På første sal var der regnskabskontorer, og her havde toldkassereren sammen med stedets toldinspektør naturligvis deres kontorer.

Det nye hus blev på mange områder et forbillede for andre toldkamre rundt i landet i 1870'erne. Den senere bygningsinspektør, V.Th. Walther, der også tog del i byggeriet, har uden tvivl hentet megen inspiration til de mange toldkamre, han få år efter fik ansvaret for rundt om i Jylland.¹⁷

Det var en markant bygning med høje gavle i tidens karakteristiske røde mursten med masser af ornamentik i murværket, og ud mod toldbodpladsen var der naturligvis anbragt et stort ur helt i tidens stil og efter forbillede fra jernbanestationerne. Mindre elegant blev bygningen naturligvis ikke af tre markante buer, der førte til toldkammerets hovedindgang.

Det var et stort byggeprojekt, der hermed var afsluttet, så derfor lod staten det hele forsikre i Den almindelige Brandforsikring for Kjøbstadsbygninger i Danmark. Forsikringstageren var, som der stod på policen, Statskassen. 28.680 rigsdaler blev det hele sat til. Fra forsikringspolicen kender vi alle de småbygninger, der ellers ofte så let »forsvinder« på bekostning af hovedbygningen. Herfra ved vi at »pissoir og locummer« lå uden for selve toldkammerbygningen, samt at der var flere skure, birum og halvtage uden for selve toldkammeret, og at alt var omgivet af en mur.¹⁸

Midt i maj 1869 flyttede tolderne fra den hvidkalkede toldbygning syd for åen til den nye adresse nord for åen.



Sådan tog Hack Kampmanns nye toldkammer sig ud ved århundredskiftet.

Toldkammerets aktiviteter var endnu stort set knyttet til havnen. Det forklarer, at det imponerende midtertårn med de to mindre sidetårne var orienteret mod havnens store midterbassin. Skibene kunne på det nærmeste lægge til direkte under toldkammeret.

Postkort i Erhvervsarkivet.

Forholdene var sammenholdt med tidligere imponerende. Vi kender en lang række af detaljerne fra bevarede bygningstegninger, og vi kan se, hvordan planlæggerne af byggeriet snart forsøgte at placere borde og vægte i den ene ende af bygningen for siden at flytte dem igen. Den endelige indretningsplan var dateret 21. september 1868.¹⁹

Det tidligere tunge og besværlige arbejde i pakhusbygningen var moderniseret. Den store hal var delt i tre med et centralrum i midten. I det første rum – vejerboden – dominerede toldkammerets to store vægte. Den største kunne veje 5000 pd. og den lille 1000 pd. med en kran over den store. Der var også et særligt område, der var markeret som »indpkningsplads for finere varer«. Der var et aflukke til »småt gods«, og så var der en særlig henstuvningsplads for ekspederede varer og naturligvis et »sorterings- og eftersynsbord«. Fra det første rum kunne varerne føres videre ind i centralrummet, der også fungerede som pakhus. Endelig var der gennem en skydeport herfra adgang til det sidste rum, der især tog sig af gods, der skulle sendes videre. Også her var der en kran i loftet til de tunge løfteopgaver. Foran porten var der som noget nyt planlagt jernbanespor. I de første år var det en hest, der trak banevognene til og fra toldpakhuset. Diskussionen

om, hvem der skulle betale for banesporene, havde i øvrigt forsinket hele byggeriet, da havn, kommune og generaldirektoratet ikke kunne enes om fordelingen af omkostningerne.²⁰

Vi kender også en del til bygningens øvrige inventar. På hovedkontoret, som det blev benævnt, var der opstillet 3 pulte, dog hver med plads til 2 personer, som det er noteret. Der var indkøbt en såkaldt »barriere«, der sikkert har været en skranke til adskillelse af personale og publikum. 6 kontorstole, 4 mindre stole og 6 særlige stole til publikum og et par småborde udgjorde resten af inventaret her.

Til toldinspektørens kontor blev der indkøbt et skrivebord og en sofa, 8 stole samt et skab og et mindre bord. Rum for rum viser overslaget til indkøb af inventar, hvordan man planlagde at indrette de enkelte rum. På kopiassistentværelset, – sådan blev det kaldt –, skulle der også være plads til en seng, da det nærmest var at opfatte som et tjenesteværelse. Det var nu også den eneste seng, der blev indkøbt på statens regning til det byggeri.

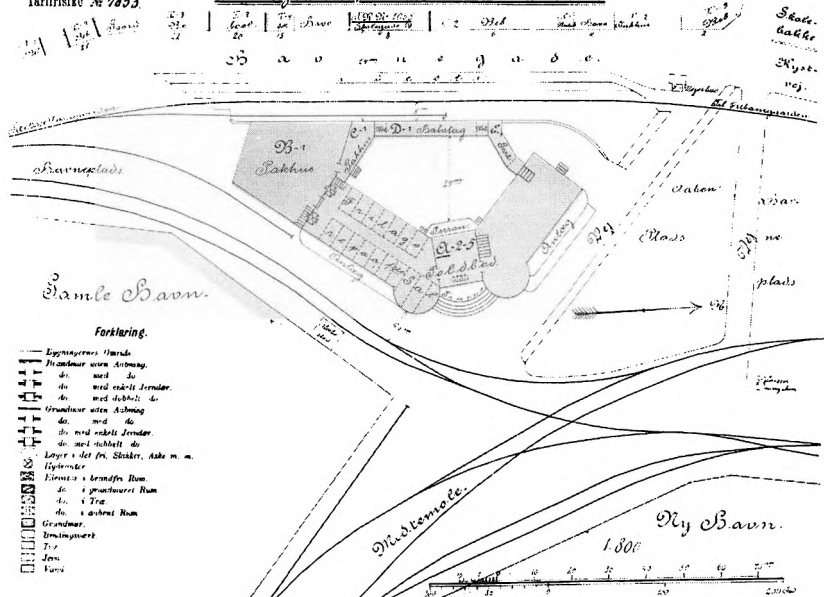
Endelig bør det nævnes, at der naturligvis som sædvanligt blev udvist megen omhu ved indkøb af lodderne til vægtene. Vi har indkøbsbilaget bevaret og kan derfor konstatere, at toldkammeret havde brug for 4 stk. 100 pd. lodder af jern, 1 stk. 50 pd. lod samt 8 stk. 20 pd. lodder, også af jern. Så fulgte et større udvalg galvaniserede lodder fra 10 til 1 pd. stykker, mens de helt små lodder blev indkøbt i 4 sæt, der rummede messinglodder fra 50 til 1 kvint (1 kvint = 5 gram) i kasser. Godt 64 rdlr. var udgiften til Justerkammeret.²¹

Da overflytningen til det nye toldkammer havde fundet sted, blev den gamle bygning solgt ved offentlig auktion.

Selv om begejstringen var stor for det nye hus ved indvielsen i 1869, gik der ikke mange år, før kritiske røster igen meldte sig. 1880'erne var på mange områder en omvæltningernes tid. Mange nye varer kom til, ikke blot færdige industriprodukter, men også halvfabrikata, og samtidig var den internationale handel i voldsom vækst. Kravet fra erhvervslivet blev derfor stadig mere udtalt: Enhver større by med respekt for sig selv måtte kunne tilbyde sit erhvervsliv frilagre. Det kunne byens toldkammer ikke, og dermed var det forældet.²²

Allerede i 1888 holdt byens handelsstand et første møde om sagen, og der var så megen alvor i det, at den del af de tilstedeværende straks tegnede sig som lejere af de eventuelt indrettede frilagre i en ny toldbygning. Der gik 10 år fra de første massive krav om en ny bygning blev rejst, til den endelig stod der. I februar 1898 kunne toldinspektør Schaffenberg tage et helt nyt hus i brug, rejst efter tegninger af kgl. bygningsinspektør, Hack

Frilagrene paa Toldbod.



1897-toldbodens placering på havnen. Den vanskelige grund giver forklaringen på toldbygningernes særlige form og skæve vinkler. Tegningen viser også, at der nu kunne tilbydes erhvervslivet frilagre. Transportforholdene omkring det nye toldkammer var helt moderne med masser af jernbanespor.

Tegning i Erhvervsarkivet.

Kampmann.²³ Det var opført efter tidens mest moderne principper, selv om den besværlige, stort set trekantede grund havde stillet næsten umulige krav til arkitekturen og bygningens form. Der var en kontorfløj, en midterbygning, en vejerbod og et pakhus, der sammen med et halvtagskur og en portbygning indesluttede gården. Som sædvanlig var hele huset orienteret mod havnen, hvor to tårne indrammede hovedindgangen. På første sal var de længe efterspurgte frilagerrum placeret. Erhvervslivet havde fået alt det, det sukkede efter, og ved indvielsen blev det da også sagt, at nu var der plads nok til de næste 100 år.²⁴ Staten og byen kunne ikke leve med, at der skulle opføres et nyt toldkammer for hvert 25. år, sådan som det på det nærmeste havde været tilfældet gennem 1800-årene.

Karakteristisk for hele udviklingen havde det været, at toldboden hele tiden blev placeret netop der, hvor udviklingen – og det vil igen sige skibsfarten og dermed havnen – krævede det. Toldvæsenet og bevægelserne på havnen hørte endnu sammen, også rent fysisk.

Lodstjenesten

Tiden indtil 1858

Lodsens vigtigste opgave er at hjælpe skibe med at navigere i farvande, hvor det af den ene eller anden grund er vanskeligt. Lodserne har i tidens løb haft mange andre opgaver, men hjælpen med at styre skibe har altid været og er vedblivende det centrale punkt i deres arbejde.

Lodsgerningen var oprindeligt en form for selvstændig næringsdrift, og hvem der ville, kunne tilbyde sig som lods. Men i tidens løb blev der udstedt flere og flere bestemmelser om lodsarbejde, så erhvervet efterhånden blev et »reguleret liberalt erhverv«. Lodserne blev offentligt ansat eller arbejdede i henhold til et kongeligt privilegium. De fik ikke fast løn, men ernærede sig ved de afgifter, som de tog af skipperne, og hvem de i øvrigt hjalp. Disse afgifter blev efterhånden også reguleret af det offentlige og samlet i et særligt takstsystem. På den måde blev lodsernes indtægtsmuligheder reguleret, men da de skulle stå til rådighed døgnet rundt, hvad enten der var brug for dem eller ej, fik de i nogle tilfælde garanteret en minimumsindtægt.¹

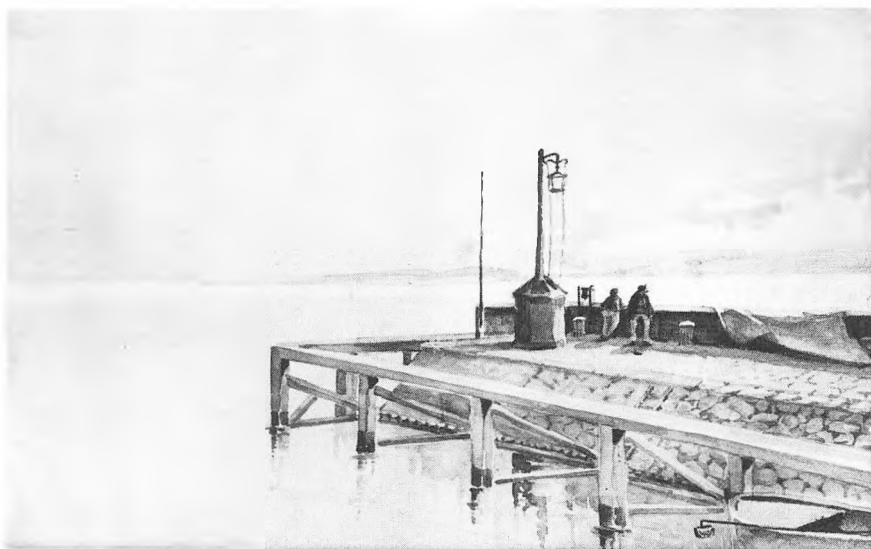
Som andre fag havde lodsafaget også sine fuskere. Det var de såkaldte »kendtmænd«, som uden at være autoriseret som lodser påtog sig at lodse skibe. De var en kilde til stor irritation i lods kredse, og der gik mange beretninger om, hvor galt det kunne gå, når en skipper havde betroet sit skib til en kendtmand, fordi han var for nærig til at betale lods. Kendtmændene var i enhver henseende selvbestaltede og unddrog sig bestemmelserne i den voksende regulering af erhvervet.

Første gang lodser omtales i den danske lovgivning, er i Frederik den 2.'s Søret fra 1561. Den var gældende ret på lodsområdet i de næste 270 år, indtil der blev vedtaget en lodsforordning i 1831. Frederik den 2.'s Søret udstak de generelle retningslinjer for erhvervet, men indeholdt ikke nogen detaljeret regulering af de enkelte lodserier. Den blev derfor med tiden suppleret af en lang række bestemmelser og forordninger, der fastlagde vilkårene for de enkelte lodserier. Det begyndte i 1684 med lodserne i Dragør og fortsatte med de vigtigste farvandslodserier eller sølodserier, som de også kaldes. Det var lodserierne ved Øresund, i Isefjorden, Limfjorden ved Hals og lodserne på Læsø.

Frederik den 2.'s Søret udstak også retningslinjerne for lodsvæsenet i Århus, men i øvrigt adskilte Århus-lodserne sig fra lodserne ved farvandslodserierne i Isefjord, Limfjord osv., idet Århus-lodserne udelukkende var havnelodser. Først så sent som i 1916 kom der farvandslodser til Århus. Den dag i dag udstikker lovgivningen kun retningslinjer for lodserne i Århus, idet de kun er undergivet lodslovens operative bestemmelser, hvorimod de ikke er omfattet af de finansielle bestemmelser i loven, fordi de ikke er statsligt ansat.²

I 1743 ansatte bystyret i Århus den første lods, og også på det punkt adskilte Århus-lodserne sig fra farvandslodserne, som var ansat i henhold til statsmagtens bestemmelser og under statsmagtens opsyn. I Århus var det bystyret, der ansatte lodserne, og det var bystyret, der fastsatte reglerne for deres arbejde. De ældste bevarede regler går tilbage til 1750. De afspejler den meget tætte forbindelse mellem havn og lods, som på godt og ondt har været karakteristisk for lodsvæsenet i Århus fra dets oprettelse til vore dage.

Mellem linjerne på reglementet for »lidsenbrødre, lodser eller udroere« fra 1750 kan man læse en del om vilkårene på Århus havn på det tidspunkt. Havnen var stadig kun en åhavn, og det største problem i forbindelse med



Havnefyret på Søndre Mole, tegnet af Fr. Visby, midt i 1850'erne. Det hørte med til lodsernes pligter at passe fyrene, og det kunne være besværligt i kraftig blæst, hvor man hele tiden skulle holde øje med, om blusset i fyret blæste ud. Det var derfor en lettelse for lodserne, da man i 1859 besluttede at opføre et jernfyrtårn med en glaskuppel, som gav en bedre beskyttelse af fyrets lyskilde.

Foto i Erhvervsarkivet efter akvarel i Den gamle By.

lodsningen var vanddybden i havneindløbet i åmundingen. Det var og blev frem til havnebyggeriet i begyndelsen af 1800-tallet det ømme punkt for Århus havn, at åmundingen gang på gang sandede til eller blev stoppet af tang og aflejringer, som sydøstenvinden førte med sig. Derfor blev det også i reglementet slået fast som lodsens første pligt, at han skulle sikre sig, at der var vand nok i åmundingen. Hvis det ikke var tilfældet, måtte skibet ankre op på reden i stedet for at gå til kaj.³

Reglerne for lodsernes arbejde tog naturligvis hensyn til havneforholdene og skibsfartens beskaffenhed. Trafikken på Århus havn var ikke stor i 1750, og den var i hvert fald for lille til, at lodsarbejdet kunne være fuldtidsarbejde. Lodserne fungerede derfor som en slags alt-mulig-mænd på havnen. De skulle deltage i alle sider af arbejdet fra et skib ankom, til det igen var sejlet.

Den egentlige lodsning var kun en lille del af dette arbejde og som nævnt særlig lille i Århus havn på grund af problemerne med åmundingen. Det var langt fra alle anløbende skibe, der kunne lods ind i havnen. Ofte blev lodsens første opgave at anvise skibet ankerplads på reden.

Lodserne havde også som arbejdsopgave at bistå med udlosning og indlastning af varer. Det arbejde varetages i dag af havnearbejderne, men i 1750 var det en del af lodsernes arbejdsområde. Lettest var det, hvis et skib kunne komme ind i havnen. Varerne kunne så losses direkte ud på kajen eller lastes ind i skibet derfra uden mellemlid. Det var mere besværligt, hvis skibet lå på reden. I så fald skulle varerne først losses fra skibet over i en Pram, og prammen fragtes fra reden ind i havnen, inden varerne kunne losses fra prammen op på kajen, og tilsvarende besvær havde man med de varer, der skulle den modsatte vej. Der var fastsat detaljerede takster for de forskellige varegrupper: tønder, træskolæs, dyr og vogne osv., og der var taget hensyn til de særlige vanskeligheder, der kunne forekomme. Således fik lodserne 2 skilling for at bringe en stud om bord, men skulle den hejses om bord, blev det 4 skilling.

Det indgik også i lodsernes (udroernes) arbejde at færges passagerer og besætning til og fra de skibe, som lå på reden, og tillige udførte de drager-tjeneste (lidsenbrødre), idet de påtog sig at bære de rejsendes bagage frem til deres bestemmelsessted. Der var 2 takster for dette, idet det blev dyrere i de gader, der lå længst væk fra havnen. Grænsen mellem de 2 områder gik omtrent ved Store Torv.

Endelig skulle lodserne passe signaler og sømærker, anskaffe og vedligeholde lodsbaad og i det hele taget deltage i forefaldende arbejde ved havnen, f.eks. isning (isbrydning). Lodserne stod under havnefogedens kommando, og der var udførlige bestemmelser om den lydighed, de skyldte

ham, og om, hvad de i den forbindelse skulle lade være med (knur, støjen, banden), og også bestemmelser for det tilfælde, at de ikke kunne lade være.

Som ved de andre lodserier var lodsernes umiddelbare foresatte en lodsoldermand eller lodsformand. Han var i Århus havn underlagt havnefogedens myndighed, i flere tilfælde sådan, at havnefogeden direkte fungerede som lodsoldermand. Der blev ikke stillet særlige krav til lodsernes uddannelse, men en vis søkyndighed var nødvendig, da lodsens personligt hæftede for de skader, han forvoldte under tjenesten. Med mellemrum klagede skipperne ved Århus havn over lodserne. Det var således galt omkring år 1800. I 1793 indgik der en skriftlig klage fra ikke mindre end 24 skipperne til magistraten over lodserne. De var efter skippernes mening både uefterrettelige og forsømmelige. Især var det galt med at holde vagt om natten. Ifølge skipperne var det bevisligt sket, at lodserne undertiden var blevet helt borte fra deres nattevagt eller var gået i seng, så at skibe, der ankom om natten, forgæves havde søgt lods.

Som resultat af klagen blev skipperne bedt om at meddele, hvilke lodser de var utilfredse med, og hvem man kunne ansætte i deres sted. Det sidste besvarede skipperne ved at opgive navnet på 4 matroser, hvoraf de bad



I takt med havnens udvidelse blev placeringen af det gamle lodshus fra 1805 mere og mere uhensigtsmæssig, og i 1892 blev der opført et vagthus for lodserne ude på Søndre Mole omtrent på det sted, hvor det nye lodshus blev opført i 1899. Fotografiet viser tre lodser foran lodsvagten i 1896.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

havnekommissionen udvælge 2. Skipperne stillede altså på dette tidspunkt ikke krav om, at lodserne skulle være søofficerer, men var tilfreds med, at menige sømænd udførte arbejdet.

I begyndelsen af 1800-tallet blev de første skridt taget til udbygningen af Århus havn. I takt med denne ændredes lodsopgaverne. Vanddybden i åmunden var ikke længere det store problem, og efterhånden som havnen blev både udvidet og uddybet, faldt antallet af skibe, der ikke kunne gå ind i havnen. Det arbejde, lodserne havde haft med at fragte personer og gods til og fra skibe på reden, tog derfor mærkbart af, selv om det stadig hørte til lodsernes arbejdsområde. Trafikken på havnen steg, og arbejdet med at losse og laste voksede i omfang og gled fra lodserne over til en ny gruppe: havnearbejderne. Mere og mere kunne lodserne koncentrere sig om de egentlige lodsopgaver: at hjælpe skibe sikkert ind og ud af havnen og til og fra kaj. Hertil hørte også pasning af havnens signaltjeneste.

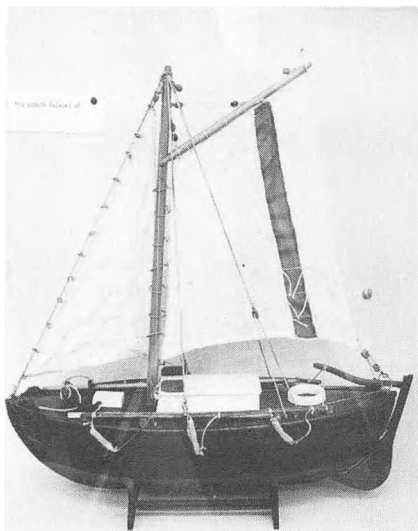
At lodsopgaverne begyndte at ændre sig, blev tydeligt allerede i 1830-erne. Havelodserne begyndte nu at vægre sig ved at udføre deres traditionelle dragertjeneste, og magistraten erklærede derefter arbejdet for frit og indbød interesserede til at indtræde i dragerlauget. Da lodserne i 1853 fik ny instruks, var dragertjenesten helt gledet ud af deres arbejdsopgaver. Ganske vist var der stadig en rest af deres funktion som alt-mulig-mænd på havnen i bestemmelsen om, at de i påkommende tilfælde skulle deltage i »sådanne øjeblikkelige arbejder, som havnens og skibsfartens tjeneste og tarv« krævede.⁴ Men det var tydeligt, at den egentlige lodsning blev en stadig vigtigere del af lodsernes arbejde.

Dermed steg imidlertid også kravene til lodsernes kvalifikationer. Det er formentlig baggrunden for den revolution, der skete i 1858, da havnekommissionen afskedigede alle 4 lodser og i deres sted ansattes 4 lodser fra Helsingør. Hvad der ligger i episoden, lader sig ikke opklare til bunds, da havnekommissionens forhandlingsprotokol for det pågældende år ikke findes bevaret, men det forekommer rimeligt at se afskedigelsen som et ønske om at få bedre uddannede lodser. Det var et naturligt led i havelodsernes voksende specialisering fra alt-mulig-mænd på havnen til assisterende navigatører. I hvert fald kan man se, at ved slutningen af århundredet var samtlige Århus-lodser uddannet som skibsførere. Det var ikke længere matroser, som det havde været ved århundredets begyndelse. Man kan derfor sætte året 1858 som afslutning på den første fase i lodsvæsenets historie i Århus. På det tidspunkt havde Århus fået en yderhavn, trafikken var steget mærkbart, skibene var blevet større og stak dybere, og som følge af denne udvikling var havnekommissionen gået over til at ansætte lodser, som bevisligt havde erfaring i at føre et skib.

Århus havns lodser 1858-1916

I de 60 år, der fulgte efter revolutionen i lodsvæsenet i 1858, fungerede lodseriet videre uden nævneværdige ændringer i retningslinjerne. Det var ikke, fordi der ikke blev gjort forsøg på ændringer, som det vil fremgå af redegørelsen nedenfor om forsøgene på at få statslodser til Århus, men trods flere tilløb lykkedes det ikke. Lodserne fortsatte som kommunalt ansatte lodser og gav sig kun af med havnelodseri, dvs. at hjælpe skibe ind og ud af havnen og til og fra kaj.

Den vækst i trafikken på Århus havn, der havde kendetegnet udviklingen fra 1800-tallets begyndelse, fortsatte. Havnen blev flere gange udvidet, og med starten af 1900-tallet påbegyndtes også bygningen af en sydhavn. Samtidig ændrede skibstyperne sig. Der begyndte at komme dampskibe og i slutningen af perioden også motorskibe, omend sejlskibene dominerede i det meste af perioden. Uanset type blev skibene imidlertid fortsat større. Det blev derfor nødvendigt at supplere lodsningen med bugsering, og i 1887 anskaffede havnen sin første bugserbåd. Bugseringen var et supple-



To lodsbåde. Til venstre en model af en lodsboat fra 1860'erne, til højre den motor-drevne lodsboat nr. 2 fra 1914. Lodserne holdt længe på sejlbåde og havde en rød stribe i sejlet som kendetegn. Da de gik over til motorbåde levede den røde stribe videre i det internationalt brugte rød-hvide lodsflag.

Fotos i Lokalhistorisk Samling og Erhvervsarkivet.

ment til lodsningsen, men blev organiseret uafhængigt af lodsvæsenet. Bugseringen sorterede direkte under havnevæsenet, og personalet var fastlønnet i modsætning til lodseriet, som var et liberalt erhverv.

Lodserne havde ansvaret for at føre skibene helt til kaj. Til dette arbejde hørte også skibets fortløjning. Lodserne skulle sørge for, at trosserne blev forsvarligt fastgjort på kajen. Denne del af arbejdet fik en mere fremskudt plads i lodsinstrukserne, efterhånden som skibene blev større og trosserne dermed også, og man må tro, at det også blev et vigtigere punkt i selve lodsarbejdet. Til hjælp bl.a. med denne del af arbejdet havde lodserne bådmænd. De arbejdede som håndlangere under lodsernes ansvar, og det var også lodserne, der ansatte og aflønnede dem.

Som nævnt begrænsede Århus-lodsernes sig til havnelodsning. Lodsning til fjernereliggende steder tog de sig ikke af. Det havde længe givet anledning til kritik. Allerede i 1830'erne var forholdet blevet påtalt og igen i 1850'erne, uden at det førte til noget. Imidlertid voksede trafikken fra Århus havn til udlandet, især England, og dermed blev problemet med den manglende sølodsning eller farvandslodsning mere påtrængende. I 1881 blev sagen på ny rejst af en skipper P. Petersen, der ansøgte byrådet om at blive ansat som sølods i Århus. Tanken vandt bifald, og efter ønske fra byrådet forelagde regeringen lovforslag om, at der skulle oprettes et søgående lodseri med station i Århus. Forslaget blev vedtaget af rigsdagen, og dermed var der fri bane. Tilbage stod kun de afsluttende forhandlinger mellem overlodsen (chefen for lodsvæsenet) og havneudvalget, men der strandede sagen. Man kunne ikke blive enige om, hvordan forholdet mellem havnelodserne og lodsen i det nye søgående lodseri skulle reguleres. Det viste sig gang på gang i den kommende tid at være det afgørende problem i forbindelse med sølodsningen, og først så sent som 1930 nåede man frem til en løsning, som begge parter erklærede sig tilfreds med. I 1881 lykkedes det ikke, og efter uendelige forhandlinger opgav ministeriet sagen året efter, og den lå så stille i de næste 25 år. Et nyt forsøg fra ministeriets side i 1907 førte heller ikke til noget. Først i 1916 kom der skred i sagen. På det tidspunkt fik de særlige forhold under 1. Verdenskrig ministeriet til at skære igennem. Ministeriet ønskede, at kun autoriserede lodser måtte lodse i de danske farvande. Det skete ud fra et ønske om at få hånd i hanke med, hvem der sejlede rundt i de danske farvande. Skibsfarten kunne så ikke længere benytte de »kendtmænd«, der havde assisteret på Århusbugten i mangel af autoriserede lodser. Det gjorde det påtrængende nødvendigt at skaffe sølodser til Århus. Den 1. juli blev der derfor oprettet et statslodseri for fjernlodsning i forbindelse med havnelodseriet i Århus. Samtidig bestemte ministeriet, at havnens lodser skulle afløses af statslodser, efter-

hånden som de gik af. Dermed havde ministeriet skåret igennem og ensidigt fastsat sin egen løsning. Det blev imidlertid ikke den endelige udgang på sagen, som begivenhederne i den følgende periode viste. At ministeriets diktat i 1916 ikke mødte større indsigelse fra Århus byråd og havneudvalgs side, skyldes de særlige vilkår, som herskede under 1. Verdenskrig.

Statslods og havnelods 1916-1930

Med den nye ordning af 1916 havde Århus omsider fået en sølods, ansat af staten. Sølodsen skulle indgå på lige fod med havnelodserne i deres vagt- og tjenesteordning med den ene forskel, at sølodsning for ham gik forud for anden tjeneste. Med tiden var der udsigt til, at alle havnens lodser ville blive afløst af statslige sølodser, forstået således, at når alle lodser var overgået til staten, kunne de påtage sig såvel sølodsning som havnelodsning. Dermed ville det gamle problem om forholdet mellem havnelodser og sølodser være løst en gang for alle. Men så let gik det ikke.

Problemet var indtægterne. Statslodserne kunne ikke tjene så meget som havnens lodser. Det gav uro, og den blev ikke mindre, efterhånden som havnelodserne blev afløst af statslige. I 1924 var der 2 havnelodser tilbage, mens 5 lodser var statsansatte. På det tidspunkt gjorde Århus brug af sin ret til at opsige aftalen. Byen havde måttet acceptere ministeriets krav i 1916, fordi krigstiden gjorde det nødvendigt. Til gengæld havde byrådet betinget sig ret til at opsige aftalen, når forholdene igen var blevet normale, og denne ret gjorde byen altså brug af i 1924. Resultatet blev, at samtlige 5 statslodser overgik til den gamle ansættelse. Dermed var tilstanden fra før 1916 blevet genoprettet. Det varede imidlertid kun 3 måneder, så gik en af de tidligere statslodser tilbage til statslig ansættelse og gav sig til at drive sølodseri.

Dermed genopstod problemet med at regulere forholdet mellem sølodser og havnelodser. Havnelodserne hævdede deres eneret på at lodse skibe ind og ud af Århus havn. Sølodsen anlagde så sag mod havnen for at få ret til at lodse skibe helt til og fra kaj i forbindelse med sit sølodseri, og i 1928 fik han medhold ved højesteret. Men heller ikke højesteretsdommen blev det sidste ord i denne sag. Da dommen var faldet, indledte havnen forhandlinger med Marineministeriet, under hvem lodsvæsenet dengang sor-



Det nye lodshus fra 1899 i sin oprindelige skikkelse før ombygningen i 1926. Billedet viser lodshusets placering for enden af Søndre Mole. Den underste del af fyrtårnet i forgrunden blev senere brugt som benzindepot af lodserne. Lodsådene havde kajplads lige neden for fyrtårnet.

Foto i Havnevæsenets arkiv, Erhvervsarkivet.

terede. Resultatet blev en overenskomst, som trådte i kraft 1. maj 1930. Den gik ud på, at Århus havn garanterede sølodsen en minimumsløn sva- rende til havnelodsernes mod, at sølodsen afstod fra den ret, han havde fået ved højesteretsdommen i 1928, til at lodse skibe helt til og fra kaj.

Med overenskomsten af 1930 var der omsider fundet en endelig løsning på forholdet mellem havnelodser og sølodser. Århus havn fik fastholdt sit gamle krav om, at havnelodserne havde eneret på at lodse skibe ind og ud af havnen og til og fra kaj, og at havnelodserne ikke var statsansat. Marine- ministeriet fik gennemført sit krav om, at der skulle oprettes et statsligt sø- lodseri i Århus, og sølodsen fik gennemført sit krav om at få arbejds- og indtægtsvilkår, der ikke stillede ham økonomisk ringere end havnelodser- ne. Et problem, der havde været drøftet siden 1835, havde dermed fundet sin løsning. Århus havde hele tiden fastholdt den nære forbindelse mellem havn og lods, og skal man gøre facit op, må man sige, at Århus fik sin vilje mod at betale prisen. Den bestod af forskellen mellem, hvad sølodsen kun- ne tjene, og hvad havnelodserne kunne. Fra 1930 fandtes der således 2 lod- serier i Århus, »Århus søgående lodseri« og »Århus havnelodseri«.



Havnen har haft tre lodshuse, som alle blev bygget om. Foroven til venstre ses det ældste lodshus fra 1805 på Fr. Visbys akvarel fra 1850'erne. Det blev i 1862 bygget om og fik den skikkelse, som kan ses på billedet foroven til højre. Dette billede, som blev taget i 1936, kort før lodshuset blev revet ned, viser dets placering ved siden af Århus Dampmølles bygning i nærheden af den gamle åhavns munding. Billedet foroven til venstre viser det nye lodshus fra 1899, efter at det i 1926 havde fået bygget en etage på (sammenlign billedet s. 193). Det gik med dette lodshus som med dets forgænger, at en oprindelig god placering som følge af havnens udvikling blev ubrugelig, og i 1953 blev det afløst af det nuværende lodshus på pier 3, som ses på billedet foroven til højre. Det var oprindeligt kun på 5 etager, men allerede i 1955 blev de sidste tre etager bygget til, således at tårnet fik sin nuværende skikkelse.

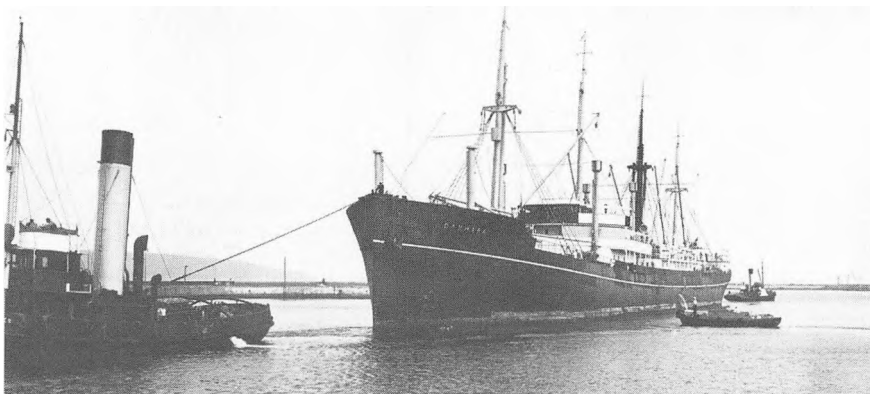
Fotos i Erhvervsarkivet.

Tiden efter 1930

Som nævnt var lodsarbejdet en form for liberalt erhverv, dvs. lodserne fik ikke fast løn, men ernærede sig af de honorarer, de fik af deres kunder. Imidlertid blev erhvervet efterhånden underkastet en lang række bestemmelser, så det fik karakter af et reguleret liberalt erhverv. Det indebar bl.a., at det offentlige undertiden stillede garanti for lodsernes indtjening, sådan som det også blev tilfældet i Århus ved overenskomsten i 1930. I 1953 gik havnen et skridt videre og ansatte havnelodserne som tjene-stemænd. Dermed overgik lodserne til fast løn og pension, idet de dog beholdt en vis procentdel af de indtægter, de sejlede hjem til havnen. Samtidig overtog havnen ansættelsen af lodsernes medhjælpere. Før 1953 havde det stort set været lodsernes egen sag at skaffe og lønne den nødvendige medhjælp. Det var først og fremmest bådmænd, der assisterede, men også store drenge hjalp lejlighedsvis til som håndlangere, bude o.l. Fra 1953–54 overgik ansættelsen af bådmænd imidlertid til havnen, og lodsvæsenets samlede personale blev forøget til 6 lodser og 7 bådmænd.⁵

1953 blev i det hele taget et mærkeår for Århus-lodserne. Da blev det nye lodstårn på pier 3 taget i anvendelse. Det var den 3. egentlige lodsbygning i havnens historie. Den første blev bygget i 1805 og holdt århundredet ud efter en ombygning i 1862. Den anden var fra 1899 og blev udvidet med en ekstra etage i 1926, men var trods det både for lille og med tiden navnlig for lav. Huset var blevet opført på Søndre Mole, og derfra havde man god udsigt ud over bugten – i 1899. Det havde man stadig i 1926, hvis man gik op i den tilbyggede overetage. Men havneudvidelser med dertil hørende pakhusbyggeri gjorde udsynet ringere og ringere, og i 1945 kunne man ikke længere holde udkig over bugten fra lodshuset, ikke engang hvis man stod på tæer. Der blev så ude for enden af kaj 20 bygget et træskur ovenpå et 8–10 m højt træstillads, den såkaldte stærekasse.⁶ Derved blev det muligt at se hen over olietankene i benzinhavnen. Der var kakkellovn og 2 telefoner, så man kunne komme i forbindelse med lodshuset. Stærekassen blev så brugt som udkigspost, men det var klart for enhver, at det ikke var nogen varig løsning på problemet.

I 1953 var det slut med stærekassen. Da blev det nye lodshus taget i brug. Det var en bygning i 5 etager, og som sine 2 forgængere blev den bygget om. Det skete dog allerede 2 år efter indvielsen, idet der i 1955 blev føjet yderligere 3 etager på. I bygningen er der værelser til de vagthavende lodser og øverst en vagtstue forsynet med meget avanceret udstyr. I 1956 blev der installeret radar, og der er i 1988 blevet indført et nyt anlæg – lodshusets tredje radaranlæg – suppleret med et edb-anlæg, som gør det muligt at



Ø.K.'s M/S Danmark på vej ind i Århus Sydhavn 1935. Skibet har lods ombord og får hjælp af to bugserbåde, forrest Hermes og bagest Aros. Foran Danmark ligger lodsbåd nr. 2, som skal bistå med trosseføringen og derfor har lagt masten ned (sammenlign billedet s. 190).

Foto i Havnevæsenets arkiv, Erhvervsarkivet.

foretage præcise pejlinger. Desuden fik lodshuset ved samme lejlighed nyt VHF-radioudstyr. Hjælpemidler af denne type har været i brug på lodshuset siden 1960'erne.⁷ Det har betydet en stærkt forbedret kommunikation til skibsfarten, som gør det muligt at foretage en mere præcis tilrettelæggelse af arbejdet. Således er det ikke strengt nødvendigt at holde udgik over bugten som tidligere, hvor man aldrig kunne vide, hvornår der kom et skib, som søgte lods. Det ved man som regel nu, fordi næsten alle skibe har telefon og kan melde deres ankomst i god tid.

Selve lodsningsarbejdet har også ændret sig. Den forbedrede navigation har mindsket skibenes behov for hjælp. Det gælder især sølodsningen, hvor Århus søgående lodseri siden 1986 er blevet betjent af Grenå lodseri. Havnelodseriet har stadig mange opgaver med at hjælpe skibe ind og ud af havnen, omend antallet også her har været faldende. Til gengæld er af trosseføringsopgaverne steget. Det skyldes, at ruteskibene tegner sig for en voksende del af sejladsen. Deres behov for lodshjælp er mindre, medens behovet for trosseføring er uafhængigt af, om et skib sejler i fast rute eller ej. Derimod er behovet for bugserassistance blevet mindre, fordi skibene er udstyret med bovpropeller og andre hjælpemidler, så de selv kan manøvrere til kaj. Det moderne udstyr har også gjort sejladsen mindre afhængig af vejret. For 25 år siden ville ingen lods tage et tankskib med farlig ladning til kaj, hvis det var tåge. Det kan godt lade sig gøre i dag.

Lodsernes historie fra 1743 til i dag er historien om en udvikling fra altmulig-mænd på havnen til faguddannet og højt specialiseret arbejdskraft.

Isbrydning og bugsering

Isbrydning er en forholdsvis sjælden foreteelse, bugsering en forholdsvis ny, men begge har – især i det sidste århundrede – haft deres store betydning for havnen.

Det afgørende gennembrud for de to arbejdsopgaver kom med damp- og motorskibene. I sejlskibenes tid kunne man ikke udrette stort. Det er praktisk talt umuligt at bugserer ved hjælp af et sejlskib. Til nød kan man bruge en jolle, men det sætter naturligvis snævre grænser for, hvor megen kraft der kan sættes ind. Bugseringen fik derfor først betydning, efter at der var kommet dampskibe, og efter at havnen var blevet så stor, at forhalning af skibe (omflytning til anden kajplads) blev mere end bevægelse over en kort strækning.

Heller ikke til isbrydning er sejlskibe meget bevendt; dertil er deres manøvremuligheder under isvanskeligheder alt for begrænsede. Men her havde man i ældre tid visse andre muligheder, omend de også var begrænsede sammenlignet med, hvad der siden er blevet udviklet af udstyr. Først og fremmest havde man Århus å, hvis gennemstrømning i sig selv medvirkede til at forsinke isdannelse. Den modtog desuden spildevand fra byens huse og virksomheder og blev derved varmet så meget op, at den bidrog til at holde selve havnen nogenlunde isfri. Det havde den store fordel, at skibene lå nogenlunde beskyttet i havnen om vinteren og ikke risikerede at blive skruet i stykker af isen. Århus havn blev da også brugt til vinteroplægning af skibe helt op i vort århundrede. Det var sejlskibe, der kom med tømmer fra den botniske bugt, og som efter efterårets sidste tur måske nok kunne komme ud af Århus havn, men ikke kunne komme ind i deres hjemhavn og derfor blev her i byen som vinteroplæggere. Men desuden kunne man også save eller hugge isen i stykker, den såkaldte indising, som omtales nærmere nedenfor. Isbrydningens historie rækker derfor længere tilbage i tid end bugseringens, selvom også isbrydningen fik sit gennembrud med damp- og motorskibene, der med deres langt større manøvredygtighed og stærkere skrog i højere grad end sejlskibene kunne begå sig i isfyldte farvande. Med overgangen til disse nye skibstyper blev en mere regelmæssig vintersejlad således mulig.

Isbrydning

Der foreligger kun spredte oplysninger om isvintrene i gamle dage i Århus. Først for de sidste hundrede år kan man lave en nogenlunde præcis statistik. Men der har naturligvis også været kolde vintre før den tid. Europa oplevede i årene 1500–1750 en klimaforværring, som kaldes den lille istid og fra disse år huskes i hvert fald den strenge vinter i 1658, da den svenske konge Karl Gustav gik med sin hær over det tilfrosne Storebælt. Der har formentlig også været isvanskeligheder i Århus havn ved den lejlighed. Andre vintre huskes. 1821, 1823 og 1829–30 var kolde vintre. 1838 var det også galt. Aarhus Stiftstidende meddelte den 23. marts, at briggen Thetis, som var byens eneste grønlandsfarende skib, »er i disse dage ved forceret Mands- og Hestekraft blevet hivet ud fra sit lange Vinterleie, og ligger nu saanær ved Udseilingen, at den kun venter paa aaben Søe...« Den kom først afsted den 4. april. Der er altså eksempler nok på strenge vintre og indskrænkninger af skibsfarten, men trods alt har isen ikke været et stort problem i havnens nyere historie.



Indisning af købmand Langballes skibe omkring 1850. Udsnit af akvarel af Fr. Visby. Selvom akvarellen ikke har direkte dokumentarisk værdi, giver den dog et indtryk af den besværlige og mandskabskrævende indisning. På billedet er omkring 20 mand beskæftiget med arbejdet med at indise de tre skibe i baggrunden.

Foto i Erhvervsarkivet efter akvarel i Den gamle By.

Århus er kendt som en isfri havn eller en så godt som isfri havn, og det har havnen altid selv fremhævet som et af sine fortrin. Det er da også rigtigt, at i de sidste 100 år, som man har statistik for, er det ikke mange dage, hvor skibsfarten er blevet generet af is og endnu færre dage, hvor havnen har været helt lukket. Men begge dele har dog optrådt.

Isstatistikken for perioden 1890–1990 ser således ud.¹ I 20 år har skibsfarten på Århus havn været generet af isdannelse:

1893	1909	1912	1922	1937	1940	1954	1963	1970
1895		1917	1923		1941	1956	1966	
			1924		1942			
			1927		1947			
			1929					

Isen generer først de små skibe, medens de større skibe kan opretholde sejladsen i længere tid. I takt med, at skibene gennemgående er blevet større og navnlig har fået stærkt forøget maskinkraft, er isen således blevet et mindre problem. Alligevel er det i periodens anden halvdel, at isen har skabt de største vanskeligheder. Det skyldes naturligvis vinterens beskaffenhed. Ikke 2 vintre er ens, og hvis vejrforholdene er tilstrækkelig ugunstige, må selv de store skibe give op. I følgende 8 år har havnen i kortere eller længere perioder været helt lukket for skibsfart:²

1895	30 dage (7. febr. – 8. marts)
1922	24 dage (3.–26. febr.)
1940	15 dage (9.–13. febr.)
1941	5 dage (20.–24. febr.)
1942	36 dage (11. febr. – 28. marts)
1947	33 dage (20. febr. – 24. marts)
1954	4 dage (24.–27. febr.)
1956	18 dage (13. febr. – 1. marts)

Som det kan ses af oversigten, er det slutningen af februar og begyndelsen af marts, der er de mest kritiske tidspunkter for skibsfarten. Det er meget sjældent, at der opstår isdannelse, som kan genere skibsfarten, inden nytår. Man skal som regel hen i januar, før det begynder at blive galt. Ofte er der endog tale om særlig mildt vejr i december og begyndelsen af januar i de vintre, som udvikler sig til isvintre. Ugen fra den 22. til den 29. januar er

den afgørende. Hvis det sætter ind med stærk frost i den periode, er risikoen for en isvinter betydelig, og det vil, som det fremgår af ovenstående, ramme særlig hårdt en måneds tid senere.

Issituationen i Århus havn er i øvrigt ikke den eneste faktor, der har betydning for besejlingsforholdene til Århus. Det hjælper ikke meget, at man kan holde selve havnen isfri, hvis Århusbugten er lagt til med så tyk is, at skibe ikke kan passere, selv ikke med isbryderassistance. Det hjælper heller ikke, at havnen og bugten kan passeres, hvis indsejlingen til bugten er blokeret af store isskruninger fra Sletterhage til Samsø, som tilfældet var i vinteren 1947. Der skal være passage fra åbent vand ind til havnen, og som nævnt skete det i 8 år, at havnen af den ene eller den anden grund var helt lukket for skibsfart i en periode.

Alligevel er det rimeligt at karakterisere Århus som en relativt isfri havn. Den har både i slutningen af forrige århundrede og i begyndelsen af dette haft forøget skibsfart i strenge vintermåneder, fordi de øvrige østjyske havne måtte lukke. Så sent som i 1963 og i 1966 blev en del af skibstrafikken dirigeret til Århus, fordi de fleste andre danske havne var spærret af is.

Oprindeligt kunne man ikke gøre andet ved en isvinter end at vente på forår. Menneskets afhængighed af naturen var meget direkte og var et vilkår, som man måtte bøje sig for. Skibsfarten var stærkt indskrænket eller lå helt stille i vinterhalvåret. Men i takt med intensiveringen af den økonomiske aktivitet blev det oplevet som stadig mere generende, at naturen på den måde kunne lægge hindringer i vejen for det økonomiske liv. Man begyndte så at hjælpe skibsfarten om vinteren ved at bryde is.

De ældste former for organiseret isbrydning var den såkaldte indisning af skibe. Den bestod i, at man hakkede eller savede en rende i isen foran skibene, som så ved tove og trosser blev trukket frem gennem den rende, der langsomt blev brudt foran dem. Indisningen foregik under havnefogedens kommando med hjælp af lodser, og hvem man ellers kunne få fat i.

Det var en besværlig metode, som kun kunne udføres under særlige omstændigheder. For det første skulle skibene være kommet så tæt på havnen ved egen hjælp, at det overhovedet kunne lade sig gøre at føre dem det sidste stykke ved hjælp af indisning. For det andet skulle isen være så tyk, at den kunne bære det mandskab, der hakkede og savede renden, og som halede skibet ind ved hjælp af trosser og tove. For det tredje måtte isen ikke være så tyk, at det var umuligt at save eller hakke en rende gennem den, og for det fjerde måtte det ikke fryse så stærkt, at skibet frøs fast i renden under den langsommelige indisning.

I slutningen af 1800-tallet begyndte man at tage skibe i brug til isbrydning. Da Århus i 1887 fik sin første bugserbåd, Dykkeren, var det meningen, at den også skulle assistere i forbindelse med isbrydning. Det gjorde den også – efter evne – men noget stort skib var Dykkeren ikke, og det satte snævre grænser for, hvad den kunne præstere. Det var derfor fra starten nødvendigt at skaffe assisterende isbrydningshjælp. Staten havde på dette tidspunkt ikke oprettet nogen isbrydningstjeneste. De herhen hørende spørgsmål sorterede under marineministeriet, og først i 1922 blev der oprettet en civil statslig isbrydningstjeneste, som blev henlagt under handelsministeriet.³ Århus havn måtte derfor henvende sig til private firmaer og indgik en aftale med rederiet/bjergningsselskabet Svitzer om isbrydning i 1888. Aftalen blev straks sat på en praktisk prøve, idet havnen i marts 1888 hidkaldte Svitzers skib Kattegat. Det kom også og kunne sagtens klare isen i havnen og på bugten, men farvandet Kattegat var på det tidspunkt lagt så hårdt til med is, at der ikke kunne komme skibe til Århus, hvadenten man kunne sejle på bugten eller ej, så efter 3 dage blev skibet Kattegat sendt hjem igen. Nogen stor succes havde ordningen altså ikke været, men den blev alligevel fornyet hvert år frem til 1893.⁴



Isvinteren 1895 fotograferet ved hovedet af Søndre Mole. To af de små både er løftet op af vandet og lagt oven på isen for ikke at blive klemt i stykker af denne.

Foto i Erhvervsarkivet.

Men havnen ville gerne finde en anden løsning. Aftalen med Svitzer var dyr, og man prøvede andre udveje. Der blev opstillet beregninger over, hvad det ville koste at bygge og drive en isbryder, men det blev for be- kosteligt. Der blev så truffet aftaler med andre rederier, først med Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, senere med Aarhusbugtens Damp- skibsselskab, der stillede damperen Samsø til rådighed, men i den hårde is- vinter 1895 måtte Samsø give op sidst i februar, og det blev så alligevel nødvendigt at bede Svitzer komme til hjælp. Svitzer sendte Helsingør, som imidlertid satte sig fast i isen ved Sletterhage i begyndelsen af marts. Hav- nen sendte så en større mandskabsstyrke ud for at save Helsingør fri, og det lykkedes, således at man den 8. marts via Ritzaus bureau kunne med- dele, at der nu var brudt en rende gennem isen ind til Århus.⁵ De dårlige erfaringer fra vinteren 1895 gjorde atter engang isbryder-problemet ak- tuelt. Der blev gjort forsøg på at få regeringen til at tage opgaven op, men det førte ikke til noget, og enden på det blev, at havnen igen entreerede med Svitzer. Det blev løsningen frem til midten af 1920'erne. De fleste år havde havnen truffet aftale med Svitzer, og dette sammen med den hjælp, som havnens egne bugserbåde, Aros fra 1905 og Hermes fra 1925, kunne yde, var tilstrækkeligt til at klare problemerne i de almindelige vintre, men for- hindrede ikke, at der opstod store vanskeligheder, eventuelt en fuldstæn- dig standsning af trafikken, når der var isvinter.

I 1909 var der således store problemer fra begyndelsen af marts indtil månedens slutning, da isen drev til havs og tog dele af molerne og anløbs- broerne ned langs kysten med sig, men med hjælp fra Svitizers damper Sva- va lykkedes det dog at forhindre en total lukning af havnen. Værre gik det i 1922. Da måtte havnen lukke for al trafik den 4. februar, og forsøg på at bryde sig vej ud måtte opgives. I sin nød accepterede havneledelsen da et tilbud fra De danske Sprængstoffabrikker om at sprænge en sejlrende ved hjælp af Aerolit. Der blev kørt 6–7000 t. til byen med jernbane, men før de kom, begyndte vejret at slå om, og den 26. februar kunne DSB's isbryder Stærkodder nå frem til Århus. Sprængstofferne blev derfor sendt tilbage igen.

Erfaringerne fra vinteren 1922 satte sig spor. Der blev oprettet en civil statslig isbrydningstjeneste, og i 1924 blev Århus havn i lighed med en ræk- ke andre provinshavne spurgt, om den ville give tilskud til bygning af en statsisbryder. Det gik havnen med til, og fra 1925 indbetalte havnen en år- lig isafgift som sit bidrag til den statslige istjeneste. Dermed var pro- blemerne imidlertid langt fra løst. Statsisbryderne skal betjene alle danske farvande og kan ikke tage særlige hensyn til Århus havn, så statens iskon- tors dispositioner blev gang på gang en kilde til skuffelser i Århus og førte

flere gange til, at havnen måtte lukke, selvom det havde været teknisk muligt at holde den åben. Århus blev derfor alligevel nødt til en gang imellem at søge assistance hos Svitser, således f.eks. i 1929.

Det årti, der fremfor noget huskes for sine isvintre, er 40'erne. Det begyndte allerede i 1940, hvor trafikken over Storebælt gik i stå i begyndelsen af februar. Der blev så oprettet en nødrute mellem Korsør og Århus, men den måtte indstilles den 9. februar og fra da af var Århus havn lukket frem til den 23. februar, da sejladsen på ruten Århus-København blev genoptaget. I vinteren 1941 måtte havnen også lukke omend kun i 4 dage fra den 20. til den 24. februar. At perioden blev så kort dette år, skyldtes udelukkende, at Århus efter myndighedernes mening havde for mange kul. De største statsisbrydere blev derfor sendt til Århus for at føre 3 lastskibe ind til havnen og hjælpe dem ud igen, så de kunne sejle kullene til København. Men derved blev der brudt en rende, og trafikken således genåbnet.

Den længste standsning af trafikken oplevede havnen i 1942. Det år indkom de sidste handelsskibe til havnen den 25. januar, og fra 11. februar til 28. marts lå trafikken på havnen helt stille. De 3 strenge krigsvintre 1940, 1941 og 1942 indgik som en del af de trængsler, som besættelsesårene medførte og blev en bestanddel af mytologien, når lærere og andre autoriteter fandt det nødvendigt at minde os, der hørte til efterkrigsgenerationen, om hvor godt vi i grunden havde det. Men den af 40'ernes vintre, der i virkeligheden blev den strengeste var vinteren 1947. Her var havnen ganske vist kun lukket fra den 20. februar til den 24. marts, men til gengæld var brændselsituationen i Århus dårligere, end den havde været under krigsvintrene, hvor den endda ikke havde været for god, så målt i menneskelig nød og trængsler blev 1947 den værste vinter i dette århundrede. Kun 2 gange siden har havnen måttet lukke på grund af is.

I 1954 satte det ind med stærk kulde den 22. januar, og det blev indledningen til en langvarig frostperiode. Århus havn blev holdt åben af statsisbryderen Elbjørn, der blev afløst af statsisbryderen Isbjørn, men den blev dirigeret til Nyborg i dagene 24. til 27. februar. Århus protesterede voldsomt, men til ingen verdens nytte, og resultatet blev, at havnen lukkede i de dage, da Isbjørn var væk.⁶ Så snart den kom tilbage, kunne sejladsen på Århus genoptages, og den blev opretholdt i resten af isperioden, som varede til 25. marts.

To år efter var det galt igen. Havnen var lukket fra den 13. februar til den 1. marts, og som i 1954 kunne lukningen – i hvert fald i en del af perioden – have været undgået, hvis Statens Isbrydningstjeneste havde ydet isbryderassistance, men trods utallige henvendelser fra Århus og trods løfter om hjælp fra Statens Iskantor kom der ingen isbrydere. Retfærdigvis må

det siges, at isforholdene denne vinter var ualmindelig vanskelige, fordi østenvind og nordenvind pakkede isen op mod de danske kyster, så almindelig isbrydning de fleste steder blev umulig. En efter en måtte havnene lukke og i en periode var København og Esbjerg de eneste havne, der var åbne, da også Storebæltsoverfarten havde måttet give op. Århus var den sidste havn, der lukkede, og den første, der lukkede op, men irritationen i byen var stor.

Den hårde vinter 1956 er ikke den sidste hårde vinter, og heller ikke den sidste isvinter, men det er den sidste vinter, hvor havnen har måttet lukke. Såvel de statslige isbrydere som havnens eget materiel er blevet stærkere, og ikke mindst den daglige sejlads med de meget store færges yder et værdifuldt bidrag til at holde sejlrenderne åbne i isperioderne. Så selvom det ikke kan udelukkes, at isforholdene igen engang vil kunne blive så vanskelige, at trafikken på havnen går i stå, har man lov til at tro, at risikoen er blevet mærkbart mindre.

Bugsering

Bugsering er en forholdsvis ny aktivitet i havnens historie, i hvert fald som selvstændig disciplin. I åhavnens tid forekom der ikke selvstændige bugseringsopgaver. Det er meget tænkeligt, at lodsåden kan have hjulpet til med at hale et skib til kaj, men det indgik i det almindelige bøvål med at få skibene på plads. Imidlertid blev skibstrafikken tættere og havnearealet større, og det skabte efterhånden et behov for bugsering.

I 1887 anskaffede Århus havn sin første bugserbåd, Dykkeren. Det var en lille dampbåd på 20 bruttoregister-ton og med en motorkraft på 12 hk. Den skulle som alle havnens senere anskaffede bugserbåde assistere under isvanskeligheder i havnen, og det gjorde den også med fuld udnyttelse af samtlige 12 hk. Dens formåen har dog næppe været stor, og hovedindsatsen gjorde den med bugsering. Til dette arbejde fik den hjælp af lodsådene. I 1920'erne blev dette ændret, og der blev truffet bestemmelser om, at lodsådene ikke måtte bistå med bugsering, men i begyndelsen af 1900-tallet var det en del af deres arbejde.⁷

Trods hjælpen fra lodsådene varede det ikke længe, før det blev klart, at Dykkeren var for lille til at klare bugseringsopgaverne. I 1906 blev den derfor afløst af en ny bugserbåd, der var 3 gange så stor, og som havde en motorkraft, der var 10 gange større. Den nye båd blev bygget på skibsværftet i Danzig og fik navnet Aros. Frem til 1918 var Aros ene om at klare

bugseringen, idet Dykkeren hurtigt gled ud af billedet, og lodsådene kun lejlighedsvis hjalp til. Men i 1918 fik Aros konkurrence, idet et privat firma, Brdr. Nyholm & Co., fik tilladelse til at foretage bugseringer i havnen med deres motorskib Ara.⁸

Det er ikke helt klart, hvad der fik myndighederne til at give tilladelse til det private bugseringsselskab; det er derimod tydeligt, at de hurtigt fortrød, at de havde givet tilladelsen. De første år af 1920'erne var økonomisk vanskelige, og den nedgang i skibsfarten, som fulgte af dette, samt konkurrencen fra Ara blev en alvorlig økonomisk belastning for havnens bugser-tjeneste, som gav stort underskud. Alligevel blev der i denne periode indkøbt en ny bugserbåd, Hermes, som havnen fik bygget på Aalborg Værft. Den blev sat i drift i januar 1925 og repræsenterede med sin 156 BRT og sine 5–600 hk i sig selv en tredobling af kapaciteten i forhold til Aros, men da man beholdt Aros var der alt ialt tale om, at kapaciteten blev øget til det firedobbelte.⁹ Det kan undre i betragtning af den anspændte konkurrencesituation, at man foretog en så stor udvidelse af kapaciteten, men forklaringen var, at det først og fremmest var en forøgelse af den maksimale trækraft, som havnen var interesseret i, og ikke så meget en generel kapacitetsudvidelse. Kapaciteten som helhed var nemlig stadig for stor, og det fik havnen til at skærpe konkurrencen med den private Ara mærkbart.

I september 1925 indførtes nye havne- og brotakster, som bl.a. indebar, at havnen selv begyndte at opkræve en bugserafgift af Ara's bugseringer. Det havde hidtil været toldvæsenet, der skulle opkræve denne afgift, hvil-



Vinteren 1893 eller 1895. Havnen er frosset til, og isen er stærk nok til at bære de mange mennesker, der er gået ud til havneindløbet for at følge skibets forsøg på at forlade havnen.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

ket toldvæsenet ikke havde gjort. Så rederiet bag M/S Ara blev mødt med et krav om at indbetale de manglende bugserafgifter fra årene 1920–25, og desuden forlangte havnen, at selskabet skulle idømmes en bøde, fordi det ikke havde betalt afgiften. Det var mere end selskabet kunne holde til. Den 15. maj 1926 overgik Ara til havnen, som derefter var ene om at foretage bugseringer. Ara fortsatte i havnens tjeneste frem til 1969, men de sidste mange år blev den kun benyttet ganske få gange om året.¹⁰

Fra 1926 til 1947 var det Aros og Hermes, der stod for bugseringen i Århus. I denne periode lå antallet af bugseringer på mellem 500 og 800 om året og den bugserede tonnage på mellem 900.000 og 1,2 mill. t., men i krigsårene fra 1941 til 1947 lå aktiviteten langt højere. Antallet af bugseringer pr. år lå sjældent under 1200, og tonnagen var almindeligvis over 2 mill. t. Begge dele kulminerede i 1944 med henholdsvis 2680 bugseringer og en samlet tonnage på 6,5 mill. t.¹¹ Krigen blev altså en travl tid for bugserbådspersonalet. Det blev også en både besværlig og farlig tid.

Ikke mindst i forbindelse med den store eksplosionskatastrofe i havnen den 4. juli 1944 ydede bugserbådspersonalet en imponerende indsats. Eksplosionen indtraf først på eftermiddagen i forbindelse med omladning af tysk ammunition fra en jernbanevogn til en lægter, der lå placeret helt inde i hjørnet mellem mellemarmen og kornpieren. Af aldrig opklarede årsager sprang denne lægter i luften med en forfærdelig kraft. Det skabte store ødelæggelser, fuldstændig forvirring og fare for yderligere eksplosioner, fordi der lå yderligere 3 lægtre samt en tysk damper »Scharhörn« med ammunition i samme havnebassin som den eksploderede lægter. I denne situation lykkedes det mandskabet på bugserbåden Hermes med betydelig fare for deres eget liv at få bugseret Scharhörn ud af havnen, hvorpå Hermes assisterede Aros med at bugser dampskibet Paris væk fra D.S.B.'s kulgård, hvor der var udbrudt brand. Derpå deltog de to bugserbåde i brandslukningsarbejdet omkring havnen. Som tak for deres både modige og værdifulde indsats fik personalet på Hermes overrakt hver et sølvetui med inskription.¹²

I denne periode oplevede havnen det uheld, at Hermes pludselig sank. Det var den 22. februar 1940 midt under den besværlige isvinter. Hvad årsagen var, blev aldrig opklaret. Da mandskabet gik hjem, var der intet unormalt at se, men i løbet af natten sank skibet lige så stille. Der blev fremsat teorier om, at det havde fået et hul i skroget under arbejdet med isen, men da skibet blev hævet i marts og pumpet tomt for vand, kunne man ikke finde nogen huller, og da vandet først var pumpet ud, kunne det uden videre holde sig flydende. Båden havde naturligvis ikke godt af opholdet under vand, men havde iøvrigt ikke taget mere skade, end at den efter en tur

på bedding igen blev gjort sejlklar, og den fortsatte i havnens tjeneste, indtil den i 1986 blev solgt.¹³

Efter krigen var det klart, at en fornyelse af bugserbådsflåden var tiltrængt. I 1947 lykkedes det efter et forgæves forsøg året før at købe en bugserbåd, som den amerikanske hær havde benyttet under krigen, og som nu lå i Bremerhaven i Tyskland. Båden blev hentet hjem, sat i stand og indgik i driften i 1948. Den fik navnet Bulbider. Samme år blev Hermes bygget om og ændret fra et dampskib til et motorskib. Men disse ændringer var ikke nok. Bugserbådsaktiviteten sprang i vejret fra 1950 til 1951 og nåede igen op på rekordniveauet over 5 mill. t., og der blev derfor indledt et arbejde på at få Aros, der var bygget i 1906, udskiftet med en nyere og navnlig stærkere båd. I 1951 anskaffede man en tysk båd, Billhafen, der lå på bedding i Hamborg. Den blev indsat i arbejdet i Århus havn og fik navnet Jakob, men viste sig hurtigt uegnet og blev kort tid efter solgt. Så måtte havnen igen på jagt efter en ny bugserbåd, og i slutningen af 1952 lykkedes det at købe en båd i Belgien. Den blev indsat i arbejdet efter en ombygning i 1953 og fik ligeledes navnet Jakob. Kort efter solgtes Aros til en mand i Odense for 19.000 kr.¹⁴



Bugserbåden Hermes i funktion som isbryder i vinteren 1929. Begivenheden har samlet tilskuere, som står stille, mens de betragter skibenes langsomme bevægelser i grødisen.

Foto i Havnevæsenets arkiv.

Hermed var bugserbådsflåden fornyet, og i den næste generation var det Bulbider, Jakob og den ombyggede Hermes, der varetog bugseringen i Århus havn. Ara eksisterede som nævnt frem til 1969, men blev kun brugt ganske få gange om året.

Fra 1953 til 1969 steg såvel antallet af bugseringer som den bugserede tonnage jævnt. I 1953 havde der været 1034 bugseringer og en tonnage på 4,4 mill. t. I 1969 var antallet af bugseringer mere end fordoblet og lå på 2602. Det blev det højeste tal i efterkrigstiden og nåede næsten op på rekordtallet 2680 fra 1944. Samtidig var tonnagen steget til 17,4 mill. t., altså mere end 4 gange niveauet i 1953 og næsten 3 gange så stort som tallet i 1944 (6,5 mill. t.).¹⁵ Det er således tydeligt, at antallet af tons pr. bugsering er steget, hvilket heller ikke kan undre i betragtning af, at skibene i denne periode er blevet større og større.

Fra 1969 har denne udviklingstendens betydet, at antallet af bugseringer gik ned, medens den bugserede tonnage stabiliserede sig på det niveau, den var nået op på i 1969, ca. 17 mill. t. pr. år. En undtagelse var årene 1984–86, da tonnagen pludselig sprang op på et niveau over 20 mill. t. med 22,1 mill. t. i 1984 som den absolutte rekord i havnens historie. Denne statistik afspejler imidlertid ikke uden videre udviklingen i godsmængden på Århus havn. I takt med at skibene er blevet større, er der sket det, at nogle af dem er blevet så store, at de overstiger kapaciteten hos bugserbådene i Århus. Disse skibe bestiller derfor særlig bugseringshjælp fra Svitizers bugserbåde, men disse bugseringer indgår ikke i statistikken, som kun omfatter det arbejde, som havnens egen bugserbåde har udført. Dertil kommer, at skibenes navigationsudstyr er blevet betydeligt forbedret. Ikke mindst har det haft stor betydning at mange skibe er blevet udstyret med bovpropeller og derved er blevet i stand til at manøvrere til kaj ved egen hjælp.

Alt dette har betydet, at det i 1980'erne igen blev nødvendigt at forny bugserflåden. I 1981 blev Bulbider solgt, og i stedet anskaffede havnen en ny bugserbåd, Aros 2, og i 1986 blev de to gamle bugserbåde Hermes og Jakob solgt og erstattet af en ny og kraftigere båd, der fik navnet Hermes som sin ene forgænger.

Med de nye både er havnen godt rustet til at klare de kommende års bugseringsopgaver. Hvis tendensen i udviklingen fortsætter – og der er næppe grund til at tro, at den ændrer sig – vil bugseringens betydning i havnens liv være aftagende, uden at bugserbåde dog bliver helt overflødige. Blandt andet har de stadig opgaver som isbrydere, ligesom de har brandslukningsudstyr ombord og således indgår i havnens katastrofeberedskab.

Århus Børs

Ret præcis der, hvor DSB's nye firkantede bygning på havnen ligger, der hvor man går op, når man gennem den lange tunnel skal om bord på færgen, lå en gang Århus Børs. I dag er området byens mest ubehageligt trafikerede; tungtransporter kører hid og did fra og til færgerne, fra og til havnen. En gang imellem bliver trafikstrømmen afbrudt, når nærbanetoget, beskyttet af bomme, sniger sig igennem. Rudimentære fortovsrester, isoleret som øer uden indbyrdes forbindelse, antyder, at her en gang før truckertiden var et mere menneskevenligt miljø. For fodgængere er området praktisk taget ufarbart; på en af de omtalte fortovsøer er der både blomster og bænk, men slipper man derhen i live, sidder man få meter fra det ene drønende lastvognstog med anhænger efter det andet.

Den gamle børsbygning blev revet ned i februar 1957 efter at have ligget på stedet i næsten hundrede år. Der skulle skabes plads til den nye søbanegård. Det var på samme tid, DFDS' lange lave betonbygning lige på den anden side af jernbanesporene blev opført, en bygning, der ligeledes har måttet vige for udviklingen. Skibsforbindelsen til København skulle ikke få den betydning, man regnede med i 1957.

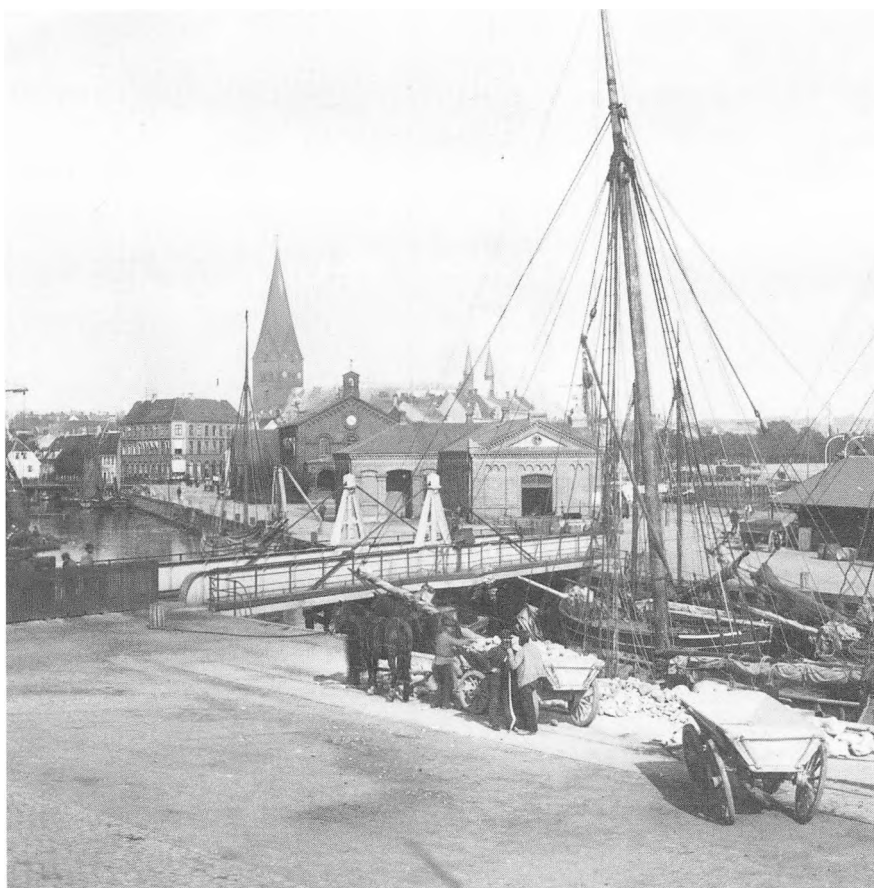
Behovet

Århus Børs blev indviet den 8. november 1866. Der havde været en slags børs i byen før; den åbnede i foråret 1835 og var åben på postdagene tirsdag og fredag fra kl. 10 til 12.¹ Det var mægler A. Thomsen, der havde taget initiativet og henvendt sig til klubben Polyhymnia for at spørge, om han kunne leje et lokale. Ved klubbens generalforsamling blev arrangementet vedtaget med 38 stemmer mod 12, og Thomsen fik overladt Kannikegadeklubgårdens sal på anden etage til formålet uden betaling, men på den betingelse, at der ikke måtte finde udskænkning sted.² Hvor længe dette arrangement eksisterede, er ikke godt at vide.

I 1860'erne var det eneste samtidige forbillede i landet Københavns Børs, der havde til huse i Christian IV's gamle børsbygning, solgt af staten til Grosserer-Societetet i 1857. På Københavns Børs blev der foretaget

kursnoteringer 3 gange om ugen. Der var ikke nogen egentlige lovbestemmelser, der regulerede, ud over at der en gang om ugen skulle leveres en prisliste for værdipapirer og vekselkurser, således som priserne var fremgået ved noteringen. Før i tiden var de blevet fastsat ved samtale, men fra omkring 1840'erne var auktionsprincippet blevet taget i brug, således at papirerne blev nævnt et for et, hvorefter køber og sælger afgav bud.³ Det var pålagt Grosserer-Societetet at føre tilsyn med børslivet.

Meningen med at få etableret en børs i Århus var sandsynligvis først og fremmest at få skabt et mødested for købmændene, hvor de dagligt kunne træffes og handle. Et besøg, der burde være lige så vigtigt som »middags-



Lige midt i billedet ses børsbygningen på nordsiden af åløbet. Bag Børsen ses den gamle toldbygning, der var placeret, hvor nu BP-huset står. Billedet er formentlig taget i 1890'erne.

Foto i Den gamle By.

maden og middagsluren«. Sådan havde det været i København i lange tider; vigtige forretninger kunne aftales på Børsen, hvor man kunne regne med at træffe de rigtige folk.

En kursnotering i Århus af lokale værdipapirer havde ingen aktualitet, mens der nok kunne være behov for i det mindste en kurssætning på vekslere, datidens valuta, der i stor udstrækning forelå i form af vekseltilgodehaver på f.eks. Hamborg og London.

Hertil kom sandsynligvis ønsket om at få etableret en kornbørs i forbindelse med institutionen. En sådan »Landmandsbørs« var året i forvejen etableret i København uden større succes, mest fordi det eksisterende kornmarked på Gammeltorv blot uden videre fortsatte sin eksistens, uafhængig af den nye institution.⁴

Kornet var en vigtig vare i 1860'erne. Store mængder blev opkøbt af købmændene og bragt til udførsel over havnene; således var det også i Århus. Ofte skrev købmændene kontrakt med landbrugerne, mens kornet stod på roden. Andet blev opkøbt af landprangerne lige efter høsten til høje priser, atter andet blev bragt til købstaden på torvedagen således, at landbrugeren kørte ind til sin faste købmand og handlede sit korn. Denne faste forbindelse havde sine ulemper. Købmanden var nødt til at købe produkterne fra sin kunde, hvad enten han lige skulle bruge dem eller ej; hertil kom, at han på torvedagen var vært for landbrugeren og hans ofte talrige familie samt hans heste, og at landbrugeren ventede presenter i form af kaffe, sukker, tobak og brændevin. Hvis f.eks. det medbragte korn var af dårlig kvalitet, kunne omkostningerne være ret uoverskuelige i forhold til indtjeningen. Det var skik og brug i de fleste købstæder, at en komité af kornhandlere dagen før torvedagen fastsatte kornpriserne. Sådan var det også i Århus, men systemet var ikke let at styre, fordi markedet på selve dagen havde en tendens til at bestemme prisen på tværs af aftalerne.

Kornpriserne fastsattes siden efteråret 1862 under Handelsforeningens anden afdeling af en sådan købmandskomité, der holdt møde hver torsdag eftermiddag kl. 5. Der blev lagt så megen vægt på sagen, at bestemmelserne sagde, at hvis man kom mere end 10 minutter for sent, måtte man bøde otte skilling; hvis man slet ikke dukkede op, måtte der erlægges en mark.⁵ Komiteen satte priser på hvede, rug, byg og havre efter de gængse vægtmål. Det hele gik kun tilfredsstillende et halvt års tid, så fandt enkelte af Handelsforeningens egne medlemmer på at sende opkøbere og tingere på landet for at købe havre til priser, der lå noget over de fastsatte uden at underrette komiteen derom, selv om de havde forpligtet sig ved underskrifter. Derfor blev prisfastsættelsen foreløbig suspenderet. Efter nye og forpligtende underskrifter kom systemet dog i gang igen.

Helt kunne man ikke styre priserne lokalt, fordi der var konkurrence fra de nærliggende købstæder, Horsens, Randers og Skanderborg, så en gang imellem måtte komiteen vente med at fastsætte priserne, indtil der havde været telegrafisk forbindelse med de udenbys kolleger. Fra sommeren 1866 blev også smørprisen lejlighedsvis fastsat.

Systemet skulle selvfølgelig tjene til at holde priserne nede, men i den henseende var det ikke effektivt. Priserne i provinsen lå næsten altid over de københavnske for ikke at tale om de engelske, og til England gik halvdelen af landets korneksport. Intet kunne i øvrigt forhindre landprangerne i at købe op til endnu højere priser i byernes omegn, når situationen indbød til det.

Der var folk i Århus, der kunne ønske en gennemgribende ændring af systemet gennem oprettelse af kornbørser i provinsbyerne. Deres fremmeste talsmand var købmand Oluf Bech fra det agtede firma Marcus G. Bechs Sønner. Han var en mand i midten af 30'erne og havde siden 1850'erne solgt korn i England. Han havde derfor været både i London og Manchester, Liverpool, Hull, Newcastle, Leeds og Darlington.⁶ I årene 1859–1863 havde han opholdt sig fast i England og var blevet engelsk gift. Både i Leeds og Darlington var der kornbørser i smukt udstyrede lokaler. Sådanne indretninger ville Oluf Bech gerne have i Århus. Her skulle landbrugerne møde med en prøve på deres varer, gerne en tøndesæk, så varen let kunne undersøges af køberne. Når der så var handlet, skulle sælgeren levere partiet på køberens loft. Institutionen skulle være omgivet af et reglement, der fastsatte vægtbestemmelser, og der skulle være knyttet en opsynsmand til, der kunne holde orden på tingene.

Fordelen ved en kornbørs, mente Oluf Bech, var klar for alle parter. Landbrugeren med den bedste kvalitet ville få den bedste pris, og købmanden kunne indrette sine indkøb efter udbudet. Det ville give en langt mere gennemskuelig prisdannelse. Herudover kunne der spares en mængde tid for de involverede parter; hvis f.eks. børstiden var en time, så var enhver indstillet på, at det var i den tid, der skulle handles.

Oluf Bechs tanker var noget af en utopi, og han vidste selv godt, hvor indarbejdet det gamle system var, og hvor trægt forandringer slår igennem i sådanne anliggender.

Indvielsen

Det var en festlig dag i Århus, en by på 11.000 indbyggere, torsdag den 8. november 1866. Med flag og musik i spidsen gik en procession af dignitarer fra Rådhuset bag Domkirken ned ad Skolegade og hen til området mellem den gamle havn langs åen og den nye ved de nuværende færgelejer.⁷ Her var den nye børssbygning blevet opført efter samvirke mellem kommunalbestyrelsen, havnen og handelsforeningen på det sted, hvor den gamle vejerbod hidtil havde ligget. Foruden børssalen indeholdt bygningen en ny vejerbod, en ventesal for rejsende med restauration, et pakhuslokale og et havnekontor. Kommunen havde betalt 2.000 rigsdaler til opførelsen, handelsforeningen 1.500, havnen de resterende 5.000 mod til gengæld at få ejendomsretten til bygningen med den tilhørende lejeindtægt for vejerboden og pakhuset. Inventar til børslokalet skulle anskaffes og vedligeholdes af handelsforeningen, hvis 1.500 kr. var at betragte som en engangslejesum, der gav ret til benyttelse af børslokalet i al fremtid. Dette blev fastslået ved deklaration.

Hvem var de noble herrer i indvielsesprocessionen? I hvert fald stiftamtmanden, kammerherre J.C. Dahl til Moesgård; hertil kommunalbestyrelsen, der, hvis den var fuldtallig, talte bl.a. borgmester, generalkrigskommissær Ulrik C. v. Schmidten, politimester Hammerich samt de fremtrædende erhvervsdrivende, grosserer Hans Broge, konsul J.M. Mørk samt købmændene Oluf Bech, J.U. Gerdes, C.C. Gøtsche og N. Lassen. Hertil kom bankens bestyrelse, og når man sagde »banken«, mente man naturligvis lokalafdelingen af Nationalbanken på hjørnet af Store Torv og Bispegyden. Når man sagde »bestyrelse«, mente man sandsynligvis den daglige ledelse, der blev varetaget af kasserer, kammerherre Fabricius og bogholder Flagstad. Hertil kom andre embedsmænd fra told og telegraf samt et antal medlemmer af handelsforeningen.

Det var betroet handelsforeningens formand, købmand Emil Secher, at åbne Børsen. Han håbede, at initiativet ville virke til held og fremgang for vor kære by, Århus, og sørgede for, at ønskerne blev fulgt op af et trefoldigt hurra.

Hovedtalen blev holdt af Oluf Bech. Den var en slags programerklæring for Børsen, i hvilken forventninger afspejledes. Bech hæftede sig ved, at den ville lette og forøge omsætningen, når købmændene her fik adgang til regelmæssig at samles. Der ville også opstå impulser til at etablere større kommercielle foretagender, som uden denne kontaktflade ikke ville se dagens lys. Bech havde konstateret, at alle vigtige genstande for handel i England havde særlige børser, hvis resultater blev spredt telegrafisk over hele

landet, ja endda til hele verden. Han var fuldstændig klar over, at Århus beskedne børs kun ville få mindre betydning, men så dog frem til omsætning af udførselsprodukterne: korn og smør samt trælast og kul. Hvis det skulle ske, fremhævede Oluf Bech, var det en betingelse, at alle mødte frem og benyttede institutionen flittigt og dagligt, også selv om det betød en opofrelse og tilsidesættelse af den daglige syssel. Efter Oluf Bechs indvielsestale blev der valgt en børskomité blandt Handelsforeningens medlemmer. Denne komité skulle ligesom den tilsvarende i København, nedsat af Gros-serer-Societetet, sørge for, at reglerne blev overholdt, og den blev valgt for 2 år. I komiteen fik (naturligvis) Hans Broge sæde; ligeledes hans kommende svigersøn, Otto Mønsted, en ung mand, der lige var kommet til byen. Endelig købmændene Woldbye, Spliid og Gøtsche.

Reglementet var såre enkelt. Fra 1. november til 1. april skulle børstiden være fra 4 til 5, fra 1. april til 1. november fra 5 til 6. Lørdag og søndag var der ingen børstid, men børslokalet var åbent hver dag fra kl. 9 morgen til 8 aften, så der var mulighed for at gøre sig bekendt med telegrammer og opslag i lokalet.⁸ Det var såmænd alt.

For at komme i gang blev det besluttet, at Handelsforeningen skulle afholde udgifterne ved telegrammerne de første par måneder.

På teatret spillede man »Spurv i tranedans« samme aften. Det skulle desværre vise sig at være symbolsk for den nye institutions skæbne.



Børsbygningen, set fra nordøst. Banesporene ligger nogenlunde i dag, som de gjorde ca. 1905, da billedet blev taget. Der, hvor drengen står midt i billedet, er omtrent det sted, hvor der er stoppested for Grenå-banen i dag.

Foto i Lokalhistorisk Samling.

De første år

Nogen kornbørs kom der i hvert fald ikke ud af det. Allerede dagen inden Børsens indvielse samledes komiteen for kornprisernes fastsættelse i det nye børsløkalet og fastsatte priserne på helt sædvanlig vis, og sådan fortsatte det de følgende år; i hvert fald til efteråret 1869. Handelsforeningen henlagde sine generalforsamlinger til børsløkalet, men i alt væsentligt synes det i øvrigt at have fungeret i de første år som et sted, man mødtes for at lave forretninger og læse telegrammer, og hvor der ikke foregik specificerede aktiviteter.

I november 1869 ophængte købmand og brændevinsbrænder H. Liisberg – hvis navn endnu huskes i Århus, fordi han var ophavsmand til den stadig eksisterende studestald på Skovvejen i »gotisk stil« – en indbydelse til aktietegning i Limfjordsdampaktieselskabet af 1869. Der blev tegnet 14 aktier, og begivenheden er et tegn på, at finansielle informationer meddeltes på Børsen.⁹ Ellers vides der ikke meget om livet på Børsen i disse første år ud over, at det var skralt med besøget. En ganske særlig rolle kom institutionen dog til at spille for den århusianske offentlighed i den storpolitisk varme sommer 1870. Frankrig og Tyskland var i strid om den spanske arvefølge, og efter en måneds tid med politisk højspænding kom den franske krigserklæring den 19. juli. På Børsen kom telegrammerne om den politiske situation ind, og børskomiteen besluttede at åbne børsløkalet for publikum, så folk kunne komme og læse depecher.¹⁰ Tilbudet blev ydermere meddelt gennem dagbladene. Der var imidlertid en del medlemmer, der tog anstød af dette arrangement og som minimum forlangte, at telegrammerne blev forvist til venteværelset uden for børsløkalet.

For overhovedet at have institutionen kørende måtte visse udgifter bestrides. Den største udgift var formentlig telegrammerne fra Ritzau, hvortil kom rengøring og vedligeholdelse af lokale og inventar. På børskomiteens forslag skulle udgifterne afholdes af Børsens samtlige medlemmer »efter formue og lejlighed« efter en speciel ligning, der blev foretaget af børskomiteen samt Handelsforeningens formand og viceformand. Der var vel i alt tale om 5–600 rigsdaler om året, og ligningen blev hurtigt en anstødssten. I 1870 foreslog Oluf Bech en mere ensartet påligning af børskomkostningerne på de medlemmer, der stadig besøgte Børsen. Handelsforeningen skulle i hvert fald ikke betale; efter nogen diskussion nåede man frem til at fastholde den bestående ordning og ligne »efter skøn« og den formodede nytte, de børssøgende medlemmer havde af institutionen.

Telegramomkostningerne var fortsat de værste, og i eftersommeren 1870 kom man i en barok situation: Ved en generalforsamling i Handels-

foreningen blev det ved flertal besluttet, at man skulle afbestille de kostbare politiske telegrammer fra Ritzau; men ligeledes blev det besluttet, at man ikke skulle træde ind i den bestående telegramforening, hvorved omkostningen ville kunne nedsættes.¹¹ Nu stod man helt uden telegrammer, hvorfor Handelsforeningens bestyrelse henstillede til børskomiteen at finde sine egne ben. Ved Hans Broges initiativ endte det med, at Handelsforeningen betalte sommerens som nævnt offentlig tilgængelige telegrammer, hvorefter børskomiteen kunne opsig dem pr. 1 oktober. Måske var denne kompetencesammenblanding mellem Handelsforening og børskomité medvirkende til, at sidstnævnte måtte lade livet. I foråret 1871 foreslog Hans Broge, at komiteen blev nedlagt og dens forretninger overført til Handelsforeningens bestyrelse pr. 1. april. Det blev enstemmigt vedtaget på generalforsamlingen, og den første fase i Børsens eksistens var forbi.¹²



Dette billede af uhyre dårlig teknisk kvalitet er det eneste kendte interiørbillede fra Aarhus Børs. Det stammer fra Aarhus Stiftstidende den 6. oktober 1916, da den ved verdenskrigens udbrud suspenderede notering blev genoptaget. På billedet ses angiveligt mægler Friis, noteringslederen, grosserer Severin Jacobsen, grosserer Hammerich, bankdirektør Andersen, Aarhus Privatbank, m.fl.

Aktiebørsen

Men en ny udvikling var i gang i det økonomiske liv på finansområdet, nemlig finansiering ved dannelse af aktieselskaber. C.F. Tietgen viste vejen inden for kommunikationsområdet med stiftelsen af DFDS 1866 og Det store Nordiske Telegrafelskab 1872, mens industrien endnu ikke var moden til denne finansieringsform. I denne sektor blev pengene som regel skaffet ved belåning af fast ejendom, og ejendomsforholdet var typisk enkeltmandsvirksomheden. Men også på bankområdet blev aktieselskabsformen flittigt anvendt omkring 1870. Problemet for provinsselskaberne var imidlertid at få papirerne optaget til notering på Københavns Børs. Her var en af de hårdt administrerede regler, at der skulle være stadig omsætning for at få papirerne optaget.¹³

Det er på den baggrund, at Handelsforeningens bestyrelse i september 1871 foreslog en ugentlig notering af aktierne i Det jydsk-engelske Dampskibsselskab, Aarhus Privatbank og Søbadeanstalten. Det nævnte dampskibsselskab var skabt med Hans Broge som en af forgrundsfigurerne i 1868, især med henblik på kreatureksport til England. Det eksisterede til 1897, hvor det indgik i en fusion, der i 1900 blev opslugt af DFDS (jfr. s. 101 f.). Aarhus Privatbank blev stiftet 1871 af en kreds af større købmænd. Søbadeanstalten var stiftet på initiativ af toldinspektør J.M.A. Müller og brødrene Weiss fra Århus Mølle så langt tilbage som 1848. Forbilledet var det berømte badested på Føhr, og selskabet rådede over et ikke ubetydeligt anlæg med badevogne, der af heste blev trukket ud på passende dybt vand, samt en have med spadseregange. I 1885 blev etablissementet, der lå i gaden Grønland, parallel med Spanien ned til vandsiden, overtaget af Kommunen.

Bestyrelsen fik generalforsamlingens tilslutning til at iværksætte noteringen, når man havde fundet ud af, hvorledes sligt blev foretaget andre steder. Bestyrelsen var klar med reglerne i begyndelsen af 1872, og de blev ophængt i børslokalet. Det blev fastsat, at noteringen skulle ske hver fredag eftermiddag inden børsmødets afslutning under ledelse af et medlem af Handelsforeningens bestyrelse eller, hvem bestyrelsen specielt overdrog hvervet. Notering, køb og salg skulle ske efter 100 rigsdaler af papirets nominelværdi. Enhver omsætning, der skete under noteringen, skulle berigtiges inden 3 døgn, og eventuelle tvister omkring handelen skulle afgøres af Handelsforeningens bestyrelse. Disse regler var ikke opsigtsvækkende. Lidt mere interessant var den sidste regel, der var en slags sikkerhedsventil. Den tog nemlig højde for uregelmæssige fluktuationer. Hvis kursen differerede 10% eller derover fra sidste notering, kunne noterings-



Det eneste af børbygningens eksteriør, der synes bevaret, er cementdekorationen på gavlspidsen. Den blev efter nedbrydningen overtaget af Den gamle By.

Foto i Den gamle By.

lederen bestemme, at der ingen officiel notering skulle finde sted. Handelsforeningens bestyrelse skulle i så fald træde sammen og tage bestemmelse om, hvorledes noteringen af det pågældende papir herefter skulle foregå.¹⁴

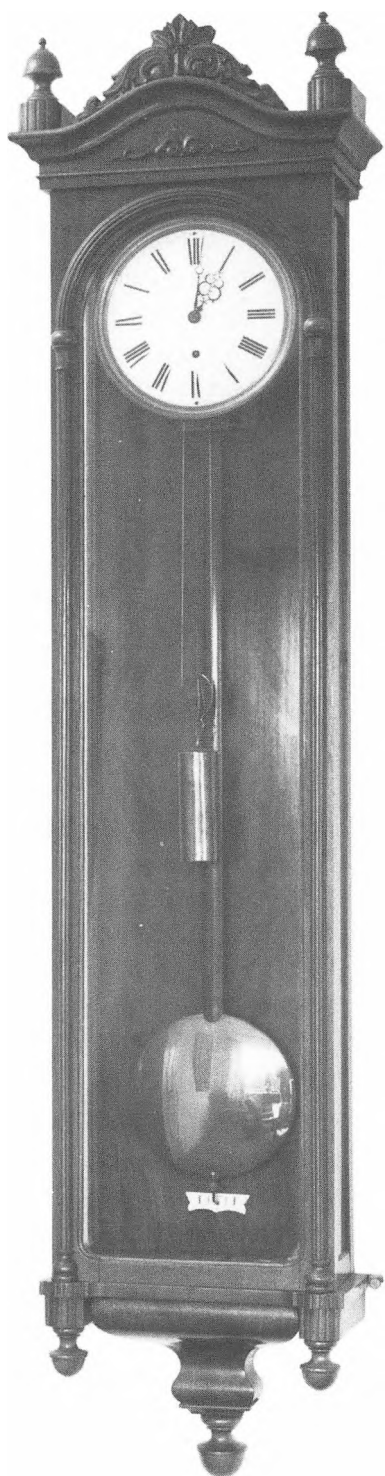
Noteringen af værdipapirerne bragte en smule liv i den allerede hensygnende bør. Søbadeanstalten nåede tilsyneladende aldrig frem til notering, men de to andre papirer blev noteret første gang den 5. januar 1872. Dampskibsselskabet blev noteret til køberkurs 123, sælger 125 og gjort til 124, mens der ikke skete omsætning i bankens aktier, der blev noteret til henholdsvis 101 og 101½ for køber og sælger.¹⁵ Der kom det gode ud af noteringen, at papirerne nu ikke mere som hidtil blev handlet efter umotiverede og uregelmæssige svingninger i kursen. Nu steg kurserne flot den første måned igennem, og hurtigt tog man valutaen ind til notering. Den 19. januar blev korte fordringer på Hamborg noteret samt både korte og 3 måneders fordringer på London, ligesom diskontosatser noteredes for Hamborger banco, som møntfoden hed dernede, og dansk rigsmønt.

Det var altså et regulært valutamarked, der opstod ved noteringen; det var driftige tider i begyndelsen af 1870'erne, og der var let til omsætning. Fra midten af 1870'erne slog konjunktoren imidlertid om, og der kom en hel snes år næsten med træge tider. Umiddelbart synes det ikke at have præget tilslutningen til Århus Børs. Skal man tage efter antallet af pålignede takster, har tilslutningen været stigende op gennem 1870'erne, men det siger intet om aktiviteten. Det kan konstateres, at kursnoteringen fandt sted hele vejen op gennem årtiet, men et tegn på svindende betydning var det, at det i november 1880 blev besluttet, at noteringen kun skulle finde sted, når det blev forlangt af et medlem eller af Handelsforeningens bestyrelse.¹⁶ Ved slutningen af 1870'erne viste kolonialhandlerne stigende interesse for børslivet, især fordi de ønskede telegrafefterretninger om kolonialmarkedet. De dårlige tider satte sig imidlertid spor i restancer. Det var svært for kassereren at få kradset pengene ind, og man måtte gå så vidt som til at forlange, at folk, der vægrede sig ved at betale det fulde pålignede beløb, måtte formenes adgang til Børsen. Det var fortsat de dyre telegrammer, der plagede institutionens økonomi, og man indskrænkede leverancerne fra Ritzau, ikke mindst fordi en del medlemmer meldte sig ud på grund af omkostningerne.

I 1886 beklagede formanden for Handelsforeningen, at Børsen blev så svagt besøgt af medlemmerne.¹⁷ Et medlem, købmand Koppel, foreslog en tidligere børstid og mente, at man måtte indbyde udenbys handlende til gratis at frekventere Børsen for at få noget omsætning i gang. Der dukkede nu også forslag op om at flytte til et andet og mere centralt placeret lokale, f.eks. til Store Torv, hvor Aarhus Privatbank stod for at skulle forlade sine lokaler til fordel for nybyggeriet i Kannikegade. En enkelt røst i opposition mod flytning af børstiden kom fra Hans Broge.

Men det hele var ved at ramle sammen. Flere, deriblandt Hans Broge sagde, at de ikke ville blive ved med at betale til Børsen, og det endte med, at man i august 1887 opsagde kontrakten med Ritzaus Bureau om levering af telegrammer, som faktisk var Børsens livsnerve. Så holdt ligningen også op, og de udgifter, der fortsat var knyttet til børsbygningen, bl.a. til den telefon, som spillede så stor en rolle i reduktionen af Børsens betydning, skulle for fremtiden afholdes af Handelsforeningens kasse. I 1887 var telefonsystemet i rivende fremgang. Der var 239 apparater i byen, forbundet med 40 mile tråd, og der udførtes efterhånden 500 samtaler om dagen.¹⁸

Det hele var gået i stå. Siden 1874 havde man lejet børsbygningens restaurant af Havneudvalget og fremlejet den til forskellige forpagtere. Dette arrangement ophørte i 1892, og dette lokale, der havde givet rum til mangt et lidkøb, blev fra 1895 overladt statsbanerne til så prosaisk et formål som



Også af børstbygningens inventar er en del bevaret. Uret hænger i dag i Århus Handels- og Industriforenings mødeværelse; det stammer med stor sandsynlighed fra 1860'erne, da Børsen blev indviet. På det andet billede ses en skrivepult og to stole, der i dag er opstillet i Toldboden i Den gamle By. Her forefindes også en bænk i samme stil. Møblerne er i malet fyr, og skrivepulten har det, man kalder gulerods-profilerede ben. Møblerne er i dag grålakkerede, men oprindeligt har de sikkert været malet som træefterligning.
Foto: Poul Pedersen.



ekspeditionskontor for vognladningsgods ved havnen.¹⁹ Selve børslokalet lå der selvfølgelig stadigvæk og blev benyttet til forskellige formål. F.eks. fik boghandler David Bang det overdraget en gang om ugen i vintermånederne fra kl. 20 til 22.30 med det formål at holde opbyggelsesmøder for havnearbejderne, ledet af byens præster. Rengøring og opvarmning skulle han klare direkte med fru Madsen.²⁰

De sidste år

Det hele var forbi, og så alligevel ikke. Som tidligere i Børsens historie skulle det vise sig, at konjunkturen spillede en afgørende rolle for institutionens trivsel. Endelig i anden halvdel af 1890'erne kom aktieemissionerne op på samme niveau som i de glade gründerdage i begyndelsen af 1870'erne, og efter at den havde ligget stille i en halv snes år, kom der atter liv i Århus Børs.

Initiativet kom fra mægler Otto Friis, der havde haft egen forretning siden 1889. Han foreslog, at Handelsforeningen skulle foranstalte en kursnotering af lokale papirer. Handelsforeningen accepterede at lade en sådan børs afholde en gang om måneden, idet bankdirektør Fr. Nørgaard skulle udarbejde reglerne. Nørgaard havde været direktør i Aarhus Privatbank siden 1888, hvortil han var kommet fra Landmandsbanken i København. Han havde siden 1894 siddet i bestyrelsen for Handelsforeningen. I foråret 1896 satte Nørgaard reglerne op: Noteringen skulle foregå den første fredag i hver måned kl. 12 på Børsen og under ledelse af to medlemmer af Handelsforeningens bestyrelse. Det ene af disse skulle råbe de papirer op, som bestyrelsen havde optaget til notering, og indføre noteringen i en protokol; det andet skulle nedskrive noteringen på en liste, der skulle opslås i børssalen. Det blev yderligere fastslået, at enhver havde adgang til børssalen, men kun Handelsforeningens medlemmer kunne deltage i noteringen.²¹ De papirer, der blev optaget til notering, var følgende: Hads-Ning Herreders Jernbane, Aarhus Privatbank, Jydsk Telefon Aktieselskab, Det jydsk-engelske Dampskibsselskab samt Aarhus Bugtens Dampskibsselskab.²² Det var altså stadig kommunikation og transport, det drejede sig om. Blandt de nytilkomne var det nævnte jernbaneselskab, der drev bane fra Viby til Hou og med forbindelse ad statsbanen fra Viby til Århus. Selskabet havde fået koncession 1882. Jydsk Telefon Aktieselskab var en splinterny foreteelse, der netop begyndte sin viksomhed i 1896. Det var opstået ved sammenslutning af en lang række jyske telefonselskaber. Endelig var der Aarhus Bugtens Dampskibsselskab, stiftet 1874. Det praktiserede fart mellem Århus og punkter på Århusbugten med både passagerer og fragt. Reglerne, der tydeligt var kopieret efter Børsen i København, fastslog, at noteringen skulle holdes åben, så længe der skete omsætning; den måtte først sluttes, når budene ikke længere mødtes. Leveringsmæssigheden af papirerne, hvilket vil sige godkendelse af, om det enkelte papir var i forskriftsmæssig stand, skulle afgøres af Handelsforeningens bestyrelse.

Kursnoteringen kom i gang, men atter sænker fortidens tåge sig over detaljerne. Det hævdedes i Handelsforeningen, at noteringen havde ret god tilslutning, og noteringen fortsatte til udbrudet af første verdenskrig, hvor den blev indstillet, ligesom det var tilfældet på Københavns børs. I 1906 blev aktierne fra Aarhus elektriske sporvej, stiftet 1903, optaget til notering, og samme år – som det eneste industriselskab – Østjyske Bryggerier, der var stiftet i 1898. På et eller andet tidspunkt var endvidere Dampskibsselskabet Turisten blevet optaget. Dette selskab var stiftet 1896 og sejlede turistsejls på de nærmeste kyststrækninger. Noget egentligt tilløbsstykke blev Århus børs heller ikke i denne omgang. Der var mange blandt byens borgere, der overhovedet ikke vidste, at der blev holdt børs i byen, endsigte hvor.²³ Omsætningen blev ikke særlig stor, men en konstant stiltfærdig handel fandt vel sted. I 1907 åbnede der sig nye perspektiver, idet et udvalg under de jyske handelsforeninger arbejdede for også at få andre end århusianske papirer optaget til notering. Projektet lod sig ikke realisere, bl.a. fordi Ålborg ikke ville være med; deroppe havde de selv en lille børs hveranden torsdag.²⁴ Hvad angår lokalet i børsbygningen var der allerede omkring århundredskiftet rumleri om, at Havneudvalget ønskede at overtage det. Først i 1910 kom det dog til realiteter. Da afstod Handelsforeningen brugsretten for 10.000 kr. Det blev derpå besluttet at leje lokale i Polyhymnia til den månedlige notering. Foreningen fik imidlertid lov til at bruge det gamle lokale indtil videre, og »indtil videre« skulle vise sig at blive resten af børsens levetid. Som nævnt blev kursnoteringen indstillet ved første verdenskrigs udbrud; den sidste notering fandt sted den 3. juli 1914. En måneds tid senere blev kursnoteringen officielt suspenderet på København børs, og det var den krigen igennem. Den voldsomme spekulation i aktier under krigen medførte desuagtet, at omsætningen blev kolossal ved den uofficielle notering, der stort set fandt sted under hele krigen.²⁵ Alene i 1916 blev der omsat for en halv milliard kr., hvilket var noget mere end det dobbelte af omsætningen i 1913. I hele landet spillede man med på rouletten, især på skibsaktier. Det var sandsynligvis på denne baggrund, man genåbnede Århus børs i efteråret 1916.²⁶

Kl. 11.30 den 6. oktober blev den gamle hest atter trukket af stalden.²⁷ Børsen blev åbnet ved en kort tale af Handelsforeningens formand, grosserer Alstrup, der mente det ønskeligt i disse »handelssinteresserede tider« at genåbne Børsen, selv om der naturligvis stadig var tale om papirer, der ikke kom til notering på Københavns børs. Under god tilslutning blev noteringen så foretaget under ledelse af grosserer Severin Jacobsen, og budene faldt hurtigt. På grund af den store tilslutning blev det besluttet at holde børsnoteringen åben ikke mindre end to gange om ugen. Der var

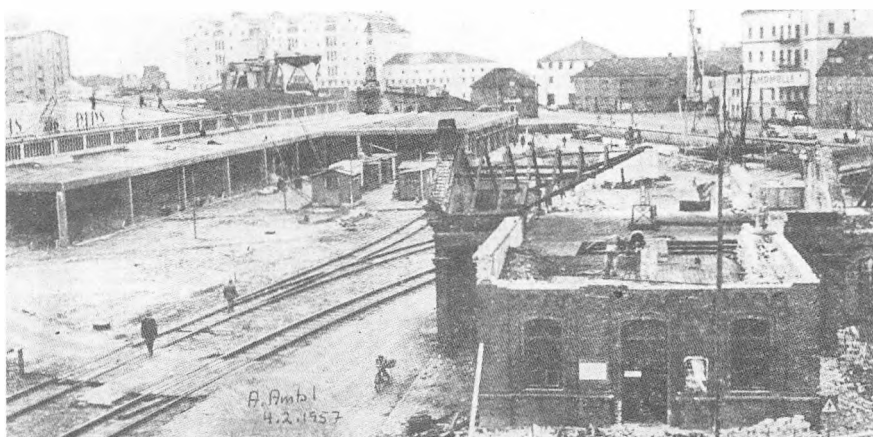
imidlertid ingen begejstring for »det kolde og lidet smagfulde lokale«, og eksempelvis Hotel Royal blev foreslået som hjemsted for noteringen.

Det hele blev en kort opblussen. Efter den forholdsvis store interesse dalede børslivet atter tilbage til det meget stille niveau, og i foråret 1920 overvejede man at bringe noteringen til ophør på grund af den ringe tilslutning. Konjunktoren var slået om ved krigens ophør, og man befandt sig midt i fredskrisen.

Det var i øvrigt ikke gået op for Handelsforeningen, at børsvirksomheden i det gamle hus nu faktisk var ulovlig. Spekulations- og børsraseriet i København under krigen havde gjort tiden moden til en egentlig lovgivning på området, hvad man knap nok havde haft før. Loven, der trådte i kraft 1. januar 1920, havde som en af bestemmelserne, at der skulle handelsministeriel tilladelse til at drive børs. Det var på den baggrund, at Handelsforeningens formand en dag fik besøg af politiet.²³ Lettere rystet måtte han erkende, at der ikke forelå nogen tilladelse, og så måtte børsen naturligvis umiddelbart lukkes. Det blev for sidste gang.

»Der var ingen som græd, da der sidste gang blev strøet sand på gulvet i det lille lokale. . . Den sorte tavle, hvor noteringskurserne blev skrevet op, blev vendt ind mod væggen – og så havde vi kun en børs i landet.«²⁹

Børsloven af 1920 præsenterede embedet som børskommissær; det skulle føre tilsyn med landets børsliv. Embedet blev ret hurtigt besat med Julius Schovelin, en stor kender af landets handelsliv og gennem mange år ansat i Grosserer-Societetet. Han arbejdede hårdt i 1920'erne for at skabe



Børsbygningen under nedrivning i februar 1957. Taget er allerede væk, da dette billede blev taget af Aarhus Amtstidendes fotograf.

Foto i Aarhus Amtstidende 4. februar 1957.

børs – ikke alene i Århus, men også i Odense. Nu var tiden i hvert fald for-
passet. Ganske vist indsendte Handelsforeningen et andragende i 1920,
men det blev trukket tilbage igen så sent som 1928 under indtryk af om-
kostningerne ved arrangementet. I mellemtiden havde Schovelin udført et
vældigt forhandlingsarbejde for at få skabt passende vedtægter. Med Aar-
huus Privatbank som modstander af planen var den dog reelt udsigtsløs.³⁰
Heldigvis, kan man roligt sige med øjnene i bakspejlet. Som tiden ud-
viklede sig, ville en genskabt institution på basis af lokale papirer være ble-
vet en parodi.

Hvad den gamle børscopyning angår blev den i de følgende 30–40 år an-
vendt til forskellige formål. I mellemkrigsårene havde statsbanerne hav-
neekspedition her, ligesom DFDS havde lokaler. Havnearbejdernes An-
dels-Stevedoreklub boede der, og endelig var der Varmestue med H. Mik-
kelsen som vært. Varmestuen forsvandt i slutningen af 1930'erne, og se-
nere rykkede Havnearbejdernes Fagforening ind. Efter krigen var der kun
fagforeningen og DSB tilbage; 1957 blev den gamle bygning som nævnt
nedrevet.

Henvisninger og noter

Det benyttede arkivmateriale findes i Erhvervsarkivet, hvis der ikke er anført andre henvisninger

Byen og åhavnen 950–1600

1. Helge Søgaard: Det ældste Århus, 1961, s. 5–14.
2. Helmuth Andersen: Gorm og Harald havde kongelige forgængere, i *Forskning & Samfund* 1987 nr. 8, s. 16–19.
3. Århus Sønder vold, en byarkæologisk undersøgelse, 1971, s. 270–71.
4. Ole Schiørring: Midtbyens udvikling 900–1600, i *Den indre by – Århus*. Registrering af bevaringsværdige bygninger og dens miljøer, 1984, s. 11.
5. V. Aalkjær i *Skalk* 1976 nr. 1, s. 11–14.
6. Som note 4, s. 14.
7. Samme.
8. *Danmarks Kirker, Århus Amt 1*, 1968, s. 51–52. Helge Søgaard: Det ældste Århus, 1961, s. 94–95. Aksel Skov i *Skalk* 1962 nr. 1, s. 22–30.
9. Som note 4, s. 16.
10. *Danmarks Kirker, Århus Amt 1*, 1968, s. 63–64.
11. Som note 4, s. 16.
12. Samme, s. 17.
13. Samme, s. 17.
14. J.R. Hübertz: *Aktstykker vedkommende staden og stiftet Århus I*, 1845, s. 31.
15. Samme, s. 15.
16. *Århus gennem Tiderne II*, 1940, s. 180–81.
17. *Aarhus Stiftstidende* 27. januar 1939, kronik af Jens Clausen.

Mindehavnen 1600–1800

1. *Århus gennem Tiderne II*, s. 183.
2. *Århus købstads arkiv: Diverse ældre dokumenter m.m. B. 7. nr. 108.*

3. Samme, B. 7, nr. 104.
4. Århus gennem Tiderne II, s. 184.
5. J.R. Hübertz: Aktstykker vedkommende staden og stiftet Århus II, 1845, s. 160–63.
6. Wilhelm von Rosen: Købstædernes Havnekommissioner 1798–1868, i Arkiv 1977, s. 168–69.
7. Samme, s. 171–73.
8. Århus gennem Tiderne II, s. 185–86.
9. Arent Berntsen: Danmarks og Norges frugtbare herlighed, 1656, s. 141.
10. Århus gennem Tiderne II, s. 187.
11. Thorkil Baumgarten: Færgeløbet mellem Aarhus og Kallundborg, i Århus stifts Årbøger 1916, s. 85.
12. Samme, s. 91.
13. Samme, s. 93–94.
14. Ole Degn: Århus-skipperne gennem Øresund, i festskrift til Vagn Dybdahl, 1986, s. 77–90.
15. J.R. Hübertz: Aktstykker vedkommende staden og stiftet Århus III, s. 312–13.
16. Århus købstads arkiv: Diverse ældre dokumenter m.m., B. 10, nr. 252.
17. Samme: B. 10, nr. 252.
18. Fr. Thaarup: Udførlig Vejledning til Det danske monarkis Statistik, 2. del, 1813, s. 479.
19. Århus købstads arkiv: B. 10, nr. 247.
20. Samme: B. 10, nr. 250.
21. Samme: B. 10, nr. 251.
22. Emanuel Sejr: Træk af Aarhus havns historie, 1937, s. 10. Århus købstadsarkiv: B. 10, nr. 252.
23. Århus købstads arkiv: Kæmnerregnskaber, Ba. 10, 1716 nr. 45.
24. Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease, 1981, bilag 2.79–80.
25. Århus gennem Tiderne II, s. 26.
26. Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease, 1981, s. 30.
27. Samme, s. 102. Callerap = ostindisk bomuldstøj, netteldug = batist, klosterlærred = fint tysk lærred.

Havnen bag molen 1800–1845

1. Århus gennem Tiderne II, s. 194.
2. Århus havnevæsens arkiv: Havnesager 1797.
3. Samme, Havnesager 1800.
4. Samme.

5. Hanne Poulsen: Handel og søfart florere. Nogle tidlige Sydamerikafarere fra Århus, i Dit Århus, festskrift til Gunner Rasmussen, 1990, s. 63–74.
6. Rasmus Nielsen: Aarhus i 1840'erne, 1959, s. 23.
7. Thorkil Baumgarten: Færgeløbet mellem Aarhus og Kallundborg, i Århus stifts Årbøger 1916, s. 111–115.
8. Århus havnevæsens arkiv: Brevkopibog 1799–1835, 1814 20. juni.
9. Samme: Havnesager 1830 nr. 19.
10. Samme.
11. Aarhus Stiftstidende 13. oktober 1837.

Den første yderhavn 1845–85

1. B. Nüchel Thomsen: Dansk Engelsk samhandel 1661–1963, i Erhvervshistorisk Årbog 1965, s. 84–87, 95.
2. Svend Åge Hansen: Økonomisk vækst i Danmark I, 1972, s. 144.
3. Anders Monrad Møller: Jagt og skonnert, 1988, s. 151, 244–46.
4. Per Boje: Danske Provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815–1847, 1977, s. 61 ff. (Hjørring, her = landingspladserne Blokhus, Løkken, Lønstrup m.fl.)
5. Samme, s. 101 ff
6. C. Fl. Steenstrup i Århus gennem Tiderne II, s. 77–78.
7. Allan Frandsen: Bonden og købmanden, i Fortid og Nutid 1987, s. 5–7.
8. Århus Havnevæsens arkiv: Havnesager 1841 nr. 18 og 1843 nr. 8, 25.
9. Aarhus Stiftstidende, 31. maj 1844.
10. Samme, 7. januar 1859.
11. Emanuel Sejr: Træk af Århus havns historie, 1937, s. 26–32.
12. P.A. Freund: Havne-arbejderne i Århus 1856–61, 1865.
13. Aarhus Stiftstidende, 3. april 1847.
14. Emanuel Sejr: Træk af Århus havns historie, s. 172. Aarhus Stiftstidende, 16. februar 1866.
15. Overtoldinspektoratet for Nørrejylland arkiv: Årsberetninger 1845–61, Landsarkivet i Viborg. Aarhus Stiftstidende, 16. februar 1866.
16. Århus Toldkammers arkiv: Årsberetning 1870, Landsarkivet i Viborg. Aarhus Stiftstidende, 9. februar 1859.
17. Aarhus Stiftstidende, 4. februar 1856.
18. Samme, 16. februar 1866.
19. Uddrag af Århus Toldkammers årsberetning 1853, i Aarhus Stiftstidende, 7. februar 1854.

20. Statistisk Tabelværk, skibsfartstabeller 1845–53, Overtoldinspektora-
ratet for Nørrejylland arkiv: Årsberetninger 1856–60, Landsarkivet i
Viborg.
21. Holger Munchaus Petersen: Danske Dampskibe III 1986, s. 34.
22. Samme: Danske Dampskibe II 1984, s. 61 ff.
23. Aarhus Stiftstidende, 29. juni 1846. Århus Toldkammers arkiv: Års-
beretning 1870, Landsarkivet i Viborg.
24. Statistisk Tabelværk, skibstabeller 1845–65. Anders Monrad Møller:
Jagt og skonnert, s. 39–46.
25. Jagt og Skonnert, s. 79–83.
26. Per Boje: Danske Provinskøbmænd, s. 169 ff. Finn H. Lauridsen: Køb-
mand i Århus Abraham Lewis, i Seksten Århusrids, 1953, s. 198 ff.
27. Århus købstads arkiv: Borgerskabsprotokol 1674–1862.
28. Oplysninger i det følgende er hovedsagelig baseret på Sejrs Århus In-
dex (Personalhistoriske udskrifter fra især Aarhus Stiftstidende) samt
kartotek over Århuskibe 1813–79, begge på Erhvervsarkivet.
29. Helge Søgaard: C. Langballe & søn, 1934, s. 26–30.
30. Som note 28.
31. Fritz le Fevre: Søren Frich og hans fabrik, i Erhvervshistorisk Årbog
1984, s. 75.
32. Emanuel Sejr: Konsul J.M. Mørk, i Erhvervshistorisk Årbog 1961–62,
s. 103 ff.
33. Århus toldkammers årsberetninger 1865, 1868 og 1869 i Aarhus
Stiftstidende, 16. februar 1866, 24. februar 1869 og 15. februar 1870.
34. P. Koch Jensen i Århus Handelsforening 1862–1937, 1937, s. 43–57.
35. Samme. Henrik Fode: Småskibsfarten på Århus-Bugten, 1971,
s. 15–17.
36. Sigurd Rambusch: Esbjerg Havn 1868–1968, 1968, s. 14–35.
37. H. Munchaus Petersen: Danske Dampskibe III, s. 43.
38. Henrik Fode i Søköbstaden Randers 1980, s. 143.
39. Århus gennem Tiderne II, s. 235 ff.
40. Søren Thorsøe: Sejlads på Aalborg Havn, 1976, s. 110. Sigurd Ram-
busch: Esbjerg Havn, s. 43 og 200.
41. Statistisk Tabelværk: Tabeller vedr. udenrigshandel og skibsfart 1875–
85. Århus Toldkammers arkiv: Årsberetninger 1870–85, Landsarkivet
i Viborg.
42. Samme: Årsberetning 1874.
43. Som note 41.

44. Århus gennem Tiderne II, s 89. Tallene for godsmængden med bane og skib kan ikke direkte sammenlignes, da registertons er et rummål for et skibs lasteevne. I registerton er her – efter traditionel omregningsmåde – beregnet som 1,3 tons.
45. H. Munchaus Petersen: Aarhus og Kjøbenhavn, i Dit Århus, festskrift til Gunner Rasmusen, 1990, s. 75–93.
46. Henrik Fode: Småskibsfarten på Århus-Bugten, 1971.
47. Århus Havnevæsens arkiv: Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1866–92, s. 57.
48. Beretning om havnearbejder 1877–83, i Århus Byråds forhandlinger 1882, s. 165 T.
49. Lov om købstædernes styrelse m.v. 26. maj 1868.
50. Århus købstads arkiv: Byrådets journalsager 1875, nr. 47.
51. Århus Havnevæsens arkiv: Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1866–92.
52. Århus havns regnskaber til 1868 i Indenrigsministeriets arkiv: Vandbygningsvæsenet. Kanal- og Havnesager, Rigsarkivet. 1869–83 i Århus Byråds Forhandlinger.

En egentlig kysthavn

1. Århus Havnevæsens arkiv: Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1866–92, s. 189 ff., journalsager 1880 nr. 3.
2. Beretning om Havnearbejderne 1883–90, i Århus Byråds forhandlinger 1889, s. 67 ff T.
3. Århus Havnevæsens arkiv: Sager vedr. havnens historie, udvidelsesplaner. Beretning om havnearbejder 1891 ff, i Århus Byråds forhandlinger 1891 ff.
4. Århus Havns regnskab 1883 ff, i Århus Byråds forhandlinger 1884 ff T.
5. Henning Bender: Ålborgs Industrielle Udvikling 1735–1940, 1987, s. 405 ff. O. Warthoe-Hansen i Søekøbstaden Randers, s. 41–43.
6. Erik Korr Johansen i Hus og Hjem i Århus 1890–1940, 1977, s. 9–20.
7. Holmbo Kaad og J. Nordentoft: Jernstøberierne i Århus 1841–1895, i Erhvervshistorisk Årbog 1985, s. 122 ff.
8. H. Søgaard: C. Langballe & Søn, s. 31 ff.
9. Århus gennem Tiderne, II, s. 100–01, 132–33, Erik Korr Johansen i Det talte man om – rids fra Århus i 100 år, 1986, s. 12 ff.
10. Allan Frandsen i Erhvervshistorisk Årbog 1988, s. 7 ff.
11. Svend Aage Hansen: Økonomisk vækst i Danmark I, 1972, s. 212.

12. Århus gennem Tiderne II, s. 239. Årlige beretninger om Varebevægelsen i Århus Havn, i Århus Byråds forhandlinger C, 1905–06 ff.
13. Sigurd Rambusch: Esbjerg Havn, s. 43 ff.
14. Århus gennem Tiderne II, s. 236–38.
15. Statistisk Tabelværk: Skibsfartstabeller 1885–98, Årlige beretninger om Havnens drift 1898–1915, i Århus Byråds forhandlinger 1898 ff.
16. Statistisk Tabelværk: Danmarks Vareindførsel og -udførsel 1905–10.
17. Aarhus Stiftstidende, 26. januar 1909.
18. Århus gennem Tiderne II, s. 89 og 127. Beretninger om Varebevægelsen i Århus Havn 1900 og 1913–14, i Århus Byråds forhandlinger 1900 og 1913–15.
19. Århus gennem Tiderne II, s. 246–47.
20. Som note 15.
21. Beretninger om Havnens drift 1898–1914.
22. Aarhus Stiftstidende, 21. november og 28. december 1904.
23. P. Koch Jensen i Århus Handelsforening 1862–1937, 1937, s. 84.
24. Århus Byråds forhandlinger 1899, s. 165 T.
25. Bernhardt Jensen: Med skib til skoven, 1977–78. Aarhus Stiftstidende, 28. april 1896 og 24. marts 1900.
26. Århus Havnevæsens arkiv: Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1892–1909, reg.
27. Henrik Fode: Småskibsfarten på Århusbugten, i Erhvervshistorisk Årbog 1971.
28. Samme, s. 111. Beretninger om havnens drift 1907–14.
29. Århus Havnevæsens arkiv: Havneudvalgets forhandlingsprotokol 26. februar 1866
30. Århus Byråds Forhandlinger 1884, Beretning om Havnearbejder 1883–90 i samme 1889.
31. Oplysninger om pakhusbyggeri m.v., se Beretninger om havnens drift samt Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1890–1914, div. år.
32. Om denne og de øvrige mæglere, se Sejrs Århus index samt Personalhistorisk Index, Erhvervsarkivet.
33. Århus Vejviser, div. år.
34. Svend Aage Andersen: Havnearbejderne i Århus – før containernes tid, 1988, s. 61–62, 123–131.
35. Beretninger om havnens drift, div. år.
36. Som note 23.
37. Århus Havns Regnskaber i Århus Byråds Forhandlinger 1885–1914.
38. Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1905.

39. Havneudvalgets forhandlingsprotokol 1892–1909, f. 13ff.
40. Samme, f. 155,157,169,173.
41. Forslag til Århus Havns udvidelse og en landvinding mod syd. Indstilling fra Havneudvalget til Århus Byråd, 1904.
42. Em. Sejr i Århus Handelsforening 1862–1937, s. 199–200.
43. Havnearbejdet i 1903–15 i Århus Byråds Forhandlinger 1903–15.
44. Århus havnevæsens arkiv: Sager vedr. havnens historie.

Skipperlaug og fattigkasse

1. Århus Skipperlaugs arkiv: Forhandlingsprotokoller 1690–1737, 1739–1866, 1867–1954, 1954–70. Laugets historie er behandlet af M. Møller i Århus Stifts Årbøger 1934, s. 49–84, kirkeskibets af Th. Rasmussen og M. Møller i samme 1939, s. 86–94.
2. L. Fogtman: Kongelige Reskripter 1660–1830, 27. september 1799.
3. Århus Skipper Fattigkasses arkiv: Hovedbog 1836–99, s. 190–91.
4. L. Fogtman: Kongelige Reskripter 1660–1830, 24. marts 1821.
5. Århus Skipper Fattigkasses arkiv: Hovedbog 1788–1834, s. 142.
6. Samme: Statusbog 1835–78, s. 14 og 45.
7. Samme: Kladdebog 1788–1826, s. 33.
8. Samme: Kladdebog 1827–1921, s. 69 og 116.
9. Samme: 1788–1835, s. 110.

Sejlpaketter og dampfærger

1. Aarhus Stiftstidende, 24. april 1840.
2. Samme, 7. september 1840.
3. Ordbog over det danske sprog, 1928–55, XX, s. 788, III, s. 300, og XVI, s. 383.
4. Aarhus Stiftstidende, 24. april 1840.
5. Samme, 19. april 1836.
6. Samme, 18. maj 1824 og 13. august 1824.
7. Samme, 20. september 1825.
8. Samme, 6. marts 1827.
9. Samme, 9. juli 1825.
10. Samme, 15. juni 1827.
11. Samme, 28. maj 1831.
12. Samme, 25. marts 1835.
13. Samme, 11. januar 1835 og 30. april 1836.

14. Samme, 23. april 1836. Henrik Fode: Sejlads på Samsø før og nu, i Århus-Årbog 1976, s. 127.
15. Aarhus Stiftstidende, 31. marts 1836.
16. Samme, 1. juni 1836.
17. Samme, 15. maj 1835.
18. Samme, oktober 1829.
19. Samme, 6. maj 1840.
20. Samme, 2. maj 1840.
21. Samme, 30. april 1840.
22. Fritz V. Bloch: Ludvig Frederik Bloch. En århusborger, i Århus Stifts Årbøger 1962, s. 86–101.
23. Aarhus Stiftstidende, 1. maj 1840.
24. Samme, 15. maj 1840.
25. C.H. Mossin: Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmet Slesvig og Holsten hjemmehørende fartøjer af 10 Commerce-Læsters drægtighed og derover, 1843, s. 41.
26. Aarhus Stiftstidende, 1. maj 1841.
27. Samme, 12. juli 1842.
28. Samme, 12.–18. juli 1842.
29. Samme, 17. november 1843.
30. Samme, 26. maj 1843.
31. Samme, 2. juni 1841.
32. Jens Friis-Pedersen: Sejlskibe 1, 1980, s. 56.
33. Aarhus Stiftstidende, 21. oktober 1842.
34. Samme, 9. april 1840.
35. Samme, 20. juni 1840.
36. Samme, 25. maj 1840.
37. Samme, 13. juli 1840.
38. Samme, 24. maj 1841.
39. Samme.
40. Samme, 28. januar 1849.

Skibe og skibsfart omkring 1840

1. Århus havnevæsens arkiv: Skipperjournal 1840.
2. Se eksempelvis Aarhus Stiftstidende, 28. april 1840.
3. Århus havnevæsens arkiv: Skipperjournal 1840.
4. Aarhus Stiftstidende, 20. oktober 1834.
5. Samme, 12. august 1840.

6. C.H. Mossin: Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmerne Slesvig og Holsten hjemmehørende fartøjer af 10 Commerce-læsters drægtighed og derover, 1843, s. 2.
7. Statistisk Tabelværk, 7. hæfte, 1844, s. 26.
8. Hanne Poulsen: Handel og søfart florere. Nogle tidlige Sydamerikafarere fra Århus, i Dit Århus – festskrift til Gunner Rasmussen, 1990, s. 63–74.
9. Som note 6, s. 2.
10. Henrik Fode i Søkbøbstaden Randers, 1980, s. 122 ff.
11. Toldloven 1. februar 1797 § 38.
12. Henrik Fode i Søkbøbstaden Randers. Anders Monrad Møller: Jagt og skonnert, 1988, s. 230. Aarhus Stiftstidende, 5. april 1842.
13. Henrik Fode i Søkbøbstaden Randers, s. 124.
14. H. Hjorth-Nielsen: Danske prokuratorer med kongelig bevilling 1660–1869 I, 1935, s. 209.
15. Henrik Fode i Søkbøbstaden Randers, s. 124. Jfr. også note 6.
16. Som note 6, s. 2.
17. Århus havnevæsens arkiv: Skipperjournal 1840.
18. Samme.
19. Som note 6, s. 2.

Told og toldboder

1. Herm. Andersen: Told- og konsumtionsvæsenet i den gamle købstad, i Den gamle Bys årbog 1936/37, s. 27–51. Tidsskrift for Toldvæsenet juni 1904, s. 101–105
2. Henrik Fode: Brug toldarkiverne, i Fortid og Nutid 1990, s. 171–204.
3. Told- og konsumtionsforordningen af 1. februar 1797. Hos M.B. Jørgensen: Told- og konsumtionsforordningen... med tillæg indtil 1. december 1845, 1846, ses supplerede bestemmelser til forordningen af 1797.
4. Forordningen af 1. februar 1797 § 100.
5. M.B. Jørgensen: Told- og konsumtionsforordningen, s. 199–249 og s. 249–286. Henrik Fode: Toldere og toldboder, i Århus-Årbog 1988, s. 84–91.
6. Forordningen af 1. februar 1797 § 144–146.
7. Samme, § 151.
9. Samme, § 161.
9. M.B. Jørgensen: Bemærkninger til § 166.
10. Forordningen af 1. februar 1797 § 232.

11. Henrik Fode: Toldere og toldboder, i Århus-Årbog 1988, s. 84.
12. Den gamle Bys årbog 1936/37, 44 ff.
13. Henrik Fode: Dansk Toldhistorie, 3, 1989, s. 298.
14. Aarhus Stiftstidende, 27. juni 1862, Generaltoldkammerets arkiv: Toldbygningssager B, Rigsarkivet.
15. Aarhus Stiftstidende, 17. august 1867.
16. Merete Bodelsen m.fl. (red.): Weilbachs Kunstnerleksikon bd. 3, 1952, s. 544 f.
17. Samme: s. 467 f. Henrik Fode: Dansk Toldhistorie 3, 1989, s. 292 f.
18. Generaltoldkammerets arkiv: Toldbygningssager B, Rigsarkivet.
19. Samme. Aarhus Stiftstidende, 15. maj 1869 og 17. august 1867.
20. Generaltoldkammerets arkiv: Toldbygningssager B., Rigsarkivet. Aarhus Stiftstidende, 17. august 1867.
21. Samme.
23. Henrik Fode i Aarhus Stiftstidende, 17. februar 1988.
24. Samme. Dansk Tarifforenings arkiv: Tarifrisiko nr. 1853, 17. juni 1904. Tidsskrift for Toldvæsen juni 1898, s. 101–105. Ole Degn: Da det var nyt i Århus – set i illustrerede tidsskrifter 1876–1940, 1970, s. 33 ff.

Lodstjenesten

1. Benny Christensen: Lodserhvervets udvikling i Danmark. Maritim Kontakt 11, 1987, s. 5 ff.
2. Mundtlig oplysning af lodsformand J. Nielsen.
3. Emanuel Sejr: Lidt og lodser og lodshuse i det gamle Århus, 1965, s. 7 ff.
4. Samme, s. 17.
5. Samme, s. 27 ff.
6. Mundtlig oplysning af lodsformand J Nielsen
7. Som note 6.
8. Som note 6.

Isbrydning og bugsering

1. Isstatistikken bygger på angivelser i Århus Byråds forhandlinger, tillæg C.
2. Samme.
3. Hof- og Statskalenderen 1922.

4. Århus Havnevæsens arkiv: Forhandlingsprotokoller: Uddrag om isbrydning og bugsering.
5. Samme.
6. Havnens årsberetning 1953–54, i Århus Byråds forhandlinger 1953–54.
7. Som note 4, 30. oktober 1928.
8. Som note 4, 9. juli 1918.
9. Århus Byråds forhandlinger 1924–25, s. 172 ff.
10. Som note 4, samt Havnens årsberetning 1969.
11. Bugserstatistikken er bygget op efter oplysningerne i havnens årsberetninger.
12. Se redegørelse for 4. juli-katastrofen i havnens årsberetning, Århus Byråds forhandlinger 1944–45, tillæg C, s. 89 ff.
13. Aarhus Stiftstidende, februar-april 1940.
14. Havnens årsberetninger 1950–53.
15. Som note 11.

Århus Børs

1. Aarhus Stiftstidende, 10. april 1835.
2. Selskabet Polyhymnias arkiv: Generalforsamlingens referat- og resolutionsprotokol, folio 124. Statsbiblioteket.
3. Ib Gejl: Indenfor snorene, 1989, s. 97.
4. Oluf Bech: Om oprettelsen af kornbørser i provinserne, 1866, s. 3.
5. Århus Handelsstandsforenings arkiv: Forhandlingsprotokol, 2. afd., 1862–69.
6. Borgere i byens råd, red. af Ole Degn og Vagn Dybdahl, 1968, s. 35.
7. Aarhus Stiftstidende, 9. november 1866.
8. Århus Handelsstandsforenings arkiv: Forhandlingsprotokol, 4. november 1866.
9. Samme, 15. november 1869.
10. Samme, 19. juli og 24. august 1870.
11. Samme, 30. august 1870.
12. Samme, 18. marts 1871.
13. Ib Gejl: Indenfor snorene, s. 100.
14. Århus Handelsstandsforenings arkiv: Forhandlingsprotokol, 5. januar 1872.
15. Aarhus Stiftstidende, 6. januar 1872.
16. Århus Handelsstandsforenings arkiv: Forhandlingsprotokol 5. november 1880.

17. Samme, 15. februar 1886.
18. Henrik Fode: Da telefonen kom til byen, i Århus-Årbog 1982, s. 57.
19. Århus Handelsstandsforenings arkiv: Forhandlingsprotokol, 2. september 1895.
20. Samme, 1. oktober 1890.
21. Samme, 10. april 1896.
22. Samme, 11. august 1896.
23. Aarhus Stiftstidende, 25. april 1907.
24. Samme, 1. maj 1907.
25. Ib Gejl: Indenfor snorene, s. 219 ff.
26. Århus Handelsstandsforenings arkiv: Forhandlingsprotokol, 16. oktober 1916.
27. Aarhus Stiftstidende, 6. oktober 1916.
28. Ib Gejl, Indenfor Snorene, s. 258.
29. Aarhus Stiftstidende, 12. juni 1925.
30. Ib Gejl: Indenfor snorene, s. 258.

