



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

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

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

SØNDERJYSK MÅNEDSSKRIFT



NUMMER 3

2005

Danskernes Historie Online

Danske Selskabshistorier

Sønderjysk Månedsskrift

Udgivet af
Historisk
Samfund
for Sønderjylland



Abonnementspris
195 kr. årligt incl. moms
og forsendelse.

Enkeltnumre 25 kr. pr. stk.

Farvelagte eller udvidede
enkeltnumre 35 kr. pr. stk.

Ekspedition:
Haderslevvej 45
6200 Aabenraa
tlf. 74 62 46 83

E-mail: hssdj@hssdj.dk
www.hssdj.dk

Kontortid ma.-to. kl. 9-14.

Redaktion:

Kim Furdal (ansv.)

Institut for

Sønderjysk Lokalhistorie

Haderslevvej 45
6200 Aabenraa
email: kf@isl.dk

Lennart Madsen
Haderslev Museum
6100 Haderslev

Elsemarie Dam-Jensen
Tønder Museum
6270 Tønder

© Sønderjysk Månedsskrift
og forfatterne

Sats/montage: Aabenraa Fotosats ApS
Tryk: Winds Bogtrykkeri A/S,
Haderslev

I dette nummer:



- Sønderjyllands søfartshistorie* 83
- Flensborgs søfart* 84
Flensborg var gennem århundreder Slesvigs ubetinget største søfartsby. Lars N. Henningsen, Studiefælleskabets leder ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg, skildrer her byens »omstillingsparate« søfart helt frem til spritbådssejladens ophør i 1999.
- Aabenraa – byen med mange forbindelser til resten af verden* 85
Aabenraa har, som Flensborg, stolte søfartstraditioner, men har oplevet kriser og florissante perioder dikteret af hertugdømmernes politiske forhold internt og forholdet til kongeriget Danmark. Birger Thomsen fortæller her om byens søfartshistorie frem til slutningen af 1900-tallet.
- Rømøs søfartshistorie* 100
I dag forbindes søfart oftest med byerne på Sønderjyllands østkyst. Glem er søfarten på den vestslesvigske kyst. Rømø har dog meget rige søfartstraditioner, hvad bl.a. de mange kaptajnsgårde på øen endnu vidner om. Bert Kelm, Hamborg, har set nærmere på øens søfartshistorie.
- Småskibsfarten langs østkysten* 109
Tidligere var mindre fragtskibe en del af de sønderjyske havne og anløbssteder på østkysten. Stadsarkivar Bent Vedsted Rønne tegner her et portræt af den mindre skibsfart på østkysten.
- »Historiens dag« i Sønderjylland.*
- Industriens miljøer og kulturspor* 115
- Det sker - på sønderjyske museer* 118
- Bagsiden om forsiden* 120
Skibsportrætter er en særlig genre i spændingsfeltet mellem kunst og dokumentation. Birger Thomsen fortæller her om denne genre inden for maleriet og om briggen »Immanuel«.

Forsidebillede:

Briggen »Immanuel«, malet af den berømte og dygtige skibsportrætmaler C. Johnsen Sebøy, Bergen 1895. Foto: Aabenraa Museum.

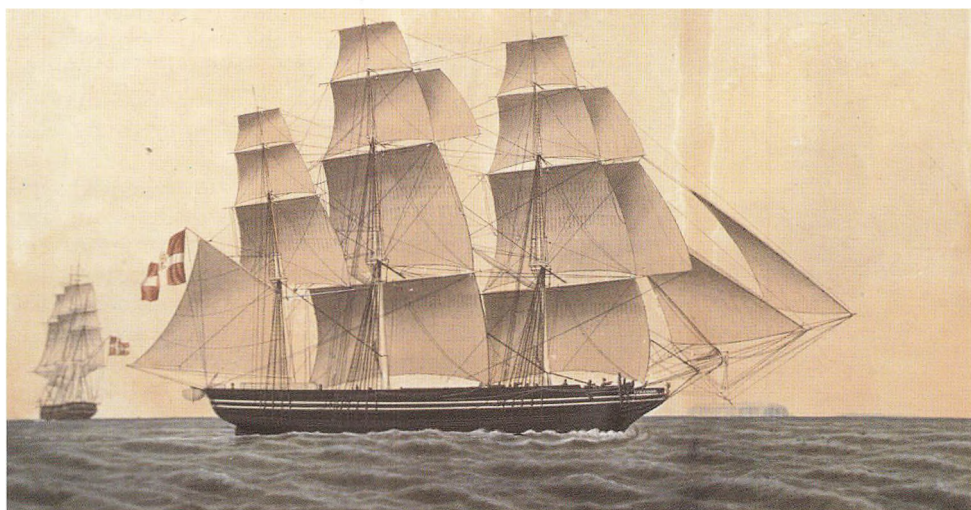
Sønderjyllands søfartshistorie

Søfart har siden middelalderen og frem til det tyvende århundrede spillet en vigtig økonomisk rolle for Sønderjylland. I byer som Flensborg, Sønderborg og Aabenraa har søfarten og havnen helt op til det tyvende århundrede være livsnerven for købstædernes økonomi. Men også andre steder langs Sønderjyllands kyster har søfarten spillet en central rolle. Det nu vidner Tønder kommune om, således om byen frem til midten af søfarten har spillet. Der har dog også søfart uden for købstæder er de mange smukke gallerier på Rømø endnu vidnesbyrd om øens glørværdige søfartstraditioner, mens bl.a. Flensborg Fjord

har haft en ganske betydelig småskibsfart ikke mindst i kraft af teglværksindustrien. I forlængelse af temanummeret i april 2004 om den sønderjyske industrihistorie fandt redaktionen det derfor meget naturligt at tage emnet op til en nærmere behandling i et særligt temanummer til månedsskriftet.

Et væsentligt bidrag til, som er irkeliggjort. Dette temanummer har fire forfattere til, nemlig Michael Jebsen Fonden og Rhederi M. Jebsen har det tillige været muligt at udgive søfartsnummeret i farver, så emnet har fået en værdig og smuk klædedragt. Alle skal have en hjertelig tak for bidraget til udgivelsen.

Redaktionen

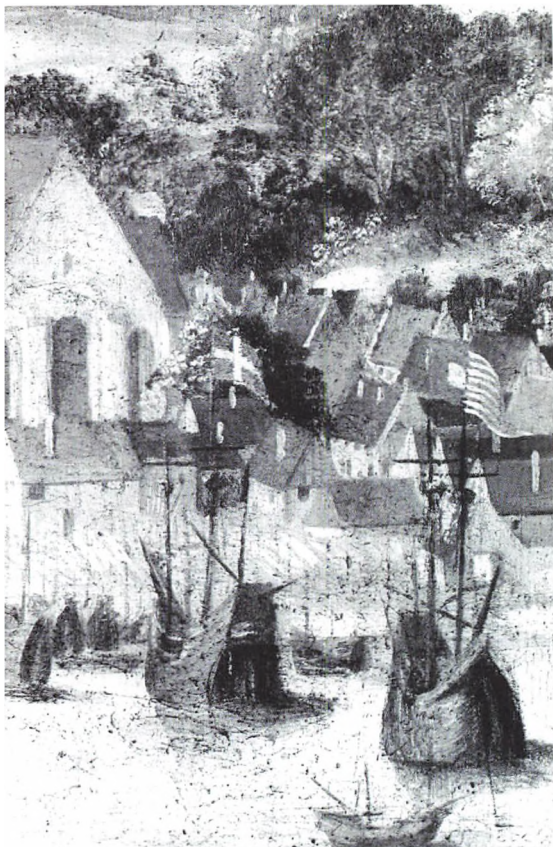


»Caravane« af Aabenraa, ført af kaptajn Jacob Bruhn 1828. Skibsportrættet, signeret af Jacob Petersen, Flensborg, hænger i dag på Sønderjyllands Søfartsmuseum.

Flensborgs søfart

Af LARS N. HENNINGSEN

Flensborg var gennem århundreder Slesvigs ubetinget største søfartsby. Lars N. Henningsen, Studieafdelingen ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg, skildrer her byens »omstillingsparate« søfart helt frem til indstillingen af spritbådssejladsen i 1999.



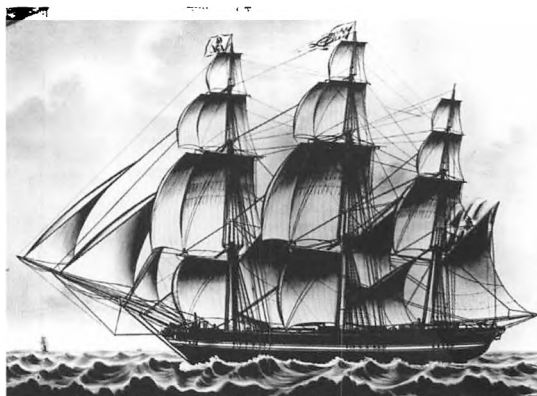
Skibbroen i Flensborg omkring 1580. To tremastere ligger ud for Marie Kirke. De fører Dannebrog og det stribede slesvig-holstenske flag. Sådanne skibe sejlede fra Nordkap til Spanien. Udsnit af Jürgen Beyers epitafium i Marie Kirke. Foto: Arkivet ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg.

Gå en tur langs havnen i Flensborg! Her er der meget at se på. I de seneste år er hele området saneret, langs skibbroen ligger der pæne gamle huse, museumsværftet summer af aktivitet, Søfartsmuseet indbyder til besøg, og der er gode bænke, hvorfra man kan nyde udsigt og stemning. Kun én ting kigger man ofte forgæves efter – skibe! Der er museumsskibe og den næsten 100-årige udflugtsdamper Alexandra. Der er lystsejlere og måske et par moderne udflugtsbåde. Mod nord i udkanten af havnen ligger skibsværftet. Her er der aktivitet - men ellers ånder havnen mest historie og turiststemning. Et moderne søfartsmiljø, skibe, som laster og lossere, ser man ikke så meget til anno 2005 i provinshavnen Flensborg.

Anderledes var det i gamle dage. I Marie Kirke hænger Jürgen Beyers store epitafium fra 1591 med tidens vel nok allerbedste billede af havnen og byen. Her er der masser af skibe, store tremastere til langfart og mindre skibe til kystsejlad. Billeder fra 1600-, 1700- og 1800-årene giver samme indtryk. Der er trængsel af skibe.

De skriftlige kilder fortæller det samme. I 1597 skrev Henrik Rantzau, kongens statholder i hertugdømmerne og en erfaren erhvervsmand: »Flensborg har omkring 200 små og store skibe.« I 1652 sammenfattede Caspar Danckwerth i sin »Newe Landesbeschreibung« med disse ord: »Denne by ligger ved en herlig bugt og havn, som næsten er den bedste ved Østersøen i dette hertugdømme Slesvig. Den er i dag den fornemste og rigeste by i hertugdømmet Slesvig. I tidligere tid har borgerne drevet en statelig handel til vands og til lands. Nu er den gået noget

tilbage, og dog driver borgerne endnu en betydelig handel, henter alle slags varer fra Danmark, Sverige, Norge, Island, ja sågar fra Moskva og Arkhangelsk og fra byerne langs Østersøen og sælger dem til lands.« I 1797 kom den unge Friederica Tutein på besøg. Hun kom fra den altdominerende hovedstad København, som netop i disse år stod midt i et gigantisk søfartsboom. Alligevel blev hun imponeret af Flensborg og skrev i sin dagbog: »Byen er meget smuk ... med stor skibsfart, næsten så stor som i København.«



Flensborgfregatten »Urania« 1835. Skibe som dette prægede Vestindiensejladsen i årene ca. 1814-50. Foto: Arkivet ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg.

Nogle grundtræk

At sammenfatte historien om søfarten i Flensborg på få sider er næsten ugørligt. Nogle grundtræk må fastholdes: Bortset fra et par årtier midt i 1800-årene lå Flensborg altid på førstepladsen blandt søfartsbyerne i Slesvig. En del af forklaringen ligger i geografien, i den gode havn og beliggenheden midt mellem Østersøen og farvandene vest og syd for Danmark. Varer fra Østersøområdet og fra Nordlandene var livsnødvendige i Vest- og Syd-europa, varer fra Syd- og Vesteuropa var eftertragtede i nord og øst. Flensborg lå godt som base for skibe til denne transport.

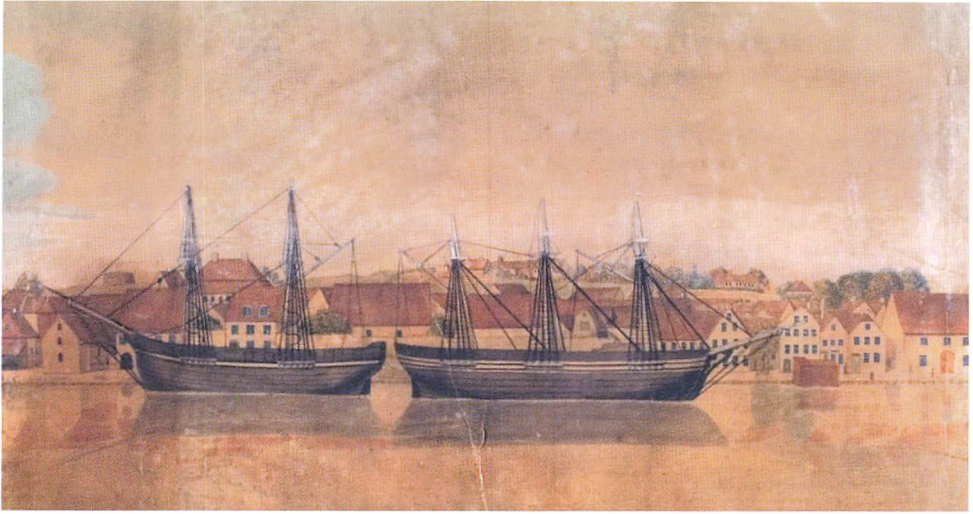
Det blev også en fordel, at byen i særlig grad forstod at gøre brug af mulighederne i det danske monarki. I 1500-årene opnåede Flensborg ligestilling med rent danske byer ved handel og sejlads på Danmark og Norge. Flensborg udnyttede fordelene, så byen fik en vigtig stilling som handels- og søfartsby fra Nordkap til Ejderen. I 1700-årene forstod Flensborg at udnytte den danske neutralitetslovgivning. Samtidig med, at provinsbyerne i kongeriget sank tilbage i ubetydelighed i forhold til det begunstigede København, fandt Flensborgs skibe en niche i udenrigsfragtfart - mellem Østersøen, det nordlige Atlanterhav og Vesteuropa-

Middelhavet. Byen gik også ind i sejladsen på Vestindien.

Flensborgerne var desuden åbne for nødvendige omstillinger. Da mulighederne for fragtfart i europæiske farvande svandt ind efter 1814, satsede man på handelsrederi og sejlads på Vestindien. Da den sejlrende blev lukket, stillede man før andre om til dampskibe og international fragtfart. Karakteristisk er endelig, at byens søfart ikke nødvendigvis var knyttet til omsætning over hjemhavnen. En stor del af Flensborgs søfart foregik som fragtfart i fremmede farvande. Det gjaldt sidst i 1700-årene, det gjaldt efter omstillingen til dampskibe omkring 1869, og det gælder den dag i dag.

Handelsmetropol for Skandinavien

Flere spærringer måtte ryddes til side, før Flensborgsøfartens storhedstid kunne begynde. Frem til 1000-tallet var Hedeby-Slesvig inderst i Slien det store mødested for handlende og varer fra øst og vest. Derefter gik rangen til Lübeck, og da venderfaren var borte fra 1160'erne, voksede Lübecks betydning år efter år. I takt med venderfarens forsvinden blev der også



Skibbroen ud for Vajsenhuset - i dag Flensborghus. Udsnit af Fr. W. Otte-panorama ca. 1838. Foto: Arkivet ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg.

plads til søfartsbyer i det danske område. Omkring 1160 grundlagde Valdemar den Store en markeds- og handelsplads omkring Nørretorv i Flensborg. Formentlig var det hertug Abel, som derefter anlagde et handelscenter omkring Søndertorv. Købmænd og skippere herfra sejlede på Lübeck og Wismar, og varer hentet i Lübeck blev solgt vidt omkring.

Den store tid kom fra 1400-årene og op gennem det følgende århundrede. Lübeck blev trængt tilbage, og hollændere fulgte i Lübecks sted. Kong Hans støttede bevidst byerne i sit monarki. Flensborg fik nu en plads som vareformidler mellem vest, nord og øst. Sønner fra ansete købmændsfamilier i Westfalen og Nedersaksen slog sig i stort tal ned i Flensborg for at tage del i de gode udfoldelsesmuligheder her. Fra først i 1500-årene gik det for alvor fremad. I 1560'erne og 1570'erne blev der anlagt en lang skibbro med fast kaj, som kunne modtage store ladninger. Under de spansk-nederlandske krige fra 1567 udstrakte Flensborgskibe sejladsen

helt til Spanien, Portugal og Middelhavet. Salt blev bragt nordpå og bl.a. benyttet i sildefiskeri ud for Norge. I Sverige anlagde Flensborgkøbmænd faktorer og drev sejlads på f.eks. Gotland. I 1571 fik byen told- og handelsmæssig ligestilling med danske byer og kunne en tid handle og fiske frit i Norge. Fra 1581 fandtes et særligt skipperlav, og i 1602 byggedes den imponerende »Kompagniport« ved skibbroen som centrum for mange af havnens aktiviteter.

Nogle få tal dokumenterer søfartens imponerende omfang. Omkring 1570 var byens flåde nået op på 200 skibe, indbyggertallet var ca. 6.000; i 1583 blev registreret i alt 115 skibe fra hertugdømmerne gennem Øresund - heraf var de 78 fra Flensborg. I 1581-82 anløb 134 danske skibe Danzig. Heraf var 40 fra København og 52 fra Flensborg. Hjemme i Flensborg blomstrede skibsbyggeriet. Selveste Christian IV lod sit flagskib »De Tre Kroner« bygge her mellem 1602 og 1604.

En svag afglans af denne gyldne tid

kan man endnu opleve, når man besøger Marie Kirke i Flensborg. Her taler tidens storkøbmænd og redere endnu til os gennem inventar, epitafier og portrætter. Mest markant har Dietrich Nacke sat sit præg på kirkerummet. Han var indvandret som så mange af datidens førende flensborgere. Han kom i 1560'erne fra Vechta sydvest for Bremen og blev købmandssvend hos købmanden Jost Nyekerke (som selv var tilflyttet fra Osnabrück). Da principalen døde, giftede han sig med enken og drev firmaet til store højder. Der blev drevet søfart og handel på det meste af Norden, med kontorer i Stockholm, Norge, Skåne, København og Nykøbing Falster. I testamentet fra 1595 blev Marie Kirken rigt begavet med alter, prædikestol, fattigblok og døbefont.

1700-tallets »containerboom«

1600-årene blev anderledes problemfyldte år. Krig efter krig ramte ind over hertugdømmerne og forstyrrede handel og søfart. Christian IV og hans efterfølgere gav i stigende grad privilegier til hovedstaden København og til Norge. I 1643 var skibstallet i Flensborg faldet til måske 65 skibe. I 1660 lå indbyggertallet på ca. 3000. I 1677 kom skibstallet ned på kun 19. Men krige kunne også rumme muligheder. Fra 1680'erne gav krigen mellem Frankrig, Holland, England og Tyskland god plads på havene. Under Dannebrog kunne Flensborgskibe gøre indbringende rejser til Nordlandene og Arkhangelsk, til Island og til Vest- og Sydeuropa. Der var også gode fragter med norske varer, træ og fisk, til England og ind i Østersøområdet, eller med varer fra hertugdømmerne og Østersøområdet til Norge. Det gik igen fremad for Flensborgsøfarten.

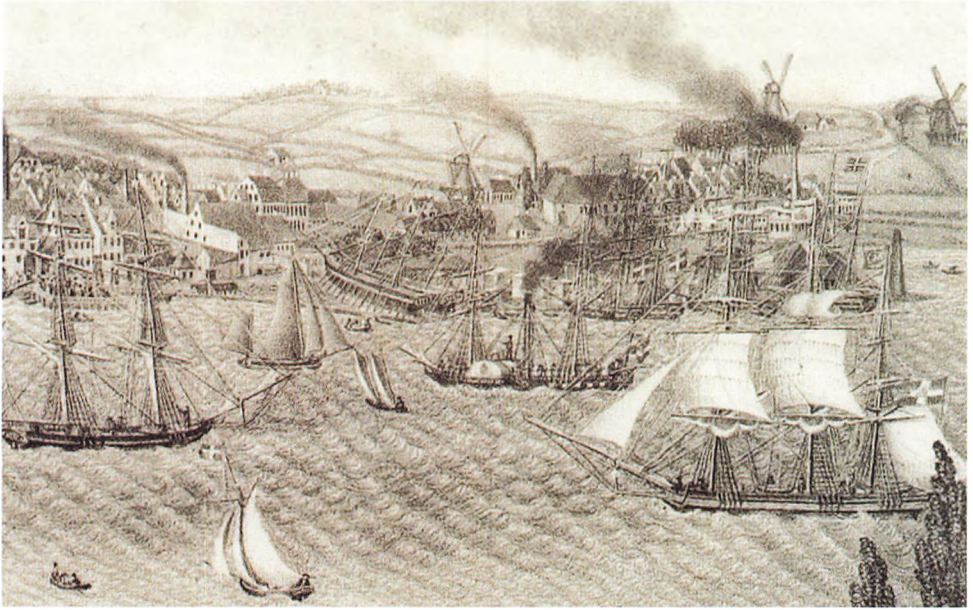
Den store omstilling kom i 1700-årene. En del af Flensborgs fordele i det danske monarki forsvandt, men til gengæld dukkede der nye muligheder frem. De blev udnyttet så dygtigt, at Flensborg nåede

frem til det andet højdepunkt i sin søfartshistorie.

Fra 1726 og frem til 1790'erne fulgte regeringen i København en udpræget centraliserende, merkantilistisk politik. København fik i praksis monopol på import af de vigtige varer vin, brændevin, tobak og salt. Fra 1742 skulle import til kongeriget ske på indenlandske skibe direkte fra produktionslandet. For provinsbyerne i kongeriget blev det en alvorlig spændetrøje. Deres søfart blev begrænset til småsejlad på København, ind i Østersøen og måske til Norge. For Flensborg var det slut med de gamle fordele ved varehandel på det dansk-norske marked.

Men Flensborg - og i stor udstrækning også de andre større søfartsbyer i hertugdømmerne - vidste at finde erstatning. I 1740'erne og 1750'erne indgik Danmark aftaler med de frygtede sørøverstater i Nordafrika. Det gav sikkerhed for danske skibe, når de sejlede i disse farvande, hvor mange lukrative fragter ventede. Danmark holdt sig neutralt i de store krige 1740-48 og 1755-63 og senere i den amerikanske uafhængighedskrig 1775-83 og i revolutionskrigene fra 1792 og helt frem til 1807. Flensborg blev den by, som mere end nogen anden i Slesvig og Kongeriget evnede at udnytte krigsårenes muligheder. Flensborg-skibe gik ind i den store fart mellem Østersøhavne og havne i Vesteuropa og Middelhavet. Undertiden gik rederi og handel hånd i hånd; en del skibe bragte varer hjem til Flensborg, hvorfra de blev solgt videre. Det var f.eks. vin, brændevin, svesker, kaffe og andre kolonialvarer fra Bordeaux eller salt fra Portugal. Men ofte sejlede skibene også for købmænd andetsteds - ikke mindst for Hamborg-købmænd. Den store hansestads flag dækkede nemlig ikke ladingerne så godt som Dannebrog.

Det gode Flensborg-skib »Der junge Hinrich«'s rejse 1783-84 kan stå som eksempel på en typisk ekspedition:



Dampskib, sejlskib og skib på bedding ved den nordlige skibbro 1844. Udsnit af stik af T. B. Wilms.
Foto: Arkivet ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg.

1783

3.5. Fra Flensborg med mursten og østers til Riga.

1.7. Fra Riga med hør.

12.7. Helsingør, skibet får pas.

22.7. Lyngør i Norge.

24.7. Livorno, losset hør.

Afgang Livorno med marmorblokke.

1784

24.2. Dover, stormskadet.

2.4. Ostende, losset marmor.
Brügge, ladning indtaget til Bordeaux.

Juni-juli. Bordeaux, lastet vin, brændevin, eddike, terpentin, olie.

1.8. Helsingør.

14.8. Tilbage i Flensborg.

En stor del af disse års søfart foregik på denne måde - mellem fremmede havne - og berørte ikke byen direkte. Omsætningen derhjemme på havnen gav ikke et dækkende billede af søfartens volumen.

Europa eller Vestindien

Fra 1755 gik Flensborg også ind i sejladsen på Dansk Vestindien. I 1754 gav staten handelen på øerne fri for alle sine danske, norske og slesvigske undersåtter. I Flensborg dannedes et »Handlungsgesellschaft auf St. Croix in Westindien«. I de følgende år sejlede hvert år to skibe fra Flensborg til Vestindien. De medtog »viktualier« (kød, smør, mel og andre landbrugsprodukter), raffineret sukker, vin, knive, bjælker, søm, tekstiler, tovværk, segldug - og ikke mindst mursten

fra teglværkerne i og ved Flensborg. På tilbagevejen medtog de rå sukker, rom, tobak, kaffe, eksotiske træsorter m.v. Fra 1770'erne gjorde især storkøbmanden og rederen Andreas Christiansen sig gældende. Han byggede i 1789 det store pakhus, som endnu ligger bag Storegade nr. 24, og som går under navnet »Westindienspeicher«, Vestindienpakhuset. I et rigtig godt år som 1782 afgik 11 skibe fra Flensborg til Vestindien, i 1805 var tallet 13. I alt blev det i årene 1755-1807 til 135 rejser udført af i alt 47 skibe. Det var store skibe, hvis ladninger både ud og hjem betød meget for byens økonomi.

Talmæssigt betød disse farter dog ikke så meget i det samlede billede. Hvert skib fik til hver rejse et såkaldt søpas. Et pas svarer stort set til én rejse. Antallet af pas giver derfor et billede af den samlede langfart og rejsemålene. Passene viser, at sejladsen i europæiske farvande var langt flere end sejladserne til Dansk Vestindien:

	Til Vestindien	Til Middelhavet
1745/1746 - 1807	124	2.180
1746-1807 årligt gennemsnit	2,4	43,6

Ud over de tusindvis af langture i europæiske farvande og de få, men som regel meget indbringende farter til Vestindien, var der en stadig og stigende fart til København, til Østersøområdet og til Norge. Samlet voksede Flensborg-flåden enormt i disse år. Flåden i København kunne Flensborg selvfølgelig ikke nå på højde med, men den lå himmelhøjt over alle provinsbyer i Danmark - og også over de andre byer i hertugdømmerne. Kun Altona og byer i Norge havde større tonnage. I 1800 var tonnagen i den ene by Flensborg 15.044 kommercelæster (å 2,6 BRT), samtlige danske provinsbyer rådede over knap 9.000 kl.!

Flensborg handelsflåde

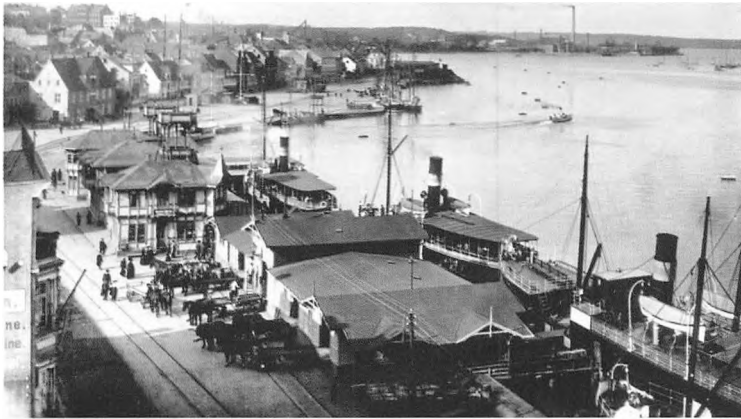
	Skibe	Kommercelæster	BRT
1748	113	ca. 2.896	min. 5.600
1770	130	ca. 3.323	min. 6.600
1785	217	ca. 9.751	min. 19.400
1807	290	ca. 15.823	min. 31.500
1815	195	ca. 7.195	min. 14.200
1840	125	ca. 5.200	min. 10.200
1863	114	ca. 4.902	9.800

Handelsrederi og Vestindienfart

Efter krigsårene 1807-14 stod Flensborg-rederne i en helt ny situation. Flåden var halveret. Norge - et vigtigt felt for byens handel og søfart - var ikke længere dansk. På de europæiske ruter fra Østersøen og ind i Middelhavet var der nu næsten overkapacitet af fragtrum. Skibene var nødt til at finde nye arbejdsfelter. I Aabenraa valgte rederne at knytte kontakt til Hamborg og gå ind i fragtfart, først Sydamerika-, så Kinafarten. I Flensborg valgte rederne at satse på Dansk Vestindien og på sejlads for egen regning. Vestindien-sejladsen og sukkerraffinaderierne blev de to vigtigste søjler, som bar byens fremgang fra 1830'erne. Hertil kom farten på Norge og farten på Østersøen.

Flensborg-købmændene satsede i udpræget grad på Vestindien i disse år. Alene i de to år 1835-36 udstedtes pas til 24 skibe, 1846-47 afsejlede 31 store skibe fra Flensborg, og 27 anløb Flensborg. Set i forhold til den halverede tonnage i Flensborg var Vestindien-skibene af større betydning end før. De store handels- og rederihuse i byen levede af en kombination af sejlads og varehandel med base i hjembyen.

Ubønhørligt var tiden dog ved at løbe fra denne virksomhed. I 1833 blev farten på Dansk Vestindien givet fri for alle nationer, der blev en overflod af skibe dér. Gradvis sakkede Flensborg bagud i forhold til København, og Hamborg kun-



Flensborg havn set mod nord omkring 1910. Fjordsejladserne satte fra 1880'erne og helt frem til 1999 sit afgørende præg på havnen i Flensborg. Foto: Arkivet ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg.

ne man ikke følge med. Gradvis svandt Flensborgtonnagen ind. I 1850'erne var Flensborg på retur som søfarts- og handelsby. I disse år distanceredes byen for første gang af Aabenraa. Der valgte rederne at satse på det rene rederi - fragtfart fra Hamborg på Sydamerika og Kina for fremmed regning. Aabenraas tonnage sejlede Flensborg agterud i disse år. Tonnagen var i 1863 hhv. 5.874 og 4.902 kl.

Fra sejl til damp

Efter adskillelsen fra Danmark i 1864 var rederne i Flensborg derfor nødt til omstilling. Og den kom med et sådant talent, at Flensborg fra 1869 nærmest blev genfødt som søfartsby. Nu forstod byen for alvor at sejle naboerne agterud. Første initiativ var oprettelsen af »Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869«. Det var et aktieselskab, det satsede på dampskibe modsat de hæderkronede sejlskibe, og det foretrak trampfart/fragtfart for fremmed regning og liniefart frem for handelsfart med varer for egen regning. Det var en ny og fornuftig satsning - rederierne kunne ikke leve af transport af varer til og fra byen. Jernbanen bragte nu let og billigt varer til Flensborg, og konkurrencen fra Hamborg som handelsby var overvældende.

Resultaterne kom hurtigt. Efter det første skib »Prima« fulgte en hel række nybygninger. Skibene blev sat ind i Nord-sø- og Østersøfart og Kinafart. 1869-selskabet blev fulgt af andre rederier med et lignende koncept. Størst blev rederiet Schuldt, grundlagt 1876. Også her var der tale om fragtfart i europæiske og oversøiske farvande for fremmed regning.

En rigtig succeshistorie blev »fjordsejladserne«. I 1866 grundlagde rederen Friedrich Mommse Bruhn fra Gråsten et dampskibsselskab til kystsejladser. Det fik det lange navn »Flensburger-Ekensunder Dampfschiffahrtsgesellschaft.« I Sønderborg grundlagdes et tilsvarende selskab, og der blev udkæmpet gevaldige konkurrencekampe, indtil de to selskaber fra 1875 valgte at samarbejde i et fælles selskab, »Vereinigte Flensburger-Ekensunder-Sonderburger Dampfschiffahrtsgesellschaft«. Selskabet nåede op på at råde over 20 passagerskibe og 7 fragtdampere. Passagerbådene anløb 12 stationer langs Flensborg Fjord og 8 i Alssund, Aabenraa, Kolding, Korsør, Fåborg, Kiel, Lübeck og Hamborg. Dagligt var der 54 anløb af Flensborg - i 1910 lå det årlige passagerantal noget over 1 million. De 7 fragtdampere besejlede havne i Danmark og Kiel, Lübeck og Hamborg.

Alt i alt oplevede søfartsbyen Flensborg en renæssance, som ingen vel havde drømt om efter tilbagegangen i de sidste år af den danske tid. I 1863 var tonnagen skrumpet ind til 4.902 kl. eller noget over 10.000 BRT. I 1873 lå byen helt nede på 26. pladsen blandt Tysklands søfartsbyer. Fra 1890 til 1910 nåede byen op på tredjepladsen efter Hamborg og Bremen med en flåde på 117.943 BRT. Endnu mere end i den florissante tid omkring 1800 var der tale om skibe i europæisk og oversøisk, fremmed fart. Succesen var udtryk for en fremsynet satsning på dampskibet. I 1861 var der registreret 3 dampskibe med 401 registertons over for 112 sejlskibe med 10.301 registertons. I 1883 var billedet vendt til 30 dampskibe med 17.236 registertons over for 16 sejlskibe med 2.819 registertons. Flensborg læste tidens tegn langt bedre end Aabenraa. Der var tonnagen i 1863 større end Flensborgs, men byen holdt fast ved sejlskibene indtil o. 1885 og blev derfor totalt distanceret af naboen.

Gennem to verdenskrige

Efter Første Verdenskrig måtte Flensborg atter en gang gennem en omstilling. Versaillestraktaten 1919 foreskrev, at alle dampere over 1.600 BRT og halvdelen af alle skibe over 1.000 BRT skulle afleveres til sejrherrene. Flåden blev dermed decimeret, og rederne måtte i gang med genopbygningen. Men vilkårene var vanskelige. Efter grænsedragningen mistede havnen yderligere betydning. Endnu mindre end før Verdenskrigen kunne havnen og omsætningen til oplandet danne baggrund for søfarten. Hertil kom verdenskrisen fra 1929. Skibe blev lagt op i hobetal, og rederier gav op. Ganske symptomatisk var det, at byens største rederi, Schuldt, i 1933 valgte at flytte til Hamborg. Her havde rederiet haft sine fleste kunder allerede gennem en del år.

Det mest alvorlige tilbageslag kom i 1945. Alle større skibe blev udleveret til de allierede. Den gamle søfartsby stod for første gang i århundreder helt uden flåde. Årene fra 1946 til 1949 blev hårde for byens søfolk. Men igen blev der taget fat. Fra 1950 gik det fremad, indtil 1980 med 61 skibe på i alt 450.000 BRT. Siden er udflagningen taget til. Flåden kom mest til at bestå af produkttankere, containerskibe og mindre trampfragtskibe. De sås sjældent hjemme i Flensborg. Siden 1850'erne havde byen og dens opland ikke i sig selv kunnet bære en større søfart.

Liv i havnen blev derfor mere og mere skabt af fjordsejladsen. Spritbådene sejlede livligt. I 1975 blev der transporteret 1.2 mio. passager. Men fra 1. juli 1999 satte nye toldregler snævre grænser for den fart. Der blev stille i havnen de fleste af årets dage. Til gengæld er interessen for byens søfartshistorie vokset. Søfartsmuseet, Museumshavnen, havnefejer, sejl- og dampskibe påkalder sig interesse. Havnen er blevet et turistobjekt – næsten uden «levende» skibe.



I dag er den før så levende havn i Flensborg mest præget af lystsejlere og turister - den er et rekreativt område. Foto 1968. Foto: Arkivet ved Dansk Centralbibliotek i Flensborg.

Aabenraa

- byen med mange forbindelser til resten af verden

Af BIRGER THOMSEN

Aabenraa har som Flensborg stolte søfartstraditioner, men har oplevet kriser og florissante perioder dikteret af hertugdømmernes politiske forhold internt og forholdet til kongeriget Danmark. Birger Thomsen fortæller her byens søfartshistorie frem til slutningen af 1900-tallet.



Sønderjylland var fra 1490 præget af flere delinger, der kom til at spille en afgørende rolle for hertugdømmet Slesvigs politiske forhold og dermed også for købstædernes handels- og søfartsmæssige muligheder. Kortet viser de gottorpske dele af hertugdømmerne. Kort: H. V. Gregersen: »Slesvig og Holsten indtil 1830.«

Indledning

Mange har for nylig i TV fulgt jordomsejleren Troels Kløvedal på hans tur til og ind i det kinesiske rige. Det har ikke undgået Aabenraas indbygges opmærksomhed, at han adskillige gange undervejs har nævnt byen i sine historiske tilbageblik. Det er der ikke noget mærkeligt i. Aabenraa har fra 1800-tallet og op til i dag haft nære forbindelser til Kina. Når Troels Kløvedal bruger udtrykket »Kineserne syr med lang tråd« som titel til sin bog om rejsen, kan denne titel lige så godt beskrive de mange kræfter, som anlagde og gav liv til Aabenraa som søfartsby.

Byens historie er blevet behandlet i flere historiske afhandlinger. Mere generelt har bl.a. Johan Hvidtfeldt og Hans V. Gregersen leveret vægtige bidrag. Aabenraas søfart er specielt beskrevet i »Aabenraa Søfarts Historie« af Hans Schlaikier – som han selv betegner sig i forordet »en gammel sømand«. »Aabenraa Søfarts Historie« fra 1929 er stadig hovedværket om dette emne. I en artikel i Sønderjyske Museer 2002 findes en opdatering og opsummering ved Claus Daniel Thomsen, men der trænger i høj grad til en kulegravning og nyvurdering på baggrund af udforskningen af den danske søfartshistorie inden for de sidste tyve år. Ser vi på et søfartsrelateret emne som skibsbygning, hvor Aabenraa har spillet en stor rolle, er vi bedre klædt på. Erik Møller Nielsen har på en meget kompetent måde behandlet dette emne i sit værk »Fra klamp til konstruktion«, der udkom i 2000. Endvidere foreligger der i Ole Mørkegaards



Aabenraa med de mange skibe ved skibbroen tegnet af C.W. Eckersberg i første halvdel af 1800-tallet. Tegning: Privateje.

bog »Søen, slægten og hjemstavnen. En undersøgelse af livsformer på åbenråegnen 1700-1900« en større afhandling om finansieringen af skibsfarten og menneskene bag byens søfart, fra skibsdrengen til rederen og skibsbygmesteren.

Topografisk ligger Aabenraa i bunden af en bred og dyb fjord, der gør det let for selv store fartøjer at komme ind. Sejlfartøjer kan krydse ind mod de fremherskende vestlige vinde og uden vanskeligheder afsejle igen. Selve fjorden har altid været dyb helt ind til kysten og dermed givet rig mulighed for at anlægge en havn over et stort areal i fjordbunden. På denne baggrund er det ikke underligt, at der opstod en søfartsby her.

Kaster man imidlertid blikket ind i land, opstår der dog nogen tvivl. Forbindelserne over land har været særdeles vanskelige, da byen ligger nede i en dal, omkranset af stejle skrænter, som det har været meget vanskeligt at forcere med hest og vogn. Der har derfor ikke været

et naturligt opland for den købstad, der opstod i bunden af fjorden.

Aabenraa blev en by, der fulgte naturen - vendte ryggen til land og sit ansigt ud mod verden.

Byen i middelalderen

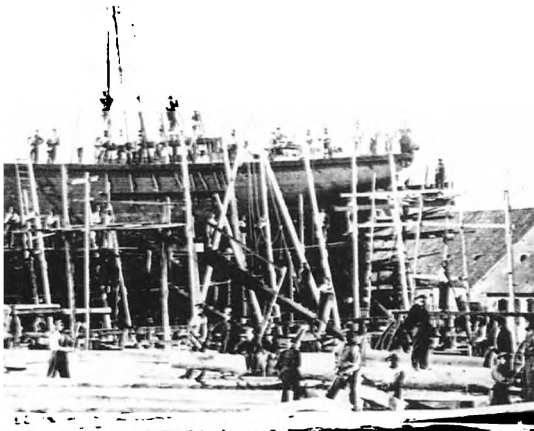
Allerede i 1257 omtales en skibbro i Aabenraa, da Kristoffer I gav cisterciensermunkene i Løgumkloster toldfrihed, når de anløb broen. De sparsomme kilder giver dog ikke nærmere oplysninger om omfanget af skibsfarten, eller om de skibe, der medførte fragt, tilhørte byen.

At det sønderjyske område var stærkt knyttet til skibsfart, vidner vraget af Kolding-koggen om. Det blev oprindeligt fundet i 1944. For nogle år tilbage blev vraget genfundet og underkastet de nyeste videnskabelige undersøgelsesmetoder. Koggen endte sine dage på bunden af Kolding Fjord, men undersøgelserne kunne fastslå, at den blev bygget af træ, fældet omkring Haderslev. Hermed har

vi kunnet konstatere skibsbyggeri i det sønderjyske område allerede i 1400-tallet.

Søfarten til og fra Aabenraa i 1300- og 1400-tallet var tæt knyttet til hansestæderne, der stort set var eneherkende i hele Østersøen. Her var handelen især koncentreret omkring det årlige Skåne-marked, der ikke blot var et sildemarked, men som også udviklede sig til Nord-europas største varemærked. Hovedfragten var den kæmpemæssige fangst af sild i Øresund. Nedsaltet blev sildene sejlet til hansestæder som Lübeck, Rostock og Wismar på Tysklands østersøkyst. Returvarer var salt, beg, tjære og luksusvarer som krydderier, vin og øl.

De fartøjer, som blev benyttet, har vi ingen oplysninger om, men de har sikkert ikke været så forskellige fra andre typer i Østersøområdet. Fjorden har været fortrinlig at besejle for de gængse typer som f.eks. knarren, et handelsskib af nordisk oprindelse. Skibet var klinkbygget, velsejlende, men med en forholdsvis lille lasteevne.



Værftsindustrien spillede en helt afgørende rolle for byens økonomi. Her ses værftsarbejdere på Gustav Rabens værft. Skibet er formentlig briggen »Gustav«, som blev søsat i 1864, da værftet kun var få år gammelt. Foto: Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.

Den voksende handel fra 1200-tallet krævede større fartøjer, der kunne transportere flere varer, og her begyndte den velkendte kogge at udkonkurrere knarren. Det var ikke et forløb »enten-eller«. De mange fund af vrage fra vikingetid og middelalder har vist, at udviklingen var flydende. Der har været mange træk, som skibsbyggere har lånt af hinanden, hvad enten de har bygget kogger efter nordeuropæisk/tysk byggetradition eller efter ren nordisk tradition. Udviklingen peger dog tydeligt på lasteevne som en vigtigere faktor end sejlegenskaber for udvikling af skibene. Aabenraa Fjord har været et ideelt sted at besejle selv for de dårligt sejlede kogger.

Dette har formentlig været en væsentlig grund til Aabenraas etablering som by i 1200-tallet.

Nedgangstider og forandring

Etableringen af de store bysamfund i Vesteuropa betød, at Østersøen ændrede sig fra et aktivt handelscentrum til et kornkammer. Det betød en stigende sejlad op gennem Øresund. Hansestædernes magt blev brudt af de nederlandske og engelske skibe, der gik direkte til havne i Preussen og Livland - først og fremmest Danzig, hvilket blev indledningen til en florissant handelsperiode fra slutningen af 1400-tallet og op gennem 1500-tallet.

Aabenraa fik imidlertid ingen glæde af den voksende handel i Østersøen. Fra slutningen af 1400-tallet begyndte det at gå tilbage for søfarten i Aabenraa, og i begyndelsen af 1500-tallet beskrives den som den ubetydeligste af østkystbyerne. Formentlig begyndte Aabenraas uvejssomme placering i forhold til sit nærmeste opland at spille en rolle for byens handelsmæssige muligheder. Den gottorpske hertug havde således før 1600 anvendt Aabenraa havn med henblik på vide-

retransport over landjorden til Tønder slot, men omkring 1600 var denne ind- og udskibning gået i stå. På tilsvarende vis svigtede borgerne i Tønder Aabenraa til fordel for Flensborg. Resultatet blev, at skibbroen i Aabenraa omkring 1600 var i en meget dårlig forfatning, og borgerne i 1606 måtte bede hertugen om hjælp til istandsættelse af skibbroen.

Det gjorde heller ikke Aabenraas muligheder bedre, at købstaden efter delingen i 1544 kom til at ligge i den gottorpske del af hertugdømmerne. De følgende 200 år hørte byen ind under hertugen, der residerede på Gottorp Slot ved Slesvig, og hvis amtmand sad på Brundlund Slot. Det betød, at man fik ringere kår end de nærliggende søfartsbyer Sønderborg og Flensborg, der stadig hørte til de kongerigske dele. Kongen begunstigede sine undersåtter med toldprivilegier. Flensborg, Haderslev, Rømø og senere Hans den Yngres byer dvs. bl.a. Sønderborg var til forskel fra de gottorpske byer fritaget for sundtold. Borgerne i Flensborg var sidestillet med borgere i Kongeriget ved alle danske toldsteder, ligesom borgerne i de kongelige dele af Sønderjylland havde handels- og fiskerirettigheder i Norge.

Konsekvenserne af den politiske deling af hertugdømmerne afspejlede sig bl.a. i handelen med den driftige østersøby Danzig, der i 1583 ikke havde besøg af et eneste aabenraaskib, mens Sønderborg og især Flensborg havde jævnlig sejlads til Danzig. Med års mellemrum stak aabenraaskibe også op gennem Øresund, hvor enkelte kom til Norge, men sejladsen fik ingen betydning og kunne på ingen måde måle sig med den sønderborske sejlads.

Brand, krig og opgangstider

Som indledning til det nye århundrede lagde en stor brand i 1576 Aabenraa havn øde. I 1608 blev den energiske borgme-

ster Claus Esmarck valgt, og med ham i spidsen lykkedes det at genopbygge skibbroen. Men allerede i 1610 lagde endnu en brand byen næsten øde. Byens elendige økonomi efter den katastrofale brand og konsekvenserne af Kejserkrigen (1625-1629) medførte, at skibbroen på ny fik lov til at forfalde, og i 1640 var den fuldstændig ødelagt. På ny måtte byen i gang med meget store og dyre reparationer af skibbroen.

Snart efter fik borgerne på ny krigen ind på nærmeste hold, da svenske tropper under general Torstensson i 1644 besatte hertugdømmet Slesvig og Nørrejylland, og knap var man kommet over de økonomiske og befolkningsmæssige konsekvenser af indkvartering af fremmede tropper og store krigsskatter, før Svenskekrigen 1657-1659 med plyndringer, ødelæggelser og pest ramte byen.

Byen var fortsat omfattet af begunstigelserne af købstæderne i de kongelige dele, men med Christian IV's kroning i 1596 begyndte nye vinde at blæse. Christian IV troede på fordele ved koncentration af den økonomiske magt, og derfor begunstigede han hovedstaden og de store handelskompagnier, der fik sæde der. Det betød, at alle andre købstæder i kongeriget blev sat økonomisk tilbage.

Samtidig satte magtkampen mellem Danmark og Sverige om magten i Norden også sine spor i Aabenraa. I 1610 indledte Sverige en boykot af danske varer og skibe, som et skridt i den fremadskridende krise, der i 1611 førte til Kalmar-krigen mellem Danmark og Sverige. Det ramte det kongelige Flensborg, mens det hertugelige Sønderborg og gottorpske Aabenraa, hvis hertug støttede den svenske konge, fik chancen for handel og søfart med Sverige og de svenske besiddelser omkring Østersøen.

Handelen blomstrede op, og selv besættelsen i 1658, hvor Carl Gustav X's tropper beslaglagde og bortførte alle bå-



Til brug for passagertransporten mellem den amerikanske øst- og vestkyst byggede amerikanerne i perioden 1850-1857 hurtigtgående clippere, der lå i skarp konkurrence om, hvem som hurtigst kunne bringe passagerne frem. I Aabenraa begyndte skibsværfterne også at bygge clippere med »Cimber«, som det mest kendte eksempel. Her er det »Young America«, bygget i Amerika 1853. Foto: Sønderjyllands Søfartsmuseum.

de i havnen, bragte kun et ringe afbræk i Aabenraas voksende velstand.

Transportmønsteret er svært at kortlægge før slutningen af 1600-tallet, da kilde-materialet er sparsomt, men Aabenraas skibe sejlede på havne i det svenske rige, som i sine stormagtsdage strakte sig fra Kalmar til Riga. Fragterne har været tømmer, tjære og korn, bestemt til byens bagland, primært Tønder. Der blev sejlet lidt brænde til København, med returvarer som vin og kolonialvarer, men det var kun af ringe betydning. Til gengæld var handelen livlig med Visby på Gotland, der havde overtaget rollen som center for østersøhandelen efter Skåne-markedets forfald. Her blev antallet af Aabenraas skibe kun overgået af skibe fra hovedstaden København.

I det sidste tiår af 1600-tallet tegner der sig et tydeligt mønster: Ca. 60% af

de skibe, der anduver Aabenraa, kommer fra svensk havn, mens resten fordeler sig mellem Norge og Tyskland. Byens skipper afveg ofte fra datidens sædvanlige mønster, hvor man sejlede på eget skib med egen ladning. Deres speciale var sejlad med fragt for andre.

Med den voksende skibsfart efter 1660 blev skibsbyggeri også et erhverv af betydning for byen. I 1670 måtte regeringen ligefrem udstede en forordning, der sikrede, at skibene ikke blev solgt til konkurrenten Flensborg.

Frem til begyndelsen af 1700 nød byen godt af den gottorpske hertugs alliance med den svenske konge vendt mod kongeriget Danmark. I de søpas, som byen fik udstedt til skipperne, understreges det gang på gang, at skibene var en del af det suveræne hertugdømme Slesvig, underforstået den gottorpske hertug, og ikke

en del af det danske rige. Det gav sikkerhed mod opbringning, når skibene skulle anløbe svenske havne. I august 1700 gik svenske tropper i land ved Humlebæk, og frem til afslutningen af Den store nordiske krig i 1720 mærkede Aabenraa, at den gottorpske hertug havde støttet den svenske konge. I 1713 blev byen besat af kongelige tropper. Mange skibe gik tabt, og i 1717 blev den hjemmenværende del af byens flåde beslaglagt til transporttjeneste.

Der blev indført forbud mod handel med Sverige, og dette knækkede byens økonomi. Skipperne måtte nu søge andre markeder, man optog større samkvem med de nordtyske byer, Riga, Danzig og Königsberg, hvor man hentede hør, samt ikke mindst England, der kunne levere salt.

Aabenraa bliver den danske konges by

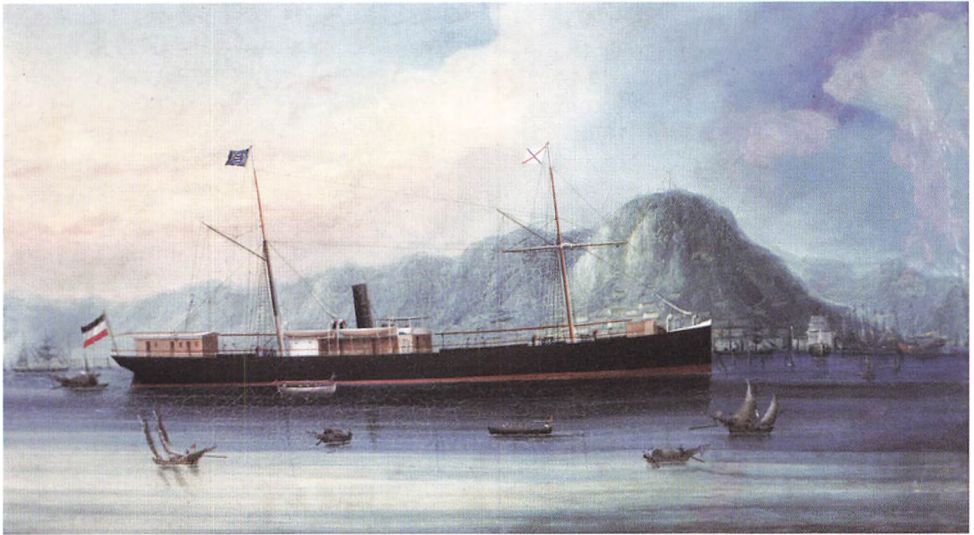
I 1721 blev den gottorpske del af hertugdømmet Slesvig og dermed også Aabenraa inkorporeret i den kongerigske del. Freden betød, at handelen med Sverige kunne genoptages - nu under Dannebrog - men andre markeder åbnedes nu også for byens driftige skipper. Der kom mange fragter for handelshuse i København og Flensborg, den gamle handelsrival. Det indledte en lang periode med næsten ubrudt økonomisk opsving for byens søfart frem til midten af 1870'erne. Til gengæld blev købmandstanden udkonkurreret af Flensborg, den nærliggende storebror.

I 1713 havde byen 45 registrerede skibe med en samlet tonnage på 1.088 kommercelæster, som i 1748 var vokset til 115 skibe på 4.332 kommercelæster. Der blev ikke blot flere, men også større skibe. Mens det gennemsnitlige aabenraaskib i 1713 var på 24 kommercelæster, var det 35 år senere på 37 kommercelæster. Det var ikke uden grund, at magistraten i 1735 kun-

ne indberette, at søfarten var »så at sige byens sjæl.« I kølvandet på fragtfarten blomstrede også det aabenraaske skibsbyggeri, der lige siden 1600-tallet i høj grad havde forsynet byen med sine skibe. I midten af 1700-tallet bar Aabenraa stærkt præg af disse to sammenknyttede erhverv - søfart og skibsbyggeri.

Den voksende merkantilisme satte imidlertid en stopper for netop disse to specialer. Den svenske søfartslovgivning fra 1724 søgte, i lighed med den britiske navigationslovgivning, at begrænse andre nationers skibes adgang til svenske havne og svensk indenrigssejlads. I første omgang lykkedes det ikke at forhindre de slesvigske skibes adgang til svenske havne. Sverige indførte et forbud mod eksport af tømmer på udenlandske skibe. England krævede bedre papirer for skibsførere, der skulle sejle på engelske havne. Begge dele ramte Aabenraa, der netop havde deres fragtfart fokuseret på disse to lande. Aabenraa fik en lille frist, idet krigen fra 1756 til 1763 afbødede katastrofen et stykke tid under det neutrale Dannebrog. Efter krigens ophør slog restriktionerne igennem, og Aabenraas handelsflåde blev reduceret fra 115 skibe i 1748 til 44 skibe med en samlet tonnage på 2.251 kommercelæster i 1800.

Der skete imidlertid også en omstilling i byens søfartsmønster i denne periode. De nære traditionelle markeder i Sverige og England ophørte, og med åbningen af Middelhavet for danske skibe i 1746 var Aabenraa meget hurtig til at erstatte disse markeder med rejser af længere varighed til Portugal og Middelhavet. De foretrukne havne var nu Lissabon og Setubal i Portugal samt Malaga, Barcelona og Marseille i den vestlige del af Middelhavet. Samtidig blev der gjort forsøg på sejlads til Vestindien. Det kom til at betyde, at værfterne i byen leverede større nybygninger - om end i beskedent omfang - der var beregnet til denne langfart.



Parthaverne i Aabenraa-skibene havde for en stor dels vedkommende økonomiske interesser i sejskibene, ofte som underleverandører, hvad der blev søfartens akilleshæl i Aabenraa, da dampskibene vandt frem. Her er det »Vorwärtz« bygget i Kiel 1879 og indsat som det første af Jepsenrederiets skibe i den kinesiske kystfart. På maleriet ses skibet uden for Hongkong. Maleri: Sønderjyllands Søfartsmuseum.

Det gyldne århundrede

Det startede skidt. Aabenraa blev ligesom resten af kongeriget hårdt ramt på sin søfart, da krigen mod England brød ud i 1807. I løbet af de syv år, den varede, mistede byen det meste af sin tonnage. I 1811 var de hjemmehørende fartøjer reduceret til i alt 13 med en beskeden samlet tonnage på 810 kommercelæster. Krigen kom til at kvæle hele den danske søhandel. Til søs kunne man kun tjene sit brød ved kaperi, og mange af byens søfolk kastede sig ud i denne risikable forretning.

Det var også tilfældet for en af Aabenraas centrale søfartsskikkelser, Jørgen Bruhn. Han blev i 1801 presset ind i den engelske flåde. I 1807 blev hans skib opbragt i Den Engelske Kanal, og han kom i fangenskab, flygtede og blev kaperkaptajn i 1809. For de penge, han tjente, købte han et skib og sejlede nu i fragtfart for

englænderne. Det kan synes som en broget tilværelse, men der var mange lignende skæbner i de urolige krigsår.

I 1813 gik Danmark bankerot, men det fik ikke længerevarende indflydelse på Aabenraas fremgang. Allerede ti år efter var byens tonnage vokset til 2.138 kommercelæster, fordelt på 47 skibe. Denne udvikling fortsatte frem til midten af århundredet, hvor antallet af sejskibe gik ned, mens tonnagen begyndte at vokse. I 1879 havde byen 40 skibe med en samlet tonnage på 7.000 kommercelæster. Byens redere satse på større og større sejskibe, der kunne nå de stadig mere eksotiske mål i Sydamerika og fjernøsten, dvs. på den kinesiske kyst.

Den anden vigtige del af byens indkomst, skibsbyggeriet, voksede i takt med tonnagen. Fra ét større værft omkring 1800, Eric Paulsens, udviklede skibsbyggeriet sig til at omfatte ikke min-

dre end seks værfter omkring midten af 1800-tallet. Skibsbyggeriet blev byens absolut førende erhverv og beskæftigede i 1850'erne 200-300 skibstømrere foruden arbejdsmænd, der som store dele af byens andre håndværkere levede af skibsbyggeriet.

Jørgen Bruhn, som på dette tidspunkt havde oparbejdet byens største rederi, besluttede sig for selv at anlægge et værft, men kunne ikke finde en egnet plads i byen. Han tog konsekvensen og anlagde sit eget værft nord for Aabenraa, på Kalvø. Han var tillige en nøgleperson i indførelsen af nye byggemetoder og byggede skibstyper efter amerikansk mønster. Det resulterede i en flåde af moderne, velsejlende og hurtige skibe. Verdensberømt blev handelsfregatten »Cimber«, bygget på Kalø i 1856-57, som i 1857 sejlede fra Liverpool til San Fransisco på 103 dage.

Frugtmarkedet ændrede sig efter 1814. København led under svære økonomiske efterdønninger, men den fragtfart, som Aabenraa havde haft fra de københavnske handelshuse, primært på England, overtog Hamborg, og de aabenraaske skibe fulgte med. Hertil åbnedes nye markeder i Sydamerika, hvor de tidligere spanske kolonier nu var blevet selvstændige.

Omkring 1850 skete der en afmatning af handelen på Sydamerika. Da Kinakysten blev åbnet for europæerne - dels ved forhandling, dels ved trusler og egentlig krig - var rederne fra Aabenraa ikke sene til at tage den lukrative handel på Kina op. Det blev den sidste periode for de store aabenraaske sejlskibe. Der blev hvert år bragt mange fragter hjem til Europa både fra Kina og Australien, men der var også en ikke ringe fragtfart lokalt på Kinakysten, som byens driftige søfolk også tog sin andel af.

Det blev en travl tid, men omkring 1880 var eventyret slut. Endnu i 1870'erne sejlede de store sejlskibe fra Aaben-

raa på Kina og Ostindien, men i løbet af 1880'erne måtte det ene skib efter det andet lægges op.

De nye dampskibe, bygget af jern og stål, udkonkurrerede selv de mest velsejlende aabenraaske klippere. Denne omvæltning var der kun få af rederierne i byen, der kunne klare. Flådens vækst op gennem 1800-tallet havde næppe været mulig uden en betydelig kapitaltilførsel. Bag hvert sejlskib stod der relativt få parthavere, der havde skudt penge i skibene. En væsentlig del af indskuddene kom fra lokale underleverandører til skibsbyggeriet.

Med omlægningen fra sejl til damp faldt disse leverancer bort og dermed også investorerne. Det betød en markant forskydning i finansieringsgrundlaget. Derfor er det heller ikke underligt, at Michael Jepsen blev mødt med skepsis over for sine dampskibsplaner og i starten overvejende måtte finde store investorer blandt slægtninge og kapitalstærke kredse i Flensborg, Kiel og Hamborg. Samtidig er det karakteristisk, at Jepsen udstykkede damperne i mange, ganske små parter, der appellerede til en større kreds af små lokale investorer, og som mange aabenraaere også anbragte deres spareskillinger i. Ikke desto mindre var Jepsen fortsat afhængig af ikke lokal kapital.

De få rederier, der overlevede, bl.a. Rhederi M. Jepsen, klarede sig endog rigtig godt. I dag er Jepsen en stor koncern med hovedsæde i Hong Kong, men med rødderne intakte i Aabenraa. Rederiet har stadig kontor i byen ved siden af den gamle toldbod. Rederiets mærke er tre makreller ligesom Aabenraas byvåben - dog svømmer de ikke alle tre samme vej. Denne detalje verserer der flere forklaringer på, men både byvåben og rederimærke trækker linier tilbage til flere århundreders maritime traditioner i søfartsbyen Aabenraa.

Rømøs søfartshistorie

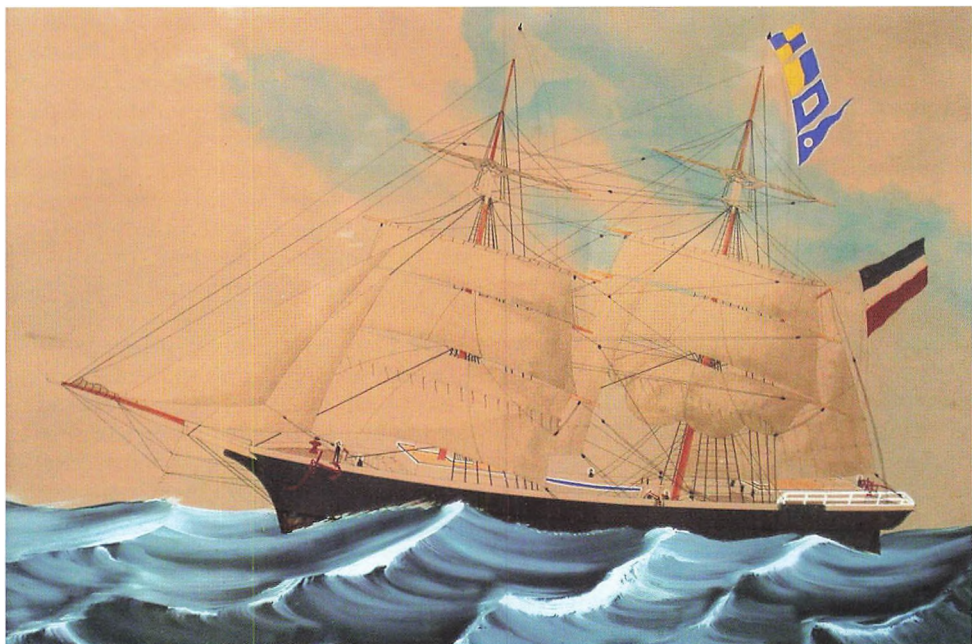
Af BERT KELM

Rømø har stolte søfartstraditioner, der har sat sine tydelige spor på øen, hvor bl.a. de mange såkaldte kommandør- hhv. kaptajnsgårde vidner om de store rigdomme, som søfarten har bragt til øen. Bert Kelm, Hamborg, har set nærmere på øens søfartshistorie.

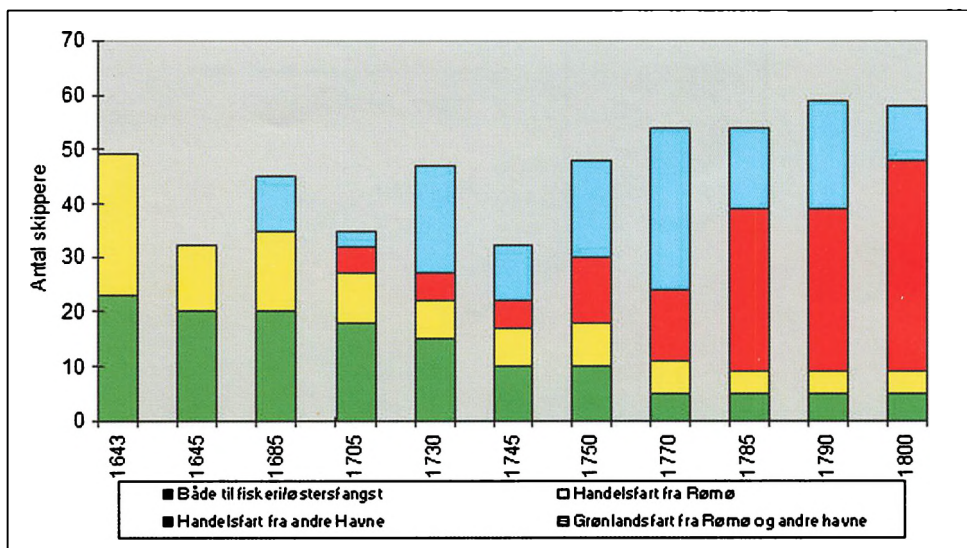
Det er ikke så meget søfarten fra og til Rømø, der er øens store bidrag til Danmarks søfart gennem mere end 300 år, men øens søfolk, der havde en særlig evne til ledelsesfunktioner på søen. Det fremgår af den kendsgerning, at 8-10% af øens mandlige befolkning i perioden fra omkring 1600 indtil sidst i 1800-tal-

let var skibsførere på mere eller mindre store skibe, og sikkert lige så mange sejlede som styrmænd. Derudover virkede en del af rømøserne selv som redere, og en række af Danmarks vigtigste rederier har deres oprindelse fra en af øens familier, ikke mindst A. P. Møller-gruppen.

Diagrammet på side 101 viser det omtrentlige antal af »aktive« skibsførere med bopæl på Rømø i perioden fra 1643 til 1800. Folketallet på øen fordobledes næsten indtil dette århundredskifte, mens det gik ned igen derefter. Desuagtet findes der næsten lige så mange ledende søfolk på Rømø igennem hele 1800-



Det sidste større handelsskib, registreret på Rømø, var briggen »Rømø«, ført og ejet af Peder Lassen List. Skibet blev bygget i Kalmar i 1873 til ham. »Rømø«s skæbne markerer faktisk afslutningen på Rømø-søfartens storhedstid. Det brændte 1881 på Atlanterhavet. Maleri: Privateje.



Omtrentligt antal »aktive« skippere hhv. kommandører, der boede på Rømø. Islandsfiskeriet, oftest forbundet med sejlads til sydlige lande, er medtaget under handelsfarten. Større, på Rømø registrerede skibe, som normalt ikke sejlede derfra, er medregnet under »andre havne«. Tallene er vejledende. Fra B. Kelm: »Rømø – et vesterhavspræget samfund«, bd. 1, s. 85.

tallet. Først med dampskibsfartens gennembrud og korte laste/lossetider blev de fleste tvunget til at flytte til havnebyerne. I »Navigatørernes Bog« (Biografisk Håndbog, København 1938) opføres 38 fhv. eller aktive »befalingsmænd i den danske handelsflåde«, der begyndte deres sømandsliv som drenge fra Rømø. De er da endnu levende, født mellem 1852 og 1910. 18 af dem har deres bopæl på øen, men sejler ikke mere. Til disse »befalingsmænd« i Danmark må man addere en række kaptajner, losder og styrmænd fra Rømø, der efter 1920 valgte at beholde deres stillinger i Tyskland.

Først i den næste generation er der ikke mere så mange drenge, der står til søs fra øen. Men endnu i dag findes enkelte rømøsere, der efter et arbejdsliv som kaptajn, styrmænd eller maskinmester er vendt tilbage og nyder deres otium på Rømø.

På diagrammet er søfarten delt i 4 er-

hvervsgrøene, og den ældste af dem, den eneste, der endnu findes, skal beskrives først.

Fiskeri

Ganske vist var fiskeriet omkring øen og lidt længere ude befolkningens hovederhverv siden »Arrilds tid«, ved siden af et forholdsvis beskedent landbrug. Og uden tvivl derfra har mændenes søfartsekspertise udviklet sig. Et højdepunkt dannede sildefiskeriet ved Helgoland, som fra senmiddelalderen indtil midten af 1500-tallet havde stor betydning for hele området mellem Holland og Skallingen. I 1520 lå 340 fartøjer med i alt 2580 personer ved Helgoland, og der herskede et vildt og overdådigt liv. Fiskeriet foregik formentlig med en slags evert, der kunne sejles og roes, og der betaltes en skat, »remgelt«, pr. åre. I 1513 deltog 11 skibe fra Rømø i fangsten med i alt 70 fiskere, omtrent 20% af øens mandlige be-

riet fra Rømø genoplivet, men det blev alligevel kun til en række kuttere til reje-fangsten og lidt muslingeskraberi.

Handelsfart fra Rømø

Sidst i 1500-tallet begyndte en særlig spændende søfartsperiode for Rømø. Ribe, dengang Danmarks næststørste havn, sandede til, og samtidig blev skibene større. Købmænd fra denne by måtte lede efter laste/lossesteder i vadehavet og ligeså efter vinterlejer for deres skibe. I samme periode var landbruget i opsving, og Rømøs bønder-skipperne havde penge til rådighed. Ribe- og Rømø-folk slog sig sammen, og Danmarks næststørste handelsflåde med skibe på 8-45 læster (ca. 16-90 tons) blev dannet. Det var tidens typiske skibsstørrelse for langfarten imellem Østersøens østligste og Vesterhavets sydlige og vestlige havne. Skibene blev oftest købt i Holland, datidens største handelsmagt til søs, og der kendes en hel række købskontrakter fra begyndelsen af 1600-tallet, hvor rømmøser køber en krejert, en pinas, eller et »bootschip« dernede. Imellem 1593 og 1643 sejlede op til 21 Ribe-Rømø-skibe pr. år igennem Øresund. Af et toldregnskab for Lister dyb fra 1643 fremgår, at der var 51 skibe hjemmehørende på Rømø, deraf 17 langfartsskibe over 8 læster. Omkring 185 mænd af i alt måske 400 – inkl. drenge – sejlede på denne flåde. Hele øens befolkning udgjorde dengang ca. 800 personer.

Men så kom svenskerne og brændte størstedelen af denne herlighed. Og hollænderne sejlede med større og større skibe, som ikke kunne løbe ind på vadehavet. Blomstringsperioden for Ribe-Rømø-handelsfarten endte brat. Efter nogle årtier med enkelte småskibe på 4-6 læster, der bl.a. sejlede østers til Hamborg og København, udviklede der sig igen en lille handelsflåde på Rømø. 1677 lå der 13 »større« skibe ved øen, deraf de største 4 mellem 8 og 12 læster, alle

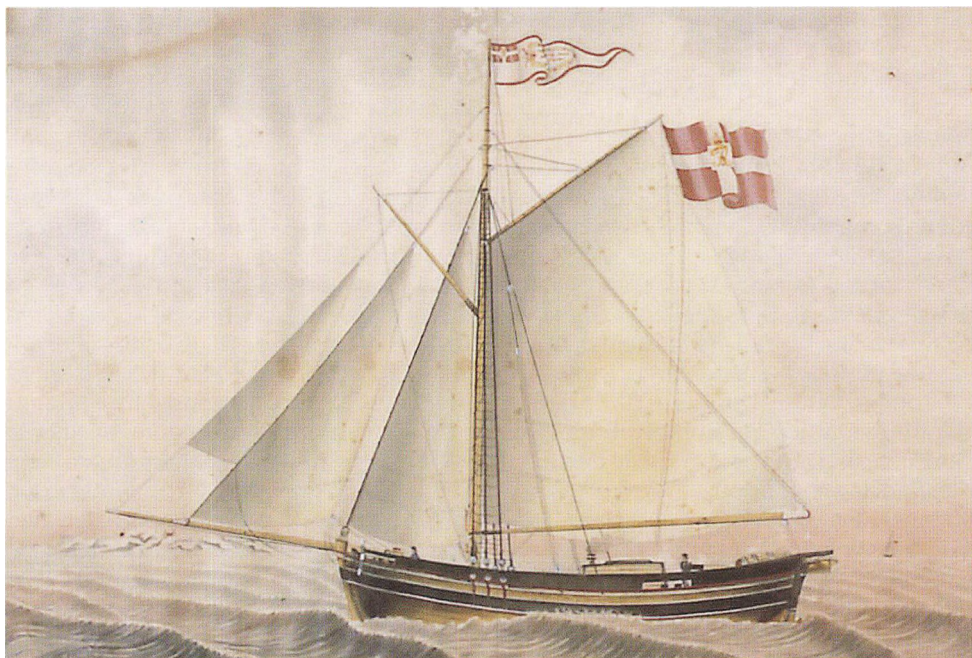
til sejlads imellem Holland, Weser-Elbemundingen og Norge. Det var smækker, bortset fra en galiot. I de følgende 100 år skete ikke de store ændringer. I 1730'erne var der 3 større skibe, 10-15 læster store, der sejlede på handelsfart efter en årlig Grønlandstur, og derudover 11 smækker, snekker og »Damschiött« (en slags evert) mellem 2 og 11 læster store. De større transporterede træ fra Norge og mursten fra Holland, hvor også søfolk rejste hen. De mindre bragte østers eller søfolk til Elben, hvorfra de returnerede med mursten. Skipperne og nogle købmænd på Rømø virkede som redere, der tjente gode penge, idet 1700-tallets opsving og befolkningstilvækst pga. grønlandsfarten øgede behovet især for byggematerialer. Sidst i dette århundrede boede mere end 1800 mennesker på Rømø

Fra midten af 1700-tallet begyndte en del af disse mænd at investere i skibsfarten fra andre havne med større skibe, og fra slutningen af århundredet indtil sidst i 1800-tallet blev nogle af disse skibe sågar registreret på Rømø, dog faktisk uden nogensinde at anløbe øen.

Allerede sidst i 1700-tallet aftog byggeriet, og fra omkring år 1800 gik befolkningstallet for alvor tilbage. Antallet af skibe, der sejlede forsyninger til øen, var da kun 3-5 stykker på 7-8 læster, og derudover fandtes kun en del små både og fiskerjoller. I 1900-tallets første halvdel, da øen kun havde omkring 650 beboere, var det nok med 2-3 lastsejlere. Med dæmningens færdiggørelse var også deres forretningsgrundlag forsvundet. I dag kører lastbiler over vadehavet. Og færgeforbindelsen til Sild er den sidste »handelsfart til søs« fra Rømø.

Handelsfart fra andre havne

Fra tiden før midten af 1700-tallet findes ikke mange vidnesbyrd om skipperne med Rømø-bopæl og handelssejlads fra andre havne. Enkelte er opført som medlemmer



Jagten »Cathrina Maria«, et af de på Rømø hjemmehørende, mindre handelsskibe, der i 1800-tallet sejlede gods fra Østersøen, Norge og Vesterhavshavnene til vadehavsområdet. Foto: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

af Københavns skipperlav. Andre nævnes i tingbøgerne uden nærmere oplysninger om deres sejlads. Nogle skipper med ukendt udgangshavn er blandt giverne af kirkens lysekroner. Hvis man lægger alle kilder sammen, når man til et tal på mindst 5 skibsførere fra Rømø, der i første halvdel af 1700-tallet sejlede på handelsskibe fra »fremmede« havne. Derudover tog også mange menige sømænd til de store havne for at søge hyre, bl.a. fra Holland til Ostindien. Det fremgår af nogle bevarede advokatprotokoller fra Amsterdam, der nævner omkring 40 sømænd fra Rømø i perioden 1700-1710. Mindst én rømøser opnåede stilling som »master« af hollandske Ostindien-skibe, hvilket job normalt var forbeholdt hollænderne selv. Det var Cornelius Jør-

gensen, født 1715 i Tvismark. Han førte 1747-48 »Pasgeld« (850 tons) til Kina, 1749-50 »Gustaaf Willem« (1150 tons) til Batavia og 1751-55 »Snoek« (880 tons) til Bengalen (J. R. Bruijn m.fl.: »Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries«, Den Haag 1979). Manden, der fra 1757 var tilbage på Rømø, efterlod sig i 1767 bl.a. 7.000 gylden i obligationer, en ganske stor formue.

Fra 1745 og frem er kilderne bedre. Alene i Flensborg fandtes i perioden 1744-73 11 skipper fra Rømø, der sejlede på handelsfart, somme tider kombineret med Grønlandsfarten. Oftest var de medejere af deres skibe. Og det første Vestindien-skib, »Neptunus«, der har grundlagt Flensborgs berømmelse som »rom-by«, blev 1755 ført af en rømøser,

Hans Jørgensen Bleeg. Af søpasprotokoller, Øresundsregnskaber og Københavns Waterschout fra samme periode fremgår, at Rømskipperne sejlede på fartøjer fra Aalborg, Aabenraa, Altona, Arendal, Bergen, København, Ribe og Tønder, tit på langfart, bl.a. til St. Croix. Skibene fra de sidste to byer kom i øvrigt aldrig til hjemstedet, men lå om vinteren andetsteds, på Fanø eller i Altona.

I 1770'erne kom en anden sejlads i gang, hvor mange sømænd fra Rømø fandt deres brød. Det var »Det Islandske Kompagni« i København, som igennem en rømøser, Peder Jensen Manøe, bl.a. i 1783 hyrede 20 skippere, 11 styrmænd, 15 matroser og kokke, 3 tømrere og 20 skibsdrenge fra øen. Ud over nogle jagter havde selskabet 18 hukkerter, der sejlede forsyninger til Island, fiskede deromkring og derefter tog til Frankrig, Spanien og Middelhavet for at afsætte fiskene og hente frugt og lign. derfra.

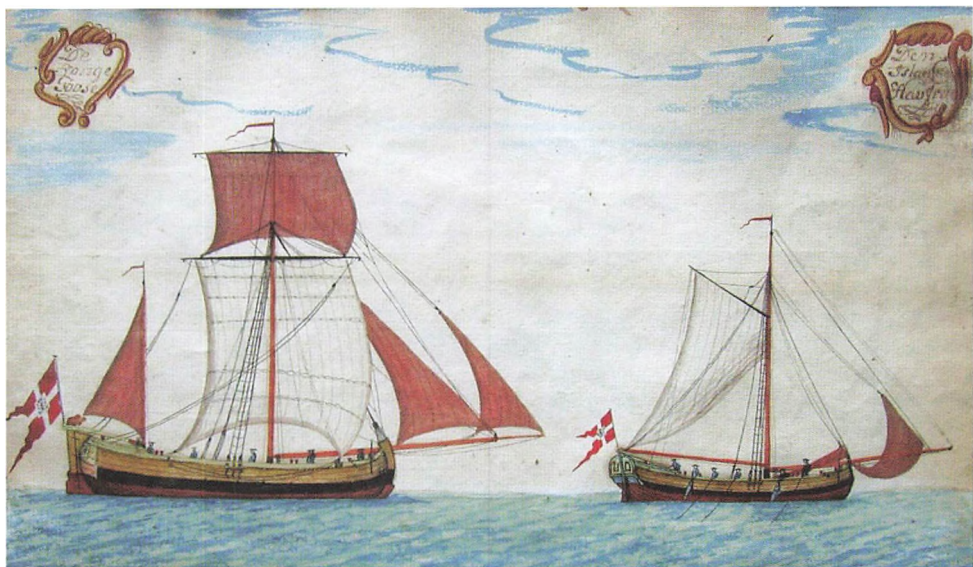
Da Islandsselskabet tabte fiskeripriviligiet i 1787, blev størstedelen af flåden flyttet til Altona, hvorfra skibene efterhånden helt gik over til Middelhavssejladserne, fortsat med Rømøfolk om bord. Og fra denne havneby, beliggende i helstaten Danmark, sejlede endnu flere Rømskipperne i 1700-tallets sidste årti, 7 af dem som del- eller eneøjere af deres skibe, registreret på øen.

Omkring 1800 skiftede mange skibe og dermed skipperne deres udgangspunkt til København, hvor mange rømøsere eksamineredes som styrmænd og skibsførere. Mellem 1789 og 1805 tilmeldte 24 rømøsere sig til skipperlavet i hovedstaden. Én af ovennævnte hukkerter, »Tyk-kebay«, blev en slags uddannelsesskib for øens søfolk, som mønstringslisterne viser. Men med Københavns bombardement i 1807 var det pludselig slut med blomstringstiden. Mange, mindst 14, måske op til 21 Rømskipperne, forsøgte deres held som kgl. privilegerede kapere.

For ganske enkelte lykkedes det derved at skabe sig en formue. Andre blev fængslet af englænderne, og det var ikke sjovt at leve på deres prisonskibe.

Efter 1813 kom søfarten efterhånden i gang igen. Og København var stadigvæk rømøsernes vigtigste udgangshavn. Indtil 1830 blev yderligere 24 sømænd fra øen medlem af skipperlavet dér. Island var igen et af skibenes vigtigste mål. Senere blev frugtsejladserne fra Middelhavet af stor betydning, og især Rømskipperne fik rygte som hurtigste sejlere. En af dem var A. P. Møllers farfar, Hans P. P. Møller på »Thomas«. Efterhånden blev det igen til flere danske udgangshavne for Rømskibsførerne, hvoraf i 1860 endnu 34 boede på øen. Bl.a. sejlede de fra Fanø, som siden 1700-tallets sidste årtier var blevet til Ribes havn. Siden havde denne ø udviklet sig til udgangspunkt for en stor del af Danmarks Vesterhavssejladser, og det var kun logisk, at Esbjerghavnen blev bygget i bugten bagved efter 1864.

Et vigtigt kapitel i Danmarks søfart fra midten af 1800-tallet og frem er udviklingen af nye rederier til handelsfarten, og da var nogle rømøsere med som initiativtagere. Et rederi med i alt 10 sejlskibe drev Jep Henningsen Schmidt (1821-94) i perioden 1854-1896, først fra Rømø, senere fra Ribe. Han var efterkommer af en kommandør- og skipper-slægt, og i mange år førte han selv et af sine skibe. Ligeså i anden halvdel af 1800-tallet ejede medlemmer af Rømø-slægten List en række skibe, bl.a. den sidste store, på Rømø registrerede brig, der også bar øens navn. Skibets skæbne markerer faktisk slutningen på Rømø-søfartens storhedstid. Det brændte 1881 på Atlanterhavet. Ejeren og føreren, Peder Lassen Lists søn, Sibrandt Duhn List, oprettede senere en frugtplantage med tilhørende rederi på Jamaica. Et af de rederier, som i dag lever i bedste velgående, er startet af Lindhard H. Carl (1813-1893), efterkommer af Rømøs



To af Islandsselskabets skibe, der i 1700-tallets anden halvdel sejlede til Island med forsyninger og for at fiske. Skibene var fortrinsvis bemanded med Rømø-søfolk. Sluppen »Den Islandske Havfrue« sejlede ikke videre, mens hukkerten »De Jonge Goose« var én af en hel flåde, der fortsatte med fiskeleveringering sydpå. Foto: Privateje.

kendte kommandørslægt og Jep H. Schmidts svoger. Fra 1839 sejlede han som skibsfører, og i 1847 købte han sit første sejlskib. I 1850'erne skiftede han til dampskibe og stiftede en række rederier i København, der senere indgik i DFDS. Så er der A. P. Møller-gruppen. Hans far, den Rømø-fødte skibsfører Peter Mærsk Møller, købte 1886 familiens første dampskib, »Laura«, med et blå bælte og en hvid syvstjerne på skorstenen, i dag kendt i hele verden i forbindelse med navnet »Mærsk«. I 1904 blev »Dampskibsselskab Svendborg« stiftet, grundlag for Danmarks største foretagende.

Den gennem hundreder af år tætte forbindelse mellem Rømø og Elben fortsattes efter 1864, idet en række »koffardikaptajner« sejlede derfra, ofte på datidens største sejlskibe. Et eksempel er fuldriggen »Schwarzenbek«, ført af Bodser M. Hansen (1870-1946). Rømøs kendte »Kap-Horner«, Andreas Carl Hansen

(1872-1973), førte søsterskibene »Barmbek« og »Steinbek«. Alle var lidt under eller over 2.000 tons store. Bygningen af Kielerkanalen gav derudover nye muligheder for rømøserne. Der kendes mindst 5 Rømø-fødte kanal- eller Elbe-lodser fra 1900-tallets første årtier.

I dag findes kun enkelte skibsførere med oprindelse på Rømø.

Grønlandsfart

Til sidst beskrives den erhvervsgren af Rømø-folket, der har præget et helt århundrede, 1700-tallet, som øens guldalder.

Det var hurtigt efter brandkatastrofen i 1644, at nogle søfolk fra Rømø begyndte at vende sig mod den lige igangkomne hvalfangst, først ved Spidsbergen og Jan Mayen og senere i resten af Ishavet over til Grønland. Hollænderne og englændere var begyndt med fangsten deroppe lige efter 1610, med hjælp af baskernes

know-how. Snart fulgte danskerne, der ejede Spidsbergen, dengang kaldt »Christiansbergen«. Men de fik åbenbart mere ud af at fordele rettighederne end af selve fangsten. Da store dele af Rømøs søfolk mistede deres arbejdspladser i 1644, var også Hamborg kommet i gang med hvalfangsten med hjælp af et privilegium, kong Christian IV havde givet til den hollandsk fødte hamborger, reder Johannes Been. Ganske vist hjalp Rømøs gamle forbindelser til Hamborg og rygterne om rømøsernes dygtighed til søs med til, at de fik hyre på byens grønlandsfarere. Og i Hamborg havde de også chance for at blive officerer om bord, hvilket i 1600-tallets Holland næsten var umuligt.

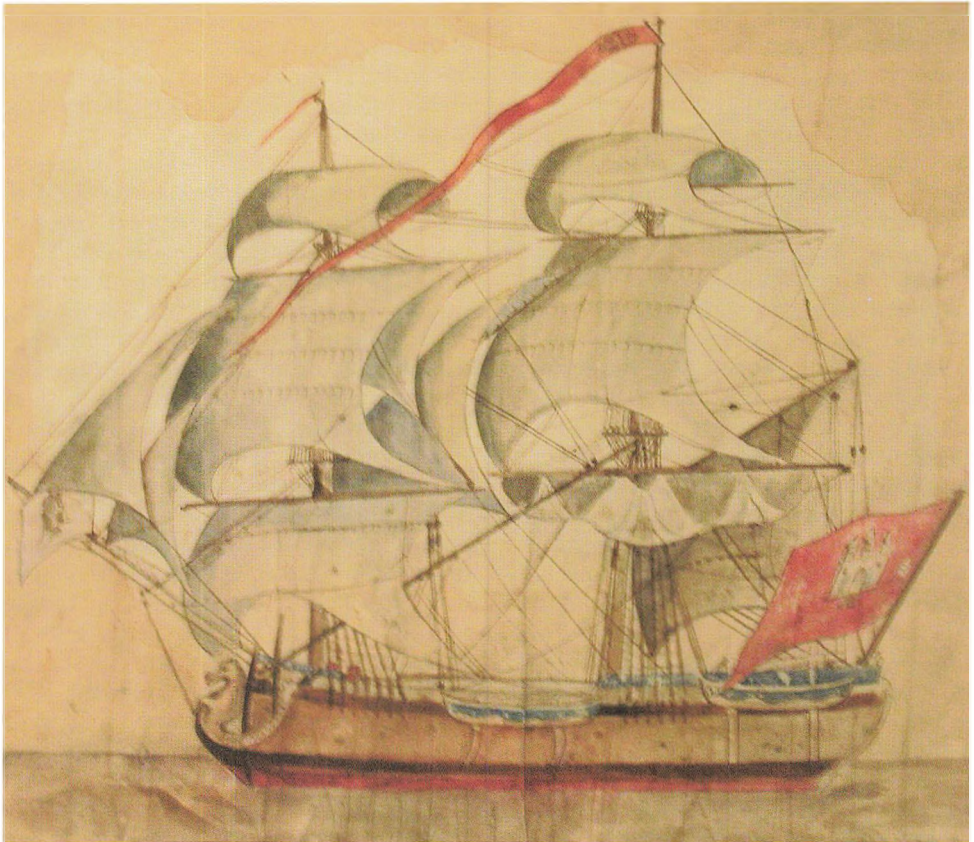
I Hamborgs ældste skibsprotokoller for Grønlandsfarten, der begynder i 1669, findes allerede mindst én kommandør fra øen, Peder Jespersen. En anden må der allerede have været før i tiden, Hans Nielsen, hvis gravsten med titlen er bevaret. »Kommandører« kaldtes Grønlandsfartens skibsførere helt op til 1800-tallet. I 1600-tallets sidste årtier kulminerede hvalfangsten, hvilket faktisk førte til overfiskning. I denne periode var mindst 10 kommandører med fra Rømø, måske flere. Og de tog mange sømænd med hjemmefra på deres togter. Sikkert rejste også en del rømøsere til Holland for at få hyre derfra. Men der findes ingen vidnesbyrd før 1700-tallet. I hvert fald bragte Grønlandsfarten allerede i 1600-tallet et stort opsving til øens udvikling. Antallet af beboelsejendomme steg i perioden 1645-1700 med en tredjedel.

I begyndelsen af 1700-tallet havde nogle Tønderkøbmænd i fællesskab med Rømøskippere fået idéen om at sejle til Ishavet på sælfangst. Efter hvalfangstens relative nedgang omkring 1700 så man chancen for også at brænde tran fra sælernes fedt og derudover at sælge deres skind. Til denne fangst kunne man bruge mindre skibe med færre sømænd. Det

kunne lade sig gøre med Rømø som udgangshavn. Dette erhverv varede i ca. 65 år indtil 1770, i perioden 1716-39 med 3 skibe. På øen byggedes et trankogeri og et pakhuis til formålet.

Grønlandsrederier i andre havne så udviklingen, og rømøsernes særlige ekspertise var meget velkommen ved udrustning af sælfangstskibe fra Hamborg, Altona, Flensborg m.fl. Igennem hele århundredet var det øboernes speciale, og sågar hollænderne har i en periode betroet nogle kommandører fra Rømø deres Grønlandsskibe. Som man kan se af diagrammet på side 101, gik Grønlandsfarten ned engang i midten af 1700-tallet. Antallet af Grønlandstogter fra Hamborg dalede. På Rømø kan situationen spores med en mindre byggeaktivitet efter et boom omkring 1720-30 og med et forholdsvis stort antal enker og fattige familier omkring 1745. Derefter gik det opad igen, befolkningen voksede stærkt, og byggeriet tog til på ny. Omkring 1770 sejlede næsten 80% af Rømøs mænd over 6 år, deraf de fleste til Grønland. Indtil katastrofeåret 1777 markerede begyndelsen på en stadig nedgang af Grønlandsfarten. Da forliste mange Grønlandsskibe i isen, og mere end 20 rømøsere mistede livet. Derved endte også Rømøs guldalder.

Fra 1700-tallet kendes navne på flere end 150 Rømø-kommandører. På enkelte skibe var det tradition, at kommandøren var fra Rømø. Dertil hører »De twee jongse Hermans«, ført af 3 rømøsere i træk, 1739-64 af Michel Jensen i Tvismark, 1765-75 af Peder Andersen List i Juvre og 1776-77 af Engelbret Jensen i Kongsmark. Skibet blev knust i isen, men den største del af besætningen kunne redde sig efter store strabadser. I 1800-tallet sejlede endnu enkelte Grønlandsskibe fra forskellige havne og deraf igen en del med Rømø-kommandører. Peder Svendsen Carl (1811-59) på »Tidselholt« af Flensborg og Peter J. Petersen (1820-1900) på »Titania« af Kø-



»De twee jonge Hermans«, et Grønlandsskib af Hamborg, som hele sin levetid (1739-1777) blev ført af Rømø-kommandører. Foto: Kopi efter originalen på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, malet af A. Tudsborg Petersen og ejet af Skærbæk Museum.

benhavn var de sidste to Rømø-kommandører, der i 1859 sejlede til Ishavet.

Mange kommandører har med deres fortjeneste skabt større formuer på øen og efterladt fine huse, der endnu er med til at præge øens ansigt. Enkelte endte dog på fattighuset. Rømøs største formuer i 1789, et år med et bevaret ekstra-skatteregnskab, var for det meste nedarvet. Thade Harckes, en gårdmand i Toftum, havde øens største formue, 10.000 rd., samlet af moderens morbror, en ugift skipper, faderen, en skipper fra Før, og stedfaderen, en

kniplingskræmmer. Den næststørste formue, 7.000 rd., havde en fhv. kommandør og landfoged i Juvre, men en stor del af pengene havde han arvet fra ovennævnte Ostasienskipper i Holland, der var hans farbror. Og en landfogedenke i Tagholm, hvis mand havde været skipper, reder og købmand, indtog plads 3 på listen, med 4.500 rd. Derefter følger nogle kommandører. Ved Danmarks statsbankerot i 1813 tabte Rømøs 1700-tals pengefolk det meste af deres formue. Guldalderen endte også for dem.

Småskibsfarten langs østkysten

Af BENT VEDSTED RØNNE

Endnu i årene efter Anden Verdenskrig var havne og mindre anløbssteder på Sønderjyllands østkyst et broget syn af mindre fragtskibe, der stod for transport af korn, teglsten, cement og andre varer. Stadsarkiv Bent Vedsted Rønne, Haderslev Byhistoriske Arkiv, tegner her et portræt af den mindre skibsfart på østkysten.

De nu for længst forsvundne mindre havne og anløbssteder langs den sønderjyske østkyst havde deres udspring i de geologiske forhold og i produktionsforholdene. Især langs Flensborg Fjord skabte teglproduktionen eksistensgrundlaget for småskibene, da dybdeforholdene ved teglværkerne kun gav de fladbundede skibe mulighed for at anløbe. Foruden teglsten kom kornproduktionen til at spille en rolle for de mindre skibe. Fra Flensborg Fjord til Hejlsminde var der anløbsbroer med passende afstand, så landbruget kunne få transporteret deres korn til købstæderne.

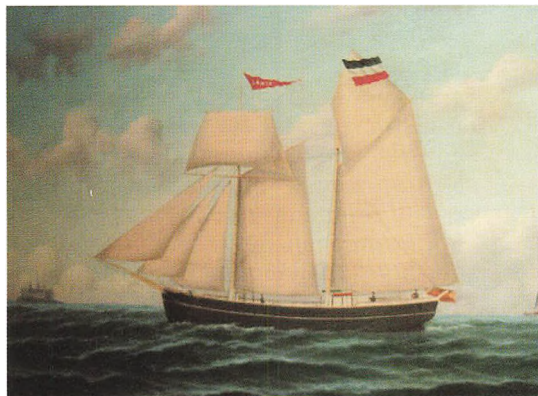
Langs Flensborg Fjord, Haderslev Fjord og østkysten opstod der i løbet af 1700-tallet en række små bebyggelser langs kysterne, hvor fiskere, bådebyggere og færgfolk havde slået sig ned. Med teglproduktionen opstod der mulighed for at få fragter til de nærmeste byer og derfra nye fragter. Efterspørgslen på teglsten til købstæderne gjorde det rentabelt for husmænd og landhåndværkere at søge over i skibsfarten.

Skibene

I 1700-tallet kom den hollandske jagt til Slesvig-Holsten og Danmark. Jagten blev tilpasset forholdene langs de slesvigske kyster og vandt hurtigt frem som den

mest foretrukne skibstype ved kystsejlad. Efter 1820 blev jagten hovedsageligt bygget i Stenbjerghav, Egersund, Sønderborg, Aabenraa og enkelte i Haderslev. De mindste jagter var helt ned til 1 kommercelæst (2 tons) og de største op til 25 kommercelæster (50 tons). De mindste jagter sejlede med specielle købmandsvarer eller post, f.eks. mellem Haderslev og Assens. Jagten var et forholdsvis billigt skib at bygge og rigningen enkel at betjene. Den kunne derfor føres af 1-2 besætningsmedlemmer. Jagten var med sin flade bund og store spring, især hos bredere og større jagter, meget velegnet til blandt andet transport af teglsten og blev benyttet helt op til 1940'erne.

I Sønderjylland fik jagten følgeskab af den hollandske kuf fra 1920'erne, hvor især skibsførerne i Egersund anskaffede dem fra Tyskland og Holland. De fleste kuffer havde kahytsdæk, dækhus og to luger. Kuffen var fladbundet og meget bred, en del førte sidesværd for at hindre afdrift, mens andre havde en lav køl til



Skonnerten »Samsø« af Haderslev. Bygget 1872 i Assens. Foto: Sønderjyllands Søfartsmuseum.



Jagten »Elisabeth & Juliane« af Haderslev bygget 1822 i Haderslev. Jagten var fra midten af 1700-tallet og frem til 1890'erne den mest udbredte skibstype i Slesvig-Holsten. Foto: Aabenraa Museum.

samme formål. Kuffen kunne laste 20-45 kommercelæster (40-90 tons).

I 1920'erne og 1930'erne fik de fleste mindre skibe hjælpemotor, men efterhånden, som motorene blev større, blev rigningen på skibene mindre for til sidst helt at forsvinde. Af skibstyper blev den tomastede galease fortrukket. Med tiden blev træskibene skiftet ud med jern- og stålskibe.

Livet om bord

Livet ombord på småskibene var nøjsomt og anstrengende. Besætningen på galeaserne talte tre-fem mand alt efter skibets størrelse, mens de mindre jagter ofte blev sejlet af skipperen og en skibsdreng.

Skibsdrengen og bedstemanden var som regel én, skipperen kendte hjemmefra, men kunne også være hans egen søn eller en nært beslægtet dreng. De blev som 15-16 årige forhyret som kok og skulle deltage i alt forefaldende arbejde ombord. Drengen lavede mad, gjorde rent, satte sejl, stod ved roret og hjalp i øvrigt,

så langt kræfterne rakte med lastning og losning. Han lærte ved at se, prøve og spørge sig frem.

Bedstemanden var styrmand og matros i ét, og det var hans ansvar, at skibet var velholdt, ryddeligt og rent. Han behøvede ingen teoretisk prøve i navigation, blot skipperen havde tillid til hans kunnen. Om bord delte bedstemand og skibsdreng lukafet forude, mens skipper havde kahytten agter. Dette angav rangfølgen; men der var sjældent tale om en hård udøvelse af autoritet i småskibsfarten.

Samarbejdet om bord og i havn var afgørende. I de større havne var det ofte havnearbejderne, som stod for losningen og lastningen. Derimod var det hårdt arbejde for besætningen, når man lagde til ved en af de mange anløbsbroer. Lasten bestod oftest af korn, træ eller teglstén.

Teglsténene blev før Første Verdenskrig fragtet på pramme ud på Flensborg Fjord, hvor de blev omlastet i de ventende skibe. Denne besværlige metode bestod frem til 1914, hvor hovedparten af teglværkerne havde fået bygget lange udskibningsbroer, som skibene kunne lægge til ved. Ved lastning og losning af korn og træ brugtes lastebommen, der var fæstet til stormasten og fungerede som en kran, trukket af et lossespil. Fra midten af 1920'erne blev det drevet af en lille dæksmotor, og dermed var noget af det tungeste arbejde for mandskabet borte. Selv om der i de store havne var havnearbejdere, skulle besætningen hjælpe med i skibet, og hver sæk passerede gennem mange hænder, både i lastrummet og oppe.

Småskibsfarten fra Egersund

Da teglværkerne ved Egersund efter Københavns brand i 1728 for alvor begyndte at producere mur- og tagsten, opstod behovet for flere lokalt hjemmehørende skibe. De skulle sikre en stabil tilførsel af brændsel i form af tøv og for fragter

af fint havsand, som var nødvendigt ved fremstilling af tagsten.

Teglværksejerne stod i begyndelsen selv for transporten af tørv og sand. Men efter få år solgte teglværkerne deres skibe til skibsførerne, og dermed blev grundlaget for småskibsfarten i Egersund skabt. Antallet af mursten til København viser denne udvikling. I 1742-1743 fragtedes 3,3 millioner mursten. I 1762 var tallet 3,2 millioner, som i 1795 var blevet til 5,5 millioner, og i 1796 nåede fragten op på 7,5 millioner mursten årligt.

De mindre skippersamfund overtog, hvad de større søfartsbyer ikke mere interesserede sig for på grund af de store muligheder og fortjenester i sejlads over store distancer i anden halvdel af 1800-tallet. Det gjaldt København, Flensborg, Aabenraa og Sønderborg. Den stigende deltagelse af småjagter fra Kappeln, Arnis og Egersund ses tydeligt fra 1790'erne. I 1807 var 64 skibe opført uden for Sønderborg og Flensborg, idet antallet af skibe omkring Egersund på dette tidspunkt var steget fra 18 til 29. Trods dette var det marstalskipperne, der overtog farterne fra Aabenraa, Sønderborg og Flensborg inden for den nære skibsfart.

1864 betød et vendepunkt for skibsførerne i Egersund. Teglværkerne var afskåret fra det danske marked på grund af den høje danske told. I stedet fandt værkerne et andet marked for sine produkter langs den tyske østkyst og ved de tyske militærbyggerier. Det tomrum, marstallerne havde efterladt efter 1864, fyldte skipperne fra Egersund, Gråsten, Alnor og Dalgårde ud, så antallet af skibe steg fra godt 29 i 1864 til 58 i 1910. Fragtmarkederne ændrede sig, og marstallerne, der før 1864 havde størstedelen af teglfarten, havde fra 1880'erne fundet nye markeder som f.eks. trælast fra Normandiet og tørfisk fra Canada.

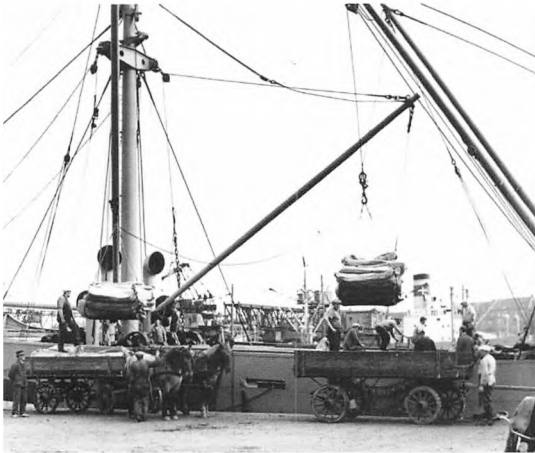
Efterhånden som skibene blev større, og deres antal voksede, søgte en del skip-

pere fra Egersund også andre markeder. Flere fik faste farter mellem danske, svenske og tyske havne med laster af korn, foderstoffer, kalk og cement, brændsel m.m. Dette blev redningen for mange skippere i årene efter Genforeningen i 1920. Man vendte sig igen mod de danske havne, hvor København blev det centrale mål. Fartmønstret kom i høj grad til at ligne andre danske småskippers, og de tyske havne var ikke længere vigtigere end de øvrige Østersøhavne. Næst efter København tog man oftest til Fakse Ladeplads, Rønne, Svendborg, Odense og Aalborg.

Efter Anden Verdenskrig købte man skibe i Holland og Sverige, men trods dette kom Egersunds skibsflåde til at bestå af gamle skibe. Flere ældre skippere lagde op, da småskibsfarten fra slutningen 1950'erne blev trængt væk fra traditionelle fragter. DSB og lastbilerne overtog langsomt transporten af mursten og andre landbrugsvarer. Nye områder for småskibsfarten var sejlads med træ fra Finland, drænrør til Norge og briketter fra Østtyskland. Til trods for skibenes øgede motorkraft og lasteevne kunne de



Udflugtsskibet »Helene« med gymnaster fra Haderslev til den 8. nordslesvigske gymnastikopvisning den 9. juni 1901 i Sønderborg. Foto: Haderslev Byhistoriske Arkiv.



Havnearbejdere ved lastningen af »Linda Clausen« omkring 1950. Lasten bestod af slagtede svin. Foto: Haderslev Byhistoriske Arkiv.

danske småskibe ikke overleve. Konkurrencen fra specielt tyske og hollandske skibe var hård. Det blev samtidig svære for skipperne at få mandskab, mens udgifterne til arbejdsløn og vedligeholdelse af skibene steg mere end fragtpriiserne. Man søgte derfor at sætte antallet af farter op eller at lade skipperens kone påmønstre som kok for at spare en lønudgift. Det blev den internationale energikrise i 1973, der slog småskibsfarten helt ud og gjorde det klart, at det ville være urealistisk at opretholde småskibsfarten. I årene efter blev småskibene lagt op, og i dag er der kun få tilbage i hele Danmark. Kun de småskibsredere, der tænkte internationalt, overlevede.

Småskibsfarten fra Haderslev

Haderslev var ikke som Aabenraa og Sønderborg en søfartsby. Haderslev var en handelsby, men uden sin egen skibsflåde. De historiske kilder tyder dog på, at der før 1600 har været en livlig sejlads med østers, men om dette har været med Haderslevskibe, fortæller kilderne intet om. Haderslev Fjord blev gennem 1600-

og 1700-tallet efterhånden mudret til, og vandstanden tillod ikke længere større sejlskibe at gå ind til havnen. Ved Sverdrup måtte de større galeaser og skonerter derfor laste deres fragt over i de mindre fladbundede jagter eller transportere fragten det sidste stykke vej ind til Haderslev på hestevogn.

I 1700-tallet var der kun 15 borgere opført som skibsførere i byens borgerbog, mens der i Københavns Skipperlavs protokol over optagne skibsførere kan tælles godt 30 personer fra Haderslev Næs og Vonsbækområdet. Der har således været en tradition for, at sønner af gårdejere m.m. har søgt til søs. Hvornår dette mønster tegner sig første gang, vides ikke, idet kilderne er meget begrænsede.

Med udbygningen af Haderslev havn og uddybelsen af fjorden kom der fra 1840'erne igen gang i skibsfarten. Der blev på ny bygget skibe, og havnen kunne anløbes af større skibe. Dette ser ud til at have ført til en tilvækst af skipperne langs Haderslev Fjord, men ikke i Haderslev by. Fra 1870'erne vokser antallet af småskippere i Årøsund og på Årø. Det var først og fremmest skipperne fra Åstrup, Stevelt og Bæk, der søgte til Årøsund havn men ikke til Haderslev. Det var da også i Årøsund, småskibsfarten holdt frem til begyndelsen af 1970'erne.

Carl Clausens rederi – fra Haderslev til New Zealand

Mange startede efter konfirmationen deres søfartskarriere i de små jagter, kuffer eller galeaser. For nogen blev småskibsfarten erhvervet for resten af livet, mens de menige søfolk tænkte på de lange togter til Sydamerika, Australien og søfolk i de store havnebyer på sejladsen til Asien. For dem blev søfarten oftest kun et midlertidigt erhverv, som efter 8-10 års sejltid blev afløst af arbejde på landet. Skibsfarten fra Haderslev var beskeden i forhold til Sønderborg og Aabenraa, men

en enkelt skibsreder skiller sig ud af den håndfuld redere, som Haderslev havde i 1900-tallet.

For skibsfører Carl Clausen, født den 2. juli 1866 i Adsbøl, kom skibsfarten ind med modernmælken. Han voksede op blandt teglværkernes røg og de små træskibe i Egersund. Som 16-årig stak han til søs og sejlede blandt andet med amerikanske sejlskibe og dampere. Efter et par år på søen og afstået værnepligt købte han i 1887 en fiskekvase, som han anvendte til at fange og fragte rødspætter og rejer med fra Haderslev. Kvasen blev solgt i 1892, og Carl Clausen købte damperen »Spekulant« af Haderslev for 3.500 Mark. Damperen blev begyndelsen til opbygningen af et større rederi med udgangspunkt i Haderslev og Sønderborg.

Damperen kunne klare sejladser langs Haderslev Fjord, mens de større sejlskibe blev bugseret ind fra Stevelt til Haderslev havn. »Spekulant« blev dog hurtigt solgt igen, og i stedet købte Carl Hansen damperen »Helene« – den første »Helene« i række af skibe med samme navn. I sommermånederne indtil Første Verdenskrig kunne borgerne tage på søndagsudflugt til Årøsund. Der blev også arrangeret udflugter for foreninger, hvorved almindelige borgere kunne blive sejlet til de kongerigske byer Kolding og Assens eller til Fænø.

Ved Første Verdenskrigs udbrud blev blandt andet skibsreder Carl Clausen, lodsens Martin Nielsen, fiskere fra Årøsund og Årø arresteret af frygt for, at de ville hjælpe englænderne gennem Lillebælt. Tyskerne konfiskerede »Helene«, der af den tyske marine blev brugt som øvelsesskib; og først efter krigen vendte skibet tilbage til Haderslev. I 1913 købte Clausen »Helene II« og i 1920 »Freden« for at stå sig bedre i konkurrence med de mindre danske rederier, men de sønderjyske dampskibsrederier og småskipper-

ne fik det svært efter Genforeningen, da tolden ikke længere holdt marstallerne væk. Konkurrencen fra marstalrederne blev større, og samtidig måtte man se tyske skibe overtage en del af fragterne fra tyske havne.

I 1921 overtog sønnen Christian Clausen rederiet, og det blev ham, der bragte rederiet ud over de sønderjyske fartruter. Man begyndte at fragte sukkerroer og slagtesvin. C. Clausens Rederi fragtede gennem 1920'- og 1930'erne både passagerer, sand, gods og tilbød sine skibe som slæbebåde, men rederiet måtte som det andet Haderslev-rederi, Jost Petersen, se, at sejladserne på Haderslev Fjord var dalende. Det statsstøttede DSB overtog mere og mere af godstrafikken fra Haderslev Havn. Fra 1993 hørte rederiets fragt- og passagerfart på Haderslev Fjord fortiden til.

Rederiet fik fra 1926 et samarbejde i stand med de store rederier i Hamborg om stykgods fra danske havne til Hamborg, hvor fragterne blev lastet om. Dette blev i 1931 udvidet med en lignende aftale for stykgods til Bremen. Rederiets tredje fragtfart - og med tiden også den vigtigste - opstod ved, at Tyskland kun tillod indførsel af slagtedyrs ad søvejen. Afskibningen af slagtedyrs til Tyskland fra danske havne gik over Aabenraa, hvor den tidligere vandflyvestation blev karantænestalde. I Aabenraa var flere mindre rederier beskæftiget med transporterne af slagtedyrs. C. Clausens Rederi stod for afskibningen af kreaturer fra eksportstaldene i Haderslev, og fra 1930 havde rederiet de fleste kreatur- og svinefragter fra Danmark til Tyskland. Udskibningen af kreaturer og svin gik over Aabenraa, Gråsten, Kolding, Esbjerg, Korsør og Gedser.

De mange fragter førte til en udvidelse af rederiets skibsflåde og i første omgang chartredes seks skibe fra Sønderborg. Rederiet vandt kampen om kreaturfragter-



Haderslev havn en tidlig morgen omkring 1898. Ved kajen ligger syv jagter, i midten damperen »Helene« og længst ude to skonnerter. Foto: Haderslev Byhistoriske Arkiv.

ne, og det blev rederiets kendemærke. Det efterhånden store rederi kunne konkurrere med rederierne i Flensborg, Kiel og Lübeck. For at være på forkant med udviklingen flyttede rederiet i 1936 sit hovedkontor fra Hansborggade i Haderslev til Svendborg og senere til København. Samtidig blev der oprettet datterselskaber i Århus og Kolding.

Efter Anden Verdenskrig byggede rederiet en række skibe til internationale farter, og samtidig blev et datterselskab oprettet i Tyskland. Enkelte skibe var beregnet til stykgods, men efterhånden blev de fleste solgt eller ombygget til kreaturskibe. Der blev satset på det irske marked i 1950'erne med fragter til England, Tyskland og Belgien. Samtidig fik rederiet en lang række farter med transport af avlsdyr fra Vesttyskland, Holland, Irland samt England til Sovjetunionen, Middelhavsområdet og Nordafrika.

Skibsreder Chr. Clausen fik i 1960'erne hestetransport fra Sovjetunionen til slagting. Mulighederne for fåretransporter langs Australiens kyster blev samtidigt

afprøvet, men viste sig efter en årrække at være urentable. Australien begyndte i midten af 1960'erne at sælge får til Mellemøsten. Det var derfor oplagt for Chr. Clausen at byde ind på fragterne. Fem transportskibe blev i første omgang sat ind på ruten, hvilket hurtigt viste sig at være for få, så rederiet købte og ombyggede to tidligere argentinske passagerskibe til transport af levende dyr. Senere blev blandt andet et nyt passagerskib og en bulkcarrier på 36.000 tons købt. Dermed var rederiet blevet et af verdens største og førende inden for transport af levende dyr.

Med udbruddet af krigen mellem Irak og Iran i 1984 stoppede eksporten af får til Mellemøsten, hvilket blev skæbnesvangert for rederiet. Nye ordrer udeblev, og skibene lå oplagte i Australien. Efterhånden, som krigen trak ud, fik C. Clausens Rederi sværere ved at klare sig økonomisk og blev nedlagt. Dog overlevede Sønderborg Rederi A/S under ledelse af skibsreder Bjørn Clausen, der også har specialiseret sig i dyretransporter.

»Historiens dag« i Sønderjylland

Industriens miljører og kulturspor

»Historiens Dag« er et helt nyt tiltag. Det er blevet til på baggrund af en idé, som er fostret af kulturministeren. Han forestiller sig en dag hvor hele familien sammen drager ud for at opleve en bid af den historie, der omgiver os - de fortællinger, der ligger i vore byer, i landskaberne, i traditioner, i monumenter og også gerne museer. Når det er tænkt som en familiedag, må det nødvendigvis være en søndag, og »Historiens Dag« i år 2005 - den første i en forhåbentlig lang række - er fastsat til søndag den 22. maj.

»Man kunne jo forestille sig ... en familieudflugt ... til et lokalt arrangement eller ... til et museum eller et fortidsminde. Målet er, at vi alle får et bedre kendskab til vores kulturarv og en større bevidsthed om, hvad historien betyder, og hvordan den binder os sammen som familie og som folk. Men det gør ikke spor, hvis det også bliver 'hyggeligt'«, har kulturminister Brian Mikkelsen sagt.

Uden at udelukke andre emner har Amtsmuseumsrådet i Sønderjylland støttet en idé om at lade miljører og kulturspor, der fortæller noget om industriens historie, være hovedtemaet for »Historiens Dag« i 2005. Det falder godt i tråd med, at et samarbejde omkring »Industriemuseum Slesvig« både nord og syd for grænsen allerede er godt i gang, og at der på landsplan bliver lagt op til at gøre 2007 til »Industriens år«. Ud over museerne er Kulturmiljørådet for Sønderjyllands Amt inddraget i planlægningen, og de lokalhistoriske arkiver har også fået mulighed for at være med. En del af arrangørerne har allerede givet forhåndsmeldinger om deres bidrag til »Historiens Dag« i Sønderjylland. Så her bringer

vi en oversigt over de indslag, som det i skrivende stund er muligt at fortælle noget om:

- I Tønder bliver der fortalt om vandforsyning før i tiden og vist rundt i det gamle vandtårn, pumpehuset og filterbygningen på museets område. Derfra fortsættes til det nuværende vandværk, hvor den moderne vandforsyning bliver præsenteret.

- På Zeppelin Museet i Tønder kan man bl.a. se rester af det gasværk, der under Første Verdenskrig producerede brint til basens luftskibe - bl.a. beskyttelsesmuren omkring hele anlægget og den såkaldte regenerationshal.

- Ved Højer bliver der sat fokus på de to sluser: Den gamle fra 1861 var tæt på at blive ødelagt, da der kom to stormfloder kort efter hinanden i januar 1976. Dette gav stødet til opførelsen af Vidå slusen og det nye og højere dige, som stod færdigt i 1981.

- I Skærbæk holder Uldspinderiets



Syersker på Schumanns Klædefabrik. Foto: Haderslev Byhistoriske Arkiv.

Kommunale arbejderboliger i Lavgade, Aabenraa, opført i 1904 efter inspiration fra Frederiksstad. Foto: Kim Furdal. Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.



Venner åben fabrik, hvor maskinerne kører, og man kan følge produktionsgangen i det gamle spinderi.

- I Kobbermølle lige syd for grænsen, bliver der holdt åbent hus i museet for denne industri, som blev grundlagt af Christian IV.

- I Sønderborg byder museet på byvandring til udvalgte industrier og arbejderboliger.

- Nordborg lokalhistoriske Arkiv arrangerer en udstilling om »Linak«, som bl.a. producerer ergonomisk kontor- og hospitalsinventar, og som er en af de stærkest voksende industrier på Als.

- I Aabenraa arrangerer museet skattejagt med poster ved ældre industrivirksomheder og arbejderboliger, mens Institut for Sønderjysk Lokalhistorie arrangerer en byvandring til udvalgte virksomheder.

- På Broagerland holder Cathrinesminde Teglværksmuseum åbent hus.

- Haderslev Museum inviterer på gåtur til Fuglsang, det stadig meget aktive bryggeri med den store fortid, den gamle

Schaumanns Klædefabrik, nogle af byens allertidligste industrier (jernstøberier) og arbejderboliger.

- I Vojens bliver der holdt åbent hus i det helt nye museum og arkiv for køleskabsfabrikken Brdr. Gram.

Der vil sikkert være flere arrangører, som når at komme på banen, inden »Historiens Dag« oprinder søndag den 22. maj. Desuden rækker pladsen i disse spalter ikke til (og i skrivende stund er det heller ikke muligt) at give detaljerede informationer om mødesteder, tidspunkter og den slags. Så man gør klogt i at holde sig orienteret om supplerende tilbud og praktiske oplysninger om de enkelte arrangementer, når dagen nærmer sig. Det kan man gøre ved hjælp af de lokale medier eller på internettet, hvor der vil blive oprettet en landsdækkende oversigt over »Historiens Dag«-arrangementer, som man kan finde via Kulturarvsstyrelsens hjemmeside www.kuas.dk.

Anker Thygesen

GRÆNSEFORENINGEN



For 100 kr. om året kan du blive medlem af Grænseforeningen. Så modtager du seks gange om året bladet GRÆNSEN samt Grænseforeningens smukke Årbog. Ring eller skriv efter Grænseforenin-

gens brochure: Postboks 9074, Grænseforeningen, Peder Skrams Gade 5, 1022 Kbh. K. Telefon: 33 11 30 63.

Du er også velkommen til at kontakte din lokale formand:

Tønder Amt

Svend Kristiansen
Østerbyvej 32
6280 Højer
tlf. 74 78 32 15

Haderslev Vesteramt

Sigrid Andersen
Rangstrupvej 20
6534 Agerskov
tlf. 74 83 31 56

Haderslev Østeramt

Lisbet Skau
Hasselvej 4
Hammelev
6500 Vojens
tlf. 74 50 79 22

Sønderborg Amt

Marie Hess
Frydenlundvej 5
6430 Nordborg
tlf. 74 45 62 65

Aabenraa Amt

Ove Nissen
Dalsmark 3
6300 Gråsten
tlf. 74 65 07 45

Det sker – på sønderjyske museer

Aabenraa Museum

Jomfruen Fannys sælsomme liv

Dette er eventyret om en prinsesse uden krone, om Jomfru Fanny, de dansksindede aabenraaeres og sønderjyders symbol på danskhedens overlevelse i udlændighedstiden.

Året er 1805. En sen septemberaften brydes stilheden af en kgl. postvogn med firspand, som skrumples ind i Slotsgade og gør holdt foran nr. 14 - et lille gæstehus tilhørende Brundlund Slot. Der blev røre bag blondegardinerne i de tilstødende huse, men vognen skyggede, så ingen kunne se, hvad der skete. Morgenen efter sås i vinduet en ung velklædt kvinde med et spædbarn på armen. Hvem, hvad og hvorfor? Der blev nok ordentligt fyret op under kaffekedlerne, snakken gik og ikke mindst, da der efter et par dages forløb fløj et lille stykke barnelinned med fyrsteligt monogram over i nabovens have. Kort tid efter blev den lille pige døbt. I Aabenraa kirkebog står indført: Døbt Franziska Caroline Elise Enger, uægte barn af Christine Heise fra Mecklenburg, besvangret af skovrider Frederick Enger. Faddere var kammerjunker von Qualen og frue. Dette skabte nok en del undren, men endnu mere opsigtsvækkende har det været, at Christine Heise tilsyneladende ikke mødte foragt fra borgernes side - nok nærmere nysgerrighed. Det bør erindres, at der indtil 1800 var en lov, der bød mødre til »uægte« børn på tugthus, vand og brød, bøde eller flere års ophold i spindehuset. Snart så man, at der med mellemrum kom budbringere fra København, og der var jævnlige trafik mellem Brundlund Slot og det lille hus i Slotsgade. Fanny, som pigen kaldtes, fik sin skolegang på Brundlund Slot, der dengang lå et godt stykke uden for bygrænsen. Sammen med

amtmand Steemans børn blev hun undervist i almindelige skolefag, sprog, tegning og broderi.

Jomfru Fannys håndarbejder

Fanny havde altid været flittig med nål og tråd, man kan uden overdrivelse kalde hende en kunstner på området. Interessen stammer nok fra skolegangen på Brundlund. På den tid var broderi, tegning og musik i høj kurs i det bedre selskab. Der er tydeligt tale om højerestandsbroderi (ca. 1750-1840) engelsk broderi (ca. 1830-1860), tylsbroderi, tylstrækning - stopning og tælesyning. Hun var også en mester i at applikere på kammerdug eller mol på tyl. For de særligt interesserede kan det være spændende at studere højerestandsbroderiernes afsmitning på almuens broderi, som netop i samme periode havde en rig blomstring. Omsætningen af mønstre fra fine, købte stoffer til hjemmевævet hørlærred gav en helt anden virkning. Alle Jomfru Fannys broderier er hvidt på hvidt. Det menes, at hun selv lavede blomsterbuketter på duge, underskorter m.v. - og ikke to er ens.

Et pudsigt træk er, at på enkelte af de ting, hun forærede væk, har hun sat sit eget navn med en krone over. Det materiale, hun har brugt, er så fint og tyndt, at det er ufatteligt, hvordan hun har kunnet se, tælle og beregne. Tænk på, at der ikke fandtes elektrisk lys, men kun sparsomt lysindfald fra de små ruder. Der er langt fra middelalderens strofe om adelsfrøkenen: »Hun satte sig på sømmestol, hun sømmed mod den klare sol«, til Fannys trange hverdag.

Aflæg Aabenraa Museum et besøg og se og hør nærmere om Jomfru Fannys broderier og hendes syner.

Tove Rasmussen

- Haderslev Museum**
Indtil 13. apr.: »Et skud fra hoften«. Malerier af Jørgen Michael Andersen og skulpturer af Thomas Andersson.
16. apr. - 8. maj: Kunstforeningen 80 år. Ved hjælp af udvalgte værker belyses væsentlige træk af kunstudviklingen i de 80 år, der er gået, siden Haderslev Kunstforening blev grundlagt i 1925.

- Slesvigske Vognsamling, Schaumanns Klædefabrik**
Indtil 17. apr.: »I håndarbejde til halsen« - Tørklæder.

- Aabenraa Museum**
18. mar. - 17. maj: »Jomfruen Fannys sælsomme liv«. En særudstilling af broderier i anledning af Fanny Engers 200-års fødselsdag.

- Kunstmuseet Brundlund Slot**
1. apr. - 30. maj: Merete Hansen.

- Museet på Sønderborg Slot**
Indtil 24. apr.: »Danske jugendglas på Museet på Sønderborg Slot« - Brendekildes glas - form og dekoration for Fyens Glasværk.

- Indtil 7. apr.: »Danske Ægte Tæpper« - 25 års jubilæumsudstilling 1979-2004.
Indtil 24. apr.: »Fra modstandere til medborgere / Vom Gegeneinander zum Miteinander«. Udstilling om København-Bonn-erklæringerne 1955.
29. apr. - 7. aug.: Smykkeudstilling.

- Tønder Museum**
Indtil 24. apr.: Folkekunst i Vestslesvig.
9. apr. - 10. apr.: Seminar vedr. bygningsrenovering på Tønder Museum.

- Sønderjyllands Kunstmuseum, Tønder**
19. mar. - 1. maj: Grethe Sørensen - »Interferens« (Vævning).

- Drøhdes Hus, Tønder**
1. apr. 31. dec.: »Hattemoden 1900-1980.«

- Højer Mølle- og Marskmuseum**
5. apr. - 5. sept.: »Svaner« - En udstilling om svanernes natur - og kulturhistorie.



Skibsportrætter – kunst eller historie?

*Bagsiden
om
forsiden*

Skibsportrætter er en særlig kunstart - de er bestillingsarbejder fra besætningen, som har været i kontakt med lokale kunstnere på deres rejser til fremmede steder. Fra Kina til Marseille - situationen har været den samme: Mens man har lastet, losset eller ventet på fragt, har man fået kontakt med mere eller mindre begavede kunstnere, som - mod betaling - har fremstillet et portræt af det skib, man sejlede med. Nogle af disse skibsportrætmalere har været dygtige, andre var mindre begavede. Men selvom kunsten måske faldt igennem, kan man være sikker på én ting: Detaljer - den historiske dokumentation - var på højeste niveau. Skibsportrættet skulle stå for en kritisk vurdering fra folk, som kendte deres eget skib ud og ind. Men kan man komme bag om dette dokumenterede øjebliksbillede?

Med et skibsnavn, type, skippers navn og et årstal, der som regel findes på det typiske skibsportræt, åbner sig frodige historiske marker, der giver et rigt udbytte, når man begynder at dyrke dem.

Et eksempel er et skibsportræt, som i oktober 2004 indgik i Sønderjyllands Søfartsmuseums samling. Det drejer

sig om et billede af briggen »IMMANUEL«, hjemmehørende i København og ført af skipper Lauritz N. Maag, dateret 1835. Forbindelsen til Sønderjylland er skipperen, som stammer herfra, og hvis familie har haft skibsportrættet hængende på deres slægtsgård på Barsø i generationer.

I Københavns Stadsarkiv kan de såkaldte waterschoutlister bekræfte, at briggen »IMMANUEL« ganske rigtigt havde Lauritz N. Maag som skipper i 1835, men der var meget mere at tilføje ud fra denne liste: Briggen var på 65½ kommercelæster (ca. 130 BRT) og var bygget på Fyn i 1828. Fartøjet var i 1829 købt af rederiet Schmidt & Hansen, København, og ejet af samme i hele den undersøgte periode. Maag var en ud af fem skippere, vi kender. Han sejlede på Middelhavet 1834-1840. Herefter skiftede briggen fartområde til Guinea og Brasilien, og Maag blev afløst i 1844.

Briggen »IMMANUEL«'s historie slutter ikke her. Dette indlæg er blot en appetitvækker til at forsætte afsløringen af den historie, der ligger bag et skibsportræt i Sønderjyllands Søfartsmuseums store samling.

Birger Thomsen