

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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 vores arbejde – Bliv sponsor

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

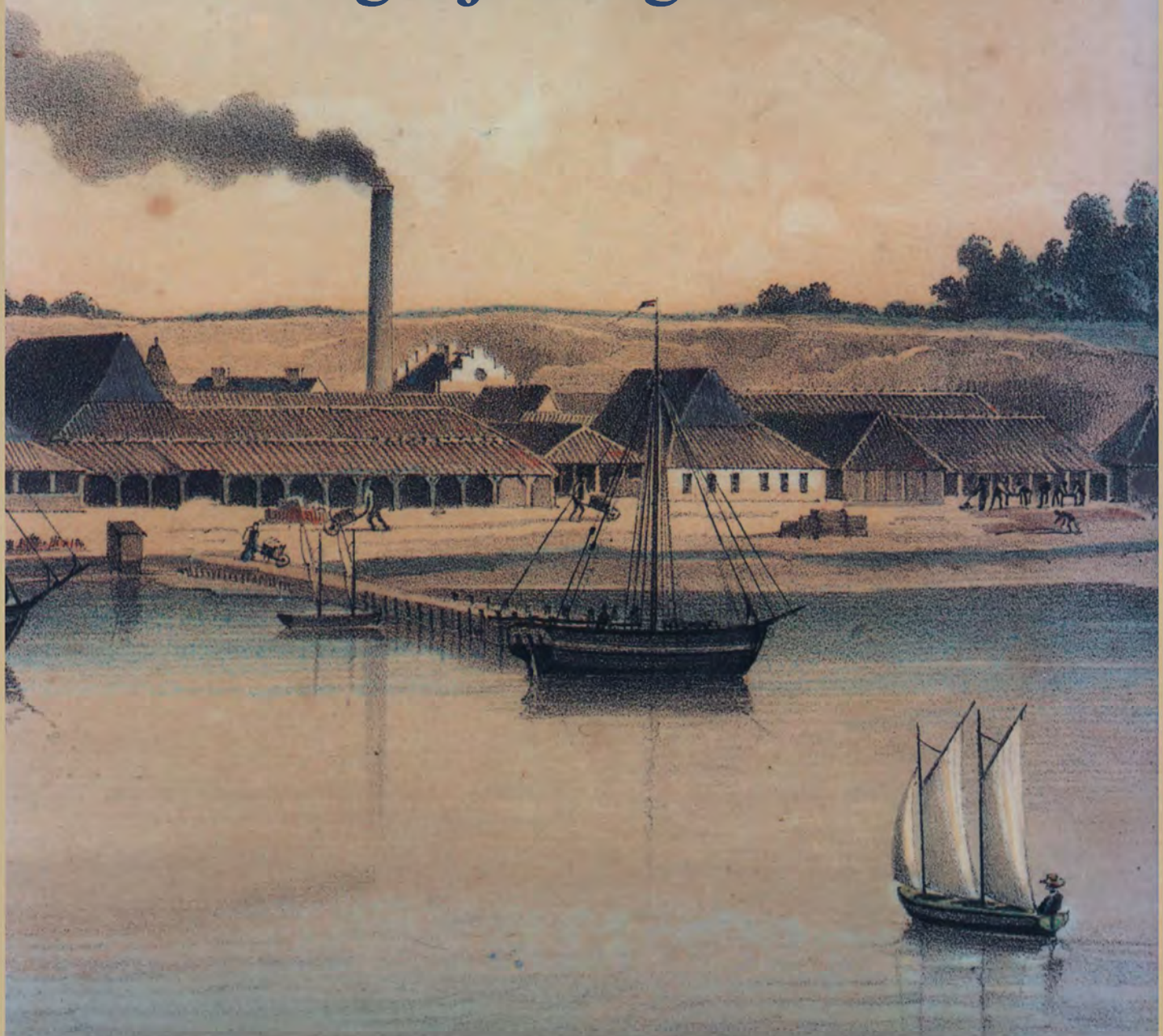
Ophavsret

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

Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen



Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen

Redigeret af
Bent Vedsted Rønne

Skrifter fra Museumsrådet for Sønderjyllands Amt, 6

Aabenraa 1994

Omslaget viser småskibe ved Rendbjerg Teglværk. Litografi o. 1850 af D. Winter, Flensborg.

Projektet Egernsund og Fjordegnens småskibsfart er støttet af:

Kulturfonden
Sønderjyllands amtskommune
Sønderjydsk Forsøgsscene
Dansk Amatør Teater Samvirke/Kulturministeriet
Sønderhav Mødehus' legat
Sønderborg Rederiaktieselskab, Egernsund
Broager, Gråsten og Sundeved kommuner
Sydbank Sønderjylland
Broager Spare- og Laanekasse
m.fl.

Ekspedition:
Museet på Sønderborg Slot
6400 Sønderborg

ISBN: 87-88376-15-7
© 1994 Projektet »Egernsund og Fjordegnens småskibsfart« og forfatterne
Redaktion: Aabenraa Museum og Bent Vedsted Rønne
Billedredaktion: Birgitte Kragh og Bent Vedsted Rønne
Sats og tryk: Carl C. Biehl, Gråsten

Indhold

Forord 7

Egernsund og Fjordegnens småskibsfart
af Arne Aabenhus 10

Kystboere ved Flensborg Fjord
af Birgitte Kragh 12

Teglværkerne langs Flensborg Fjord
af Tove Jensen 18

Skibe og skibsbyggeri
af Hans Diederichsen Rühmann 24

Skibstyper på Flensborg Fjord
af Tove Jensen 45

Egernsund gensidige Skibsforsikring
af Bent Vedsted Rønne 56

Skibenes fart
af Bent Vedsted Rønne 73

Med »Olga« af Egernsund
af Bent Vedsted Rønne 95

Skipperfamilier fra Egernsund
af Birgitte Kragh 102

Noter 110

Litteratur og kilder 112

Forord

Småskibsfarten har gennem århundreder været en markant del af Egernsund og Fjordegnens historie som følge af de naturgivne betingelser og teglproduktionen. Med teglværkernes placering ved kysten har transport til søs været den letteste måde at flytte varer fra en del af landet til en anden.

Det nære samarbejde, der var mellem teglværkerne ved Flensborg Fjord og småskibsfarten, vil her blive skildret. Et samarbejde, der blev brudt, da lastbilerne efter 2. verdenskrig i stigende grad overtog fragterne.

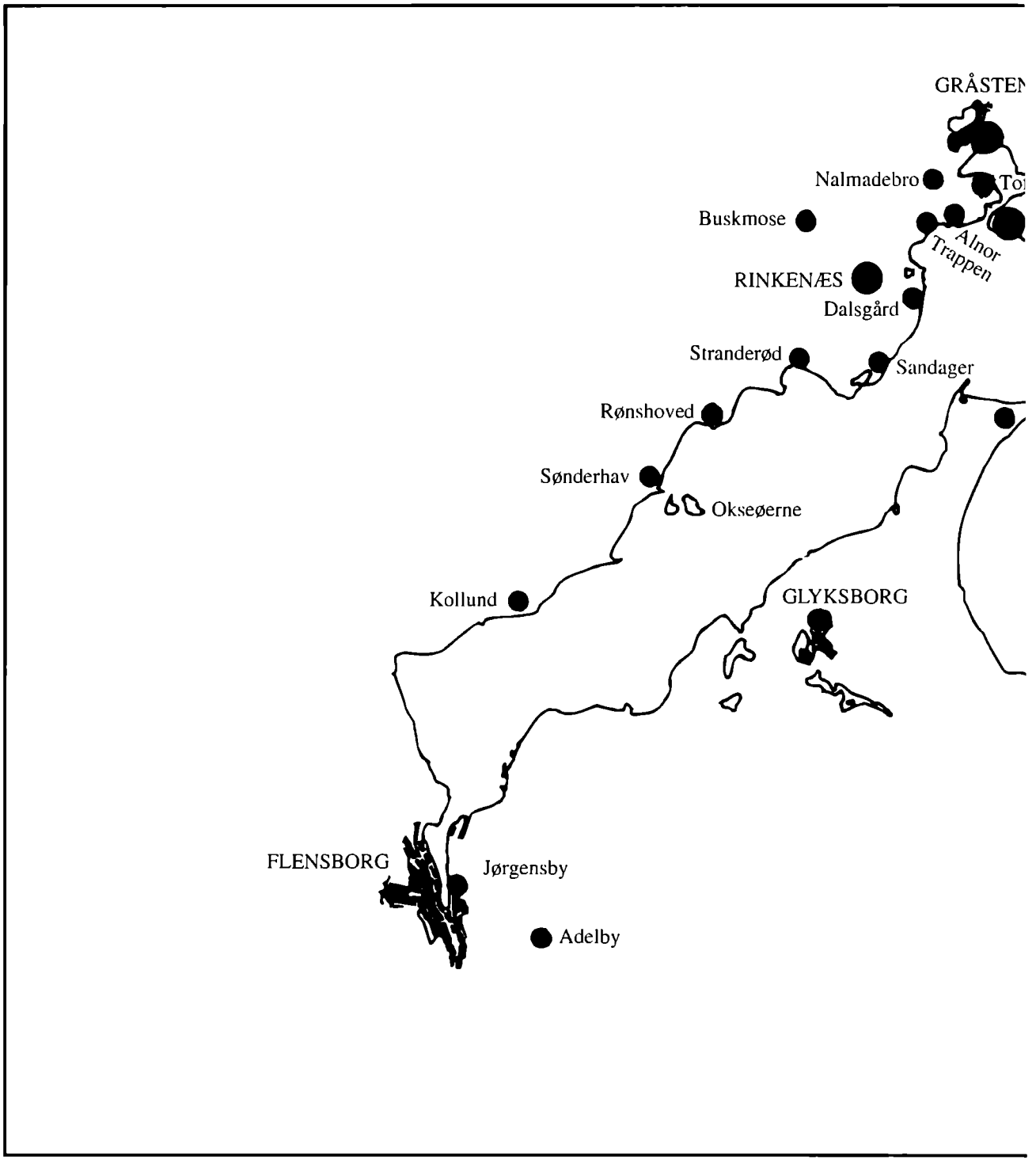
Småskibsfarten fra Egernsund og Fjordegnen får ved udgivelsen af denne bog en længe ventet behandling.

Projektet retter en varm tak til skipperne, som ved deres medvirken har gjort det muligt at udgive bogen.

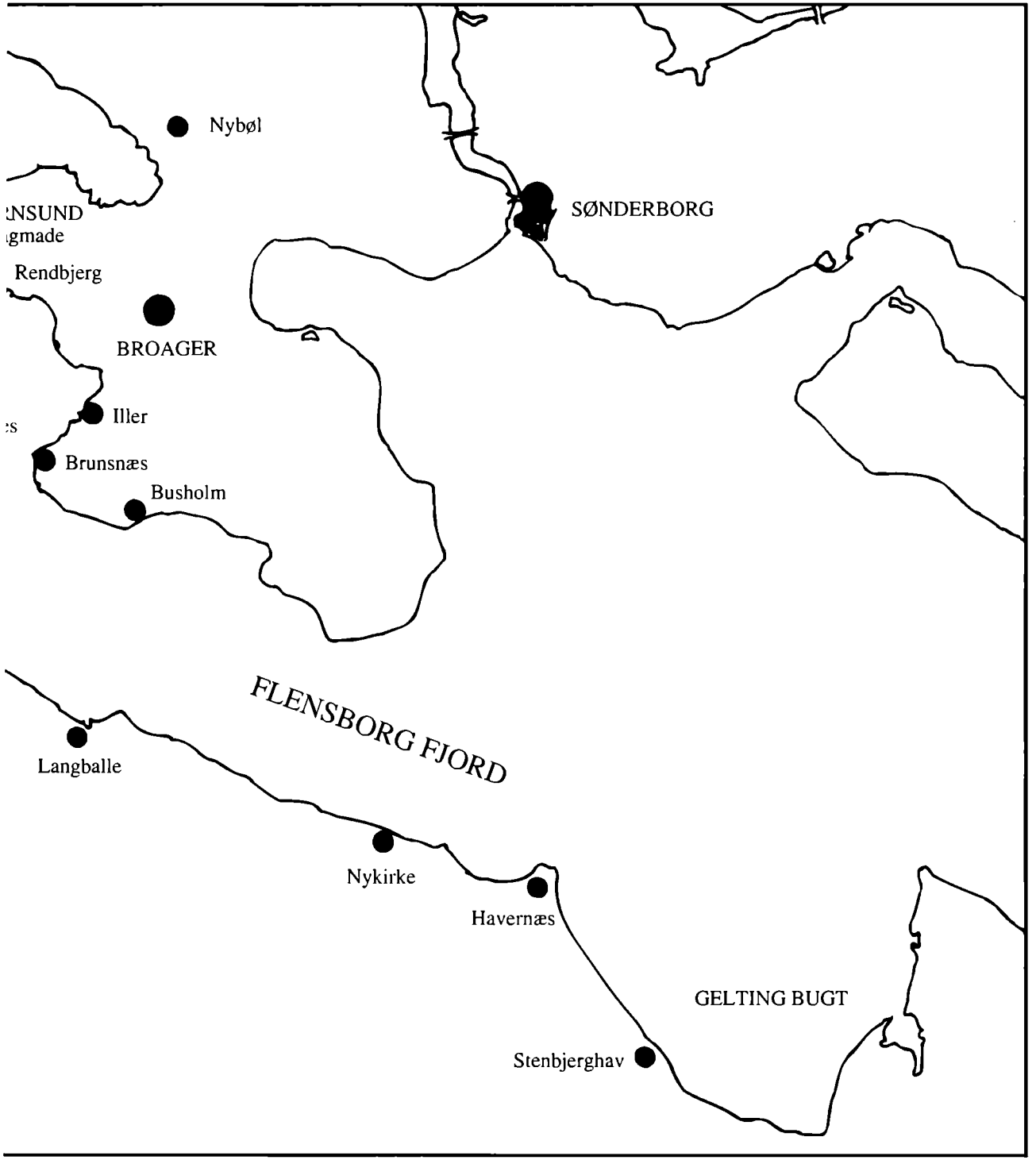
Egernsund, oktober 1994

Arne Aabenhus
Projektleder

Bent Vedsted Rønne
Cand. phil. i folkloristik



Kort over Flensborg Fjord. Tegnet af Erik Møller Nielsen.


Nybøl
SØNDERBORG
Rendbjerg
BROAGER
Iller
Brunsnæs
Busholm
FLENSBORG FJORD
Langballe
Nykirke
Havernæs
GELTING BUGT
Stenbjerghav

Egernsund og Fjordegnens småskibsfart

af Arne Aabenhus

I arbejdet med Teglværksprojektet, der gennemførtes 1980 til 1986, oplevedes den nære sammenhæng, der var mellem teglproduktionen ved Flensborg Fjord og skibsfarten dér – en sammenhæng, der blev brudt, da lastbilerne efter 2. verdenskrig i stigende grad overtog fragterne, fordi de kunne bringe teglprodukterne »fra dør til dør«.

Teglværkerne havde behov for energiforsyning, hvor kul afløste tørv efter at træ var blevet en mangelvare, fordi Fjordegnens skove var forhuggede, og de havde brug for billig og nær søtransport. Begge behov klarede småskibene, og man fornemmer, at teglproduktion og småskibsfart på mange måder var hinandens forudsætning.

Det var den sammenhæng, Teglværksprojektet afdækkede, men ikke havde kræfter til at forske i endsige beskrive, men den lå som en udfordring til også at få småskibsfarten på Flensborg Fjord historisk belyst, og en gruppe interesserede tog i 1989 initiativ til projektet »Egernsund og Fjordegnens småskibsfart«.

For at gøre arbejdet overkommeligt beskæftigede projektet sig først og fremmest med skibsfarten, der havde hjemsted på nordsiden af Flensborg Fjord – fra Flensborg til Sønderborg – med absolut tyngdepunkt i Egernsundområdet, der på mange måder var center for småskibsflåden.

Et godt billede af den travlhed, der herskede på Flensborg Fjord i perioder, hvor efterspørgslen var stor, finder vi i »Slesvig Land og Folk, Topographi for Dannede af alle Samfundsklasser« af J.H. Schmidt, Slesvig, trykt i Aabenraa 1852:

»S.W. for Broager ligge nogle Gaarde, Brunsnæs, den ene med et Bryggeri, hvorfra Overfarten skeer paa Glücksburgveien til Holnis i Angel over den 1550 Favn brede Flensborg Fjord. – Herfra strække sig Teglværkerne Ilers (i daglig Tale Iller) langs med Kysten mod N. – 6 i Tallet. De beskjæftige 100 Arbeidere, forbruge 6 Millioner Tørv og levere 2.600.000 Teglsteen og 400.000 Tagsteen aarligt. – Videre fremme følger Rennberg Teglværk, det største af dem alle, hvor den driftige Dithmer har indrettet store Maskiner, der også levere Gravmonumenter og Klinkere, der skulle være 4 Gange saa vandtætte som de hollandske og have Afsætning derhen. Det er udbygget af Byen Ekensund, benævnt efter det 450 Fod brede, 48 Fod dybe Sund, hvorover en hidtil hertugelig Færge paa Gravensteenveien fører, med 11 Teglværker. Alle 12 beskjæftige 300 Arbeidere, bruge 700 Jagtladninger Tørv og levere til Udførsel 8 Millioner Muursteen og 1.200.000 Tagsteen aarligt. Under Grønsværen findes en 3-4 Fods dyb Tagsteensleer, derunder Muursteensleer indtil 26 Fods Dybde. Den velhavende By bestaar af smukke teglhængte Huse, og Beboerne drive desuden Fiskeri, Røgning og siden 1770 ogsaa Skibsbyggeri«.

Travlhed og sammenhæng, livsvilkår for alle, der direkte eller indirekte var afhængig af småskibsfarten, det var det, projektet skulle belyse, og efter at Kulturfonden (Højlundfonden), amt og kommuner, pengeinstitutter og fonde havde tilsagt projektet økonomisk støtte, ansattes Bent Vedsted Rønne, studerende ved Institut for Folkloristik, til – sammen med museumsinspektør Birgitte Kragh, Aabenraa Museum – at varetage erindringsindsamling, registrering af genstande, fotos osv.

Det var på flere områder en værdifuld hjælp, at cand. jur. Grove-Stephensen, Sønderborg, gennem omfattende studier havde registreret utrolig mange skibe tilhørende småskibsflåden og ofte havde oversigt over redere, skippere, besætningsmedlemmer, laster og rejser. Ligeledes havde statsautoriseret revisor Hans D. Rühmann, Lyngby, hvis slægt havde det kendte skibsværft ved Stenbjerghav på fjordens sydkyst, allerede samlet den væsentligste del af historien om skibsbyggeriet ved Flensborg Fjord.

Projektets første etape var udstillingen »Med Olga af Egernsund«, åbnet på Aabenraa Museum 4. juni 1992 og senere vist på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg og på det danske Centralbibliotek i Flensborg.

Til udstillingen, der var arrangeret af Birgitte Kragh og Bent Vedsted Rønne, havde sidstnævnte sammen med historiestuderende Tove Jensen produceret et meget illustrativt diasshow, der yderligere gjorde udstillingen attraktiv, og udstillingens meget anskuelige tekster til billeder og genstande blev til et undervisningsmateriale, der distribueredes af amtsskolecentralen.

Erindringsindsamlingens resultater blev i uddrag sendt dramatikeren Søren Christian Hansen, Bording, der også skrev teglværksspillet »Til Arbejd – Liv eller Død« i 1982.

»At sejle er at leve« kaldte Søren Christian Hansen sit spil om småskibsfarten, og det opførtes på en smukt beliggende friluftsscene, indrettet til lejligheden på bredden af Nybøl Nor ud for teglværket Grønland, der imødekommende stillede spilleplads, omklædningsfaciliteter o.s.v. til rådighed for spillet.

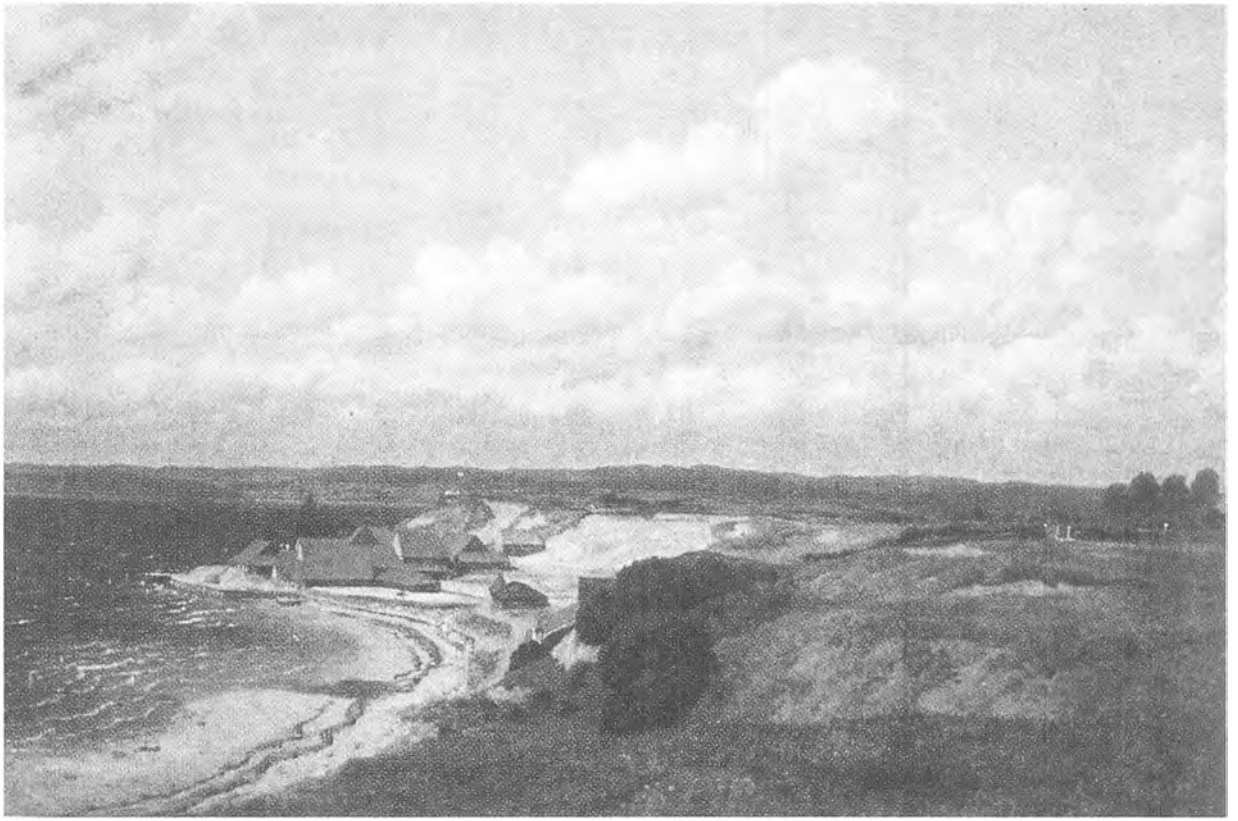
Instruktionen var foregået på Egernsund skole, hvor skuespiller Lotte Horne – bistået af sin mand Finn Storgaard – gennem tre måneder sled med de mange medvirkende fra 7 kommuner plus Sydslesvig.

Spillet vistes 5 gange i juni 1992 og 4 gange i august 1993. I alt blev det vel set af ca. 3.000, fortrinsvis fra lokalsamfundene omkring Nybøl Nor. Tilskuerne havde fortrinligt udsyn fra den opbyggede publikumstribune og gennem de opstillede husrækker til den smukke jagt, der var forankret ved udskibningsbroen, men tillod udsigt til Noret og til Gråstenskovene bagved.

Projektets sidste etape er så udgivelsen af den publikation, De sidder og læser. Forhåbentlig giver den udtryk for manges medvirken for at løse opgaven, og der skal her lyde en hjertelig tak til ALLE, der har bidraget til, at projektet løste den opgave, det havde stillet sig.

Kystboere ved Flensborg Fjord

af Birgitte Kragh



Rendbjerg Teglværk. Oliemaleri af C. W. Eckersberg, 1830. (Statens Museum for Kunst)

Flensborg Fjord er begunstiget fra naturens hånd. Dens skønhed falder umiddelbart i øjnene – i dag, ligesom i tiårene omkring 1800, hvor rejsende og topografer foretog mere udførlige beskrivelser af landets herligheder. De blev betaget af det frodige bakkelandskab langs den bugtede kyst med vige og nor. Det var især skovene og de vide udsigter, hvor fjord og sø bestandigt veksler med næs og træklædte skrænter, der opfyldte de romantiske forestillinger om naturen – dengang, som nu. I kunsten gjorde C.W. Eckersberg Fjordegnen kendt i sit maleri fra 1830 af vennen H.H. Dithmers teglværk ved Rendbjerg. Igennem rejseførere, som f.eks. en lommebog trykt i Altona 1852, blev de første lystrejsende tiltrukket. Da dampskibsruterne på fjorden i løbet af årene 1865-75 blev udstrakt til en række mindre landingssteder, kom i århundredets sidste tiår en stor tilstrømning af sommergæster, og blandt dem en kunstnerkoloni ved Egernsund[1].

Det var ikke alene den landskabelige skønhed, kunstnerkredsen søgte, men i lige så høj grad den jævne befolkning af fiskere, lodser og bådførere, hvis væsen forekom uspoleret af bylivet. Det stærke islæt af dem kan ses som en anden side af egnens særlige naturrigdomme.

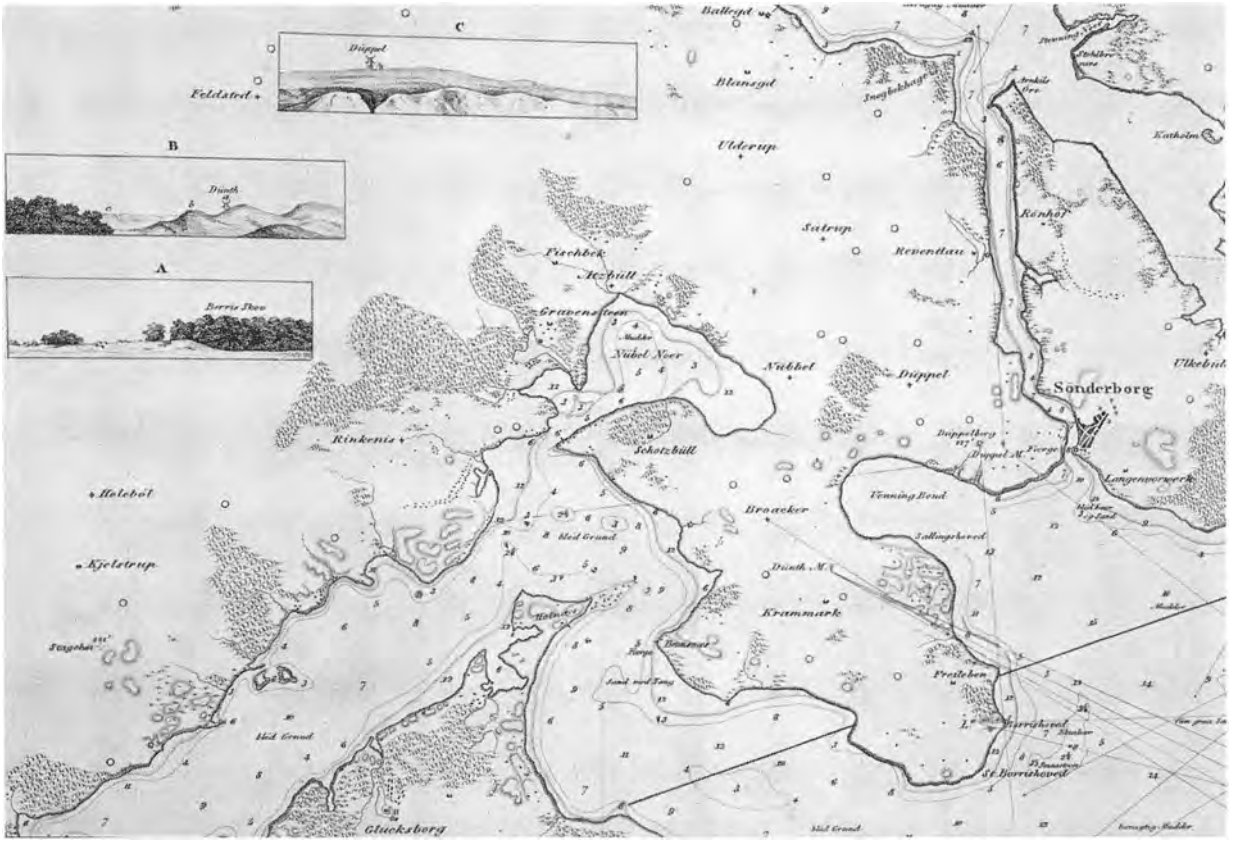
Ingen andre steder i Danmark forenes de to vigtigste forudsætninger for teglproduktion i så rigeligt mål.

Forekomsterne af fint stenfrit ler ligger på Broager og omkring Nybøl Nor lige ud til vandet, den eneste økonomiske transportvej indtil 1960'erne. Her, ved den gode naturhavn omkring Egernsund, har lagene af tegller kunnet udnyttes i århundreder. De fortsætter mere spredt langs kysten ind til Flensborg, hvor fjordens bugtede forløb byder på de fornødne beskyttede havnepladser. Brændsel i form af tørv blev fortrinsvis hentet fra de store moser i Holbøl sogn.

Ved siden af arbejdet med leret gav fjordens og de ferske vandes fiskerigdom fra gammel tid næring til en befolkning, der bosatte sig ved kysten, på randen af de jorder, som landsbyerne opdyrkede. De udnyttede gerne flere erhvervsmuligheder, over et livsforløb eller i sæsoner. Det kunne være teglværksarbejde, fiskeri, sejlads, løst lønarbejde ved de store gårde og i skovene. De lidt bedre stillede havde et lille landbrug, og nogle drev et håndværk, som murer, tømrer, skibs- eller bådebygger. Endelig gav nærheden til købstæderne Sønderborg og især Flensborg mulighed for afsætning af f.eks. fisk og frugt og udveksling, som f.eks. oplæring i byernes særlige erhverv, handel, håndværk og søfart[2].

Broager og Rinkenæs sogne

Ved Egernsund, på begge sider af sundet fra Nybøl Nor og videre på Broager til Iller, lå den store koncentration af teglværker. Omkring 1860 kendes lidt over 20, der i sæsonen beskæftigede omkring 4-500 arbejdere. Den landlige, håndværksprægede fremstilling var vokset gradvist igennem 1700-årene, og i løbet af 1800-årene nåede den en industriel form med fornyet teknik og storproduktion. Den gav grundlag for, at bymæssige centre groede frem i Broager, ved Egernsund og til dels i Gråsten. De to meget folkerige landsogne,



Udsnit af søkort over Flensborg Fjord med landkendinger, hvorefter skibene navigerede, fra o. 1890. (Søkortarkivet)

Rinkenæs og Broager, hvorfra Egernsund først udskilles som selvstændigt sogn i 1959, rummer en væsentlig del af teglværksegnens særlige befolkning. Med folketællingerne 1845 og 1921 som udgangspunkt kan man få et billede af dens særlige sammensætning, her ved teglværkernes vigtigste kyster[3].

Socialt er der tale om en lang og findelt rangskala. I Rinkenæs gik hovedskellene fra gammel tid dels mellem de frie fyrstelige bønder, der var sidestillet med selvejere, og de livegne og hoveripligtige under Gråsten Gods, der overvejende havde de mindre gårde. Dels gik det mellem bønder og husmænd i randområderne[4]. Denne grundopdeling kendetegner også Broager og det er den, som i takt med at folketallet stiger, opsplittes yderligere i løbet af 1700- og især 1800-årene. I den høje ende af skalaen finder man det »store hartkorn« som Benniksgård med eget teglværk ved Stranderød. Til Peter Jepsens hushold hørte i 1845 16 tjenestefolk med specialiserede opgaver i bedrift og i huset, som f.eks. en foderkarl, to tærskere, en mejerske, en kokkepige og en barnepige. Når børnene blev gamle nok, fik de i det miljø desuden en huslærer. Karakteristisk var det endvidere, at familien havde råd til at underholde ugifte ældre søstre. I stuehuset boede en, og i aftægtsboligen yderligere to med egen tjenestepige. De forøgede indtægten ved manufakturhandel.

I Broager sogn når gårdhusholdene ikke helt den størrelse, men præges af mellemstore gårde og af de mange teglværksejere. Ved Egernsund alene var der i 1845 otte, hvis hushold ret ensartet rummede en husjomfru og to-tre karle samt to tjenestepiger. I lejehuse nær ved kunne teglværkets brændemester bo sammen med et par arbejderfamilier. De betegner hver især tydeligt adskilte trin nedad på den sociale stige. Teglværksarbejdere var som mere fast ansatte en anelse bedre stillede end daglejere. Det er disse to grupper, der tegner sig for den betydeligste tilvækst i Egernsund-området. Her boede de gerne til leje under små forhold, tæt sammen med flere familier i et hus uden jord til.

I samfundets bund var trykket fra et stigende antal fattige meget mærkbart allerede i 1845. Ældre eller enlige kvinder i lejehusene måtte i udstrakt grad ernæres ved fattigunderstøttelse. Fra slutningen af 1700-årene og frem til 1850'erne blev der oprettet fattighuse og -arbejdsanstalter i Gråsten, Rinkenæs og Broager. Mange enlige kvinder har dog kunnet klare sig ved at spinde, væve og sy eller ved at arbejde på teglværkerne. Lærred har været et vigtigt produkt på egnen, og i større stil blev det fremstillet bl.a. på en hørfabrik i Broager fra 1851 frem til 70'erne. Til disse underste lag hørte også de mange, der fra nær og fjern flyttede til teglværkerne for at arbejde i sommerperioden. I 1830'erne udgjorde de omtrent halvdelen af arbejdsstyrken. De boede under nødtørftige forhold, ofte på værket, og først efter 1920 stopper systemet[5]. Folketællingen fra 1921 afslører, at en del fra bl.a. Lippe Detmoldt er blevet fastboende.



Fiskerlandsbyen Egernsund. Heliografi af W. Dreesen i mappen »Von Flensburg bis Alsen«, 1895. (Städtisches Museum, Flensburg)



Sælgekoner i fiskerleje Lågmade o. 1900. (Institut for Sønderjysk Lokalhistorie)

Den skitserede skala giver en rygrad i beskrivelsen af befolkningens sammensætning. En anden væsentlig side er de særlige funktioner, som de tre nævnte bymæssige centre betjente landbefolkningen med. De har hver deres særegne historiske forudsætninger for tidligt at udøve en del af de fag, som var forbeholdt købstæderne, og det vil sige uden de skatter, som krævedes i byen. Indtil ophævelsen af byernes og laugenes privilegier i 1857 var kun de mest uundværlige fag godkendte på landet, nemlig grovsmed, teglbrænding, bygningshåndværker, væver, pottemager og træhåndværk som bødker og hjulmager[6].

Gråsten opstod i begyndelsen af 1700-tallet som en række huse for ansatte ved et slot med stor administration. Tilknytningen til slottet gav mulighed for særrettigheder og en vis fornemhed, der bl.a. ses i at hovedgaden var brolagt. Denne fortrinsstilling bevarer og udnytter den lille flække, efter at den i højere grad blev oplandsby. Udover en alsidig håndværkerstand med f.eks. blikkenslager, kobbersmed og glarmester, fik den specialister som læger fra 1826. I 1845 nævnes desuden advokat, apoteker og modehandlerske, samt noget så sjældent som »hofjøder«, handelsjøder, bosat i Trappen[7]. Udviklingen hjælpes igang af købmand Ahlmanns udstrakte handelsvirksomhed. Gråsten blev centrum for både import og landhøkeri, og i slutningen af århundredet butikshandel. Spinderi og væveri blev til trikotagefabrik, og efter 1900 kom flere former for industri til. Med hotel »Stadt Hamburg« henvendte byen sig fra 1850'erne til kræsne lystrejsende, og i slutningen af århundredet blev den »Badeort« med fornemt kurhotel, badeanstalt og bro til rutedamperen fra Flensborg.

I forhold hertil bevarer Broager med Egernsund langt mere af det landlige præg. Denne mellemstilling illustreres af, at godt nok var hovedgaden i sognebyen brolagt i 1870'erne, men de større gårde lå fortsat inde i byen[8]. Broager var med sin betydelige kirke, hvis høje dobbelttårn tjente som sømærke, samlingsstedet for et sogn, der var større end Sønderborg by. I løbet af 1800-årene steg befolkningstallet fra ca. 3000 til over 4000. Kirkebyen fik tidligt særrettigheder til bymæssige erhverv, som f.eks. købmand i 1791[9]. Til de samlende funktioner hørte ved siden af kirke, skole og markeder, også herredsfoged og et fængsel, der var nybygget i ca. 1830.

Med væksten i teglværksdriften blev Egernsund gradvist udbygget til en selvstændig enhed, og dens befolkning kom til at udgøre ca. en fjerdedel af sognets. I 1830'-40'erne havde bydelen fået bl.a. skole,



Bønder og fiskere fra Sundeved. (»Sønderjylland som det er« ved A. Kirkeby og E. H. Schack, Kbh., 1920 s. 198)

mølle, høkeri og grovbageri. Dertil kom flere af de fag som slagter, handelsmand og kagehandler, der endnu ikke var tilladte på landet. Kirkebyens førende stilling fremgår af, at den udover disse i 1845 ikke alene rummede en stor håndværkerstand, men også fag som farver, rebslager, hvedebager, praktiserende læge, saddelmager og vognfabrikant; i Dynt desuden dyrlæge og handelsmand.

I sidste halvdel af århundredet udbygges begge byer med nye funktioner, som f.eks. i Broager mejeri, realskole og adskillige købmænd. Egernsund præges stadigt mere af erhverv knyttet til havn og kyst, og desuden fik den ligesom i Brunsnæs og Sandager et hotel for sommergæster. Det sidste udgik fra Flensborg-købmanden og dampskibsrederen F.M. Bruhns initiativ. Jævnsides med at han omkring 1875 fik bygget nye anløbsbroer, befordrede han opførelsen af sommerhoteller og byggede selv det nævnte kurhotel i Gråsten, hans fødeby[10].

De maritime næringer

Hovedsædet for de maritime næringer var Egernsund, der tidligt i 1700-årene fik færge, værft og i sidste halvdel af 1800-tallet skibsforsikring, toldsted, mæglerkontor og havnekontor. Omkring 1910 flyttede skibsbygmester Janus Isaack dog værftet over til Toft[11]. I 1921 findes tre, der er beskæftigede som skibsmæglere og desuden en spediteur. Mæglerkontoret i Egernsund blev om vinteren skippernes vigtigste samlingssted, uanset om de boede på den ene eller anden side af sundet.

Hvor stor betydning sejlads havde omkring Egernsund fremgår desuden af, at der fandtes en navigationslærer. Det var Karl Bendixen fra Aabenraa, der i 1845 er opført i teglværksejer Holmanns husstand. Han stammer sandsynligvis fra den kendte kaptajns- og rederslægt, der boede på gårde i Løjt. Ligesom en tilsvarende lærer i Løjt Kirkeby har han kunnet undervise i navigation på et lavere niveau, men ikke føre eleverne op til styrmandseksamen.

Kystens søfolk og fiskere har, uanset variationer i velstand, delt kår med de forskelligartede håndværkere i landsamfundet. Begge var overvejende bosat i de randområder, der er vokset ud af mindre husmandssteder, for håndværkerne var det fortrinsvis i sognebyernes centre, for de maritime næringer overvejende ved kysten. Folketællingernes dobbelte erhvervsbetegnelser som kådner og skibskaptajn, matros og kådner, inderste og skibstømrer, inderste og skipper, siger noget om nødvendigheden af at supplere indtægterne fra småstederne, og samtidig noget om hvor sammensat næringsvejene for et hushold kunne være. Det hører dog til undtagelserne, at folketællin-

gen i 1845 nævner hele tre erhverv som inderste, fisker og daglejer eller en inderste, fisker og bådebygger i Vemmingbund. Den sidste form kender vi fra anden side, nemlig de to generationer Sibbesen i Buusholm 1866-1914, der levede som boelsmænd, fiskere og bådebyggere.

De mest gængse betegnelser er de enkeltstående som søfarende, styrmand, skipper eller blot fisker; men samtidig viser beretninger, at det langt op i 1920'-30'erne var vigtigt at udnytte mulighederne for sæsonarbejde. Med andre ord har betegnelser som daglejer eller inderste i mange tilfælde dækket over sæsonarbejde ved maritime erhverv. For fiskerne ved fjorden var det således normen at deltage i teglværksarbejde om sommeren, ligesom kådnere ved Nybøl Nor i ældre tid ikke alene solgte fisk, men også dyrkede frugt til salg i Flensborg[12]. Skibsbyggeriet ved Dalsgård stod skipperne for i vinterperioden, når skibene var lagt op; men i folketællingen 1921 betegnes et par af skipperne blot som landmænd.

I begyndelsen af 1800-tallet kan man, måske bortset fra Sandager, ikke tale om mere specialiserede fiskerlejer. Senere, omkring århundredets midte, blev Lågmade ved Egernsund fiskernes vigtigste bosættelse. I Stranderød kom to af fjordens mest betydelige fiskerøgerier til at ligge. Her beskæftigedes i 1921 11 fastboende, og herfra blev røgede ål m.m. afsat til Flensborg og videre, langt ned i Tyskland. Også fiskene blev leveret fra en stor omkreds. Fra Sydfyn kom mange fiskere, og efter 1870 flyttede en familie på tre brødre fra Ærø til Rønshoved og Knudsmaj for at fiske derfra. Slægten videreførte erhvervet til det omkring 1975 måtte ophøre på fjorden[13]. Det at det samlede antal fiskere fordobles fra folketællingen 1845 til 1921 afspejler formentligt den stigende erhvervsspecialisering. Udover de nævnte steder er det især i Trappen og Alnor der bor et lidt større antal fiskere; i 1920 opgives i alt i Egernsund 20, og i Rinkenæs sogn 19.

Derimod forbliver antallet af søfolk, som medtages i de to folketællinger, nogenlunde konstant; i Egernsund godt 25 og i Rinkenæs sogn ca. 60. Det er først og fremmest de små samlinger af oprindelige husmandssteder ved kysten, der er præget af søfolk, Dalsgård og til dels Alnor. Her findes søfolk i næsten hvert til knapt hvert andet hjem. Desuden boede der flere i Sandager og Stranderød.

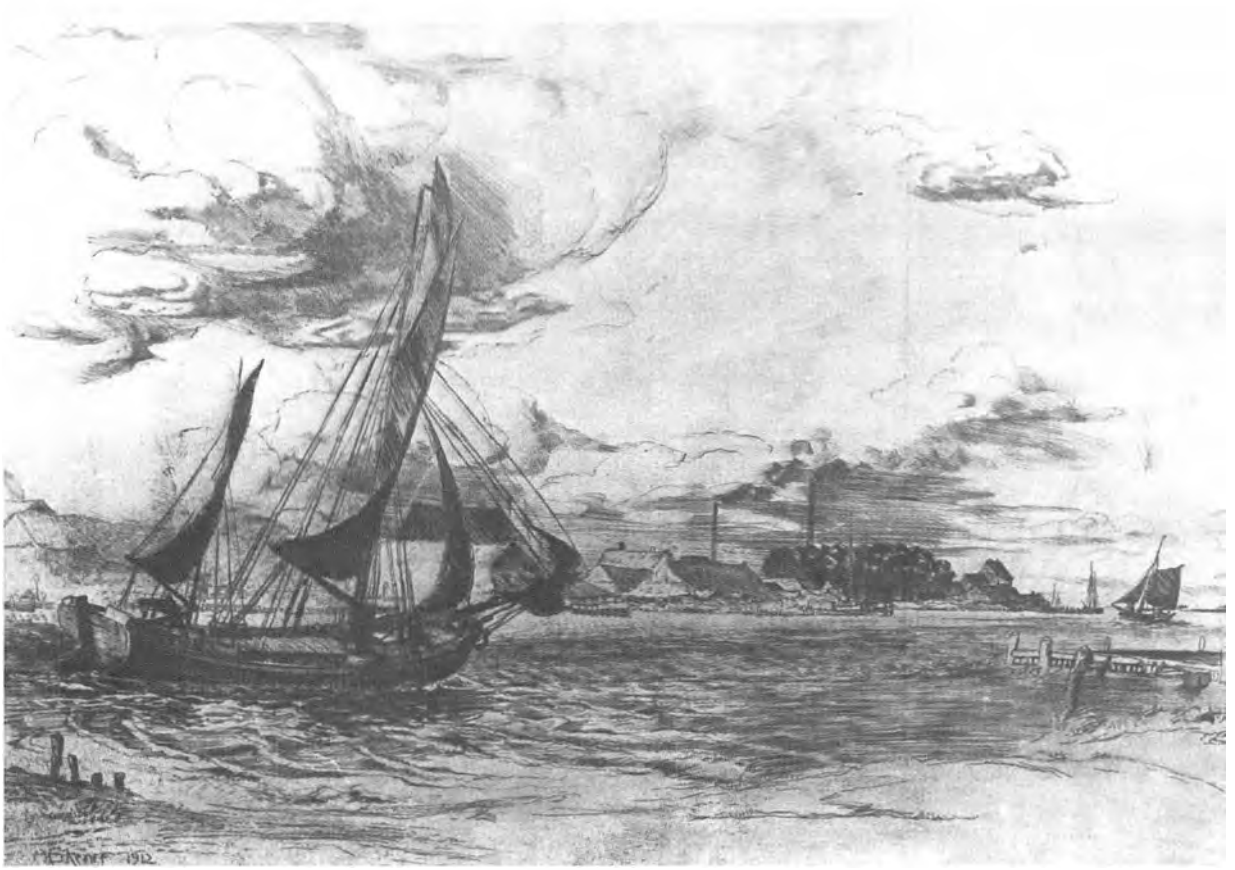
Blandt de maritime erhverv indtager færgedriften en iøjnefaldende særstilling. Der fandtes to større, som begge kan føres tilbage i hvert fald til 1700-årenes midte. Trækfærgen i Egernsund, som hørte under Gråsten Gods, og færgen fra Brunsnæs over til Holnæs. Til den sidste var knyttet et større bryggeri og til begge kroer[14]. I 1845 har deres hushold udover to-tre tjenestepiger rummet to-tre karle, der formentligt både har arbejdet for kro og færge; en bedrift, der kan sidestilles med et mindre mølleri. Op mod 1900 blev sejljagterne fra færgeriet i Brunsnæs udkonkurreret af dampskibsforbindelserne, hvorimod trækfærgen i Egernsund først forsvandt med broen fra 1968.

Tidlig bymæssig vækst

Den skitserede udvikling af en bypræget landbefolkning med differentierede erhverv som handel, håndværk, søfart og en stor gruppe arbejdere, følger en almen tendens. På landsplan stiger befolkningstallet fra 1700-årenes seneste del. Det sker i nær sammenhæng med de gode konjunkturer, som den europæiske industrialisering indebærer, og det samfundsmæssige opbrud landboreformerne indleder. Allerede op mod 1800, og længe inden byernes og laugenes privilegier ophæves i 1857, vokser andelen af de, der driver bymæssige erhverv, kraftigt på landet. Den opblødning af de gamle restriktioner gælder også de søfarende; det er ikke længere fra byerne, men i højere grad fra landet at tilvæksten sker. Samtidig stiger andelen af jordløse huse og løsarbejdere på landet til noget, der kan betegnes som et landproletariat[15]. Det er hele denne almene tendens, som koncentrationen af teglværker giver en særlig grobund, der tillader at store bymæssige centre vokser frem tidligt i århundredet. Nogle nærliggende paralleller findes i nabosognene til Flensborg og til Aabenraa. I Adelby sogn, der i dag er opslugt af Flensborg by, gav dens betydelige teglværker arbejde til et stort antal husmænd og indsiddere, og specielt i Jørgensby tog de del i byens søfart[16]. Også i Løjt sogn var udviklingen af den meget store Kirkeby, der blev præget af små tætbyggede lejehuse, nært forbundet med Aabenraa-søfartens store blomstringstid ca. 1820-80.

Teglværkerne langs Flensborg Fjord

af Tove Jensen



Fart gennem Sundet. Radering af A. Eckener, 1912. (Städtisches Museum, Flensburg)

De enestående lerforekomster ved Nybøl Nor, på Broagerland og langs fjorden gjorde den til Danmarks førende teglproduktionsområde med en afsætning der strakte ud over rigets grænser.

Det var ikke kun befolkningens levevilkår, der blev ændret af leret. Også den ændrede kystform langs vestsiden af Sundeved, hvor leret især blev hentet, vidner om de store udgravninger. De forskellige mursten – røde eller gule – afhang af leret. Det kalkholdige ler blev brugt til gule sten, eksempelvis de lidt mindre flensborgmursten, mens det kalkfri overfladeler, der kunne være vanskeligere at få fat i, gav de røde mursten. Øvrige teglvarer var tagsten, almindelige eller glaserede samt fliser og drænrør.

I begyndelsen af det 19. århundrede fandtes nærved 20 værker omkring Egernsund, men allerede ved århundredskiftet var det øget til omkring 40. Samtidig var produktionsformen blevet moderniseret med ringovn, der kunne brænde konstant, således at den årlige omsætning på dette tidspunkt kunne nå op på ca. 100 mill. teglvarer.



Der håndstryges sten på teglværket Grønland, 1905. (Museet på Sønderborg Slot)

De første teglværksejere havde selv småskibe til at transportere brændsel til og tegl fra værkerne, men op i 1800-tallet blev det de selvstændiges tur. Da produktionen nåede sit højeste skabte den økonomisk grundlag for et samfund af selvstændige skippere og teglværksarbejdere omkring Egernsund. Indløbet til Nybøl Nor egnede sig godt til havn, og her voksede den lille søfartsby frem. Den administrative inddeling under de sønderjyske hertuger gjorde det muligt for skipperne at undgå Flensborg og Sønderborgs indflydelse, og de skibe, der var hjemmehørende i den kongelige del af Sønderjylland blev toldfri i indenrigsfarten, i det mindste indtil 1864.

Egernsundskipperne havde ikke haft eneret på handel, og ikke mindst marstallerne havde allerede fra 1700-årene stået for en betydelig del af fragterne. Andre steder i landet, som f.eks. i Nordjylland, fandt beboerne sig ikke i at være henvist alene til landbrug og teglværksindustri, når de kunne ernære sig ved at fragte tegl, tørv og korn.

Til teglfremstilling skulle der bruges sand. Også til denne transport blev de små jagter benyttet. De blev ankret op nær kysten, besætningen roede ind til lavt vand i en lille jolle, og her stod de i vandet og skovlede sand op, der til sidst blev læsset over i skibet.

Teglværkerne brugte først tørv, senere kul som brændsel. Det var især de små jagter, jagtbåde eller tørvejagter som de også kaldtes, der sørgede for transporten.

Langt op i tiden brugte man pramme til at få lastet teglene, men flere drukneulykker fik teglværksejerne til at anlægge skibsbroer ud for værkerne, så teglene kunne lastes direkte i skibet. Lastearbejdet, hvad enten det var fra pram eller skibsbro, foregik ved håndkraft. Stenene blev langet fra arbejder til arbejder og stablet pænt i skibenes lastrum – de skulle nødigt give slagside. Dette arbejde blev i langt de fleste tilfælde varetaget af teglværksarbejdernes koner.

Teglværkerne kunne beskæftige hele familien gennem sæsonen – sommerperioden. Mændene producerede tegl, kvinderne sørgede for mad, børnepasning, lastning af tegl o.s.v., og de lidt større børn kunne tjene lidt ved at vende stenene under tørreprocessen.

Storbrandene i København i 1728 og 1795, væksten i de danske købstæder op gennem 1800-tallet, hvor der nu hovedsageligt blev bygget grundmurede huse, udviklingen indenfor landbruget med brug af drænrør og endelig det nye afsætningsmarked efter 1864, gav liv til teglværkerne og dermed også til skibsfarten.

Tabel 1. Udvikling i pris for byggematerialer

1 rigsdaler blev i 1875 sat lig 2 kroner			1900-1909		
			1000 mursten	19- 25	kroner
1780-1789					
1000 mursten	7	rigsdaler	1930-1939		
			1000 flam. mursten	44- 47	kroner
1850-1859			1000 tagsten	143-152	kroner
1000 mursten	10- 15	rigsdaler			
			1940-1949		
1870-1879			1000 flam. mursten	63-102	kroner
(1875 skifter møntenhed			1000 tegltagsten	181-279	kroner
fra rigsdaler til kroner og øre)					
1000 mursten i 1870	10 1/2	rigsdaler	1950-1959		
1000 mursten i 1879	26	kroner	1000 røde mursten	116-179	kroner

Kilde: Mark og skilling, kroner og øre.

Turene gik ofte mod København, afhængig af vejret enten nord eller syd om Langeland, til Omø på den anden side Storebælt, igennem Smålandsfarvandet, Storstrømmen, Ulfsund, Bøgestrømmen over Fakse og via Køgebugt nord om Amager for at komme direkte til Slotsholmen og i 1800-tallet til Kvæsthusbroen.

Teglværkerne ved Flensborg Fjord kunne frem til begyndelsen af 1900-tallet vise en øget produktion.

1838: 9 mill. teglvarer på 14 værker ved Egernsund. Produktionstallet usikkert.

1860: Ca. 34 mill. teglvarer på værkerne langs fjorden. De viste tal svarer til antal teglenheder, og fordeles således:

22.025.000	mursten
3.785.500	tagsten
4.797.000	drænrør
3.033.610	forskellige sten (fliser, glaserede sten m.v.)
33.591.110	ialt

1864: Antallet af teglværker langs fjorden var steget til 57.

1900: 100 mill. teglvarer på 40 værker ved Egernsundområdet. De beskæftigede o. 700 mand.

1906: 30 mill. teglvarer på o. 25 værker ved Egernsund. Der beskæftigedes over 300 arbejdere. Produktionstallet var på 75 mill. mursten for de ca. 43 teglværker i salgssammenslutningen af 1896. Omtrent halvdelen af teglværkerne ved Egernsund, Nybøl og Iller var udstyret med dampkraft, de andre med ringovn. Ved Iller lå der i 1906 7 teglværker, der i sæsonen beskæftigede omkring 100 arbejdere, der producerede mere end 4 mill. mursten og 600.000 tagsten. De 7 teglværker brugte i brændsel 6 mill. tørv hentet fra den modsatte bred.

I Danmark fandtes i 1906 458 teglværker, der havde en samlet årlig produktion på 617 mill. teglvarer og beskæftigede omkring 7600 arbejdere.

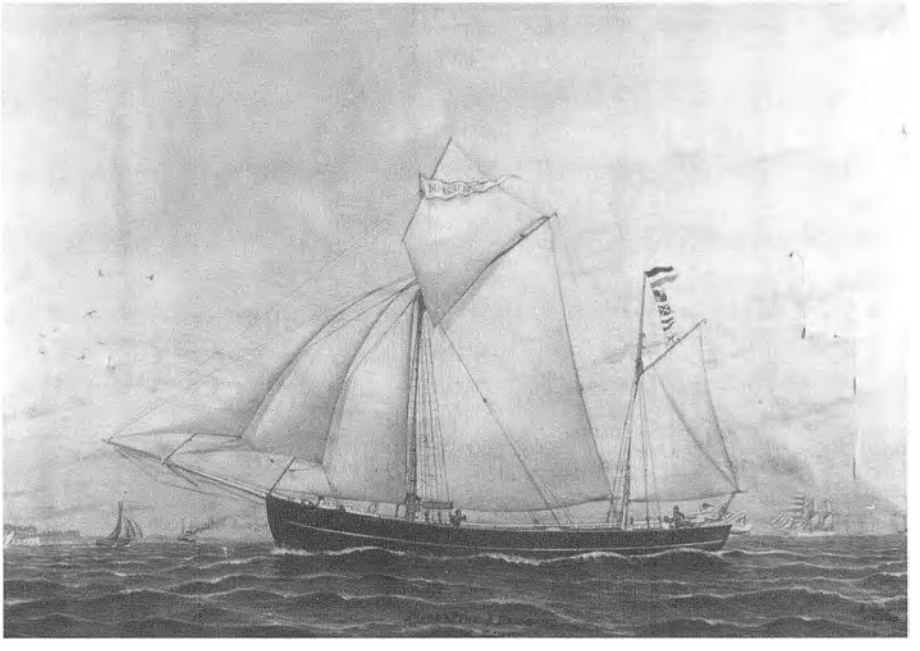
1924: 35 mill. teglvarer på ca. 30 værker ved fjorden/Egernsund. Samme år udklareredes fra Egernsund Toldsted o. 1100 skibe med ca. 73.000 tons teglvarer, og der indførtes ca. 12.000 tons kul til værkerne.

1930: 50 mill. teglvarer fra 20 værker ved fjorden/Egernsund. Ved fuld produktion var der brug for ca. 500 arbejdere.



Egernsund færgeleje o. 1915. (Postkort i privateje)

Galease »Margrethe« af Dalsgård på 30 NRT. Bygget i Dalsgård 1895/96 til Hans Hartvig Petersen. (Aabenraa Museum)



Tabel 2. Fortegnelse over teglværker langs Flensborg Fjord i 1860 og deres årlige produktion

Nybøl Herred

Ved Iller:

1. Hans Chr. Knutzen	380.000
2. Chr. Jessen	470.000
3. Jens Stoffer	350.000
4. M. Hollensen	420.000
5. H. Hansens Enke	338.000
6. N.A. Matzen	1.016.000
7. C.F. Heides Enke	745.000
8. Johan Petersen	900.000

Ved Rendbjerg:

9. H.H. Dithmer	1.960.000

Ved Sophiesminde:

10. C. Petersen	600.000

Ved Nymark:

11. Peter Christensen	470.000
12. P. Jensen	530.000
13. F. Christensen	292.000
14. Ludvig Gerlert	590.000
15. J. Jørgensen	510.000
16. N. Sørensens Enke	500.000

Ved Egernsund:

17. Anna Sophie Tychsen	570.000
18. P. Matzen	490.000
19. C.N. Meyland	1.010.000
20. J.H. Richelsen	500.000
21. G.A. Schlaikjær	1.593.000
22. Ph. Hanssen	270.000
23. L.P. Helmer	666.000
24. D. Detlefsen	665.000
25. C. Detlefsen	390.000
26. H. Hüttmann	520.000
27. C.M. Hansen	735.000

Ved Skodsbølmark:

28. J. Jessen	576.000
29. Peter A. Petersen	350.000
30. J.P. Zachariassen	570.000
31. Jacob Tychsen	965.800
32. P.A. Petersen	450.000
33. Jens Jensen	630.000
34. Marie Jepsen	785.00
35. Chr. Andersen	870.000
36. P.P. Piilgaard	260.000

Lundtoft Herred

Ved Fiskbæk:

37. Nicolai Hofrey	720.000

Ved Benniksgård:

38. Kancelliråd Jepsen	

Ved Brændstoft:

39. Andr. Chr. Schmidt	540.000

Ved Toft:

40. Gårdejer Richelsen	390.000

Nis Herred

Ved Nyhus:

41. Aug. A. Humler	120.000

Ved. Catharinenhof:

42. Peter A. Jordtz	320.000

Ved Hanislevmark:

43. Heinrich Mahler	774.000
44. Martin Petersen	680.000
45. J.J. Johannsen	345.000

Husby Herred

Ved Mørvig:

46. Christian Gøttig	680.000

Ved Fruerlundskov:

47. Hans Iwersen	300.000

Munkbrarup Herred

Ved Bogholmvig:

48. Claus C. Vogel	550.000

Ved Skovsende:

49. Jes J. Christensen	1.140.000

Ved Moos:

50. Andreas Petersen	270.000

Ved Holnæs:

51. Matz P. Petersen	1.190.000

Ved Bogholm:

52. Gerhard Petersen	330.000

Ved Søkløft:

53. Nicolai Nielsen	875.000

Ved Philipsdal:

54. Christian Molt	870.000

Efterhånden blev det mere vanskeligt at afsætte hele produktionen og for at organisere salget bedre dannede teglværksejerne langs fjorden, inkl. Flensborg og den sydlige del, i 1896 en salgssammenslutning med fælles salgskontor. Tidligere var der 62 teglværker ved fjorden og i Kielområdet. I 1894 dannede 48 af værkerne Vereinigte Ziegeleien von Flensburg und Sundewitt, men i 1896 gik de 4 værker fra Kiel ud, da konkurrencen fra de holstenske værker blev for stor. Sammenslutningen gik i likvidation samme år, men blev straks gendannet med 31 medlemmer.

Ved genforeningen var teglværkerne Sønderjyllands eneste storindustri, og mere end halvdelen af landsdelens industriarbejdere fandt beskæftigelse her.

I 1930 var det stadig langt de fleste værker nord for grænsen, der var med i sammenslutningen. Produktionen faldt meget i perioden efter genforeningen, bl.a. fordi en stor del af deres afsætningsområder forsvandt, og det førte til nedlæggelse af 18 værker, i 1927 bl.a. det store Rendbjerg Teglværk, der var blevet anlagt omkring 1840.

I 1950'erne blev den traditionelle vejrtørring afløst af tørreovne, således at der nu kunne produceres året rundt. I 1958 var der 10 teglværker tilbage i området, alle med i en salgssammenslutning, og de anskaffede i løbet af de næste år tunnelovne. Op i halvfjerdserne blev 2 af værkerne fuldautomatiske med en årlig mandeproduktion på ca. 1,5 mill. sten.

Til sammenligning af den nødvendige arbejdskraft for de forskellige typer værker kræver et gennemsnitsværk, der har en årsproduktion på 15-18 mill. sten, som fuldautomatiseret 10 ansatte, som halvautomatiseret 20, mens ringovnsværk med vejrtørring behøvede omkring 40 arbejdere gennem sæsonen.

Det traditionelle håndværk knyttet til teglfremstillingen er efterhånden gået tabt i takt med fuldautomatisering, og teglværkernes tidligere så store afhængighed af en placering nær lerforekomsterne er, med de nye transportmuligheder, ikke længere nødvendig.

Skibe og skibsbyggeri

af Hans Diederichsen Rühmann

Flensborg Fjords gode udformning med sikre havne og et stort og godt bagland har gennem tiderne dannet en gunstig baggrund for områdets handel og søfart. Sådan har det været gennem mange århundreder, indtil anlæg af jernbaner og fremkomsten af lastbiler og gode veje efterhånden afløste havet som den overlegne transportvej. Derfor var der gennem århundreder også et behov for at forsyne området med skibe og både, indtil de andre transportmidler overtog føringen.

Fjorden har gennem tiderne budt på særdeles gode muligheder for bygningen af skibe og både med beskyttede havne og kyster og nem adgang til at skaffe sig træ fra de mange skove, der fandtes i området, også tæt ud til kysten.

Helt naturligt foregik skibsbyggeriet først og fremmest på steder, hvor der var en havn. Det var skippere og købmænd fra havnene, der især skabte efterspørgslen.

Fjordens største havne var Flensborg og Sønderborg. Dertil kommer så en række mindre havne eller rettere anløbssteder, som f.eks. Rønshoved, Rinkenæs, Rendbjerg, Brunsnæs, Langballe, Nykirke, Stenbjerghav og ikke mindst Egernsund, der efterhånden blev en havn af væsentlig betydning[1].

I det følgende beskrives i store træk skibsbyggeriet i købstæderne Flensborg og Sønderborg. Derudover behandles et nordenfjords byggested, Egernsund, og et søndenfjords, Stenbjerghav. Bådebyggeriet ved Buusholm og galeasebyggeriet ved Dalsgård skildres ligeledes.

Der er ikke gjort forsøg på at foretage en samlet opgørelse over produktionen af skibe for området som helhed eller for byer som Sønderborg og Flensborg. Der blev nok fra omkring 1750 for de enkelte toldsteder hvert år udarbejdet skibslister, men disse er kun delvist bevaret og af forskellig kvalitet. For os er det et held, at man for Flensborg har et sammenhængende materiale, der dækker tiden indtil 1830'erne. Det gælder ikke tilsvarende for Sønderborg. Derefter har man fra ca. 1843 for hele Danmark fortegnelser i bogform, hvor man fra 1870'erne også oplyser byggested. Desuden etableres fra 1867 et centralt skibsregister, men på grund af den deling af Slesvig, der fulgte fra 1864 til 1920, er der kun begrænsede muligheder for at sikre sig oplysninger om skibsbyggeriet i området efter 1864.

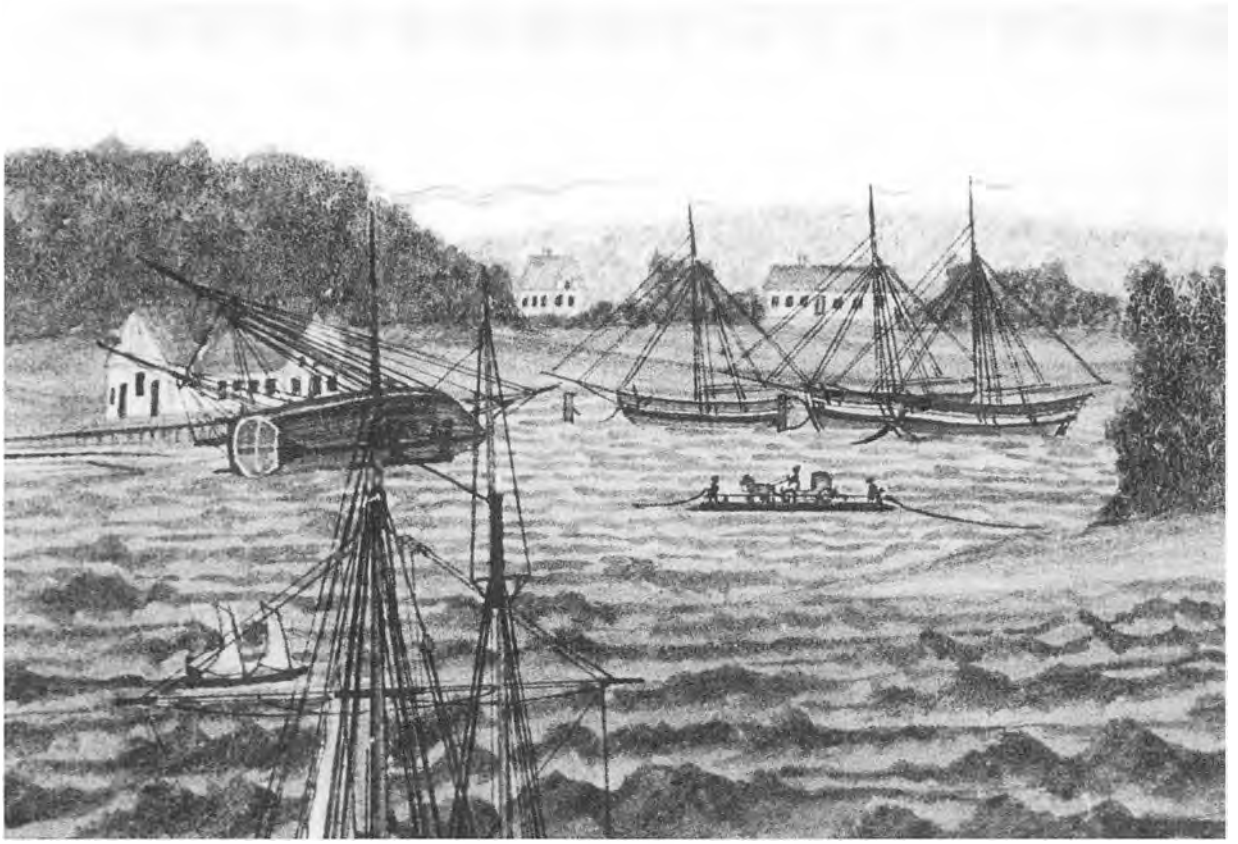
Det får man således først fra 1920, og her er byggeriet af sejlskibe stort set ophørt, og bygningen af damp- og motorskibe begrænset til større værfter. Det bliver derfor stort set sejlskibe dette afsnit beskæftiger sig med.

Udviklingen i skibsbyggeriet indtil 1750

I Sønderborg oprettede kong Hans i begyndelsen af det 16. århundrede et skibsværft nedenfor Slotsbakken, hvor borgen blev forstærket med et tårn til beskyttelse af værftet. Herfra leveredes orlogsskibe omkring 1510. Omfanget kendes ikke. Man ved også, at der af Christian III blev udrustet orlogsskibe her. I 1571 omtales skipperlauget for første gang.

Flensborg, der fik sine købstadsrettigheder i 1284, har formentlig allerede under kong Knud VI (1163-1202) haft et væsentligt skibsbyggeri. Her oprettedes i slutningen af det 14. århundrede et gilde, der bestod af købmænd, hvoraf en væsentlig del samtidig var skippere. Dertil kom så de egentlige skippere. Et specielt skipperlaug nævnes først omkring 1580, hvor der sker en udvidelse af havnen og af broerne.

Vilkårene for søfarten har for Sønderborg til tider været præget af, at det hørte under hertugdømmet Gottorp, medens Flensborg hørte under kongen. Således lod Christian IV i 1602 sit flagskib »De tre Kroner« på 600 kommercelæster (udtryk for lasteevnen, fork. kmcl) bygge i Flensborg. Senere, i 1620, sluttede han kontrakt med to flensborgske borgere, Jørgen Keelsen og Mattis Klausen, om bygning af et skib på 120 kmcl med en køllængde på 37 alen og en bjælkebredde på 13 alen.



Galease under kølhaling i Egernsund. Udsnit af skibsportræt af »Anna Maria« af Egernsund, o. 1864. (Aabenraa Museum)

På Resens kobberstik af Sønderborg 1670 er der vist 2 skibsværfter, hvor man kan se byggebeddinger begge steder (Sønderbro og Nørrebro). Fra 1669 ved man, at der i dette år er bygget 7 skibe på ialt 174 læster. Ca. 1700 er værftet ved Sønderbro forsvundet.

1735 er 73 skibe hjemmehørende i Sønderborg, medens Flensborg opgiver et tal på 50. Gennemsnitsstørrelsen har dog formentlig været væsentlig større i Flensborg end i Sønderborg.

Af skibsbyggere fra tiden før 1750 skal fra Flensborg nævnes Claus Dall, Johann Hansen Flatzbye og Hans Martensen Flatzbye, Hans Jensen, Jørgen Keelsen, Niels Nielsen, Henning Paulsen og Paul Lorenzen Paulsen.

Fra Sønderborg kendes Matz Schipbuer, Paul Schipbuer, Johan Isebrand Schipbuer og Mathias Christian Pechman.

Udviklingen 1750-1807

Det er først fra o. 1750 vi har et talmateriale, der for et sammenhængende tidsrum kan beskrive væsentlige forhold omkring fjorden ud fra skibslisternes oplysninger om byggeår og byggested. Det skal dog igen understreges, at dette materiale er behæftet med mangler. Det kan være manglende navne på skibene eller upræcise oplysninger om byggestedet. Som eksempler kan nævnes »Angeln« eller »allhier« eller »Im Flensburger Revier«. Det betyder derfor, at de opstillinger, der bringes, må opfattes som omtrentlige.

For perioden 1750-1807 har Ole Ventegodt undersøgt byggestederne for 1082 skibe, der i denne periode var opført som hjemmehørende i Flensborg. Hans opstilling bygger på de foreliggende skibslister[2].

Af disse skibe blev 688 bygget ved Flensborg Fjord.

Tabel 1. Byggesteder for skibe hjemmehørende i Flensborg 1750-1807

Byggested	Antal	kmcl	Gennemsnit
Flensborg	476	27.865,0	58,5
Mod nord langs fjorden:			
Als	3	24,5	8,2
Egernsund	31	742,5	24,0
Okseøerne	7	85,5	12,4
Rinkenæs	3	45,0	15,0
Rønshoved	42	1.187,0	28,3
Stranderød	6	61,0	10,2
Sønderborg	40	1.509,0	37,7
Sønderhav	1	39,5	39,5
Mod syd langs fjorden:			
Havernæs	1	12,0	12,0
Langballe	3	43,5	14,5
Glyksborg	4	29,5	7,4
Nykirke	3	17,5	5,8
Stenbjerghav	68	2.418,0	35,6

Kilde: Ole Ventegodt (1984) s. 245.

Dette er, hvad disse byggesteder alene har leveret til Flensborg, og for Flensborgs vedkommende, hvad dette byggested har beholdt til egen søfart. De forskellige byggesteder har naturligvis først dækket et lokalt behov, som bl.a. Sønderborg, og så også leveret til andre end Flensborg.

Derfor bliver tallene større, når vi går til Knud Klem, der har behandlet skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Klem har søgt at opgøre stedernes samlede produktion ved at bearbejde skibslister for hele landet, d.v.s. det materiale, der kunne opdrives, og med de mangler, der var, f.eks. i et stort omfang også manglende oplysning om byggested[3].

Især det sidste tal tyder ved sammenligning med Ole Ventegodt på mangel af oplysninger samt vanskeligheden ved at afgrænse områderne ens.

Tabel 2. Produktion af skibe ved de største byggesteder

Byggested	Periode	Antal	kmcl	Gennemsnit
Flensborg ...	1720-1820	782	36.801,0	47,1
Sønderborg ..	1706-1810	260	9.175,5	35,3
Stenbjerghav .	1748-1815	91	2.876,0	31,6
Egernsund ...	1761-1814	57	1.189,0	20,9
Rønshoved ..	1770-1790	23	641,5	27,9

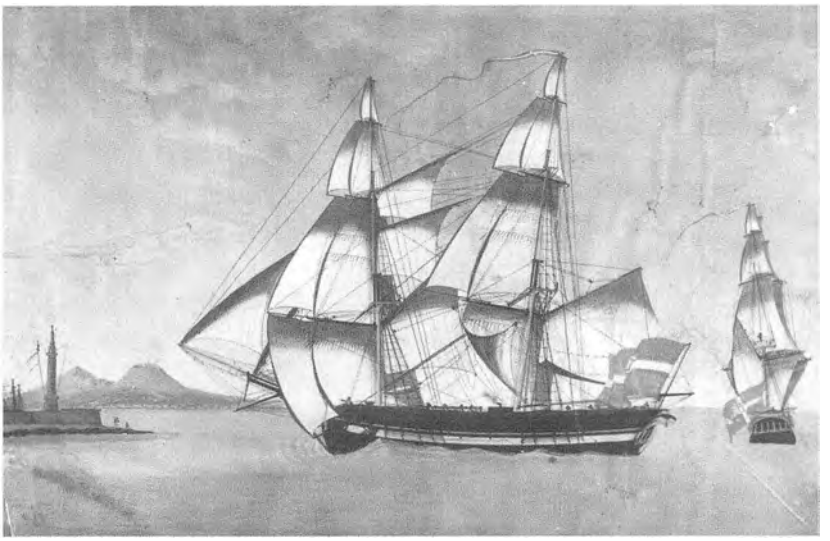
Kilde: Knud Klem (1986) s. 187-207.

Perioden 1750-1807 er præget af usædvanligt gunstige forhold for søfarten og dermed skibsbyggeriet. Danmark havde held med at holde sig uden for de mange krige, der i perioden især involverede stormagterne. Ved at indgå aftaler med de nordafrikanske stater sikrede Danmark sig mod sørøveroverfald, hvilket gjorde det meget lettere at udvide handelen med Middelhavslandene. En betydelig handel med de Dansk-Vestindiske øer blev påbegyndt, og København lempede noget på sine merkantilistisk prægede monopoler. Alt dette betød, at der blev et stærkt stigende behov for skibe, især for større skibe.

Den øgede produktion kom især Flensborgs skibsbyggeri tilgode, der bl.a. også fik en hel del bestillinger på skibe fra Holland. Stigningen i efterspørgslen var så voldsom, at de flensborgske skibsbyggere fra 1780'erne havde svært ved at følge med. Således løb der i 1780 7 skibe af stabelen, som alle straks sejlede med fragt til Middelhavet, og der blev lagt seks nye på stabelen, som alle var bestilt.

I perioden 1798-1803 byggede man i Flensborg ikke mindre end 75 skibe med en samlet lasteevne på 5.648,5 kmcl, d.v.s. man byggede ca. 12 skibe pr. år med en gennemsnitsstørrelse på ikke mindre end 75 kmcl[4].

Af kendte skibsbyggere fra denne periode skal nævnes Daniel Bomsen, Chr. Carl Böttger, Hans Jacob Böttger, Christian Carl, Chr. Ernst Jürgensen, Christian Knutzen, Knud Knudsen og Niels Petersen Welström. Særligt fremhæves skal Johannes Sørensen



Brig »Det gode Haab« af Nordborg på 47 kmcl. Bygget i Egernsund 1769. Ejet af skipper August Friederich Brorsen. (Aabenraa Museum)

Halkjær, der ledede sin svigerfar Nicolai Hansen Lorchs værft og ved sin driftighed og sit initiativ bidrog til at højne faget. I 1788 beskæftigede 3 flensborgske skibsbygmestre ikke mindre end 92 folk, og i 1802 havde 4 skibsbygmestre tilsammen 128 skibstømrere[5].

Også Sønderborg havde gode tider. Fra 1798 til 1802 byggede man 14 skibe med ialt 789 kmcl, d.v.s. ca. 3 om året med 56,4 kmcl i gennemsnit[6].

Af sønderborgske skibsbyggere skal her nævnes Thomas Petersen Godt, død 1805, som den mest betydningsfulde, og endvidere Asmus Jensen Høeg, Jacob Jessen og Jürgen Lorentzen.

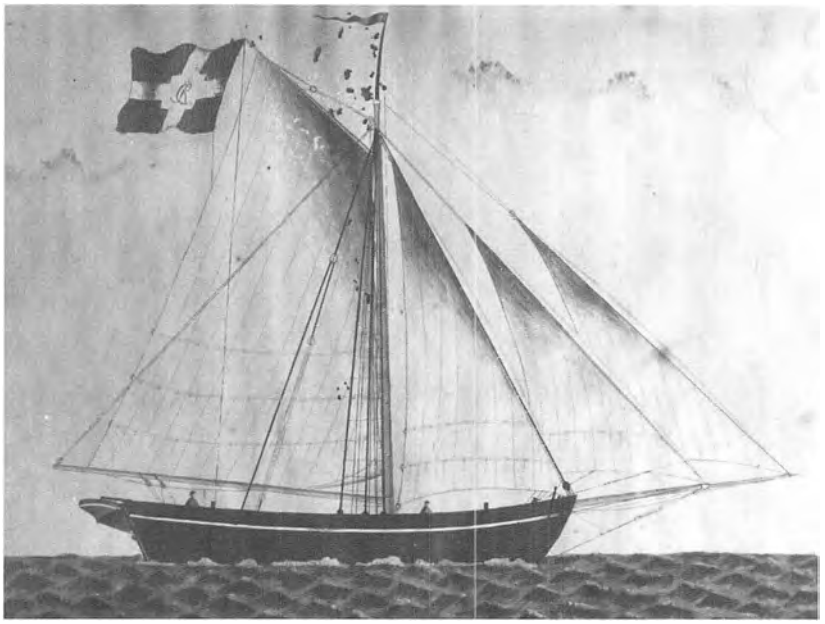
Den voldsomme stigning i Flensborgs skibsbyggeri er sikkert en væsentlig forklaring på, at der kom skibsbyggeri i gang andre steder langs fjorden. Det gælder, som det fremgår af opstillingerne, især Stenbjerghav, men også Egernsund og Rønshoved. For søfarten var der ikke mindst i 1700-tallet et stigende behov for småskibe. Fra begyndelsen af 1730'erne skete der således en kraftig udvikling i teglværksproduktionen, og også landbrugets produktion fandt stigende afsætning, især med baggrund i stigende levestandard. Mange af disse småskibe blev bygget i Sønderborg og Flensborg, og som det ses af de lavere gennemsnitstal for lasteevnen især på de mindre byggesteder. Det gælder bl.a., som det senere vil blive vist, i Egernsund og i Stenbjerghav.

Udviklingen efter 1807

Napoleonskrigene 1807-1814, der for Danmarks vedkommende begyndte med englændernes kraftige indhug i den danske flåde og endte med statsbankerotten i 1813, satte søfarten kraftigt tilbage og dermed også efterspørgslen efter skibe. Både Flensborg og Sønderborg mistede en stor del af deres større skibe. Sejladsen med småskibene kunne dog stort set fortsætte og fik tilført særlige opgaver, således især forsyningen af Norge med livsvigtige levnedsmidler.

Lige før Napoleonskrigene kunne Flensborg, som tidligere nævnt, i 1802 indberette 4 skibsbygmestre med ialt 128 skibstømrere. For Sønderborg er oplysningerne knap så kontante. For perioden 1798-1802 angav man her 60 beskæftigede arbejdere som maksimum og 13 som minimum. Efter 1807 faldt efterspørgslen til næsten nul. Det er først igen fra 1820'erne, at konjunkturerne for søfarten bliver bedre og dermed også behovet for flere skibe.

I Sønderborg har man gennem 1800-tallet nogle usædvanligt aktive og fremsynede købmænd med eget rederi, og den største del af deres skibe bliver bygget lokalt. Den mest betydningsfulde af skibsbygmestrene er Hans Heinrich Hauschild, der virkede fra 1843 til 1876. Han startede med jagter, men byggede senere bl.a. nogle meget store fregatter, således i 1855 »Virginia« på 354,5 kmcl og i 1858/59 »Triton« på 252



Jagt »Scheldpadden« af Egernsund. Bygget i Egernsund 1814. (Aabenraa Museum)

kmcl. Det blev gennem 33 år til ikke mindre end 65 skibe. Store redere som familien Karberg og svigersønnen Chr. Petersen lod som nævnt en stor del af deres skibe bygge i Sønderborg. De sejlede iøvrigt bl.a. på Østen, især Kina.

Der skal dog også nævnes andre skibsbyggere fra Sønderborg, som Palme Halgrimsen, Hans Christian Jensen (Hans Mester), Jørgen Jørgensen (bådebygger), Carsten Miang, Jens Christensen Schmidt og Johannes Schmidt (Mester Johannes), August Bertram Seifert og endelig Heinrich Hauschild, søn af forannævnte. Han efterfulgte faderen, men nåede kun at bygge enkelte skibe.

Flensborg havde før 1807 især satset på Middelhavslandene. De blev nu også besejlet af lande, der før havde hørt til de krigsførende. Efter Napoleonskrigene satsede man så igen især på Vestindien, d.v.s. importen af sukker og rom. Men også her gik det fra 1850'erne tilbage, og sejladsen hertil blev så delvis afløst af sejlads på Sydamerika og Østen, således også Kina. Hval- og robbefangst blev forsøgt, men blev heller ingen varig løsning. Dertil kom så stigende konkurrence fra Hamborg.

Af skibsbyggere fra tiden efter 1807 skal bl.a. nævnes Peter Christian Christiansen, Ludwig August Julius Rudolph von Stemann, C.F. Grove Stephensen, Nicolay Thielsen, Hans Siegward Thomsen og Erich Jacob Weedermann.

Fra midten af 1800-tallet går byggeriet af sejlskibe kraftigt tilbage. For nu begyndte konkurrencen fra dampskibene alvorligt at vise sig.

Her fik Flensborg dog i tide stillet om, idet man i 1872 oprettede »Flensburger Schiffbaugesellschaft«, fork. FSG, og fik bygget et jernskibsværft med en tidssvarende finansiering ved aktier. Indtil 1914 fik dette værft bygget ialt 342 skibe med tilsammen 850.000 BRT, der især leveredes til rederier i Flensborg, Hamborg og Bremen[7]. Værftets direktør var iøvrigt i en lang årrække en dansker, ingeniøren Thomas Bredsdorff.

I Sønderborg var der et enkelt forsøg på omstilling til at bygge dampskibe. Det var kaptajn Matzen og søn, der i 1868/69 startede et forsøg på bygning af jernskibe. Det blev til et enkelt skib, »Baltic« på 170 kmcl. Derefter måtte man standse driften på grund af pengevanskeligheder. Maskiner og materialer blev iøvrigt solgt til Flensborg, hvor det blev udnyttet ved etableringen af FSG.

Både i Flensborg og i Sønderborg svandt antallet af sejlskibe ind i løbet af 2. del af det 19. århundrede, især i forbindelse med ændringerne efter 1864, men som nævnt også på grund af dampskibenes indtræn-

gen. Endnu i 1870'erne beskæftigede Hauschild 90-100 arbejdere, men i 1878 løb det sidste store træskib af stabelen, og følgen for Sønderborg blev et betydeligt antal arbejdsløse.

I Flensborg fremgår det bl.a. af tallene for sejlskibsflåden, at den fra 112 i 1863 var skrumpet ind til 17 i 1883. Det nye jernskibsværft beskæftigede i 1913 knap 2.600 arbejdere.

Skibsbyggeriet ved Egernsund

Som eksempel på fjordens skibsbyggeri er det nærliggende at undersøge forholdene i Egernsund. For 1700-tallet har vi som udgangspunkt de 31 skibe, som vi finder hos Ole Ventegodt og de 57 fra Knud Klem.

Tabel 3. Skibe bygget i Egernsund, fordelt efter skibstyper

	1750-1807		1737-1814	
	Antal	kmcl	Antal	kmcl
Fregatter	1	111,0	1	111,0
Hækkebordskib			1	62,0
Brigantiner	4	260,5	5	349,5
Galeaser	6	100,5	9	192,0
Skonnert			1	32,0
Chalupper	4	106,5	1	23,5
Jagter	16	164,0	28	282,5
Både			2	7,0
Uden benævnelse			9	130,0
	31	742,5	57	1.189,5

Kilde: Ole Ventegodt (1984) s. 245 og Knud Klem (1986) s. 206.

I de 9 skibe uden benævnelse indgår sandsynligvis nogle chalupper og jagter.

Ved hjælp af det materiale, der ligger til grund for opgørelserne, har det været muligt at tilvejebringe en opgørelse over skibe bygget i perioden 1737-1858, som omfatter 106 fartøjer.

Det er tal, der fortæller, hvor betydeligt skibsbyggeriet har været i Egernsund, først og fremmest i

Tabel 4. Skibe bygget i Egernsund 1737-1858

	Antal	kmcl
Fregatter	1	111,0
Brig ombyg. til fregat	1	74,5
3-mast hækkebordskib	1	67,0
Brigantiner	10	624,5
Galeaser	8	176,0
Chalupper	6	152,5
Skonnerter	1	24,0
Jagt- og fiskefartøj	1	26,5
Jagter	74	722,25
Jagtbåde	2	4,0
Både	1	1,0
Ialt	106	1.983,25

Kilde: Rigsarkivet. Skibslister.

1700-tallet. Udover disse skibe vil der være et stort antal både, som ikke er registreret. Tallene er behæftede med nogen usikkerhed. De kan blive større, fordi der mangler skibslister eller mangler oplysning om, at et skib er bygget i Egernsund. Der kan til gengæld være skibe, der på grund af ejer- og navneskifte eller salg til andet hjemsted kan være regnet med to gange. Der må således tages visse forbehold for mindre udsving op- eller nedad.

Af de 106 fartøjer er 25 bygget efter 1800.

I 1700-tallet er det sjældent, at der i skibslister eller kartoteker er anført mere end byggeår og -sted, d.v.s. også navnet på den, der har bygget skibet.

Den første kendte skibsbygger er F. Reggelsen, der i 1767 byggede jagten Else Marie. Jagten blev opført i skibsregistret i København, fordi den i 1862 var blevet solgt fra Flensborg til Marstal. Størrelsen er her opført til 18,93 BRT. Jagtens videre skæbne var, at den i november 1872 ved stormfloden blev slået i stykker. Da havde den nået en alder på 105 år.

Det første kendte skib, der er bygget i Egernsund, var en jagt fra 1737 på 6 kmcl til Århus. Men allerede i 60'erne blev der udover jagter også bygget store skibe, således en brig »Die Frauen Helena und Anna« på 45 kmcl til Flensborg og et 3-mast hækkebordskib

med navnet »Der Ritter St. Jürgen« på 67 kmcl til Aabenraa. Det sidste blev iøvrigt finansieret ved, at 12-19 Aabenraaborgere tegnede sig som redere, f.eks. i 1773 Chr. Jensen og 18 medredere. Skibet sejlede i en årrække i en forholdsvis fast rute fra Aabenraa til Norge, derfra til England og igen tilbage til Aabenraa.

For den tid var disse skibe af en betydelig størrelse, og det stillede da også krav om særligt velegnede forhold for skibsbygmesteren, herunder et egnet areal til bygningen og senere til at sætte skibet i vandet.

Der eksisterer en ansøgning i forbindelse med et skibsværft ved Egernsund, dateret 20. maj 1771. Det er skibsbygmesteren Philip Hansen, der søger om udvidelse af pladsen ved opfyldning, således at han kan bygge flere skibe samtidig af størrelse som det, han for tiden har på bedding på 32 alen, formentlig en galease.

Ansøgningen bevilges, men Philip Hansen må ikke tage jord til opfyldningen fra landet bagved og skal på anfordring retablere arealet. Han er nabo til hertugens teglværk. Det fremgår, at bevillingen konfirmeres i 1789 og 1817. Der må således på samme sted fortsat være bygget skibe.

Der er i tidsrummet 1737-99 bygget mindst 82 skibe, heraf 56 jagter. Tallene på jagtbåde og både er normalt ikke registreret og som regel har bådene ikke navn. I dette tilfælde hedder den ene båd »Haabet«. Med de mange jagter er der således ydet et væsentligt tilskud til den flåde af småskibe, der har deltaget i transporten af områdets stigende teglværksproduktion. Langt størstedelen af de store skibe går til Flensborg og Sønderborg. Til Aabenraa går 5 fortrinsvis større skibe, til Ærø ligeledes 5.

Der foregår også en hyppig handel med især jagterne, som stort set ejes af skipperne selv. Det gør det vanskeligt at følge småskibenes »levnedsløb«, da deres tilhørsforhold kan skifte fra Sønderborg til Flensborg og omvendt.

Philip Hansen må antages at have æren for langt størsteparten af de skibe, der er bygget fra ca. midten af 1760'erne og indtil hans død i 1802. Gennem kirkebøgerne, hvor han især optræder som fadder, kan man følge hans stilling i samfundet. Nogle skibstømrere ser ud til at have været knyttet til hans værft, således Peter Jürgensen, Lorenz Isaack Lorenzen, Hans Nielsen og Jürgen Petersen. Philip Hansen er endnu i år 1800 anført som bygmester af en jagt på 10 kmcl.

Tabel 5. Udviklingen i skibsbyggeriet i Egernsund 1737-1799

	1737-69		1770-79		1780-89		1790-99	
	Antal	kmcl	Antal	kmcl	Antal	kmcl	Antal	kmcl
Fregatter					1	111,0		
Brig ombyg. til fregat					1	74,5		
3-mast hækkebordskib	1	67,0						
Brigantiner	1	45,0	2	125,0	1	78,0	4	247,0
Galeaser	2	33,0	3	42,0	1	22,0		
Chalupper					6	152,5		
Jagt/fiskefartøjer							1	26,5
Jagter	12	129,5	14	134,5	5	63,5	25	235,5
Jagtbåde	1	2,0						
Både					1	1,0		
Ialt	17	276,5	19	301,5	16	502,5	30	509,0

Kilde: Rigsarkivet. Skibslister.

Navnet var indtil 1855 »Fru Catharine« og derefter »Kirstine«, med Hans Rasmussen Rosenbeck i Kragnæs på Ærø som skibsfører. Dette skib strandede iøvrigt under stormfloden den 13. november 1872 ved Fakse Ladeplads og forliste.

Indtil Napoleonskrigene går udviklingen i Egernsunds skibsbyggeri strygende, med 30 skibe i perioden 1790-99. Derefter sker der, som den følgende opstilling viser, en stærk nedgang. Philip Hansen dør i 1802, 62 år gammel.

Man skulle forvente, at i hvert fald perioden 1800-09 ville vise lidt større tal. At det ikke er tilfældet, kan muligvis skyldes generationsskifte. Den næste skibsbygmester vi hører om er Andreas Hansen, søn af Philip Hansen. Han nævnes første gang i 1805, og i 1811 sælger han skibsbyggeplads og smedie til Peter Lorentzen. Der er fundet en jagt, som Andreas Hansen har renoveret fra bunden af, nemlig i 1807 »Anna Dorothea« på 8,75 kmcl. Denne jagt er iøvrigt i 1904 efter 97 års levetid efter renoveringen hugget op og slettet af skibsregistret i Flensborg.

Nybygning af skibe i Egernsund efter Napoleonskrigene var stærkt aftagende, og værftet, som formentlig er det eneste i Egernsund, klarer sig især ved større og mindre renovationer og reparationer. Fra 1811 er det som nævnt Peter Lorentzen, 1761-1830, født i Fladstrand, der ejer værftet. Han er i forbindelse med 2 jagter nævnt som skibsbygmester. 1812 blev »Die fünf Schwestern« på 8 kmcl nyrenoveret. Skibet skal oprindeligt være bygget på Ærø. Det ejedes i 1871 af skipper Jørgen Poulsen i Alnor, der overtog jagten efter sin far. Jagten blev siden solgt til Danmark, hvor den i 1897 blev slettet af skibsregistret.

1827 har Peter Lorentzen bygget jagten »Die zwei Gebrüder«. Den blev i 1869 solgt til skipper Carl Nöbbe i Flensborg. Efter at være sunket blev den slettet af skibsregistret i 1873.

Noget tyder på, at der fra 1826 i en kortere periode sker en væsentlig ændring i forudsætningerne for at bygge nye og større skibe.

De skibe, det drejer sig om, er:

1826 »Die Hoffnung«, galease, 37 kmcl, der leveredes til Flensborg og herfra især sejlede på Middelhavet, indtil skibet i 1844 gik totalt tabt på en rejse fra Messina på Sicilien til St. Petersborg.

1827 »Atalante«, brigantine, 72,5 kmcl, der også gik til Flensborg. Dette større skib havde en 10 mands besætning. Fra 1827-39 sejlede det udelukkende til Dansk Vestindien, fra 1840-43 til Afrika og 1844-52 igen til Vestindien og Amerika.

1828 »Fortuna«, galease på 42 kmcl, sejlede ligeledes under Flensborg og havde som rejseområde Norge, Middelhavet og Vestindien. Desværre gik det allerede i 1836 tabt ved Aalborg.

1835 »Die Erndte«, skonnertbrig på 57 kmcl, senere 61 kmcl med en 10 mands besætning, også leveret til Flensborg. Den havde som rejseområde især Middelhavet.

En af forklaringerne på, at disse store nybygninger kom i gang, kan være, at Peter Lorentzen i 1824 fik

Tabel 6. Udviklingen i skibsbyggeriet i Egernsund 1800-1858

	1800-09		1810-19		1820-29		1830-58	
	Antal	kmcl	Antal	kmcl	Antal	kmcl	Antal	kmcl
Brigantiner					1	72,5	1	57,0
Galeaser					2	79,0		
Skonnerter	1	24,0						
Jagter	5	50,0	5	36,0	2	25,0	6	48,25
Jagtbåde	1	2,0						
Ialt	7	76,0	5	36,0	5	176,5	7	105,25

Kilde: Rigsarkivet. Skibslister.

fornyet koncessionen og senere fik en tiltrængt og inspirerende medhjælp. Han døde allerede den 10. marts 1830, inden medhjælperen Christian Petersen blev hans svigersøn. Brylluppet med datteren Elisabeth fandt sted den 1. juli 1830, og den 4. september 1830 fik Christian Petersen koncessionen, der omfattede skibsbygning og smedehåndværk.

Christian Petersen blev født i Stenbjerg sogn i Angel omkring 1803 som søn af skibsbygmester Hans Peter Petersen, der i 1791 overtog det derværende skibsværft efter sin onkel, Peter Ingermann fra Asserballe.

Om Christian Pedersens uddannelse hedder det bl.a. i en anbefaling af skibstømmermesteren Friedrich Nicolai Dose og bådfører Jacob Friedrich Bruhn fra Stenbjerghav, at Christian Petersen fra godset Norgaard straks efter sin konfirmation foretog en prøverejse til søs til København, så lærte professionen som skibstømrer i Kappeln og siden opholdt sig hjemme på fædrenestedet og ernærede sig som skibstømrer.

Der blev i 1824 også givet koncession til Hans Hinrich Hüttmann fra Egernsund til at udøve skibstømrerhåndværket i Broager sogn, uden hans navn bliver sat i forbindelse med skibsbyggererhvervet.

Bortset fra de nævnte skibe blev der de følgende år kun bygget enkelte jagter. Det har sin forklaring i, at Christian Petersen fremover efter eget udsagn næsten udelukkende beskæftigede sig med at reparere og renovere skibe, hvilket der iøvrigt var et stort behov for i området. Det afsløres i en protest fra Christian Petersen, da en ung mand fra Sønderborg, August Bertram Seifert, ansøgte om at måtte drive skibsværft i Egernsund. Seifert påstod, at der var en anden skibsbygger ved navn Petersen, som ikke drev sit erhverv »mit Kraft«, og at en yderligere skibsbygger i Egernsund derfor måtte kunne finde sit gode udkomme.

I Christian Petersens protest af 28. juli 1847 fremhæver han, at han drev skibsbyggeriet her ved Egernsund på samme sted, hvor dette med højfyrstelig koncession i langt over 50 år er bleven drevet. »Imidlertid indskrænker mit værk sig til kølhalen og andre større og mindre skibsreparationer, og til dette værks fremme har jeg med betydelige omkostninger ladet indrette en såkaldt gulding, ved hvilken beskadigede skibe bringes op på landet og efter deres istandsættelse igen indlades i vandet. Ved sådant værks drift har jeg hidindtil fundet tilstrækkeligt arbejde og fornøden fortjeneste.

Men i den senere tid har her udbredt sig det rygte, at en ung mand i Sønderborg, som har lært skibsbyggeriet, skulle omgås med, hos Deres højfyrstelige Durchlauchtighed at søge om koncession til på den Richelsenske grund lige over for min tømmerplads også at drive skibsbyggeriet. Dette rygte har sat mig i stor urolighed og bekymring; thi skulle mig så nær endnu et skibsbyggeri med rettighed til nybygning og reparationer vorde anlagt og komme i drift, står jeg i stor fare for at tabe en del af min fortjeneste, og i den sidste kan jeg, som har seks uforsørgede børn, af hvilke de fem er uopdragne, intet tab tåle.

At en koncession på at bygge nye skibe på det nævnte sted blev uddelt, dermed ville jeg endnu berolige mig, når kølhalingen og andre reparationer derfra udesluttedes.«

Seifert får bevillingen, for derved at sætte lidt skub i det lokale erhvervsliv. Det er dog endnu ikke konstateret, at han har udnyttet den. Formentlig har han i stedet valgt at bygge skibe i Sønderborg, hvor han mellem 1850 og 1870 havde en byggeplads for mindre fartøjer ved Nørre Havnegade.

Inden sagen kommer op, er der en anden skibsbygmester fra Egernsund ved navn Jürgen Friedrichsen, der i 1846 har bygget en lille jagt, der er registreret i skibsregistret i Flensborg som »Catharina Maria«, en jagt på 7,25 kmcl, bygget i Egernsund i 1846, og som i 1871 ejes af to skippere i Alnor, Hans Clausen og Andreas Jessen, med hver halvdelen.

Senere giver Ministeriet for Hertugdømmet Slesvig den 3. februar 1852 en koncession til Peter Ludvig. I 1858 nævnes han som bygmester til 2 jagter, »Cecilie Margarethe« på 11,5 kmcl, ejet af Asmus Friedr. Rüberg og Rasmus Christensen fra Egernsund med hver halvdelen; og fra samme år endvidere jagten »Anna Marie« på 19,43 RT, der i 1894 ejedes af sømand Hans Peter Asmussen i Svendborg.

Efter 1858 har det ikke været muligt at finde sejlskibe, der blev bygget i Egernsund, når vi undlader at medregne de galeaser, der blev bygget ved Dalsgård omkring 1900 og som omtales i et senere afsnit.

Derimod blev motorgaleasen »Cecilie« på 66 BRT, 47 NT bygget 1910 hos J. Wiene i Toft.



Hauschilds værft i Sønderborg. Billedet er tegnet af skibsbygmester Hauschild i 1848. På værftet er der to skibe på bedding. (Museet på Sønderborg Slot)

Beskrivelse af en byggeplads

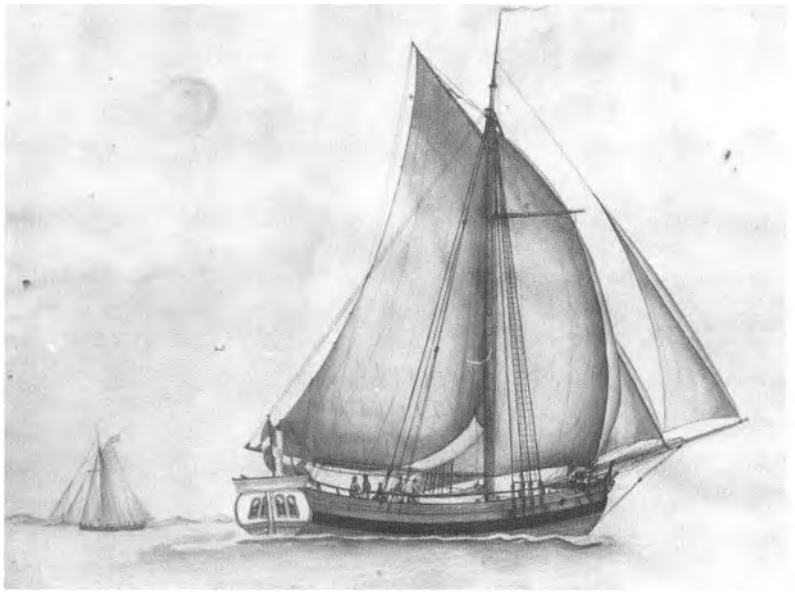
Når det drejede sig om et mindre skib, som f.eks. en skipper havde besluttet sig til at bygge, måtte han først finde et egnet sted, hvor skibet under opførelsen var beskyttet mod storm, hvor man havde nem adgang til det træ, der skulle bruges og hvor det uden de helt store problemer lod sig gøre at få det færdige skib i vandet.

Antallet af medarbejdere afhang naturligvis af skibets størrelse og af, hvor hurtigt det skulle være færdigt. Folk med forstand på at behandle træ og som kendte noget til skibstømrerarbejde, var ofte lettest at få fat på i vintersæsonen, når skibene lå i havn. De fleste skippere kendte en del til skibstømrerarbejde, især som skippere på småskibe, hvor man selv måtte klare større og mindre reparationer undervejs. Dertil kom en del transport- og savearbejde, hvor der til gengæld ikke stilledes samme krav om faglige forudsætninger. Til gengæld var det et hårdt arbejde.

Fra Sønderborg blev der hvert år sendt en indberetning til den kongelige regering i Gottorp om skibsbyggeriets tilstand i byen. Disse findes i Landsarkivet i Aabenraa for størsteparten bevaret for årene 1824 til 1848.

Tabel 7. Indberetninger over igangværende skibsbyggeri i Sønderborg 1830-1850

	Antal værfter	Antal arbejdere	Skibe færdige	Skibe under bygning
1830	3	30	2 jagter	1 fregat
1831	3	30	1 jagt	
1832	3	30	1 uspec.	1 fregat
1833	3	30	1 fregat	1 fregat
1834	3	20	1 fregat og 1 jagt	
1835	3	20-40	1 fregat og 1 jagt	1 fregat
1836	3	20-50	1 fregat og 1 bark	
1837	3	20-50	1 skonnert	1 skonnert
1838	3	20-40	1 brig (skonnerten)	1 fregat og 1 skonnert
1839	3	20-40	1 fregat og 1 skonnert	1 skonnert og 1 jagt
1840	3	50-90	2 skonnerter, 1 jagt og 1 brig	1 bark, 2 skonnerter og 1 jagt
1841	3	25-90	1 bark, 2 skonnerter og 1 jagt	1 bark og 1 jagt
1842	3	40-50	1 fregat (barken) og 4 jagter	1 skonnert og 1 jagt
1843	3	40	1 skonnert og 2 jagter	1 bark og 1 jagt
1844	3	1.halv. 40 2.halv. 6-12	1 bark og 3 jagter	1 jagt
1845	3	20	2 jagter, 1 kutter	1 jagt
1846	3	40	3 jagter	1 brig og 1 jagt
Fra 1847:				
J. Schmidt			1 brig og 1 skonnert	1 fregat og 1 skonnert
Fra 1849:				
H.C. Jensen		12	1 jagt (11 kmcl)	
Fra 1850:				
H. Hauschild		10	1 jagt (10,5 kmcl)	
A.B. Seiffert		5	1 jagt (8 3/4 kmcl)	



Jagt »Sophia Catharina« af Ærøskøbing på 5½ kmcl. Bygget i Egernsund 1773. (Ærø Museum)

Disse tal kan bidrage til at vurdere, hvor megen arbejdskraft der var brug for til bygningen af skibene, alt efter størrelse og typer. De viser også det skiftende behov alt efter, hvordan det lå med efterspørgslen.

Det er f.eks. i 1841 oplyst, at af de 3 skibsbygmestre arbejdede 2 efter egen opfindelse. Den ene havde dog ansat en konstruktør, der arbejdede efter tegning, medens den 3. byggede efter tegning.

Under større forhold og ved større skibe blev det i det 19. århundrede efterhånden mere udbredt at bygge efter tegning. Ellers byggede man stort set efter model, brugte skabeloner, senter, rids og tabeller. Senter er lister, der påsømmes de faste spanter for at kunne hjælpe til at styre form og mål på de løse spanter. Det var ikke ualmindeligt at bruge et færdigt skib som model, d.v.s. at der blev tale om en slags serieproduktion, som vi senere vil se det ved galeaserne fra Dalsgård.

Træet måtte tilpasses de former og bøjninger, skibskroppen skulle have. Det betød bl.a., at det var en fordel, hvis man ude i naturen kunne finde træer, der havde de rette krumninger. Hvis træet ikke havde den rigtige krumning, kunne man forme det ved at benytte en svede- eller dampkiste. Opskæringen af træet skete under normale forhold ved hjælp af lange save, hvor træet lagdes på bukke og en arbejder stod foroven og en anden forneden. I løbet af det 19. århundrede benyttedes under lidt større forhold rundsave og båndsave, der f.eks. blev drevet af en dampmaskine.

Det træ, man foretrak og brugte, var først og fremmest egetræ. Under vandet, f.eks. til kølen, anvendte man også bøg. Til dæk kunne anvendes fyrretræ, der hvilede på egetræsbjælker. Man foretrak fyrretræ af en vis kvalitet, f.eks. indført fra de baltiske lande eller fra Pommern. Til master anvendtes på grund af den større smidighed fyr eller lærk.

Alt træet, især det, der skulle anvendes oven vande, krævede en passende lagring. Det var meget store mængder af træ, der blev brugt til et skib. I indberetningerne fra Sønderborg nævnes af J. Schmidt i 1847 følgende forbrug:

1 skonnert		
(37,5 kmcl)	2.405 kbf. eg,	446 kbf. fyr
1 brig		
(5 kmcl)	5.525 kbf. eg,	1.030 kbf. fyr
1 fregat		
(180 kmcl)	12.350 kbf. eg,	2.280 kbf. fyr

1 fod = 0,31385 m. 1 kubikfod = 0,031 kbm

Et velvoksent egetræ med en alder på ca. 150 år kunne sættes til ca. 5 kbm. rundt træ eller med 33% reduktion til ca. 3,35 kbm. firskårent træ. Til en skonnert på 37,5 kmcl krævedes omregnet ca. 74,6 kbm. firskårent eg. Det betyder, at der med 3,35 kbm. pr. eg skal fældes godt 22 velvoksne egetræer. Det er således ikke mærkeligt, at der i sejlskibstiden var et meget stort forbrug af skove, især også til fornyelse af orlogsskibe. Forbruget er i det foranstående tilfælde endda relativt lille, ca. 2 kbm. pr. læst, medens forbruget andetsteds er 4 kbm. pr. læst, d.v.s. næsten det dobbelte[8].

Nedenfor følger en kort beskrivelse af selve byggeriet, som det kunne foregå:

Først lagdes kølen på kølklodser på beddingen, med det rette fald, så skibet var nemt at sætte i vandet. Så rejstes forstævnen. Derefter opstilledes spanter, fortrinsvis af krumtræ, og ved hjælp af skabeloner og senter blev der en passende afstivning[9]. Agterparten dannedes tilsvarende, med agterstævn og spanter. Kølsvin og bundstokke lægges, spanterne rettedes til, og skibet var klart til at klædes op. Derefter garneredes indvendigt med planker, som havde været i svedekisten og derved var blevet bøjelige. Så blev udenbordsklædningen opklæbet som ved garneringen. Under vandet kunne anvendes bøg. Derefter blev klædningen forbundet til spanterne ved trænagler og bolte.

Bunden kunne beskyttes mod saltet i vandet ved en kobberforhudning, som også hindrede tilgroning. For at få skibet tæt, måtte det kalfatres med værk og beg. Dækket, der blev lagt på dæksbjælker af eg, bestod af tykke fyrreplanker.

Ved søsætningen blev anbragt et løbetøj, der dels bestod af noget svært tømmer, der blev lagt parallelt på begge sider af kølen, dels af et par svære skinner, som skibet kunne glide ud i vandet på. Oversiden blev smurt med talg og sæbe, så skibet lettere gled ud i vandet. Der kunne anbringes stoppegrejer, som forhindrede skibet i at løbe for hurtigt af stabelen, f.eks. klodser og kiler eller tove. Man kunne også lade ankre slæbe eller lade dem gå, når skibet forlod beddingen.

Også andre opgaver, som opsætning af master og rigning, kunne der siges en del om, da de også stillede særlige krav, f.eks. til hjælpemidler og fremgangsmåder, ligeledes om anvendelsen af jern og kobber. Således anvendtes til de større skibe bolte og søm af kobber, medens der til jagterne normalt kun anvendtes kobbersøm op til vandlinien.

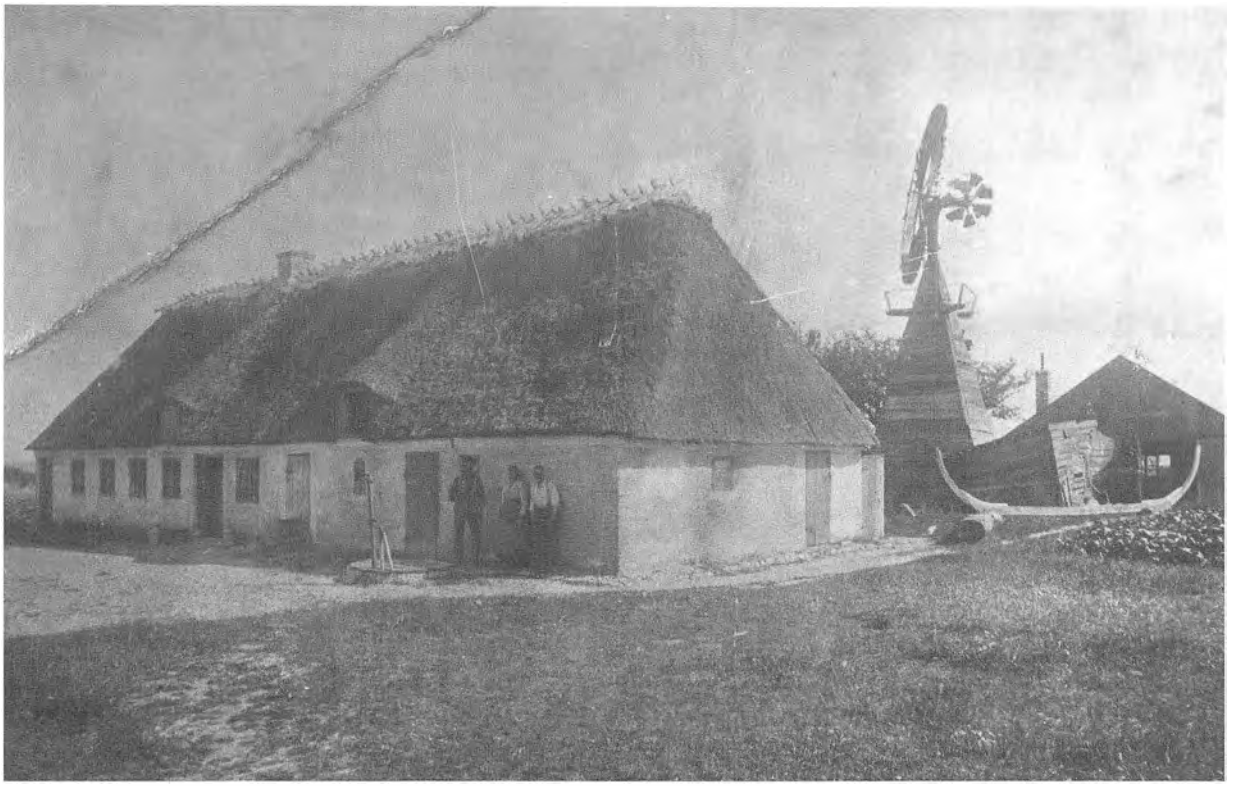
Der findes iøvrigt en del beretninger om de uheld, der kunne ske ved søsætningen, f.eks. ved fuldriggeren »Virginia«'s stabelafløbning i Sønderborg i forsommeren 1855.

»Byen var festklædt, børnene havde fået fri fra skole, og en stor menneskemængde, deriblandt de særligt indbudte honoratiores, stod forventningsfuldt og afventede det store øjeblik, da den store sejler, hele byens stolthed, skulle begynde at »løbe« ud i sit rette element. Stemningen kan vanskelig beskrives, den skal opleves. »Virginia« var efter datidens forhold så stor (355 kmcl), at stævnen stod helt oppe, hvor nu Jomfrustien ligger. Da så stopklodserne skulle slås fra og tovene hugges over, snublede en af tømmermændene. Dette bevirkede, at han kom til at hugge forkert med det resultat, at skibet fik en fejl retning og sprængte knæktovene, så det med stigende fart løb ned ad den knagende bedding. Man havde ingen midler til at stoppe det med. Tilskuerne, også de, der stod ovre på Sundevedssiden på det nuværende jernbaneterræn, fik travlt med at springe i sikkerhed. Men ingen mennesker kom til skade, heller ikke, da »Virginia«, efter at have fortsat tværs over sundet, satte sig godt fast i strandkanten på Sundevedsiden. Det tog flere dage, før skibet var gravet fri og kunne varpes tilbage til Hauschilds værft på Sønderborgsiden. Her blev det så gjort færdigt og rigget til under tilsyn af kaptajn M. Matzen, der fra første færd havde overvåget skibets bygning på redernes vegne«[10].

Byggesteder for småskibe og både

Der blev også bygget mindre skibe ved stranden uden større investeringer i beddinger m.v. Det var ikke ualmindeligt, at skippere i vintersæsonen, mens de ventede på foråret for at komme ud at sejle igen, tog arbejde på et værft eller selv gav sig til at bygge både eller mindre skibe, som jagter og galeaser. Der er flere eksempler på, at en mindre produktion er blevet til noget årligt tilbagevendende med hjælp af andre søfarende eller naboer.

Det er sjældent, at der er bevaret materiale om en enkelt skibsbyggers produktion. Her er vi så heldige, at der for fjordområdet findes flere, hvor det er tilfældet, således de to bådebyggere i Buusholm, Peter Sib-



Peter Sibbe Sibbesens bådebyggeri i Buusholm o. 1910. (Fotografi i privateje)

besen og sønnen Peter Sibbe Sibbesen. Fra dem er der bevaret en specifikation af de knap 300 både, de producerede til aftagere både nord og syd for fjorden og over hele Als.

Endelig er der fra Stenbjerghav ved Gelting bl.a. bevaret dagbøger og produktionsbøger fra perioden 1835 til 1963.

Bådebyggeriet ved Buusholm, Iller Mark

Peter Sibbesen (1839-93) kom fra en gård i nærheden, Overskov, og giftede sig i 1869 til stedet, der lå ned til havet.

Han havde en mølle til at trække saven. Byggeriet klarede han stort set alene, ved siden af pasningen af det mindre brug. I 1870 fik han en søn, Peter Sibbe Sibbesen, der lærte bådebyggeri hos faderen.

Foruden mølle med blok og båndsav havde man også en dampkiste til at bøje træet. Sønnen fortsatte virksomheden efter faderens død i 1893, og blev ved indtil 1914. I 1920 blev der bygget en fiskerbåd, som blev forsynet med motor. Peter Sibbe Sibbesen døde i 1925.

Far og søns registreringer fortæller en hel del om virksomheden og udviklingen. De nåede fra 1866 til 1914 at bygge 288 både:

Joller	86
Pramme	51
Kvaser	80
Vodbåde	20
Teglbåde	24
Hækjoller	25
Andre	2
Ialt	288

Set over 50 år blev det til en produktion på ca. 5-6 både om året. Men der er enkelte år, hvor produktionen nåede op over 20, og hvor der må have været brug for ekstra hjælp.

Kunderne fandtes som nævnt over et stort område. Her skal nævnes de steder, der solgtes flest enheder til:

Iller	24
Kegnæs	24
Broager	23
Egernsund	18
Flensborg	15
Kragesand	10
Skelde	10
Gammelgab	8
Mommark	8
Vemmingbund	8
Marstal	7
Andre	133
Ialt	288

Der er næppe tvivl om, at en væsentlig del af bådene, ikke alene de 24 teglbåde, men også en stor del af jollerne og prammene, har været anvendt ved transporten af teglværksprodukter, bl.a. til at bringe produkterne ud til større fartøjer.

Tager vi f.eks. fordelingen af de både, der er leveret til Iller, ser den således ud:

Teglbåde	11
Joller incl. hækjoller	4
Pramme	2
Vodbåde	5
Kvaser	2
Ialt	24

Blandt aftagerne til teglbåde var også teglværksejere. Som det fremgår, har Sibbesens været en væsentlig leverandør af fartøjer til fjordens fiskere.

At der til Sønderborg kun er leveret 2 både, har sikkert sin forklaring i, at der her fandtes andre bådebyggere. For de enkelte både er målene opgivet og for nogle også prisen, f.eks. en teglbåd leveret til J. Hansen, Iller i 1874/75:

Kølens længde	18,0 fod
Bådens bredde	7,8 fod
Bådens dybde	2,7 fod

Prisen er sat til 60 rigsdaler. På senere tidspunkter er leveret teglbåde med en længde på 22 fod til 250 mark.

Christian Warming og bygningen af galeaser ved Dalsgård

Det drejer sig om et byggeri i samarbejde mellem familier i Dalsgård, først og fremmest familien Møller og Christian Warming, en erfaren skipper med en fortid som skibstømrer. Dertil kommer hos Warming en læretid fra 1875-78 i Flensborg hos skibsbygmester Erich Jacob Weedermann, der i anden halvdel af det 19. århundrede bl.a. har bygget en del tremastere til Flensborgredere.

Christian Warming (1855-1942) havde sejlet fra sit 13. år, heraf en del år på langfart til bl.a. Sydamerika, med enkelte afbrydelser indtil 1890, fra 1884 som ejer af en jagt.

I Dalsgård havde Christian Møller sammen med sine sønner drevet et bådebyggeri. Samtidig var også andre i Dalsgård aktive som skippere, sejlede f.eks. tørv ind til teglværkerne og ud igen med teglværksprodukter. Det drejede sig dels om jagter købt ved Slien, hvor de især fra Kappeln var blevet benyttet til at sejle med frugt til København, de såkaldte »pæreskuder«.

En sådan jagt ved navn »Emanuel« renoverede og forlængede Chr. Warming i 1890/91. Den skal iøvrigt have været så ringe, da man fik den skilt ad, at der nærmest kun var faconen tilbage. Det fortælles iøvrigt, at da man manglede krumtræ til spant, fældede man et æbletræ, der lige havde en brugbar facon.

Jagten »Emanuel« blev således til galeasen »Hanne« af Egernsund, med målene 53 fod lang, 14



Skibsfører Hans P. Warming er i færd med at lave en ny klyverbom til galease »Olga« af Egernsund o. 1946. Det foregik ved hans husmandssted i Dalsgård. (Fotografi i privateje)

fod bred og 5 fod dyb. Den findes i skibsregistret med beskrivelsen: »Et dæk, to master, fyldig bov med udfaldende glat stævn, platgattet, kravel af eg og bøg«. Beregningen af lasteevnen viser en bruttotonnage på 28,69 og netto 21,75. Det fremgår af beregningen, at der er sovekahyt og folkerum.

Det gav »blod på tanden«. En svoger, Jes Asmussen fra Sandager, var med på ideen om at starte på at bygge skibe mod at han skulle få den første nybygning. I Marstal købte man tegningen til et 40 tons fartøj, og man gik til skovs og udsøgte egnet træ. Et værksted blev ryddet og omdannet til spanteloft. Dermed var man klar til at påbegynde byggeriet ved stranden. Kævlerne blev lagt på bukke, og to »gamle mænd« trak saven, den ene foroven og den anden forneden.

Byggesjakket bestod af lokale beboere fra Dalsgård. Daglønnen for alle var 2 Mark, og der blev arbejdet så længe lyset tillod. Om sommeren sejlede man så med de fartøjer, man havde.

I løbet af vinteren 1892/93 byggede man galeasen »Hilda« på 37 BRT.

Derefter fulgte i 1894 galeasen »Christine«, der fik Christian Warming som ejer og skipper. Den blev i 1908 solgt til Nis Hansen, Alnor. I stedet købte Christian Warming et lidt større skib, »Hamburg«, bygget i Assens.

I vintrene 1894/95 og 1895/96 byggede man to skibe samtidig, galeaserne »Marie« og »Margrethe«. Disse skibe kom i søen i 1896, og ejerne blev – som det fortælles – efter en lodtrækning med to tændstikker henholdsvis Mathias Møller, sønnen fra bådebyg-

geriet, og Hans Hartvig Petersen, der var kommet hjem fra langfart og som Dalsgård-dreng havde sluttet sig til byggesjakket. De var iøvrigt svogre, lige så vel som Jes Asmussen og Chr. Warming. »Marie« blev senere solgt til Sverige og forliste. »Margrethe« var endnu i 1956 i skibsregistret påtruffet hos en skipper på Fur, nu under navnet »Maagen«.

Dermed havde de interesserede fået hver sin nybygning, bortset fra Nis Kjær, hvorfor vides ikke. Det siges om skibene, at de alle var overordentlig fine sejlere. Sejlene leveredes af sejlmager C. Halmøe i København.

I 1900 byggede man endnu et skib på pladsen, galeasen »Sophie«. Bygmester var denne gang en anden af Møller-sønnerne, August, der byggede til sig selv. Skibet var lidt større end de foregående, 49 BRT, men stort set bygget efter samme tegning. Man havde simpelthen lavet en større tommestok, forstørret tommerne og sat målene af med denne.

Sidste galease, der blev bygget i Dalsgård under Chr. Warmings ledelse, var galeasen »Martha«, bygget til Theodor Møller. Den var ikke bygget efter samme tegning, men lidt mindre, 27 BRT.

Den er siden påtruffet under navnet »Passaten« i Esbjerg i 1944.

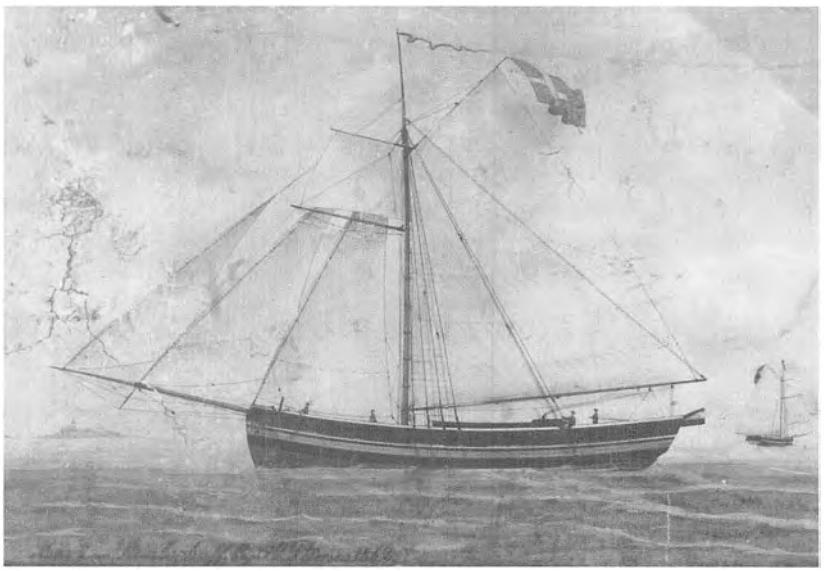
Det sidste skib, der blev bygget i Dalsgård, var dæksbåden »Familien«, bygget 1920 til Mathias Møller og forsynet med brønd og hjælpemotor. Den blev senere registreret under fisker Palle Paag, Aarø i 1925.

Skibsbyggerne ved Stenbjerghav

Ikke mindst dengang, da Danmark og Hertugdømmerne hørte sammen under den danske konge, var der en livlig forbindelse mellem egnene nord og syd for fjorden, således også mellem Als og Sundeved og halvøen Angel, der danner sydsiden af fjorden.

Min oldefar i 4. led, Peter Petersen Molt, var født i Notmark, men købte i 1761 en gård i Norgaardholz ved Stenbjerghav. Den lå tæt på det skibsbyggeri, hvor der i løbet af knap 100 år fra ca. 1780 til 1872 blev bygget godt 150 større og mindre skibe. Byggeriet blev startet ca. 1780 af en alsinger, Hans Ingermann fra Asserballe, der forinden havde været skibsbygmester i Sønderborg. Han blev så i 1791 efterfulgt af en nevø, der også kom fra Asserballe, søn af Peder Jørgensen Abelhøy.

Hans Peter Petersen blev nogle år senere kompagnon med en svigersøn af Peter Petersen Molt, ved navn Jes Diederichsen. Under disse to var det, at Stenbjerghav fra o. 1795 blev næststørste leverandør af skibe til Flensborg.



Jagt »Mary« af Stenbjerghav på 21 kmcl. Bygget 1857 i Stenbjerghav. Senere ombygget til skonnert. (Aabenraa Museum)

Mål og indkøbspris for jagten Mary

	Rd.	Mark	Sk.
20 favne kæde, 2 skippund, 19 Lpd a 28 Rdl.	82	3	8
25 dito, 3 Skp 8 Lpd a 26 Rdl.	78	3	14
1 anker 338 pund a Lpd. 2 Rdl.	43	–	–
25 favne kæde	62	–	–
1 nyt anker 331 pund	46	–	–
H. Jochimsen for blokmagerarb.	17	3	8
Elingius for do.	28	3	7
1.126 pund tovværk a Pd.1 M,4 Sk., 71 Pd. skippergarn a 1 M. 4 Sk., 4 fasslins, 2 sticklins, 8 bundt füsing, 12 bndt. merlin, 2 dobbelte weslins, 1 pund takkelgarn, 1 loddeline	266	4	10
Storsejl, fok, klyver, 612 alen a 2 Mark 6 $^{2}/_{5}$ Skilling	244	4	12
Litz Kausen sejlgarn og arbejde a 12 Sk. pr. alen	76	3	
Sejlmagerarbejde	25	3	12
3 presenninger, flag, 2 kompas	30	1	12
Smederegning fra P. Petersen for blokbeslag	22	4	
Farveregning fra Molzen	20	3	7
Ialt	1.045	3	10
Om arbejdslønnen oplyses:			
Kahyt, 2 mand i 31 dage	36	–	–
Arbejdsløn ialt	1.030		

Den samlede indkøbspris er sat til 21 $^{1}/_{2}$ kmcl a 180 Rdlr. eller 3.870 Rdlr.

Der sker så senere det pudsige, at en søn af Hans Peter Petersen, Christian Petersen, bliver ansat som skibstømrer hos skibsbygmester Peter Lorentzen i Egernsund, gifter sig med hans datter og overtager værftet. Således bliver der på denne måde knyttet et bånd mellem Stenbjerghav og Egernsund.

Skibsbygmester Jes Diederichsen (I) dør i 1823 og overlader værftet til sin søn, Michael Diederichsen. Det er fra hans tid, der er bevaret dagbøger samt dagbøger og produktionsbog fra sønnen Jes Diederichsen (II), der efterfølger Michael Diederichsen i 1854.

Det samlede byggeri af skibe ved Stenbjerghav, regnet fra 1748 til 1872 var på 153[11].

Efter 1807 faldt produktionen kraftigt, ligesom i Egernsund. Der var ikke en havn som i Egernsund, der kunne tilføre opgaver som renovationer og repara-

Tabel 8. Skibe bygget i Stenbjerghav 1748-1872

	Antal	kmcl
Fregatter	3	236,5
Barkskibe	2	170,5
Brigantiner	19	1.281,5
Galeaser	35	1.263,0
Skonnerter	6	267,5
Chalupper	8	130,5
Jagter	71	895,0
Jagtbåde	9	27,0
Ialt	153	4.271,5

Kilde: H. Rühmann (1993) s. 49

tioner. Men det blev dog til en del skibe. Som lokal arbejdsplads var værftet endnu af betydning i 1855, da pastor Bech i Stenbjergkirke afgav en erklæring om Jes Diederichsen (II):

»Han, der er søn af skibsbygmester M. Diederichsen i Stenbjergskov, har efter at have lært skibsbyggeri på Kalø (hos Jørgen Bruhn), ifjor overtaget sin faders værft og forestår samme siden den tid som mester; han har for øjeblikket 2 skibe på stabelen og beskæftiger altså et betydeligt antal arbejdere. Hvis han ved indkaldelse til orlogstjeneste skulle blive nødsaget til at forlade sin plads, ville dette ikke blot være i høj grad beklageligt såvel for hans bygherre som for ham selv, men et stort antal arbejdere i sognet ville derved blive arbejdsløse, hvad der ville være endnu mere beklageligt.«

Det skib, der dengang lå på stabelen, var en jagt Mary på 21 kmcl og en bark »Dora« på 98,5 kmcl.

Jagten »Mary« er opført i produktionsbogen, både med målene og med opgørelsen af indkøbsprisen. Her skal i store træk gengives posterne for indkøbet udefra. Hertil kommer så arbejdsløn og forbrug af træ.

Mary blev bygget i 1857, og havde som skipper og ejer Claus Petersen fra Stenbjerghav, en nevø af skibsbygmester Christian Petersen i Egernsund. Skibet blev senere ombygget til skonnert og i 1872 solgt til Sverige.

Fjordens skibs- og bådebyggeri er et stof, som kunne uddybes betydeligt mere, især skildringen af forholdene i Sønderborg og Flensborg.

Formålet har her fortrinsvis været skildringen af det byggeri, der kom småskibsfarten tilgode, uden dog helt at se bort fra produktionen af de skibe, der blev leveret til sejlads på verdenshavene.

Da bygningen af damp- og motorskibe nærmest kun har berørt Flensborg, er det alene bygningen af sejlskibe, der har fået en udførlig behandling.

Fortegnelse over sejlskibe bygget ved Egernsund 1737-1858

Fregatter o. lign.

1. Der Palmbaum, bygget 1783, 111 kmcl, Flensborg
2. Der Ritter St. Jürgen, 3 mast hækkebordskib bygget 1762, 67 kmcl, Aabenraa
3. Der Pelican, brig, bygget 1783, senere fregat, 74,5 kmcl, Flensborg

Brigantiner

1. Die Frauen Helena und Anna, bygget 1760, 45 kmcl, Flensborg
2. Der Triton, bygget 1778, 66 kmcl, Flensborg
3. Die Hoffnung, bygget 1779, 59 kmcl, Sønderborg
4. Justicia, bygget 1783, 78 kmcl, Aabenraa
5. Amicitia, bygget 1795, 63 kmcl, Sønderborg
6. Det gode Haab, bygget 1796, 47 kmcl, Sønderborg
7. Eckensund, bygget 1797, 66 kmcl, Sønderborg
8. Amarant, bygget 1799, 71 kmcl, Flensborg
9. Atalante, bygget 1827, 72,5 kmcl, Flensborg
10. Die Erndte, bygget 1835, 57 kmcl, Flensborg

Galeaser

1. Sophia Dorothea, bygget 1769, 22,5 kmcl, Flensborg
2. St. Johannes, bygget 1769, 10,5 kmcl, Flensborg
3. Sophia Dorothea, bygget 1770, 15 kmcl, Flensborg
4. Der Papagoy, bygget 1771, 14 kmcl, Flensborg
5. Magdalena Christina, bygget 1776, 13 kmcl, Flensborg
6. Die Hoffnung, bygget 1786, 22 kmcl, Aabenraa
7. Die Hoffnung, bygget 1826, 37 kmcl, Flensborg
8. Fortuna, bygget 1828, 42 kmcl, Flensborg

Chalupper

1. Der Eidervogel, bygget 1780, 17 kmcl, Sønderborg
2. Adler, bygget 1785, 23,5 kmcl, Flensborg
3. Johanna, bygget 1785, 29 kmcl, Sønderborg
4. Macreel, bygget 1785, 45,5 kmcl, Flensborg
5. Maria Johanna Georgia, bygget 1785, 14,5 kmcl, Flensborg
6. Neptunus, bygget 1786, 23 kmcl, Flensborg

Skonnerter

1. Politick, bygget 1809, 24 kmcl, Flensborg

Jagt- og fiskefartøjer

1. Neptunus, bygget 1795, 26,5 kmcl, Flensborg

Jagter

1. Jagt af Aarhus, bygget 1737, 6 kmcl, Århus
2. Die Einigkeit, bygget 1748, 12,5 kmcl, Flensborg
3. St. Anna, bygget 1748, 12,5 kmcl, Flensborg
4. Der junge Tobias, bygget 1753, 10,5 kmcl, Sønderborg
5. Jægeren, bygget 1758, 18 kmcl, Sønderborg
6. Der alte Peter, bygget 1764, 6,5 kmcl, Sønderborg
7. Emanuel, bygget 1765, 10 kmcl, Flensborg
8. Else Maria, bygget 1767, 7,5 kmcl, Flensborg
9. Die Frau Catharina, bygget 1768, 22,5 kmcl, Sønderborg
10. Anna Margaretha, bygget 1769, 8 kmcl, Flensborg
11. Frau Elisabeth, bygget 1769, 10,5 kmcl, Flensborg
12. Catharina Margaretha, bygget 176?, 5 kmcl, Aabenraa
13. Die Hoffnung, bygget 1770, 14,5 kmcl, Flensborg
14. Jagt af Kolding, bygget 1770, 10,5 kmcl, Kolding
15. Maria Johanna Georgia, bygget 1770, 14,5 kmcl, Sønderborg
16. Jomfrue Dorothea, bygget 1772, 4,5 kmcl, Fredericia
17. Liebe, bygget 1772, 4 kmcl, Ærøskøbing

18. Sophia Catharina, bygget 1773, 5,5 kmcl, Ærøskøbing
19. Die 2 Brüder, bygget 1774, 13,5 kmcl, Flensborg
20. Die Hoffnung, bygget 1774, 5 kmcl, Flensborg
21. Anna Catharina, bygget 1775, 7 kmcl, Sønderborg
22. Anna Maria, bygget 1775, 6 kmcl, Sønderborg
23. St. Peter, bygget 1776, 11,5 kmcl, Flensborg
24. Die Frau Catharina, bygget 1778, 22,5 kmcl, Sønderborg
25. Der Frühling, bygget 1778, 9 kmcl, Sønderborg
26. Metta Catharina, bygget 1778, 6,5 kmcl, Sønderborg
27. Anna Catharina, bygget 1780, 7,5 kmcl, Sønderborg
28. Die Hoffnung, bygget 1784, 9 kmcl, Ærøskøbing
29. Emanuel, bygget 1786, 20,5 kmcl, Flensborg
30. Emanuel, bygget 1786, 12 kmcl, Sønderborg
31. Johanna Maria Georgia, bygget 1788, 14,5 kmcl, Sønderborg
32. Alma, bygget 1790, 12 kmcl, Flensborg
33. Anna, bygget 1790, 11 kmcl, Flensborg
34. Anna Christina, bygget 1790, 12 kmcl, Flensborg
35. Anna Maria, bygget 1790, 12 kmcl, Flensborg
36. Neptunus, bygget 1790, 19 kmcl, Sønderborg
37. Alma, bygget 1791, 4 kmcl, Flensborg
38. Anna, bygget 1791, 4 kmcl, Flensborg
39. De Tvende Brødre, bygget 1791, 16 kmcl, Fredericia
40. Catharina Helena, bygget 1793, 4,5 kmcl, Slesvig
41. Bolette Christine, bygget 1794, 9 kmcl, Ærøskøbing
42. Maria, bygget 1794, 12 kmcl, Flensborg
43. Steinberg, bygget 1794, 12 kmcl, Flensborg
44. Anna Maria, bygget 1796, 6,5 kmcl, Flensborg
45. Botilla, bygget 1796, 7 kmcl, Sønderborg
46. Johanna Maria, bygget 1796, 19 kmcl, Flensborg
47. Maria, bygget 1796, 6,5 kmcl, Flensborg
48. Skib af Bogense, bygget 1797?, 5 kmcl, Bogense
49. Catharina Maria, jagt, 6,5 kmcl, Sønderborg
50. Maria, bygget 1797, 8 kmcl, Flensborg
51. Marion, bygget 1797, 8 kmcl, Flensborg
52. Die frau Anna, bygget 1798, 12 kmcl, Sønderborg
53. Frau Catharina, jagt, bygget 1798, 7 kmcl, Sønderborg
54. Johanna Maria, bygget 1798, 11 kmcl, Flensborg
55. Catharina, bygget 1799, 4 kmcl, Sønderborg
56. Margaretha, bygget 1799, 7,5 kmcl, Flensborg
57. Fru Catharine, bygget 1800, ca. 10 kmcl, Flensborg
58. Der kleine Johannes, bygget 1800, 6,5 kmcl, Aabenraa
59. Maria Margaretha, bygget 1800, 8 kmcl, Flensborg
60. Der bewegende Agathus, bygget 1805, 15 kmcl, Sønderborg
61. Henriette, bygget 1807, 10,5 kmcl, Flensborg
62. Anna Maria, bygget 1813, 8 kmcl, Sønderborg
63. Der kleine Johannes, bygget 1813, 6 kmcl, Sønderborg
64. St. Johannes, bygget 1813, 8 kmcl, Sønderborg
65. Anna Margaretha, bygget 1814, 7 kmcl, Flensborg
66. Schildpadden, bygget 1814, 7 kmcl, Flensborg
67. Die 2 Gebrüder, bygget 1827, 11 kmcl, Flensborg
68. Die Hoffnung, bygget 1827, 14 kmcl, Flensborg
69. Atlante, bygget 1832, 10 kmcl, Flensborg
70. Anna Catharina, bygget 1836, 4 kmcl, Flensborg
71. De 9 Søskende, bygget 1837, ca. 8 kmcl, Bandholm
72. Catharina Maria, bygget 1846, 7,25 kmcl, Sønderborg
73. Cecilie Margarethe, bygget 1858, 11 kmcl, Sønderborg
74. Victoria, bygget 1858, ca. 8 kmcl, Langeland

Jagtbåde

1. Anna Maria, bygget 1768, 2 kmcl, Gråsten
2. Versuch, bygget 1808, 2 kmcl, Flensborg

Både

1. Haabet, bygget 1786, 1 kmcl, Sønderborg

Skibstyper på Flensborg Fjord

af Tove Jensen

Den viden vi har i dag om skibe stammer bl.a. fra skibsportrætterne, der sidst i 1700-tallet begyndte at dukke op. I begyndelsen var det hovedsageligt kaptajnen eller rederen, der bestilte en akvarel af deres skib til at have hængende i kahytten eller på rederiets kontor, men efterhånden blev det mere og mere almindeligt. Interessen for et akvarelportræt holdt frem til midten af det 19. århundrede, hvor oliemaleriet tog over, men allerede i 1880'erne vandt fotografiet indpas.

Det er sandsynligt, at de portrætterede skibe blev lavet meget nøjagtigt. De var bestilt for at blive vist frem for bl.a. forretningsforbindelser, og skulle derfor symbolisere rederiets troværdighed – derfor kunne et alt for romantiseret eller stiliseret billede ikke bruges. På samme tid begyndte også kobberstikkene, der blev lavet efter tegning eller maleri, at vinde indpas i de enkelte hjem – med subskriptionstilbud på f.eks. scenerier fra Slaget på Rheden i 1801 eller en serie skibe i søen, stukket af Niels Truslew omkring 1800[1].

Også andre steder kan vi finde billeder fra området, bl.a. hos de malere, der blev kendt som Egernsundkredsen. De søgte i det 19. århundrede at formidle en fascination videre til resten af befolkningen om området ved Egernsund – et område der levede med og af tegl og skibe.

Hvis man via skibsportrætter, stik eller andre billedmæssige kilder søger at finde ud af, hvordan skibene så ud tidligere, må man tage visse forbehold, for mange af skibene blev gennem deres ofte lange levetid fortømret, d.v.s. ombygget og omrigget.

Målemetoder

Kommercekollegiet, der fra centralt hold tog sig af handlen, blev oprettet i 1670, og indførte med toldforordningen i 1672, at alle dansk/norske skibe der anløb København skulle måles. Hovedstaden var den eneste by med en statslig anerkendt skibsmåler[2]. Efter målingen fik skipperen udleveret et målebrev og skibene fik indbrændt lasteevnen for og agter. Hvert skib der hørte til Helstaten, d.v.s. Danmark, Norge og Hertugdømmerne, ville, før målebrevet blev udfyldt, få fratrukket $^1/_6$ af lasteevnen – sjettedelsmoderationen. Denne bestemmelse, der skulle holdes hemmelig og også blev det op til afskaffelsen i 1825, blev truffet for at give skibene en afgiftsfordel fremfor de udenlandske og dermed fremme dansk handel og økonomi[3].

Den målemetode, der blev benyttet frem til 1830, var meget enkel og tilgodeså langtfra de forskellige skibstyper, da eksempelvis bredden på alle skibene blev målt lige under dækket, hvor de slankt byggede skibe var bredest, mens de brede, fladbundede skibe havde deres største bredde længere nede. Efter denne målemetode blev de slanke skibe som oftest sat for højt i læstetal og de fladbundede for lavt. Men selvom metoden viste sig uretfærdig og affødte flere klager, blev et forslag om at ændre skibsskroget, hvad der var sket i Holland, afvist af redere og skippere af sikkerhedsmæssige årsager[4].

Den 9. januar 1830 blev en ny og mere retfærdig målemetode for de slankt byggede skibe indført. Der skulle efter denne metode tages flere mål på skibene – i danske fod og tommer mod tidligere i hollandske. Og i 1867 gik man så over til at måle skibene i registerton efter den engelske metode. Herefter blev 1 kommercelæst af praktiske grunde sat til 2 registerton – det var nemmere at regne med. Bag ændringerne lå uden tvivl både politiske og økonomiske interesser. På det tidspunkt, hvor de danske skibe begyndte at blive målt i registerton, var handlen med England øget.

Tidligere, tilbage i 1632, var 1 skibslæst blevet sat til 22 tdr. rug, i 1663 til 24 tdr., men tøndernes antal afhang dog af varens fylde og vægt. I 1672, det år sjettedelsmoderationen blev indført, kom en vægtangivelse, hvor 24 tdr. rug = 1 kommercelæst = 5200 pund, og det forblev den til kommercelæsten blev afskaffet i 1867.



Teglværker ved Egernsund. Oliemaleri af E. Nöbbe, 1921. Han var ligesom sin far medlem af Egernsund Kunstnerkredsen. (Städtisches Museum, Flensburg)

De almindeligste skibstyper på Flensborg Fjord

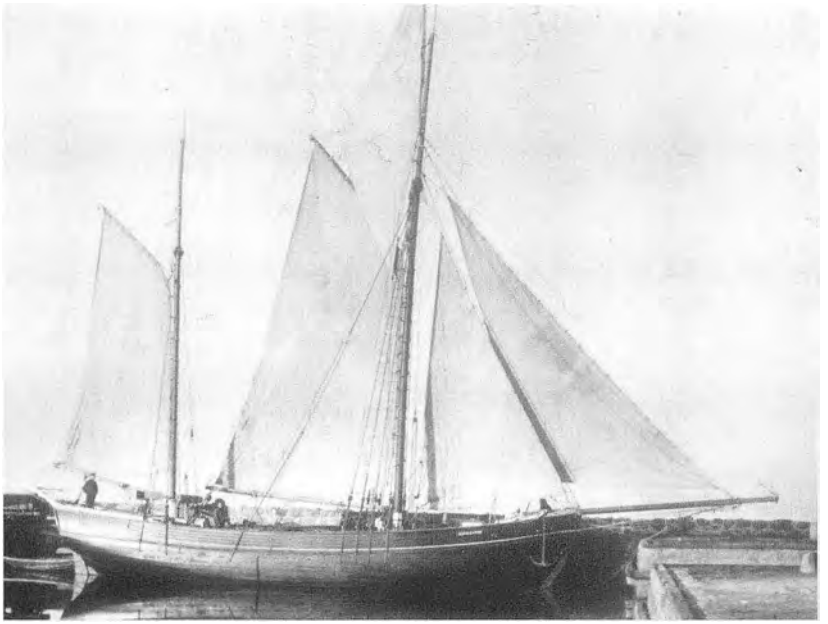
Omkring Egernsund, hvor teglværkerne voksede frem i løbet af 1700-tallet, blev der først benyttet jagtbåde, der var taklet som jagt, eller tørvejagter til at transportere brændselstørv til og mursten fra værkerne. Denne mindre bådtype fandtes kun i Slesvig-Holsten og Danmark[5]. Skibene var oprindeligt ejet af teglværkerne eller af skippere. I 1906 var der kun en af denne type tilbage i Egernsund, hos Rendbjerg Teglværk. Teglværkerne brugte nu kul som brændsel, og det blev hentet længere væk og i større skibe.

Skibstyperne udviklede sig hele tiden. Allerede før 1850 lod de aabenraaske værfter sig inspirere af bl.a. de amerikanske klipperbyggede skibe. En studie- eller uddannelsesrejse til værfter i Holland, England eller Amerika var ikke helt ualmindeligt. Skibsbygmester Johann Langes ældste søn Johann arbejdede før 1844 3 år på nordamerikanske værfter og den senere tekniske direktør for Germanischer Lloyd, Friederich Schüler, arbejdede efter 1850 på flere amerikanske værfter[6].

Småskibene, der var en betegnelse for skibe under 5 kommercelæster, var mere standhaftige over for den udenlandske påvirkning.

Den foretrukne skrogform for især 1- og 2-mastede skibe i perioden 1850-1950 var fladt agterspejl, stort spring og fyldigt forskib, og den blev af udlandet opfattet som en typisk dansk skrogform, men stammer egentlig fra Holland. Denne beskrivelse dækker bl.a. jagt og galease.

Betegnelsen for en skibstype afhænger enten af skibsskroget eller rigningen. Derfor kan den enkelte skibstype variere meget i størrelse, d.v.s. lasteevne, og



Galease »Sventine« af Egernsund. Tilhørte skibsfører Henrik H. Nielsen, Alnor. Billedet er fra o. 1920 og senere blev den rigget ned til jagt. (Fotografi i privateje)

masteantal. For de mindre skibe med næsten ens rigning blev skroget og dets bemaling et vigtigt kendetegn for typen[7].

Skibsbyggeriet i hovedstaden blev med tiden præget af Holmens nærhed, hvor orlogsskibene blev bygget efter konstruktionstegning og model. På provinsens mindre værfter blev ingen skibe helt op til 1830'erne bygget efter tegning. De blev enten bygget efter skabelon, maller, eller på øjemål og praktisk øvelse, også kaldet klampbyggeri – bygning på klamp. Det må have betydet en variation over de enkelte skibstyper[8].

I den efterfølgende periode, hvor tegning og teori så småt trænger ind på provinsens byggepladser i takt med efterspørgslen på større skibe, dukker også kobberforhudning af kølen op.

Ved en rådstueplakat af 11. november 1818 blev bekendtgjort: »at Enhver, som vil vinde Borgerskab som Skibsbygmester, bør forinden 1) i nogen tid have øvet sig på Academiet for de skjønne Konster i Ornament og Frihaandstegning; 2) under Opsigt af den ældste Skibsbygmester og to andre Mestere forfærdige Tegninger til et Fregatskib, construeret til en Vest- eller Ostindiefarer; ved at overhøres af samme tre Mestere godtgjøre sin Indsigt i de praktiske Dele af Skibsbyggeriet«[9].

Tabel 1. Skibs- og bådebyggere i de danske provinser

	I købstæderne		På landet	
	1840	1845	1840	1845
Hovedpersoner	73	88	104	151
Medhjælpere	120	136	67	51

Kilde: O. J. Rawert (1850)

Prisen for skibe uden redskaber og under 50 kommercelæst (kmcl) var i 1847 ca. 155 rigsdaler pr. læst, mens skibe indtil 80 kmcl lå på ca. 150 rigsdaler pr. læst.

Der var både fordele og ulemper ved de slanke og de brede skibe. De første kunne ikke laste så meget, og deres lasteevne blev oftest sat for højt ved skibsmålingen, men de var hurtige og mere stabile, hvis skibet løb ind i dårligt vejr. Det omvendte gjorde sig gældende for de bredere, mere fladbundede skibe. Skibsmåleren i København, kaptajnløjtnant Wetter hævdede i 1825, at hver gang 10 brede gik tabt i dårligt vejr, forsvandt kun 1 slankt skib[10].

I løbet af 1800-tallet dukker flere monopoler op, og det skal sikkert ses i lyset af ensretning indenfor skibsbyggeriet, som det begyndende brug af konstruktionstegninger antyder. Den 24. marts 1847 fik Skibsinventariehandler H.H. Tøndering 10 års eneret på at forfærdige en gaffelklo, der var bevægelig i alle retninger og kunne glide på masten i en lang, hul cylinder, der dannede kloen. Den gaffelklo, der almindeligvis blev brugt, blev stærkt skamfilet, når gaffelen ikke stod nøjagtigt. Dette gjorde, at kloens retning let kom i uorden, og derved forhindrede hejsning og nedhaling[11].

Til kystfarten blev især brugt jagt og evert, mens galiot, galease og kuf tillige med mange andre større skibe blev benyttet til europæisk eller oversøisk fart. Fra slutningen af 1700- og ind i 1800-tallet blev, hovedsageligt på længere farter, de fladbundede, brede skibe efterhånden erstattet af de slanke, dybgående skibe, der skaffede deres redere mere profit ved større sikkerhed og hurtig sejllads[12].

Galiot, kuf, kuftjalk og tjalk

Galioten, der med tiden blev afløst af galeasen, forsvandt fra den slesvig-holstenske kyst ved slutningen af 1700-tallet. Dens forsvinden herfra kan måske forklares med galeasens bredere bund og dermed ringere dybgang, der gjorde det muligt for den at sejle på bl.a. Eiderkanalen, der blev anlagt omkring 1780. Denne udvikling af skibsskroget førte også til, at galiotens runde agterskib blev til galeasens spejl.

Tabel 2. Antal galioter hjemmehørende i Aabenraa

1745	1787	1800
12	4	0

I Slesvig-Holsten løb der i 1766 25 galioter af stablen fra Kiel; i 1797 var der, frataget Kiel og Neustadt, 17 galioter, mens Bremen havde 46 1-mastede galioter.

Galioten kan til en vis grad sammenlignes med den hollandske kuf, der i en lang periode blev brugt til kystfart ved Flensborg Fjord. Galioten var mere afrundet i forskibet og blev med tiden skarpere formet under vandet; det runde agterskib var mere kufagtigt. På de fleste galioter var der firkantede vinduer i agterstævnen. Den havde et forholdsmæssigt stort spring, dæk i et plan eller kahytsdæk – halvdæk, og for det meste et ruf.

Flere af de ældre og mindre galioter førte ligesom kuffen og everten sidesværd, der skulle mindske afdriften. Sidesværd var almindeligt på kystfartøjer, der ved lastning eller losning kunne ligge på land ved lavvande. Udenbords var den sædvanligvis naturfarvet.

Ved sammenligning med kuffen var galioten en bedre sejler, men kuffen kunne til gengæld laste mere, fordi den var fladbundet og meget bred – en bredde der i næsten hele længden var ens, mens den i dybden var bredest for neden – noget der viste sig at være en fordel ved måling af skibets læstetal.

Kuffens mål siden 1840

Længde	16 3/4	– 23 1/2	meter
Bredde	4	– 5 3/4	meter
Dybde	1 1/2	– 2 1/2	meter
Rummål	40	– 90	BRT (o. 20 – 45 kmcl)
Besætning	2	– 6	mand

1864 var der i Slesvig-Holsten 21 kuffer. I 1873 var der i Tyskland hele 201 kuffer. Egernsund anskaffede i løbet af 1920'erne og 30'erne flere kuffer.

Siderne var lige, og blev ikke trukket ind foroven, og under vandet blev skibet lidt skarpere formet. De fleste kuffer havde kahytsdæk, dækshus og 2 luger. Næste alle kuffer havde ved siden af roret et firkantet vindue, hvis skodde ofte havde fået påmalet gardiner. Kanten rundt om vinduet var enten malet hvid, grøn eller udsmykket med forgyldte skærearbejder. Kuffen kunne føre sidesværd for at hindre afdrift, men mange af skibene havde en lav køl til samme formål. Sidesværdet hørte i højere grad til bl.a. everten[13]. Op gennem tiden har kuffens rigning ændret sig en del, men altid med gaffeltaklet stor- og mesanmast, begge i et stykke. Udenbords blev skibene for det meste strøget med harpiks, rælingen var sort og ruffet rødt eller hvidt.

Kuftjalkens mål

Længde	15	– 23,5	meter
Bredde	4	– 5,5	meter
Dybde	1,5	– 2	meter
Rummål	22	– 75	BRT (o. 11 – 37,5 kmcl)
Besætning	2	– 4	mand

Kuftjalken er helt sin egen type, udviklet fra kuffen og tjalken. Forskibet havde kuffens brede form, evt. lidt mere afrundet, mens agterskibet var skeformet som tjalken. Den havde et pænt spring i dækket, et dækshus og 2 luger. Den var taklet som tjalken, der fra begyndelsen af det 19. århundrede fik det karakteristiske tjalksejl. Alle kuftjalkene havde et stort sidesværd.

Den hollandske tjalk, der var ret lang, smal og med en bred bov og rund agterstævn, blev i det 19. århundrede introduceret til Danmark fra vestkysten, hvor den ligesom everten var blevet populær, dels p.g.a. dens store lasteevne og dels fordi den kunne lande helt op til stranden. Den havde sidesværd som de øvrige skibe af denne skrogform. Den havde pælemast, hvor der blev brugt gaffelsejl.

Evert og galease

Den 1- og 2-mastede evert, der ligesom kuffen var et fladbundet fragtskib, kunne udnytte ebbe og flod til grundsætning uden brug af kajanlæg. Den havde sidesværd som kuffen og blev især brugt i Vadehavet. Kun enkelte everter blev brugt i Østersøen, de fleste omkring Elben.

Langt de fleste everter havde stort spring, og fra slutningen af 1700- og op gennem 1800-tallet fik den fast dæk, flertallet et hoveddæk og et kort kahytsdæk. Mange have 2 luger, hvor den luge, der var anbragt bag stormasten, var lang og bred. Agterskibet var slankt formet med et flot stort spejl, der dukkede op i 1700-tallet, med vinduer. Kun det ene vindue, der var anbragt ved roret, kunne være ægte ellers var begge påmalede, sorte vinduer med hvidmalede gardiner, indtil det gik af mode i slutningen af 1800-tallet hos de fleste everter.



Jagtrigget tjalk med motor. Skibstypen var almindelig i Egernsund. Tegnet af Andreas Laursen. (A. Laursen (1975) s. 42)

I begyndelsen af det 19. århundrede dukkede mesaneverten op – også kaldet Østersøevert eller havevert. Den blev bygget med kystsejlads for øje. Den var bredere og havde et større rummål og var rigget som en galease. Den var stærkere bygget og fik en mindre storluge. Hos denne type blev vinduerne i spejlet først opgivet.

Evertens mål

Længde	7,25	– 20,75	meter
Bredde	3	– 6,25	meter
Dybde	0,75	– 2,5	meter
Rummål	5	– 60	BRT (o. 2,5 – 30 kmcl)
Besætning	2	– 4	mand

De store udsving i målene hænger sammen med, at everten blev bygget til flere formål. Kort før år 1900 havde Holsten 428 ud af omkring 1100 fragteverter af træ i området omkring Nedre Elben. I 1934 var der næppe mere end 100 ialt.

Everten førte gaffelsejl, der ofte var farvet rød- eller mørkebrunt, på stor- og mesanmast. Udenbords havde den forskellig bemaling, men ofte var det blankskrabede skrog strøget med harpiks, og spejlet, med navnebræt foroven, var omkranset af en hvid kant. Ældre everter kunne være malet mørke- eller rødbrune, eventuelt lysegrå eller -grønne.

Der sejlede mange galeaser rundt i området. En del af de ældre var jagtskrog, der var savet midt over, forlænget, forhøjet og så rigget som galease med to master, en stormast og bagved den kortere mesanmast. Efter 1850 blev jagter på Slesvig-Holstens østkyst, der var taklet som gaffelskonnert eller skonnert, kaldt jagtgaleaser.

Galeasens mål

Længde	15	–	17	meter
Bredde	4 1/2	–	7 1/4	meter
Dybde	1 1/2	–	3 1/2	meter
Rummål	30	–	200	BRT (o. 15 – 100 kmcl)
Besætning	2	–	10	mand

I 1783 blev der bygget en galease i Aabenraa, og i 1797 var der 120 galeaser og hukkerter i Slesvig-Holsten, alle hjemmehørende på østkysten, dog uden Kiel og Neustadt. I 1864 var der i Slesvig-Holsten 31; i 1848 havde området 34. I Tyskland var der i 1873 119 galeaser, i 1900 125 og i 1913 133, de sidste tal inkl. jagtgaleaserne. I 1934 var der o. 10, men de var næsten alle jagtgaleaser.

Også efter 1800 førte galeasen stormast og en mindre mesanmast – skibet blev også betegnet som halvandenmaster fordi mesanmasten var meget kort – med kort flagstang, begge som oftest pælemaster eller jagtmaster. Den havde i modsætningen til den rundgattede galiot et stort spejl, der kunne være todelt, og mange havde en jolle hængende over spejlet lig jagten. Galeasen havde for det meste et kahytsdæk, der gav et godt dækspring, og ruf på dækket, men skipperen kunne have en lille kahyt under dæk[14]. De fleste galeaser havde 2 luger, enkelte af de nyere kunne også have 3. Den havde indtil 1830'erne et flot udsmykket agterspejl med flere vinduer. De fleste galeaser havde



»Sventine« af Egernsund, rigget som jagt og forsynet med motor i 1926. Tegning af Andreas Laursen. (I privateje)

bl.a. et hvidt bånd foroven på skroget. De nyere galeaser blev for det meste malet hvide eller sorte.

Galeasen blev p.g.a. dens størrelse også brugt til længere ture, bl.a. til Middelhavet eller til Norge. Mange skibe hjemmehørende i Sønderborg hentede ofte fragter af eksempelvis træ og jern i Norge, i det mindste indtil 1814.

Efter at klipperformen blev overtaget af de store skibe, blev også galeasen bygget med en skarpere form, klipperbug, og med en lille gallion. I 1910 løb den sidste galease fra værftet i Toft ved Gråsten af stablen.

Jagt

Den slesvig-holstenske fragtjagt blev udviklet fra den hollandske jagt, der i det 17. århundrede kom til Danmark. Med tiden blev jagten af udlandet betragtet som et resultat af dansk byggetradition.

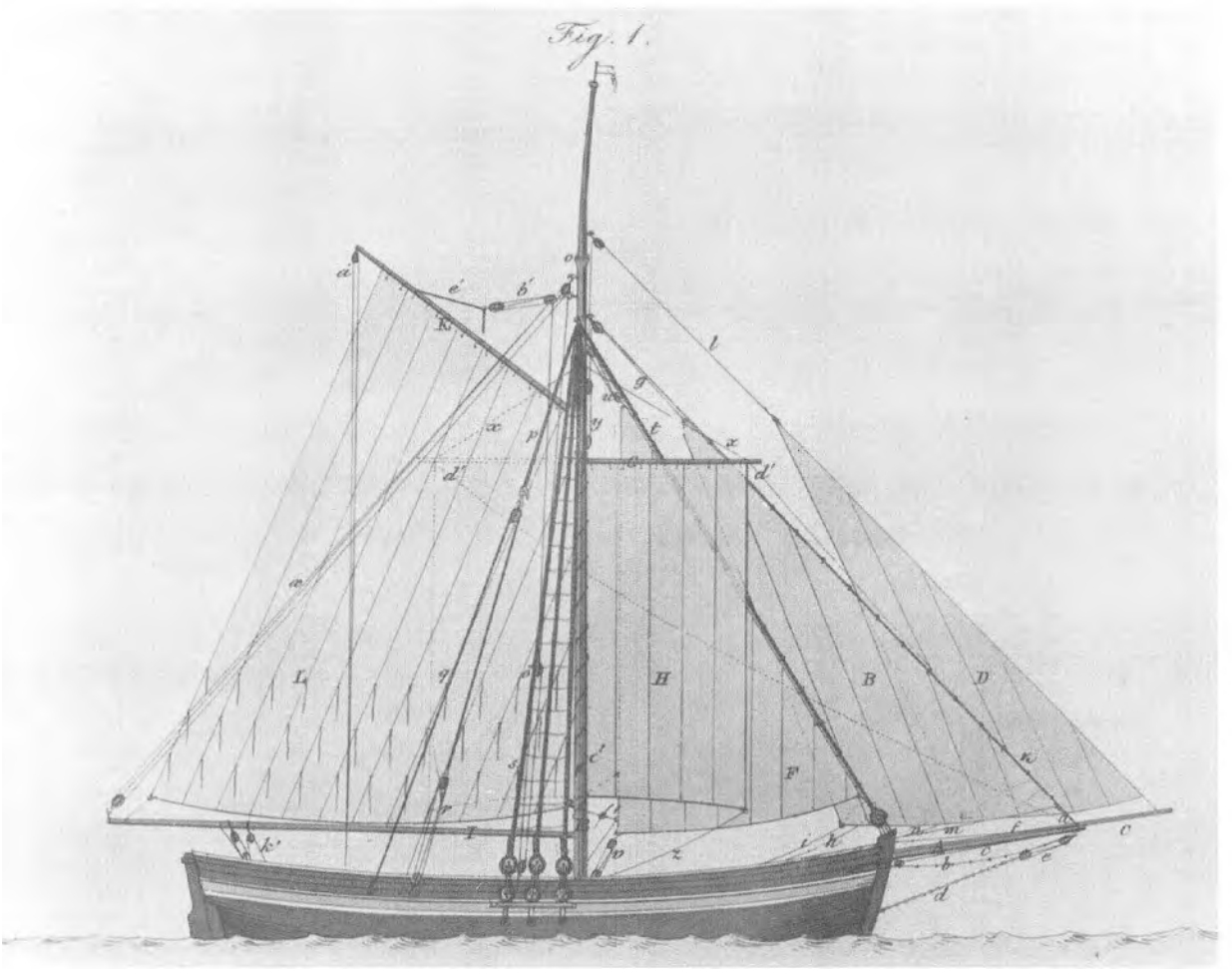
I anden halvdel af det 18. århundrede og op gennem det 19. var jagten den typiske kystsejler på Slesvig-Holstens østkyst ned til Lübeck. Siden 1820 blev

den hovedsageligt bygget i Kiel, Arnis, Kappeln, Sønderborg, Aabenraa, Neustadt, Maasholm, Stenbjerghav, Flensborg, Egernsund, Eckernförde, Haderslev og enkelte i Lübeck.

De mindste jagter var meget små – helt ned til 1 kommercelæst, og klinkbyggede jagter, d.v.s. med overlapning af plankerne, var ikke ualmindelige, selv om kravelbyggede jagter, der har glat bordlægning, også hyppigt blev nævnt.

Foruden alle de mange skrog- og rigningsmæssige fordele ved jagten var den desuden billig at bygge og rigningen enkel at betjene, en fordel når besætningen kun bestod af få personer. Omkring 1750 var jagten mere fladbundet og med rundt agterskib, og var i forhold til længden smallere end de, der blev bygget i begyndelsen af 1800-tallet. Op mod 1800 fik den det nu så karakteristiske flade spejl, hvor der gerne var et par vinduer, der sørgede for lys til kaptajnens kahyt, der var indrettet under halvdækket. Over spejlet hang ofte en jolle. Forskibet var fyldigt med udadbuet stævn og her kunne der være indrettet folkerum under dæk[15]. Den havde, ligesom galeasen, et stort spring især hos de lidt bredere, og det gav stor højde for og agter – man kunne fristes til at kalde dem svajryggede.

Jagten havde en enkelt, fast mast – pælemast, der var lidt fremadbøjet og i et stykke. Masten kunne have



Typetegning af en jagt. (H. D. Funch (1852) planche 13)

Jagtens mål siden 1800

Længde	8	–	19	meter
Bredde	3	–	6	meter
Dybde	1	–	3	meter
Rummål	5	–	50	BRT (o. 2,5 – 25 kmcl)
Besætning	1	–	5	mand (oftest 2 til 3)

en afsætning ved overgangen fra den kraftige til den tynde del, hvor godset kunne anbringes. Gaffelsejlet var i forholdet mellem skib og sejl mindst hos jagten, når den sammenlignes med bl.a. tjalk og evert. Bemalingen var forskellig, men som regel altid festlig med forskellige farver hvergarnsstriber og rundholtenes malede nokke[16]. Jagten var i reglen sortmalet og tjæret i bunden, men de fleste kunne i ældre tid have en bredt farvebånd – enten blankskrabet eller hvid[17]. Nationalflaget blev oftest sat på en flagstang, der var anbragt på spejlet.

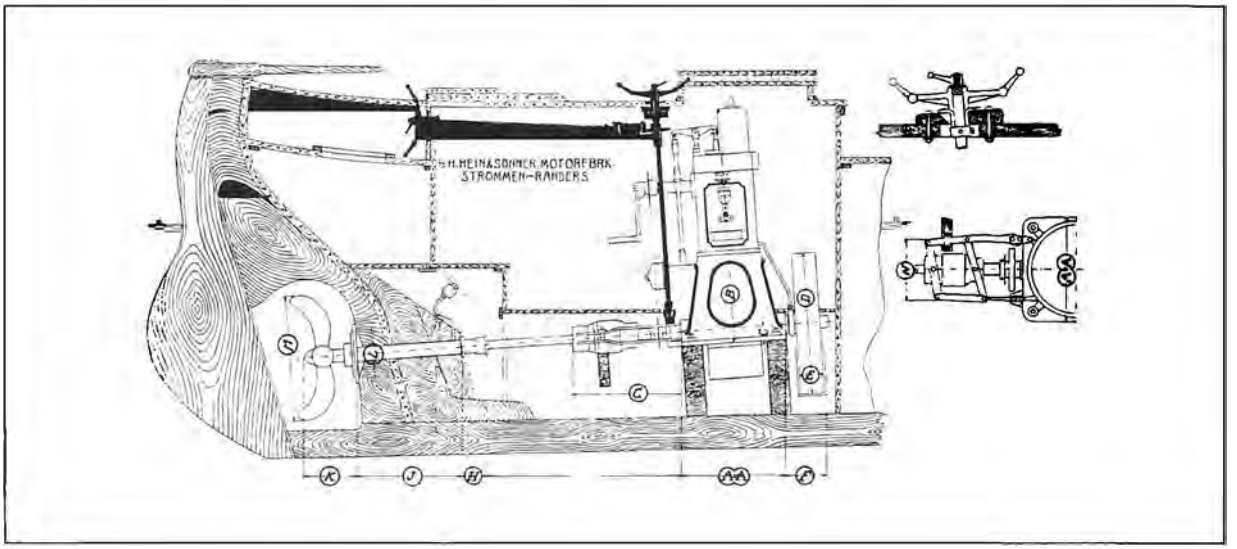
Det 20. århundrede – motor, stål og jern

I begyndelsen af det 20. århundrede begyndte motoren at vinde indpas, og i 1920'erne og 30'erne fik de fleste mindre skibe installeret en hjælpemotor, der blev brugt ved ind- og udsejling i havnene, men efterhånden som motoren blev større blev rigningen mindre. Først blev sejlene indskrænket, derefter masteantal og højde indtil de kun havde en enkelt mast med bomsejl og fok, der kunne bruges som støttesejl for motoren, der i begyndelsen var petroleumsmotorer,

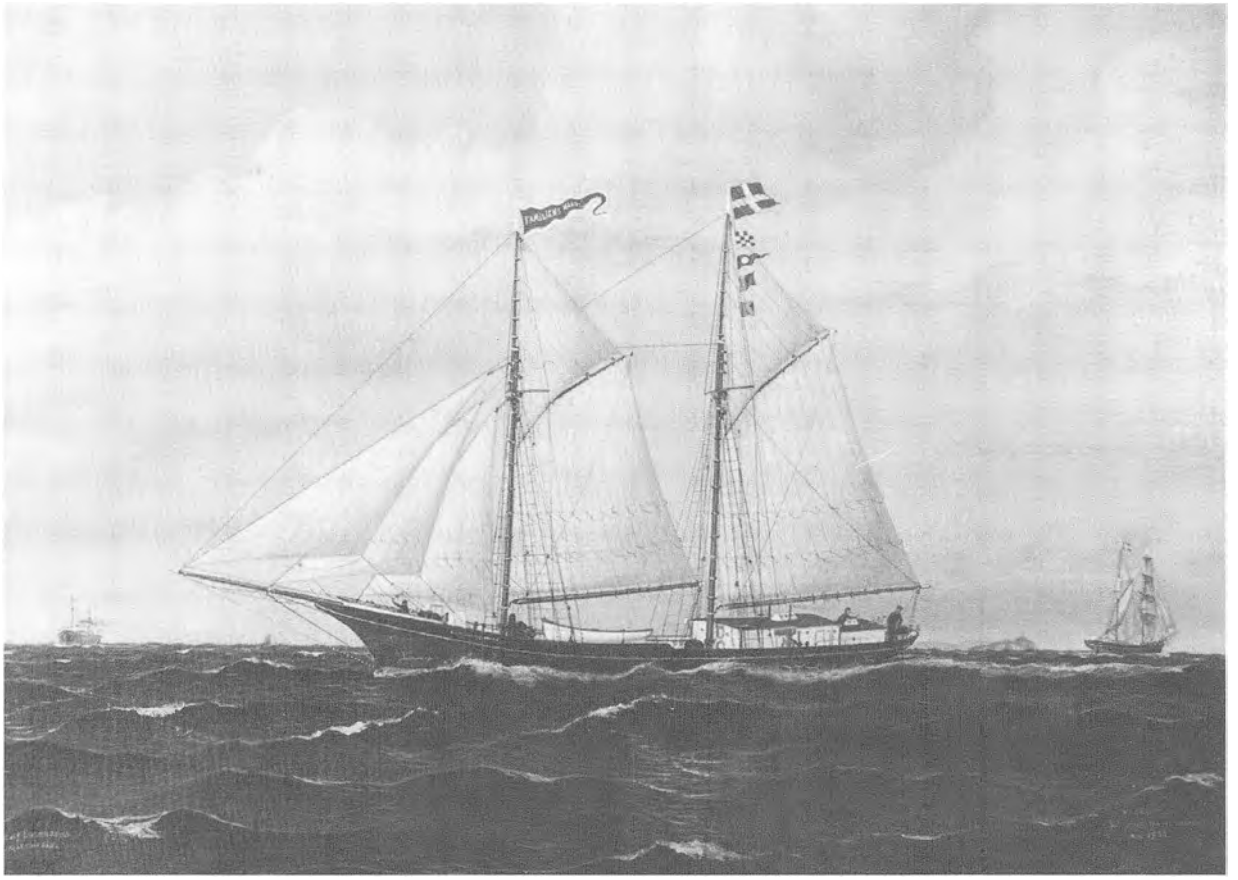
Tabel 3. Fordeling af skibstyper hjemmehørende i Egernsund

	1925	1938
Dampskib	1	–
Skonnert	2	2
Galease	45	26
Evertgalease	1	1
Tjalk	5	11
Jagt	1	1
I alt	55	41
Tonnage (NRT)	2197	1806
Gennemsnit NRT	40,7	44,1
Gennemsnit alder	25,7	35,7

Kilde: Danmarks Skibsliste 1925 og 1938



Installationstegning af Hein-motor. (Reklamehefte fra o. 1940)



Gaffelskonnert »Familiens Haab« bygget på Germaniawerft i 1922, til H. W. Wulff, Egernsund og P. Matthiesen, Alnor. Oliemaleri af Julius Gregersen, Flensborg. (I privateje)

senere råoliemotorer. Navnet blev ligeledes ændret – galease blev til motorgalease, jagt til motorjagt o.s.v.

Samtidig med at motoren vandt indpas blev det mere almindeligt at sejle med jern- eller stålskib. I begyndelsen var det især større skibe, der blev bygget her i landet, men et godt stykke ind i det 20. århundrede var det stadig billigere at bygge med dansk træ end udenlandsk jern og stål.

For de træfattige områder i Tyskland og Holland blev der forholdsvis hurtigt udviklet og bygget mindre jern- og stålskibe, og flere af disse skibe, der blev bygget mellem 1890-1910, indgik senere i den danske småskibsflåde.

De mest benyttede typer var kuf, tjalk og den 2-mastede skonnert – alle typer, der var særdeles velegnede til bl.a. kystsejlads. Den enkle rigning og det større lastrum var et økonomisk plus for småskipperne.

I 1947 viser en opgørelse over den danske motorsmåskibstonnage for skibe mellem 50 og 300 RT, at der var 392 skibe på ialt 39.669 RT, hvoraf de 221 var træskibe, mens resten var 171 stål- og jernskibe. Størstedelen af skibene var indkøbt fra Holland og Tyskland, mens kun 45% var bygget her i landet. Eksempelvis blev der i perioden 1942-47 kun bygget ca. 3 nye stål- og jernskibe hvert år[18]. Bare 4 år senere, i 1951, blev særbetegnelserne som sejlskib med hjælpemotor og motorskib med hjælpemotor for småskibene afskaffet i Danmarks skibsliste – det kunne tages som et forvarsel om deres forsvinden[19].

En del af skibene fra Holland og Tyskland blev under 1. verdenskrig solgt til danske skippere eller rede-

Tabel 4. Skibe hjemmehørende i Egernsund

	1951	1968
Sejlskib m. hjælpemotor ...	35	11
Motorskib/lasteskib	3	12
I alt	38	23
Tonnage (NRT)	2071	2185
Gennemsnit NRT	54,5	91
Gennemsnit alder	42,9	45,6

Kilde: Danmarks Skibsliste 1951 og 1968

rier. Nogle var blevet »fanget« i Danmark ved krigsudbruddet og af minefaren, andre blev solgt af økonomiske årsager. Efter 1920 ejede flere skippere hjemmehørende i Egernsund, Gråsten, Toft, Aabenraa og Sønderborg hollandsk eller tysk byggede jern- og stålskibe. De udenlandsk byggede skibe blev ofte rigget som galease eller jagt, men der fandtes også en del tjalke.

De sønderjyske skippere, hovedsageligt fra Egernsund og Gråsten, købte i de første årtier af århundredet en del jern- og stålskibe hos Kruppkoncernens Germaniaværft i Kiel, hvor der efter 1. verdenskrig blev bygget en del mindre stålskibe, bl.a. galeaser. De oprindeligt planlagte store skibe, som værftet havde købt materialer ind til, skulle nemlig som et led i fredsslutningen afleveres til de allierede. Derfor blev planerne hurtigt ændret til fordel for mindre sejlskibe med hjælpemotor. Af de 40 skibe, der blev bygget, var der 12 galeaser på mellem 76 og 78 BRT, der næsten alle blev købt af sønderjyske skippere[20].

Germaniaskibenes mål

Længde p.p.	22,77	meter
Bredde på spant	5,63	meter
Dybde	2 – 2,30	meter
Dybgang ca.	2,275	meter
Rummål	76 – 78	BRT (o. 38 – 39 kmcl)

Kilde: Frederik Frederichsen (1981) s. 102.

Tabel 5. Skibe fra Germaniaværftet solgt til Danmark

	Indregistreret	Ejer/-e
Galeaser		
Anna	15.10.1921	H. P. Asmussen, Alnor
Luise	15.10.1921	C. J. J. Ohlsen, Gråsten
Cecilie	18.10.1921	J. Knudsen, Egernsund
Cathrine	25.10.1921	L. N. Christensen, Trappen
Charlotte-Marie	14.11.1921	P. Petersen, Dalsgård og C. F. Welker, Sønderborg
Henny	02.12.1921	H. P. Hoeck, Egernsund
Emma	03.12.1921	J. P. Petersen, Toft
Venus	10.12.1921	H. P. Hvid, Alnor og E. C. Hvid, Sønderborg
Komet	17.03 1922	C. L. W. Marquardt, Egernsund
Anne	03.05.1922	J. P. Christensen Konrad, Alnor
Gaffelskonnert		
Familiens Haab	11.04.1922	H. W. Wulff, Egernsund og P. Mathiesen, Alnor

De fleste blev hjemskrevet i Egernsund, men en hel del af galeaserne blev i 1930'erne solgt til Sverige. Deres levetid blev lang og meget omskiftelig. Flere eksisterede stadig i slutningen af 70'erne.

Både før 1864 og under den tyske periode havde småskibene dækket en stor del af transporten langs den slesvig-holstenske kyst og de tyske Østersøbyer, og efter krigen var behovet ikke blevet mindre. Derfor var det en god investering at købe disse nye jern- og stålskibe med klipperformet stævn – og udstyret med hjælpemotor.

Skibslisterne, der er en uvurderlig kilde bl.a. til belysning af skibstyperne, deres sammensætning og udvikling, kan for denne tid give et fingerpeg om udviklingen. Listen fra 1919 har for Danmark registreret 35 mindre sejlskibe af jern eller stål, mens der i 1923 var registreret 29 jern- eller stålskibe over 50 BRT samt 44 sejlskibe af jern eller stål.

Efter 2. verdenskrig, hvor bl.a. den moderne coaster vinder frem og småskibenes æra er ved at være forbi, dukkede også Carolinerskibene op[21]. De blev bygget for Marshallhjælp fra USA i tiden 1951-59. Typen blev opkaldt efter det første skib i serien, Caroline. H.C. Christensens Staalskibsværft i Marstal, der leverede 28 carolinere, stod for næsten hele produktionen af disse skibe, hvoraf nogle senere blev ombygget og forlænget for at blive brugt til langfarter.

Egernsund gensidige Skibsforsikring

af Bent Vedsted Rønne

De store omkostninger, der var forbundet med havari og tab af skib eller ved beskadigelse af lasten for den enkelte skipper, førte til dannelse af skibsforsikringer. Disse var en vigtig forudsætning for en rentabel søfart. Skibene måtte forsikres, hvis forlis ikke skulle medføre for store økonomiske tab.

Ved at danne forsikringer sørgede skipperne for at konsolidere sig. Skibsforsikringerne, også kaldet søassurancer, var gensidige forsikringsforeninger, som kun tegnede kasko og kun for redere inden for et begrænset område.

Småskibsrederne i Hertugdømmerne dannede den 3. marts 1847 en gensidig skibsforsikring under navnet »Søe-Assurance-Forening for mindre Fartøier i Holnæs, Sønderborg, Flensborg, Apenrade, Haderslev, Cappel og Marstal Tolddistricter«. Efter 1864 ændres forsikringens navn til »See-Assurance-Verein für kleinere Fahrzeuge in Flensburg und Umgegend«.

Som medlem af skibsforsikringen optoges skibe, der var i god stand og havde fast dæk. Skibet måtte ikke være forsikret andetsteds eller have bodmerigæld.

Det var tilladt medlemmerne at eje og have flere skibe forsikrede samtidig, skibsførerens navn skulle dog meddeles til formanden inden sejlads. Den højeste forsikringssum var 1856 sat til 2.000 rigsdaler.

Sødygtige skibe og duelige skippere

Forsikringens daglige arbejde blev varetaget af en formand, en kasserer og fire opsynsmænd. Dette ændredes en gang i 1860'erne, således at forsikringen frem til 1913 blev ledet af 7 formænd, henholdsvis 2 for Flensborg, 2 for Aabenraa, 1 for Egernsund, 1 for Haderslev og 1 for Sønderborg. I 1875, hvorfra den første protokol er bevaret, bestod formandsskabet af P. P. Nielsen, Haderslev, J. Cleeman og S. P. Simonsen, Aabenraa, P. Brag, Sønderborg, J. S. Vorbeck, Gråsten, og for Flensborg E. H. Bune og A. Andersen.

Alle skibe blev underkastet et eftersyn af foreningens formænd i januar måned hvert andet år. Ved optagelse af nye medlemmer vurderedes skibets standard og eventuelle mangler og fejl blev påpeget. Disse skulle udbedres inden den endelige optagelse. Forsikringen var således med til at sikre en rimelig standard og sødygtige skibe.

Det var ikke kun skibene der blev bedømt. Forsikringen stillede også krav til skibsrederen. Han skulle være uplettet og have et godt rygte. Det skete at skibe blev slettet på grund af skipperens uduelighed, men det hørte til undtagelsen. Kun én gang i forsikringens historie pålagde generalforsamlingen en af formændene at tale med et medlem på grund af hans lejlighedsvise drikfældighed. Omvendt førte kravet også til at enkelte skippere ikke blev optaget, hvis hans rygte var dårligt.

Forsikringen krævede at skibsføreren førte lister over skibets rejser og fragter. Disse skulle afgives til formanden inden årets udgang. Blev listerne ført mangelfuldt fik skipperen en bøde på 20 rigsdaler.

Fra 1879 skulle nye medlemmer være i besiddelse af et skibscertificat for at blive optaget.

Flere skippere fik i perioder med sygdom lov til at ansætte en skibsfører eller en sømand. I 1877 fik således skipper H. P. Kjær lov til at lade sønnen N. Kjær føre jagten »Marie« mod at ansætte en solid og erfaren sømand. Det kunne dog også ske at generalforsamlingen afviste den ene partsreder som skibsfører. I 1903 blev det nægtet skipper H. J. Simonsen, at hans medindehaver af jagten »Catharina« kunne føre skibet.

Tabel 1. Medlemmer af Egernsund Søassuranceforening for små Fartøjer 1888-1918 med procentuel fordeling af skibe hjemmehørende i Egernsund og Danmark

	Medlemmer I alt	Index	Egernsund Antal	%	Danmark Antal	%
1888	26	100	14	53,9	2	7,7
1889	30	115	17	56,7	2	6,7
1890	32	123	19	59,4	2	6,3
1891	33	126	19	57,6	3	9,1
1892	34	131	20	58,8	3	8,8
1893	35	135	21	60,0	3	8,6
1902	45	173	28	62,2	2	4,4
1904	52	200	33	63,5	–	
1912	72	277	58	80,6	–	
1914	73	281	56	76,7	–	
1915	58	223	46	79,3	–	
1918	49	188	37	75,5	–	

Kilde: Kassebog 1888-1904, trykte regnskaber 1892-1918.

I 1892 talte forsikringen 34 medlemmer. Skibenes størrelse varierede meget. Forsikringens mindste skib var skipper F. Nieses jagt »Cathrine Maria« af Egernsund på 8,15 Netto Register Tons (NRT). Den var forsikret med 600 Mark og Niese betalte en årlig præmie på 6 Mark. Det største skib var »Cigoth« af Egernsund, ført af skipper B. H. Møller. Det var på 42,83 NRT, og forsikret for 3000 mark. Den årlige præmie var 30 mark.

I forsikringens første leveår blev kun skibe hjemmehørende under Holnæs, Sønderborg, Flensborg, Aabenraa, Haderslev, Kappeln og Marstal tolddistrikter optaget. Men krigen 1864 adskilte Marstal fra Hertugdømmerne, hvilket ændrede sammensætningen af medlemmer. I 1888 kom medlemmerne fra Adsbøl, Alnor, Augustenborg, Bækken, Dalsgård, Egernsund, Eckernförde, Gråsten, Haderslev, Howacht, Hørupshav, Kalø, Kegnæs, Kiel, Maasholm, Nordborg, Ohrt, Rinkenæs, Sandager, Sønderborg, Sønderhav, Toft, Trappen, Aabenraa og Årø. I perioden 1880'erne til 1904 var gennemsnitligt 2-3 skibe pr. år hjemmehørende i Danmark medlemmer. Af danske skibsførere var N. Ebsen og C. Petersen fra Assens, H. P. Asmussen, Svendborg, Peter Petersen, Vejle og C. Olsen fra Præstø forsikrede her.

Skibsfører F. Petersen søgte 1904 på vegne af 8 skibe fra Arnæs om en kollektiv optagelse i forsikringen. Generalforsamlingen afviste dette med 31 stemmer mod 3, og på samme møde besluttedes endvidere ikke at optage skibe der var hjemmehørende syd for Flensborg og nord for Haderslev. Det var ikke kun skipperne i Arnæs, men også enkelte skippere fra Smøl, som blev nægtet optagelse. I 1883 blev skibsfører M. Hagedorns »Ellen Etzer«, der kom udefra, slettet da skibe fra egnen ellers ikke ville optages i kassen.

Fartområder 1856

Den årlige præmie var 1½% af forsikringssummen. Forsikringen dækkede da for skader under farterne, der ikke måtte være øst for Bornholm, Kolberg, Karlskrona og ikke nord for Frederikshavn og Göteborg eller vest for Tönning. Ved vintersejlads i perioden 1. december til 1. marts opkrævedes en ekstrapræmie på ½% pr. måned.



Egernsund Havn, set fra Alnor o. 1910. (Postkort i privateje)

Fra 1. marts til 31. oktober var det muligt at udvide fartområdet ved tegning af ekstrapræmie på 1/2% pr. rejse, hvorved det blev tilladt at sejle på Norge, dog ikke vest for Lindesnes samt på Østersøen fra Lybeck til Libau; derudover var det tilladt at sejle gennem kanalen til Altona og Hamborg. Fra 1860'erne kunne der i perioden fra maj til august ligeledes sejles på Englands østkyst og til Sundsvall mod en ekstrapræmie på 1/2%. Ønskede skibsføreren at fortsætte sejladsen på de udenlandske havne i vintermånederne skulle der tegnes en ekstra forsikring i et andet søassuranceselskab.

De mange fragter af teglsten i forbindelse med industrialiseringen i Tyskland og opbygningen af de tyske Østersøbyer førte til ændringer af de fartområder hvor forsikringen dækkede skader.

På generalforsamlingen 1876 vedtoges at der ved åbningen af den frie skibsfart på Østersøen, Bottniske Bugt udelukket, i perioden fra maj til september skulle betales et tillæg på 3/8% pr. måned.

Fra 1878 blev det tilladt at sejle til Memel fra februar måned.

Fra 1893 forhøjedes forsikringspræmien således at ethvert skib var forsikret fra 1. marts til 28. februar med 1% og derudover betaltes 1/4% ekstra for den tid der blev sejlet. Skibe som lå i havn med last betalte 1/8% ekstra månedlig.

Farter gennem kanalerne førte til at det fra 1898 blev besluttet, at der for hver rejse indenfor Holtenau skulle betales 1/8% i ekstra præmie, og endvidere fra 1901 for sejlads til Hamborg om sommeren betaltes 10 pfenninge og om vinteren 20 pf. pr. NRT. I kanalen til Brunsbüttel betaltes det halve.

Den som ikke meldte fra til vintersejlads blev anset for værende på fart og blev opkrævet vinterpræmie. Tog skibsføreren efter afmelding på tur uden at tilmelde sig igen dækkede forsikringen intet. Dette måtte skipper Chr. Christiansen sande da han blev udsat for havari i Kielerkanalen med jagten »Anna Regina« i 1905.

Havari, forliser og fragter

I perioden 1830 til 1883 blev sikkerheden på havet forbedret betydeligt. Afmærkningen af sejlruterne og oprettelsen af fyrtårne betød at antallet af ulykker blev mindsket.

Forliser medførte store økonomiske udgifter for forsikringen, som dækkede skibsførerens tab med $^2/_3$ af forsikringssummen samt bjergningsomkostninger.

Formændene strakte sig langt for at hjælpe medlemmerne. Således fik en sag med skibsfører C. W. Callesen lov at forsætte flere år. I 1874 havde han haft et større havari, hvorved han fik udbetalt 22 Thaler 15 silbergroschen. Det blev pålagt ham at sørge for, at skibet blev sødygtigt igen. Hvis forsikringens formænd efter at have foretaget en besigtigelse ikke fandt skibet tilfredsstillende skulle skibet kasseres. Ved generalforsamlingen 1876 var reparationerne endnu ikke udført, hvorfor Callesen inden maj måned skulle have bragt skibet i stand, ellers blev han slettet af kassen. I 1880 får han igen en påtale af generalforsamlingen om at holde sit skib i bedre orden. Dette var Callesen indforstået med og samtidig fik han lov til at lade en anden skipper føre skibet. Påtalen hjalp ikke og 1881 blev han slettet af forsikringen.

I 1889 fik skibsfører A. Meinhard meddelelse om at han ikke måtte lade en anden føre jagten »Doro« uden tilladelse fra 2 formænd. Desuden fandtes der ikke tilstrækkeligt med anker, kæder og sejl ombord. Skib og mast skulle derfor efterses af forsikringen og det førte til at han måtte indsætte en ny mast i 1890. Få år forinden havde han fået meddelt at forsikringen ikke dækkede skader på skibet, hvis han eller hans folk forårsagede skaderne.

Udgifterne til mindre skader steg gennem årene, derfor blev der fra 1891 ikke længere godtgjort for småskader og fra 1904 skulle et mindre havari løbe op til 1 mark pr. registertons, før der blev udbetalt erstatning.

Forsikringen foreskrev indirekte under hvilke former sejladsen skulle foregå og hvad der måtte fragtes. Fra 1878 måtte intet skib forlade havnen uden at lugerne over lasten var lukket. Året efter dækkede forsikringen ikke når skibe tog på stenfiskeri. 1906 blev det forbudt forsikringens medlemmer at laste briketter, og hvis dette alligevel skete var det for egen regning og risiko.

Forsikringen skifter navn og hjemsted

Flensborgs position som den førende skibsfartsby i Hertugdømmerne var svundet ind efter midten af det 19. århundrede. Småskibsflådens center var nu Egernsund. Det var derfor naturligt, at forsikringen i 1893 nedsatte et udvalg bestående af Chr. Warming, Dalsgård, H. Hansen, A. Sommer, Lågmade og Chr. Lorenzen, Egernsund, til at ændre og ajourføre vedtægterne med tidligere beslutninger. Udvalget havde som grundlag for ændringer modtaget et sæt love for Søassuranceforeningen Marstal fra 1882.

Vedtægtsændringerne blev vedtaget på den efterfølgende generalforsamling. Referater for de to generalforsamlinger er pudsigt nok de eneste som er skrevet på dansk.

Egernsund blev hjemsted for forsikringen, som samtidig ændrede navn til »Ekensunder See-Versicherungs-Verein für kleinere Fahrzeuge«. Generalforsamlingen skulle afholdes på skift i Egernsund og Flensborg, men fra 1896 blev den udelukkende afholdt i Egernsund i gæstgiver Nommensens lokaler. Tidspunktet for afholdelsen ændredes fra den anden tirsdag i februar til anden tirsdag i januar.

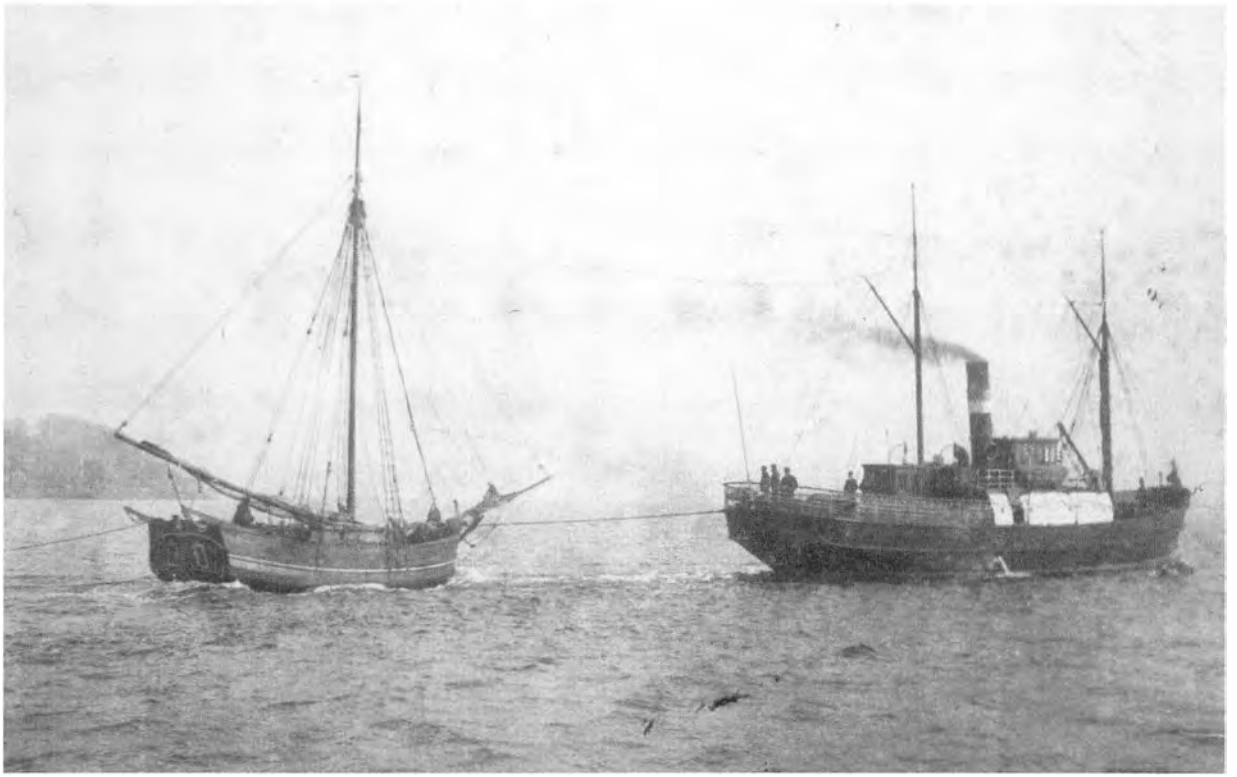
Optagelsen af nye medlemmer, der fra 1908 kun kunne ske på generalforsamlingerne, fastsættelse af forsikringssum og gennemgang af havarier var de vigtigste punkter til drøftelse.

Den mest omfattende beslutning i 1908 var, at forsikringen ikke optog partrederier. Kun skibe, som blev ført af ejeren, optoges. Forsikringen havde endvidere vedtaget en øvre og nedre grænse for skibe; således optoges skibe over 50 NRT ikke fra 1900 og fra 1905 ligeledes ikke skibe med en værdi under 100 mark pr. registertons.

Egernsund Skipperforening

Ved siden af forsikringen dannede skipperne den 1. marts 1898 Ekensunder Schiffer-Verein. Formålet var at støtte og befordre kystskibsfarten. Skippere bosat ved Flensborg Fjord og på Als kunne alle blive medlem af foreningen. Kontingentet var på 1 mark plus 5 pfenninge pr. NRT.

Som æresmedlemmer valgtes håndværkere, købmænd og mæglere såfremt deres interesser var de



En havareret jagt på slæb efter en damper o. 1920. (Det kongelige Bibliotek)

samme som foreningens. Dens første formand var Jes Asmussen.

Skipperforeningen tog sig af de selskabelige sider i vinterhalvåret, med afholdelse af juletræsfester og baller. Skipperfesten var vinterens og dermed foreningens største fest, som alle så hen til.

Samarbejde med andre

Januar 1896 blev forsikringen indbudt til at deltage i den tyske skibsforenings forsamling den 2. februar i Altona. I mødet deltog Jes Asmussen, Sandager og P. Kjær, Dalsgård. Hvornår skibsforsikringen blev medlem af organisationen vides ikke, men 1897 bekræftede man overfor formanden Brüha Kuenz, at forsikringen som hidtil ville forblive medlem, selv om man ikke sendte en deputeret til dens forsamling.

Den 14. februar 1900 stiftede de nordtyske skippere »Rechtschutz-Vereins des Verbandes Deutschen Küstenschiffer zu Altona«. På forespørgsel fra den tyske regering om tilslutning til forbundet i 1902 betakkede man sig. Først i 1908 meldte skipperne sig kollektivt ind og forblev i forbundet til 1920.

Den eneste gang forsikringen drøftede en sag udenfor dens naturlige virkeområde var i 1897, året før dannelsen af Skipperforeningen. Til havnekommissionen blev sendt en ansøgning om at placere pæle ved Alnor og Egernsund, således at skibe i vinterleje kunne fortøjres. Ansøgningen blev imødekommet.

Kun en formand

Gennemsnitsalderen på skibene var til stadighed forholdsvis høj, og dertil kom en ret stor havariprocent, hvilket har givet mindre gode forsikringsbetingelser. Vedtægterne blev derfor reviderede i 1913-1914 af en kommission bestående af Nicolaj Høy, Jørgen Knudsen, Jørgen Poulsen, Asmus Sommer, Peter Petersen og Nis Kier.

Forsikringen dækkede på dette tidspunkt kun skibe der havde en mindsteværdi af 150 mark pr. NRT og ved udgangen af 1914 blev skibe under denne værdi slettet. Den samlede forsikringssum måtte ikke overstige 20.000 mark og kun skibe op til 60 NRT optoges.

Optagelsespræmien var 6% af forsikringssummen. Årspræmien var 1% og dækkede sejlads indenfor linien Frederikshavn-Lysekil, i Østersøen indenfor linien Windau-Kalmarsund med Øland og fra Aggerkanal til Antwerpen. Ved farter gennem Kejser Wilhelms kanal til Brunsbüttel opkrævedes ekstrapræmie på 5 pfenninge og ved sejlads videre til Hamborg eller på Nordsøen 10 pf. pr. NRT, mens det om vinteren var det dobbelte.

Det var muligt at udvide fartområdet til linien Lindesnes-Skagen og i Østersøen Dagerort til Svenska Björns fyrskib med en ekstrapræmie på 10 pf. pr. NRT. Derudover kunne fra 1. marts til 1. oktober sejles på Englands og Skotlands østkyst, til Bergen og Petersborg mod en præmie på 20 pf. Vintersejlads i perioden 1. december til 1. marts krævede en særskilt præmie på 14% pr. måned.

Ledelsen af forsikringen gik nu over til en bestyrelse på 6 med en formand og regnskabsfører.

Germanischer Lloyd

Ekensunder See-Versicherungs-Verein für kleinere Fahrzeuge havde sin største tilslutning i 1913. Af foreningens 73 medlemmer var de 56 fra Egernsund, 3 fra Sønderborg, 2 fra henholdsvis Gråsten, Årø, Augustenborg, Sønderhav og Haderslev samt 1 fra hen-

Alfabetisk fortegnelse over skibe forsikrede hos Germanischer Lloyd 1913

Navn	Takling	Tonnage	Byggeår	Rederens navn
Anna	Gaffelskonnert	34 NRT	1889 i Wismar	P. Petersen, Dalsgård
Astraea	Evert	45 NRT	1905 i Elmshorn	Küstenschiffahrt
Catharina	Galease	40 NRT	1896 i Anklam	H. Hvid, Egernsund
Cecilie	Galease	49 NRT	1910 i Toft	H. P. Petersen, Egernsund
Florentine	Galease	32 NRT	1892 i Brunsbüttelerhafen	J. Jørgensen, Egernsund
Georg	Galease	31 NRT	1876 i Wismar	O. Nielsen, Egernsund
Hanne Marie	Galease	48 NRT	1905 i Eckernförde	C. Lorenzen, Egernsund
Hans	Gaffelskonnert	39 NRT	1875 i Fuhlendorf	F. Rasmussen, Gråsten
Johanne	Skonnert	41 NRT	1908 i Frederikshavn	A. Petersen, Dalsgård
Maria	Galease	38 NRT	1909 i Dietrichsdorf	J. P. Petersen, Toft
Merkur	Galease	47 NRT	1903 i Eckernförd	L. Thomsen, Nybøl
Meteor	Gaffelskonnert	59 NRT	1903 i Seedorf	Peter Rasmussen, Egernsund
Orion	Evert	46 NRT	1905 i Cosel	Küstenschiffahrt
Pallas	Evert	45 NRT	1905 i Elmshorn	Küstenschiffahrt
Perseus	Evert	45 NRT	1905 i Waterhuizeh	Küstenschiffahrt
Saturn	Evert	43 NRT	1904 i Cranz	Küstenschiffahrt
Schwentine	Galease	38 NRT	1876 i Dietrichsdorf	H. R. Nielsen, Alnor
Sirius	Evert	46 NRT	1905 i Cosel	Küstenschiffahrt
Susanna	Galease	29 NRT	1878 i Greifswald	C. Jensen, Egernsund
Thea	Evert	55 NRT	1912 i Hoogezand	J. P. Nissen, Alnor
Uranus	Evert	46 NRT	1905 i Cosel	Küstenschiffahrt
Wega	Evert	47 NRT	1905 i Gideon	Küstenschiffahrt
Wilhelmina	Galease	28 NRT	1878 i Fuhlendorf	J. Matthiesen, Egernsund

Kilde: Germanischer Lloyd. Internationales Register 1913.

holdsvis Nordborg, Høruphav, Eckernförde og Kegnæs.

Umiddelbart skulle man forvente at Egernsundskibe på under 60 NRT var medlemmer, men flere valgte at blive forsikret af Germanischer Lloyd.

De forenede Teglværkers datterselskab »Küstenschiffahrt« havde tidligere ført forhandlingerne med Egernsund Søassuranceforening om optagelse af selskabets 6 everter – uden held, da man fastholdt ikke at optage partrederier. Det var derfor naturligt at teglværkernes skibe var forsikrede i Germanischer Lloyd. Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschafts 15 skibe hjemmehørende i Flensborg og 12 i Sønderborg var ligeledes forsikrede her.

23 skibe med en samlet tonnage på 971 NRT fra Egernsund og Gråsten var i 1913 forsikrede hos Germanischer Lloyd. Der var tale om forholdsvis nye skibe, således var 15 under 10 år gamle. På nær Küstenschiffahrts skibe var alle enkeltmandsejet. Blandt de forsikrede skibe var gaffelskonnerten »Meteor« af Egernsund på 59 NRT, ført af Peter Rasmussen, det største og galeasen »Wilhelmina« af Egernsund på 28 NRT, ejet af J. Matthiesen, mindst.

Enkelte skippere var forsikrede begge steder, således H. P. Petersens »Cecilie«, Jørgen Jørgensens »Florentine«, Oskar Nielsens »Georg«, Carl Lorenzens »Hanne Marie«, Asmus Petersens »Johanne«, Lorenz Thomsens »Merkur« og H. R. Nielsens »Schwentine«.

For at gøre oversigten fuldkommen for skibe hjemmehørende i Egernsund skal her nævnes, at Hans P. Jensens »Marie« og Hans Clausens »Sophie« var forsikrede med hhv. $^1/_2$ og $^9/_{10}$ hos Egernsund Søassuranceforening. Hvilket andet forsikringsselskab de resterende dele var forsikrede i vides ikke. Derudover havde 10 skibe, fraregnet De forenede Teglværkers skibe, ingen berøring med Egernsund Søassuranceforening for små Fartøjer.

1. verdenskrig og nedlæggelse af forsikringen

Udbruddet af 1. verdenskrig og den almindelige økonomiske situation i Tyskland bevirkede at forsikringen fra januar 1915 gav medlemmerne henstand med betaling af årspræmien så længe krigen varede ved. Dog skulle der betales 4% i rente for henstanden.

Skibene blev forsikrede som hidtil, fjendtlig opbringning dog undtaget. I Flensborg Fjord indenfor Brunsnæs betaltes 1% og udenfor linien $^1/_8$% tillægspræmie for hver ladning.

På generalforsamlingen den 11. januar 1916 drøftedes den tyske skibsfarts problemer og specielt forsikringens finansielle situation. Forsikringens problemer skyldtes tildels skibsførernes pengenød. Mødet endte med at forsamlingen enstemmigt besluttede at lade forsikringen hvile så længe krigen varede. Mens den hvilede betaltes ingen årspræmie ligesom der ikke afregnedes med fratrædende medlemmer.

Medlemstallet var blevet reduceret fra 73 medlemmer ved krigens begyndelse til 49 i 1918. Det var dog ikke tilbagegangen der gjorde at forsikringen blev ophævet den 8. december 1918. Den reelle årsag til nedlæggelsen var skibsfører Wilhelm Lorensens minesprængning med »Real« af Lybeck i Ålbæk bugten. Skibet var forsikringens dyreste på 25.000 mark.

Nedlæggelsen af forsikringen kunne dog først ske efter en proces mod en skipper i Stralsund var afsluttet.

Tiden efter genforeningen

Forsikringen nåede dog ikke at blive nedlagt. Den endelige årsag hertil kan ikke siges med sikkerhed, da forhandlingsprotokollerne fra årene 1919-1924 ikke længere eksisterer. Processen i Stralsund kan have trukket ud og en forventning om bedre tider for skibsfarten efter genforeningen kan være nogle af årsagerne.

Wilhelm Lorensens krigsforlis og 16 mindre havarier i perioden 1916-1918 måtte medlemmerne betale for at forsikringen kunne forsætte. Det var nødvendigt at opkræve i alt 11.286 mark af medlemmerne.

Genforeningen førte naturligt en række ændringer med sig for Sønderjylland. For skibsfarten gjaldt nu den danske sønæringslov og danske forsikringsregler. Den 21. januar 1921 blev foreningens vedtægter gennemgået og overensstemmelse med dansk lov sikret. Forsikringens navn blev Egernsunds gensidige Skibsforsikring med sæde i Egernsund. Foreningens virkeområde gik fra Hejlsminde til grænsen.



Skibsfører Peter Høy, Egernsund. (Fotografi i privateje)



Skibsfører og dannebrogsmand Jes Asmussen, Sandager. (Fotografi i privateje)

Formænd for Egernsund gensidige Skibsforsikring

1914 – 1918	Jørgen Poulsen, Egernsund
1919 – 1938	Peter Høy, Egernsund
1938 – 1950	Hans Hvid, Alnor
1950 – 1958	C. Knudsen, Egernsund
1958 – 1969	Erik Nielsen, Alnor

Regnskabsførere for Egernsund gensidige Skibsforsikring

1914 – 1938	Jes Asmussen, Sandager
1938 – 1950	Peter Høy, Egernsund
1950 – 1958	Hans Hvid, Alnor
1958 – 1969	C. Knudsen, Egernsund

Gensidighedsprincippet og den lokale kontrol med hvilke skibe der kunne optages gjorde, at forsikringspræmierne kunne holdes under de præmier, som de københavnske søforsikringer opererede med.

Den 23. januar 1928 blev et sæt nye vedtægter udformet af et udvalg bestående af Peter Høy, Peter Petersen, Asmus Petersen og Jes Asmussen.

Forsikringens genstand var selve skibsskroget med alt til dette hørende inventar. Der antoges kun fartøjer til forsikring med en værdi af mindst 200 kr. pr. NRT. Der blev ydet forsikring mod alle skader forårsagede af isgang, storm, ildebrand, forulykkelse ved broer og hindringer, påsejling samt sammenstød af enhver art.

Små havaritilfælde op til 2% af forsikringssummen betalte skipperen mod senere erstatning. Dog betalte forsikringen ikke skader under 1,50 kr pr. NRT. Ved totalforlis udbetaltes 3/4 af skibets forsikringssum inden 3 måneder og restbeløbet på generalforsamlingen i januar.

Skader, der var opstået ved ikke at føre de foreskrevne lys og signaler eller iturevet sejl af blæst blev ikke dækket. Dette gjaldt ligeledes skader fra eksplosioner af laster med nitroglycerin, benzin, naftalin eller andre syrer m.m.

Som et nyt princip blev foreningens medlemmer forpligtede til at hjælpe hinanden ved grundstødning

eller havari, hvis dette kunne ske uden skade for eget skib og ladning. En godtgørelse for hjælpen blev udbetalt.

Fartområdet var for skibsførere uden sætteskippereksamen kun indskrænket fart d.v.s. mod øst linien Oskarshamm-Vindau og mod vest Lindesnes-Teksel. For medlemmer med sætteskippereksamen dækkede forsikringen for fart i hele Østersøen. Rejser på den jyske vestkyst var kun tilladt fra 1. april til 1. oktober, dog fra 1935 hele året. For losning, hvor der ingen havn fandtes, dækkede forsikringen ikke.

Vedtægterne fra 1928 forblev næsten uændrede til forsikringens nedlæggelse i 1970.

Generalforsamlingen blev fra 1928 afholdt den anden torsdag i januar måned. I tiden fra 1896 til 1931 i gæstgiver Nommensens lokaler, herefter på Hotel Færgegården. I 1967 blev det overladt til kvinderne, der havde deltaget i aftenspisningen fra 1955, at afgøre hvor generalforsamlingen og den efterfølgende aftenspisning skulle forgå. Valget faldt på Sea Inn i Egernsund.

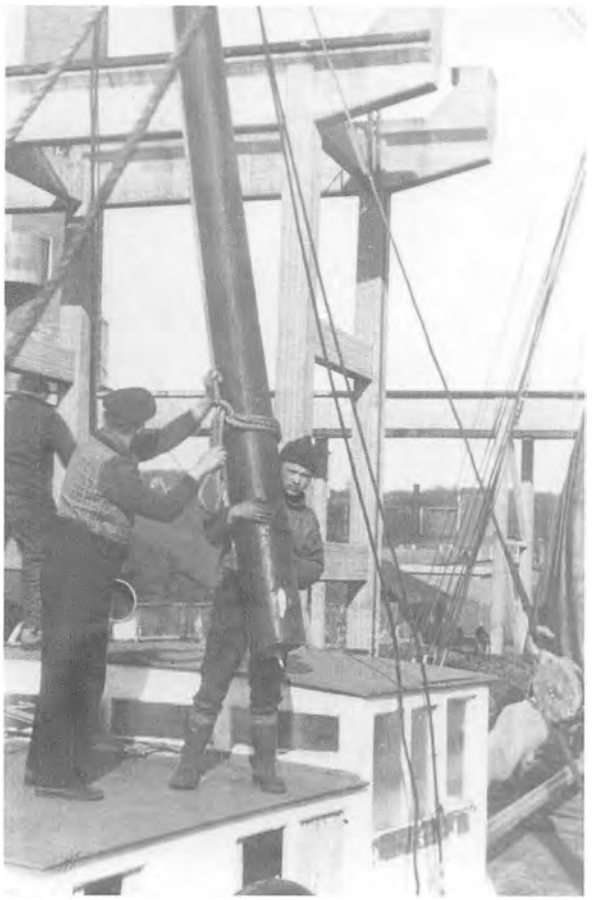
Sejlføringen skal bibeholdes

Med tilgangen af nye sejlskibe med hjælpemotor var forsikringen i 1927 nødsaget til at taksere alle 47 skibe pånyt. Senere i 1932 tog et fast udvalg sig af at taksere motorerne hvert andet år.

Med hjælpemotorens indtog i småskibsfarten var forsikringen nødsaget til at tage stilling til forholdet mellem motor og sejl. Et flertal af medlemmerne holdt fast i fuld sejlføring. Holdningen var at skibene i tilfælde af maskinskade altid skulle være manøvredygtige. Skibsførerne var derfor forpligtede til at have så mange sejl underslåede, at de til enhver tid kunne hejses.

Bestyrelsen var på vagt over for ændringer på skibene. Således fik Johan Peter Beiner 1927 meddelelse om atter at bruge sine sværd. Og i 1931 fik de tjalke, som havde forkortet deres storbom, besked om at isætte en tilsvarende mesanmast med tilhørende sejl inden den 1. maj. I modsat fald hæftede forsikringen ikke ved havari eller totalforlis.

Opretholdelsen af sejlføringen var medvirkende til at småskibsfarten kunne sejle videre under 2. verdenskrig. Skibene var dog forsat afhængige af den knappe tildeling af brændselsolie.



Mesanmasten på »Marie« tages af i Aabenraa Havn 1958. (Fotografi i privateje)

Sygekasse og ansvarsforsikring

Skipperne havde udenfor forsikringen en selvstændig sygekasse. Denne blev fra 1925 en del af skibsforsikringen, således at indbetaling af medlemsbidrag og udbetaling af sygekassegodtgørelse skete her. Forsikringen dækkede såvel skibsføreren som den øvrige besætningen.

Under Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe var det muligt for skibsførerne at forsikre deres eget og besætningens tøj i perioden 1918-1932.

En ansvarsforsikring oprettedes 1931 af skibsforsikringen. Den omfattede skader forårsaget på personer ombord, som ikke hørte til skibets besætning samt deraf følgende hospitalsophold.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe

Ved genforeningen tilsluttede Egernsund gensidige Skibsforsikring sig Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, stiftet den 2. marts 1897. I foreningens første leveår var den en afdeling under de større sejlskibes organisation, men fra 1911 var den selvstændig repræsentant for småskibsfarten. Sejlskibsrederiforeningen var en pendant til Verband Deutsche Küstenschiffer.

Sejlskibsrederiforeningen talte småskibsfartens sag overfor Danmarks skiftende regeringer, og var medvirkende til, at erhvervet blev sikret rimelige forhold.

Foreningens kasserer L. Rasmussen talte på et møde den 9. januar 1921 på Hotel Færgegården til 60 fremmødte om tilslutning. Da foreningen var organiseret i kredse, skulle de sønderjyske skippere tage stilling til, om man ville tilslutte sig Sydjyllandskredsen eller danne en selvstændig kreds. Mødet endte med stiftelsen af en sønderjysk kreds. Første formand for Sønderjyllandskredsen var skipper Jørgen Knudsen, efterfulgt af Christian Warming. Under 2. verdenskrig indtrådte Christian Høy som kredsformand i Sejlskibsrederiforeningens bestyrelse. Christian Høy var i perioden 1949-1963 ligeledes formand for Sejlskibsrederiforeningen, der i 1950'erne ændrede navn til Rederiforeningen for mindre Skibe.

Kontingentet blev i de fleste tilfælde opkrævet af skibsforsikringerne, hvoraf en del stillede sine medlemmer frit i forhold til medlemskab af foreningen. Vedtægterne for Egernsund gensidige Skibsforsikring indeholdt et obligatorisk medlemskab. Erklærede et medlem af forsikringen, at vedkommende ikke ville være medlem af foreningen medførte dette fra 1931 udelukkelse.

Som protest mod Sejlskibsrederiforeningens gebyr for forsendelse af rationeringskort blev medlemmerne af Egernsund Skibsforsikring i 1944 stillet frit med hensyn til medlemsskab af foreningen.

Sejlskibsrederiforeningen anmodede den 16. december 1949 forsikringen om i vedtægterne at genindføre, at ingen kunne være medlem af forsikringen uden samtidig at være medlem af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe. Dette blev i første omgang afvist, og først fra 1951 blev det indført i vedtægterne.

Krisen

Depressionen i begyndelsen af 30'erne indvirkede naturligvis på forsikringen, hvorfor bestyrelsen den 4. august 1932 »af hensyn til de for småskibsfarten yderst vanskelige tider, i indeværende regnskabsår vil undlade at opkræve den sædvanlige årspræmie«. Derimod indkrævedes vinterpræmie, sygekassebidrag samt kontingent til Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Sejlskibsrederiforeningen havde i 1931 set bort fra indbetaling af kontingent, som derfor var tilfaldet forsikringen.

Krisen medførte en øget konkurrence blandt skipperne i hele Danmark. Det kan ikke undre, at en del forsøgte at sejle under de faste fragtrater. Den eneste sanktionsmulighed for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og for Egernsund gensidige Skibsforsikring var at slette vedkommende som medlem. Forsikringen vedtog derfor i 1934, at de medlemmer som bevisligt havde optrådt som ratebrydere ville ved regnskabsårets slutning miste deres ret som medlem og dermed retten til forsikring. Dog skulle hvert enkelt tilfælde først behandles af årets generalforsamling. Der var ingen medlemmer af forsikringen, der brød raterne.

Den internationale krise medførte, at forsikringssummerne i et par år forblev uforandrede. Fra 1934 blev den højeste forsikringssum sat til 40.000 kr., og to år senere optoges ikke skibe under 200 kr. pr. NRT.

2. verdenskrig

Sejladsen under 2. verdenskrig var på grund af minespærringer og ændringer af søforholdene blevet mere farefuld.

Forsikringen indskrænkede af denne grund fartområdet, hvorved kystfart ikke var tilladt nord for Hasenøerne og øst for Bornholm. Der oprettedes 1942 en frivillig tillægsforsikring på 20-50% i tilslutning til den daværende årspræmie.

Forsikringens skibe blev i det store hele forskånet for katastrofer. Der var under krigen kun et krigsforlis.

På rejse med brædder fra Gøteborg til Masnedsund løb motorgaleasen »Ketty« af Gråsten den 4. juli 1944 på en mine. Da skibsfører H. Wulff sen. befandt sig ved Drogden fyr ramte »Ketty« minen. Ved eksplosionen blev hans hustru slynget over bord og datteren,

der opholdt sig i kabyssen, blev en del forbrændt. Skibet løb læk og begyndte at synke. Da deres 3-årige søn faldt i vandet sprang bedstemanden ud efter ham. H. Wulff satte jollen i vandet og samlede dem alle op. Kort efter sank skibet og hele besætningen blev senere bjærget af et andet skib.

H. Wulff sen. købte kort efter et nyt skib, »Charlotte« af Egernsund. Forsikringen betalte for »Ketty« 1.500 kr i erstatning.

Tab af menneskeliv blev småskibsfarten ikke forskånet for. December 1943 forsvandt motortjalken »Bodil« af Gråsten på rejse fra Århus til Hasle med brunkul. Sandsynligvis var skibet løbet på en mine. Besætningen, der bestod af Alfred Hansen og hustru Edith Hansen, bedstemand Knud Kaas og ungmand Henning Faxøe, omkom alle.

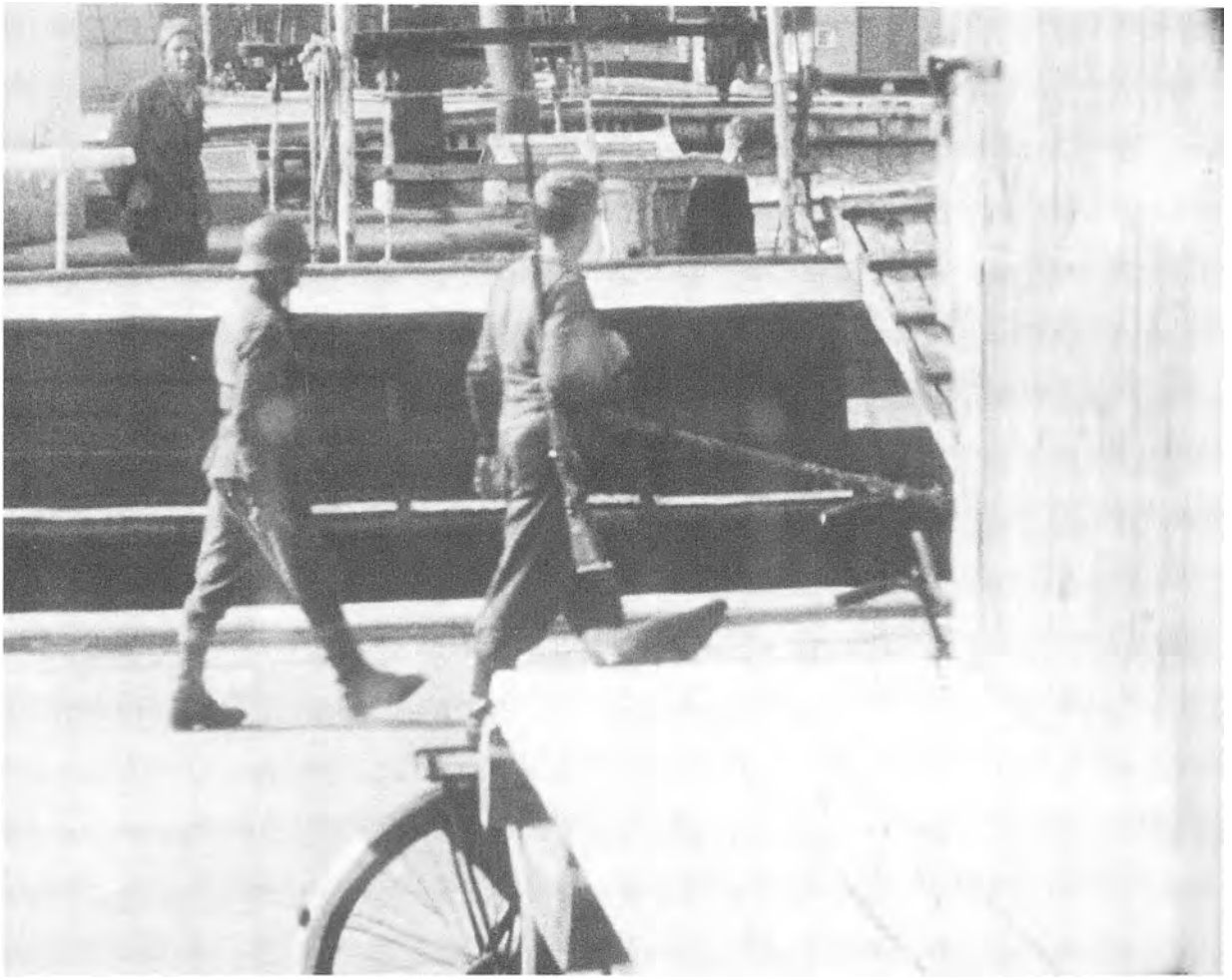
Forsikringens formand H. Hvid åbnede generalforsamlingen i 1946 med at udtalte sin glæde over at skipperne atter kunne samles under roligere forhold i et frit Danmark.

Med krigens afslutning den 5. maj gik søværnet i gang med at rense de danske farvande for miner. Indtil dette var sket var sejlads endnu forbundet med fare.

Kronologisk fortegnelse over skibsulykker 1940-45

M/Gl. Connie af Egernsund. Kæntret og sunket d. 31.05 1940 i Lillebælt.
M/Gl. Anni af Egernsund. Kollideret d. 23.11 1940 i Svendborgsund med M/Jgt. Anna af Fåborg, som sank.
M/Jgt. Inge af Egernsund. Forladt synkefærdig og forlist d. 9.11 1941 i Lillebælt.
M/Gl. Marie af Egernsund. Påsejlet og sunket d. 10.11 på Kolding Fjord.
M/Gl. Helene af Gråsten. Brand om bord d. 14.11 1941 i Sakskøbing Havn.
M/Tjk. Caroline af Egernsund. Brand om bord d. 5.04 1942 i Hadsund.
M/Gl. Helene af Egernsund. Påsejlede bro d. 12.04 1942 i Sønderborg.
M/Gl. Catharina af Egernsund. Brand om bord d. 31.08 1942 i Egernsund.
M/Sk. Fortuna af Egernsund. Sprunget læk d. 21.12 1942 i Kattegat.
M/Jgt. Lyra af Egernsund. Sunket d. 7.01 1943 i Storstrømmen. Skibet blev senere hævet.
M/Jgt. Lisel af Gråsten. Grundstødt d. 23.01 1943 ved Langelands sydkyst.
M/Gl. Familiens Lykke af Egernsund. Grundstødt d.5.02 1943 ved Lollands vestkyst.
M/Sk. Fortuna af Egernsund. Grundstødt d. 27.02 1943 ved Jyllands østkyst.
M/Gl. Anna Linda af Gråsten. Grundstødt d. 16.04 1943 ved Møns sydkyst.
M/Gl. Eva af Egernsund. Havareret ved flyverangreb d. 19.05 1943 i Flensborg.
M/Tjk. Sylvia af Egernsund. Brand om bord d. 28.06 1943. Selvantændelse af ladningen.
M/Gl. Grethe af Egernsund. Havari på riggen d. 11.08 1943 ved Sjællands nordkyst.
M/Gl. Grethe af Egernsund. Motoren havareret d. 27.08 1943 i Kattegat.
M/Jgt. Inger af Egernsund. Kollideret med et tysk marinefartøj »Nr. 80« d. 9.10 1943 i Sønderborg.
M/Gl. Familiens Lykke af Egernsund. Forlist d. 23.11 1943 i Kattegat.
M/Gl. Grethe af Egernsund. Strandet d. 30.11 1943 på Langelands nordkyst.
M/Tjk. Bodil af Gråsten. Borteblevet i december 1943. Sandsynligvis som følge af krigsårsager.
M/Sk. Fortuna af Egernsund. Grundstødt d. 18.12 1943 ved Sjællands nordkyst.
M/Gl. Henny af Gråsten. Påsejlet d. 22.01 1944 i Grenå Havn af Ff. A. S. A. Jensen af Hirtshals.
M/Tjk. Hansine af Egernsund. Påsejlet d. 28.01 1944 i Stubbekøbing af M/Gl. Alice af Hasle.
M/Gl. Ketty af Gråsten. Forlist efter eksplosion d. 4.07 1944 ved Sjællands østkyst.
M/Sk. Erland af Gråsten. Kæntrede d. 1.09 1944 i Østersøen.
M/Gl. Irmgard af Gråsten. Grundstødt d. 3.11 1944 i Smålandsfarvandet.
M/Jgt. Lisel af Gråsten. Påsejlet d. 4.12 1944 i Københavns Havn af M/S Vera.

Kilde: Dansk Søulykke-Statistik 1940-1945.



Tyske soldater patruljerer ved Københavns Havn. (Frihedsmuseet)

Efterkrigstiden

Tilgangen af ny teknologi og skibenes større motorkraft medførte fra 1947 at mesanmast og mesansejl blev fjernet. Den øvrige rigning skulle dog forblive fuldstændig. De skibe der fjernede mesanen anskaffede de nødvendige reservedele til motoren efter retningslinier fra forsikringen. Denne ændring i holdningen blandt skibsførerne førte til at motorskibe kunne optages i forsikringen. Året efter blev højeste forsikringssum sat til 150.000 kr.

Samtidig blev det gamle hævdvundne princip om at ejer og fører skulle være samme person forladt. I første omgang var det redere som hver ejede 50/100 sammen med en søkyndig partner, der blev optaget. Dog skulle skibsføreren have dispositionsret med hensyn til sejladsen.

I C. Knudsens beretning for 1949 måtte han konstatere at det forløbne regnskabsår havde bragt en del skuffelser. De længe ventede forhåbninger om bedre tider brast med kronens devaluering. Prisstigninger fulgte i kølvandet og dermed dårlige indtjeningsmuligheder. De fleste medlemmer havde underskud på årets driftsregnskab.

Fartområdet ændredes, flere forliser og havarier

I takt med at fragtsammensætningen ændredes, blev forsikringen nødsaget til at ændre fartområdet. Specielt de mange fragter fra Finland med træ og til Norge med drænrør var medvirkende hertil.

I 1958 udvidedes fartområdet til at det i april-oktober var tilladt at sejle på Norges vestkyst ind til Bergen og at alle skibe som sejlede på Finmarken skulle betale $^1/_8$% pr. måned i ekstrapræmie. Flere ændringer skete i løbet af 60'erne. Således ændredes i 1965 grænsen Lindesnes-Texel til Dover-Calais.

Vinterpræmierne og ekstrapræmierne ændredes løbende, således at policerne kom i overensstemmelse med forsikringsrådets anvisninger.

Det var forsat forbudt at sejle med bestemte fragttyper. I 1959 blev det forbudt at sejle med eisenslam og i 1965 måtte der ikke indlades svovl.

Med udvidelsen til helårssejlads og længere sejladser blev risikoen for havari og forlis øget.

Værst var det når et skib forliste eller forsvandt sporløst. Her trådte forsikringen hjælpende til. Enkerne blev gerne hjulpet lidt i gang, og fra 1960 måtte de lade det skib de overtog ved mandens død sejle med en af forsikringen anerkendt skipper.

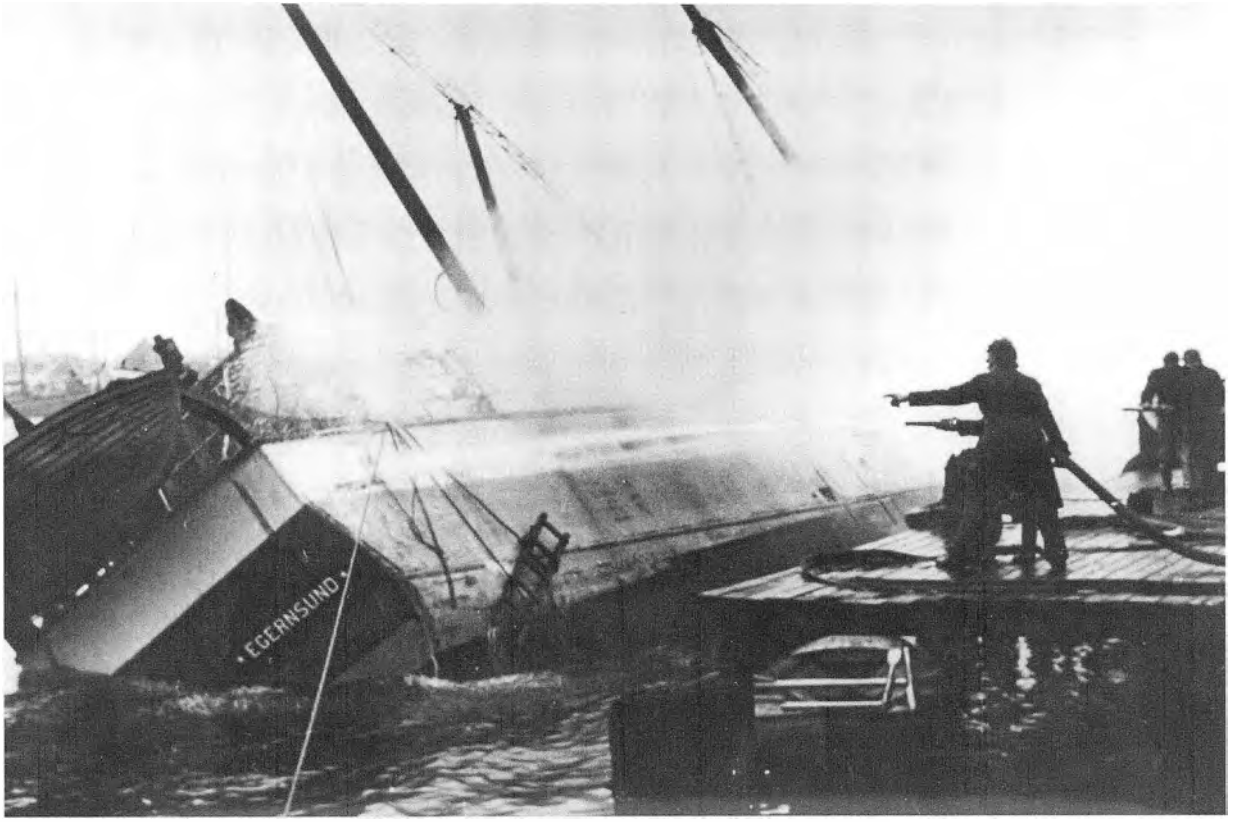
At forsikringen hjalp medlemmerne ses af skibsfører Chr. Matzens forlis d. 4. maj 1933 med M/S Erik. Forliset skyldtes at han havde ladet lasten ligge i en top over storlugen og da skibet kom til at ligge tværs på strøm og vind, tog den vand over dækket og ned gennem den åbne storluge. Skibet fik slagside og sank kort efter. Ved Lundtofte og Nybøl Søret blev Chr. Matzen idømt en bøde på 150 kr. for ikke at have lugerne skalkede inden rejsen. Forsikringen dækkede derfor ikke forliset. Bestyrelsen lod dog Chr. Matzen forstå, at hvis han indsendte et andragende om erstatning til foreningen, ville den blive besvaret positivt. Regnskabsfører Jes Asmussen udbetalte i august 6.500 kr., som på generalforsamlingen i januar 1934 godkendtes. Det skal dertil oplyses, at »Erik« var forsikret for 12.000 kr.

Skipper W. Hansen fik i 1960 samme hjælp fra forsikringen da han med »Eva« påsejlede et andet skib. Skylden var hans, men forsikringen indvilligede i at betale halvdelen af udgifterne.

Tabel 2. Antal søulykker eller skader på skibe hjemmehørende i Egernsund og Gråsten 1922-1961

	1922-26	1927-31	1932-36	1937-41	1942-46	1947-51	1952-56	1957-61
Forlis	8	2	2	5	5	4	3	4
Borteblevet	1	1	–	–	1	–	–	–
Grundstødning	3	4	4	4	14	17	17	17
Sprunget læk i søen	1	–	1	–	4	4	7	3
Kollision	2	1	3	2	6	5	7	9
Brand	–	–	1	1	3	2	1	3
Havareret	–	–	–	1	4	2	2	5
Overbordfald	–	1	1	–	–	–	–	–
Personskader	–	–	–	2	1	2	–	4
I alt	15	9	12	15	38	36	37	45
Tab af menneskeliv	6	3	1	–	4	4	5	–

Kilde: Dansk Søulykke-Statistik 1922-1961



Brand på »Karla Ras« af Egernsund under slukning 1958. (Fotografi i privateje)

Retssager ved Sø- og Handelsretten førtes af forsikringen. Det var specielt kollisionssager, hvor parterne ikke kunne blive enige eller hvor ansvaret skulle placeres. I første omgang søgte man at ordne sagen i mindelighed.

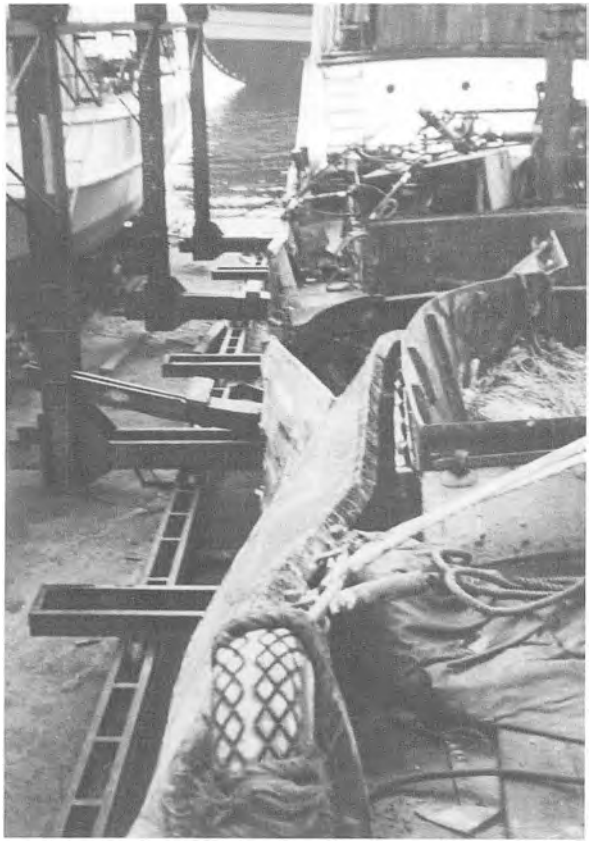
Forsikringen var kommet gennem krigen med få tab. Men den kommende tid tegnede ikke godt. Allerede i 1946 fik forsikringen et af sine første store tab. På grund af brand i motorrummet antændtes ladningen på M/S »Komet«, ejet af C. Marquardt men ført af Hans Walther Tychsen, som var på rejse fra Finland da havariet skete. Branden kostede forsikringen 62.752,22 kr.

Igennem 1950'erne var der flere større havarier og totalforliser; således totalforliste »H. J. Grau« af Aabenraa på rejse fra Norge til Korsør i 1952 og »Mercurius« af Egernsund strandede på Ærøs vestkyst i 1954.

Tabel 3. Udgifter i forbindelse med forliser og havarier for Egernsund gensidige Skibsforsikring 1937-1968

	Medlemmer	Antal sager	Erstatning
1937-1941	52-58	78	112.619,78
1942-1946	44-54	48	114.484,80
1947-1951	44-46	88	211.609,95
1952-1956	45-48	99	184.185,21
1957-1961	50-56	109	764.746,70
1962-1966	36-48	87	305.965,17
1967-1969	18-30	24	283.292,58

Kilde: Trykte regnskaber 1937-1968.



»Olga« af Egernsund efter kollision, 1956. (Fotografi i privateje)

I 1956 havde »Olga« en kollision i Nordøstersøkanalen med både en fransk »S.N.A. II« og en finsk damper »Fidelia«, hvorefter »Olga« sank. Lodsen ombord på Olga blev kendt skyldig, og da lodserne i kanalen intet ansvar havde, måtte forsikringen betale. Året efter påsejlede »Zephyr« det svenske skib »Sanloni« og blev så svært beskadiget, at »Zephyr« sank og blev totalt vrag. Også i dette tilfælde måtte forsikringen betale.

Forsikringen nedlægges

Den generelle nedgang for småskibsfarten afspejledes også i medlemstallet for forsikringen. Skulle den bevares var man nødsaget til at udvide medlemskredsen. Forsikringen, som efter genforeningen kun optog skibe hjemmehørende i den sønderjyske landsdel, kom nu til at dække hele Danmark i 1959. Året efter blev en skibsfører fra Bandholm og en på Bogø optaget. Sten- og sandfiskerfartøjer kunne fra 1962 søge optagelse.

Forsikringssummens størrelse, som i 1961 var indtil 250.000 kr, ønskede bestyrelsen forhøjet, men i første omgang blev dette afslået af Forsikringsrådet. Der blev derfor åbnet op for at genforsikre de dyre skibe i et andet selskab.

Problemet blev mere aktuelt da flere skibsførere efterhånden købte større skibe og forsikrede dem i andre selskaber. Forsikringsrådet blev endnu engang ansøgt om forhøjelse af forsikringssummen til 350.000, hvilket blev imødekommet og stadfæstet den 1. marts 1963.

Tabel 4. Medlemmer af Egernsund gensidige Skibsforsikring 1946-1968 med procentuel fordeling af skibe hjemmehørende i Egernsund

	Medlemmer		Egernsund	
	I alt	Index	Antal	%
1946	45	100	37	82,2
1948	44	98	34	77,3
1950	46	102	38	82,6
1952	45	100	34	75,5
1954	48	106	36	75,0
1956	46	102	38	82,6
1958	50	111	42	84,0
1960	54	120	37	68,5
1962	48	106	32	66,7
1964	38	84	25	65,8
1966	37	82	23	62,2
1968	28	62	15	53,6

Kilde: Trykte regnskaber 1946-1968.



»Olga« af Egernsund, 1958. (Fotografi i privateje)

Forhøjelsen var ikke nok til at holde på medlemmerne. Genforsikringen blev derfor udvejen. Den 1. august 1964 indgik Øernes gensidige Søforsikringsforening for mindre skibe og Egernsund gensidige Skibsforsikring et samarbejde, således at der gensidigt blev overtaget den part af forsikringssummen for et skib, der var dyrere end forsikringernes højeste forsikringssum. »Peterna« af Egernsund blev forsikret for 350.000 hos Egernsund og for 75.000 i Øernes.

Forsikringen dispenserede fra 1965 for reglen om at skibsføreren skulle eje 50% af skibet.

De stigende priser på reparationer samt medlemstilbagegangen bevirkede at bestyrelsen drøftede at nedlægge forsikringen. På en ekstraordinær generalforsamling den 29. juni 1968 besluttede de 22 medlemmer at nedlægge forsikringen. Som likvidator blev C. Knudsen valgt og samtidig vedtoges at skibene fik betalt 1. rate af indskudspræmien til den nye forsikring medlemmet ville optages i.

Som i 1918 havde man her 50 år efter også en sag kørende, som skulle afsluttes inden nedlæggelsen. DFDS havde den 31. oktober 1968 beskyldt skibsfører Osvald Madsen for med »Frisk« at have trykket buler i »Tumlingen« i Ballen Havn d. 21. august 1968. Forsikringen kunne derfor ikke opløses før en løsning var fundet eller erstatningskrav rejst. DFDS trak dog sagen i langdrag og da der ikke var blevet rejst erstatningskrav efter 2 år kunne man den 26. september 1970 nedlægge Danmarks ældste skibsforsikring, Egernsund gensidige Skibsforsikring, efter næsten 120 års virke.

Skibenes fart

af Bent Vedsted Rønne

Spørgsmålet om, hvornår sejladsen på Egernsund tog sin begyndelse, lader sig ikke besvare præcist, idet kilderne hertil for størstedelens vedkommende er brudstykker.

Det er sandsynligt, at teglværkerne dannede baggrunden for den lokale skibsfart fra Egernsund. Søvejen var den eneste måde at transportere teglsten over længere afstande på samt skaffe tørv og brunkul til teglværkerne den anden vej.

Der findes ingen tilladelse eller protest i forbindelse med, at der opstod en skipperby i Egernsund. Det, at Egernsund ingen købstadsprivilegium havde samt byens placering ved det smalle sund, hvor sejladsen ind til Nybøl Nor gik, besværliggør en fremstilling af skibsfarten. Flensborg Fjord og Nybøl Nor omkransedes af Flensborg, Aabenraa og Sønderborg amter. Kilderne skal derfor søges under de tre amter, da skipperne boede på begge sider af indsejlingen, hvorimod skibene enten skal findes under Flensborg eller Sønderborg tolddistrikt.

De første historiske belæg for skibsfarten på Egernsund er i forbindelse med handel mellem Danmark og Gotland. Louis Grandjean omtaler i sin afhandling »De danske Gotlandsfarere« den hyppige besejling af skibe fra Hertugdømmerne fra 1500-tallet til 1864 efter bl.a. kalk fra Visby og Kyllej. Der findes således en opgørelse fra 1640, hvoraf det fremgår, at af de det år afskibede 345 laster med en sammenlagt tonnage på 6320 læster, gik 269 farter med danske og tyske skibe. Blandt de danske gotlandsfarere var de mest betydelige rederne i Flensborg og lidt senere rederne i Egernsund. Ved fredsslutningen mellem Danmark og Sverige i 1660 havde de 10% af tonnagen. Trods det, at Gotland blev svensk fra 1661 fortsatte den danske gotlandsfart, og mens rederne i Flensborg og Egernsund trak sig ud, fortsatte Sønderborg- og Aabenraarederne sejladsen til 1864[1].

Teglfarten før 1800

Da teglværkerne ved Egernsund efter Københavns brand i 1728 for alvor begyndte at producere mur- og tagsten, opstod der et øget transportbehov. For at sikre en stabil tilførsel af brændsel stod teglværksejerne selv for farten af tørv og ligeledes for fragter af fint havsand, som var nødvendigt ved fremstilling af tagsten. Der blev investeret kapital i små jagter, de såkaldte tørvejagter. Disse blev ført af ældre skippere, der tidligere havde sejlet med Flensborg- og Sønderborgskibe. Om sommeren hentede tørvejagterne 3-4 gange om ugen tørv fra Rønshoved og Sønderhav.

Af praktiske grunde blev »tørvejagterne« solgt til førerne af skibene. Foruden transport af tørv og havsand blev de lokale Egernsundskibe også beskæftiget med transport af teglsten. Skibenes hjemsted var Sønderborg.

I begyndelsen af 1700-tallet var det skippere fra Sønderborg, Flensborg og Aabenraa, som stod for en stor del af besejlingerne. Skipperne købte teglsten ved broerne og solgte dem videre til købstæderne.

Fredericias toldbog for året 1734 indeholder oplysninger om den strømtold, der blev opkrævet i Lillebælt af skibe i såvel nordgående som sydgående retning. Toldbogen indeholder oplysninger om skibenes afskibningshavn, destination, skipperens navn, skibets størrelse og art. 39 skibe hjemmehørende i Sønderborg passerede i 1734 Fredericia 91 gange. Fraregnes farter i ballast (32 i alt) udgjorde i 12% af farterne mursten den fulde eller en mindre del af lasten. Murstenene gik til de østjyske købstæder Odense, Holbæk og Roskilde[2].

Blandt de Sønderborgskibe, som passerede Fredericia, var skipper Niels Harboe med sin galliot på 18½ kommercelæster (kmcl). Han var på vej fra Sønderborg til København med 20.000 mursten. Det var dog usædvanligt at passere Fredericia, da rejsen til

København fra Egernsund sædvanligvis gik gennem Svendborgsund, Smålandsfarvandet og forbi Stevns Klint.

København var fra begyndelsen af 1700-tallet den største aftager af teglsten fra Flensborg Fjord. Københavns brand i 1728 og bygningen af Christiansborg Slot fra 1733 krævede mange teglsten.

På baggrund af de lister over ind- og udgående skibe, der blev ført af Københavns Magistrat, kan der for enkelte år tegnes et billede af farterne med teglsten til byen. Tabel 1 viser skibe, der anløb byen fra Sønderborg og Flensborg tolddistrikter, med oplysning om antal teglsten i perioden 1. september 1742 til 30. august 1743 og for hele året 1762.

Tabel 1. Indgående skibe fra Flensborg og Sønderborg tolddistrikter ved Københavns Toldkammer med teglsten 1742/1743 og 1762

	Anløb	Mursten	Tagsten
Sønderborg			
1742/43	69	2.196.000	76.000
1762	132	2.668.000	203.000
Flensborg			
1742/43	44	1.100.500	13.500
1762	36	456.000	30.350

Kilde: Liste over ind- og udgående skibe ved Københavns Toldkammer.

København fik i 1742/43 3,3 millioner mursten og 89.500 tagsten udelukkende fra Sønderborg og Flensborg tolddistrikter, derudover anløb 3 skibe med 27.000 mursten og 16.200 tagsten fra Eckernförde.

Ser man nærmere på skibenes hjemsted, er mønsteret forskelligt for de to byer. Alle teglsten fra Sønderborg blev fragtet af byens skibe, kun i ét tilfælde havde en københavnsk skipper mursten med – formentlig som returfragt.

For Flensborg ser billedet anderledes ud. Her udgjorde mursten ofte en mindre del af den samlede fragt. Fragterne bestod hovedsageligt af landbrugsprodukter, købmandsvarer, tekstil, østers og muslinger m.m. Byens skippere stod for 60% af teglfarten, Sønderborgskipperne for 15% og den resterende del tog skibe fra bl.a. Duborg og List sig af.

Skibe, der sejlede med teglsten fra Flensborg og Sønderborg til København, havde sjældent mulighed for at skaffe returfragt. Derfor var teglfarten ikke den mest foretrukne.

Det var almindeligt, at specielt de større skibe på over 30 kmcl fra Flensborg ved forårets første rejse lastede mursten som ballast til den første lastehavn, hvor de fik fragter til Baltikum, Norge eller Island. Mursten som ballast var et meget almindeligt system, hvor rederierne fik dækket deres udgifter ved salg af murstene[3].

Fra 1733 til 1798 vandt Marstalskipperne frem indenfor den indenrigske sejlads, og samtidig tog de sig af en stor del af vareudvekslingen med Hertugdømmerne. Fra 1769 havde de en ganske stor del af besejlingen af Flensborg Fjord.

Den før omtalte Gotlandsfart med landbrugsprodukter udgjorde indtil midten af 1700-tallet en vigtig del af de sønderjyske skipperes farter. I 1724 var af 306 skibe, der afgik fra Gotland, de 50 fra Sønderborg og 60 fra Aabenraa. Tyve år senere vendte billedet, hvor ud af 354 alene 115 var fra Aabenraa. Fra 1750 aftog den danske Gotlandsfart, da svenskerne forbød udførsel med fremmede skibe. Sejladsen fortsatte dog med mindsket kraft[4].

Enkelte skippere i Sønderborg fik tilnavnet Gottländer eller Gothlender, en henvisning til at flere i slægten var Gotlandsfarere. Christian Gottländer og Lorentz Gottländer havde i 1762 flere fragter til København med mursten fra Flensborg Fjord.

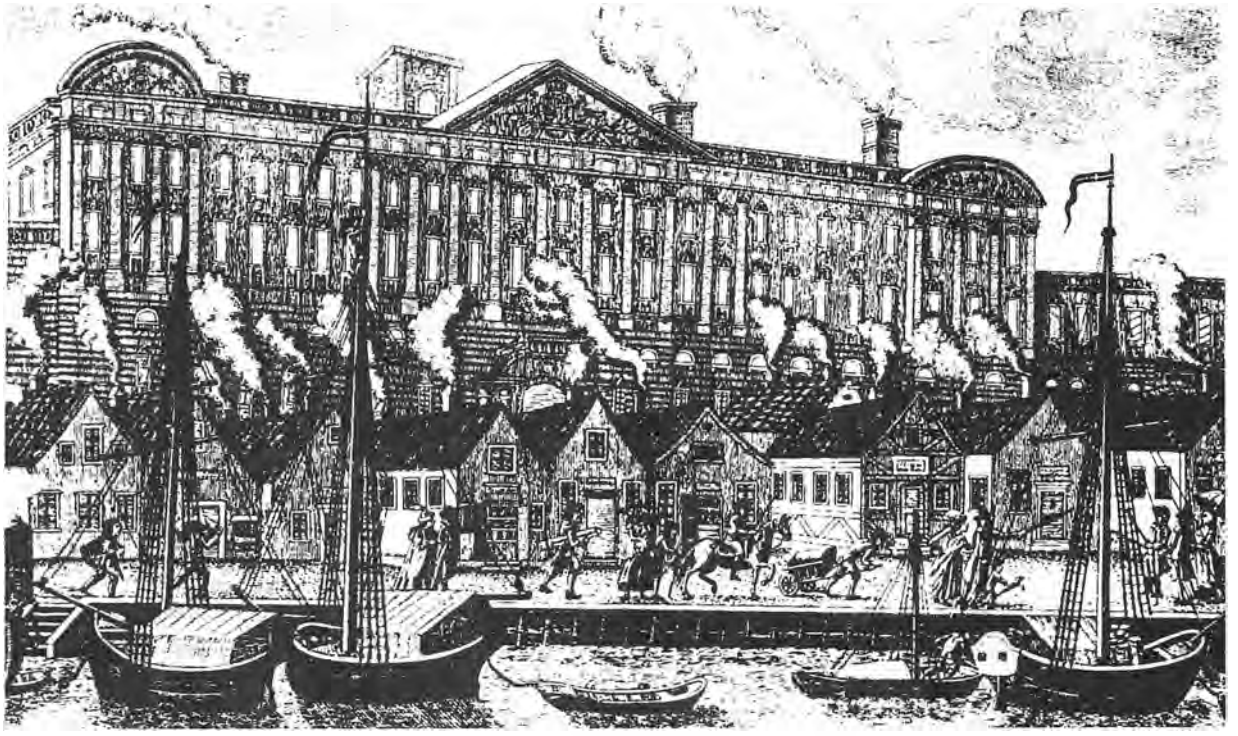
Det var ikke ualmindeligt, at 3-6 skibe på samme dag anløb København med mursten fra Flensborg og Sønderborg. Den 28. august 1762 anløb således 5 skibe:

Christian Jacobsen af Sønderborg fra Sønderborg med 19.000 mursten og 2.000 tagsten, i alt 12½ læster.

Peter Madsen af Sønderborg fra Sønderborg med 20.000 mursten og 500 tagsten, i alt 9½ læster.

Nicolay Knudsen af Sønderborg fra Sønderborg med 17.000 mursten og 1.500 tagsten, i alt 8 læster.

Hans Madsen af Sønderborg fra Sønderborg med 22.000 mursten, i alt 12½ læster.



Ved Københavns brand i 1795 blev 26-28.000 personer hjemløse. På pladsen foran Christiansborg opstod midlertidige boliger. (Københavns Bymuseum)

Hans Richelsen af Flensborg fra Flensborg med 38.500 mursten, 4 sække uld og noget sendingsgods, i alt 28 1/2 læster.

Det umiddelbare fald i antallet af mursten fra Flensborg til København i 1762 skal nok ses som udtryk for den før omtalte brug af sten til ballast.

Efter Københavns brand i 1795 og branden på Christiansborg Slot året før steg byggeaktiviteten i hovedstaden de følgende år. I vinteren 1796 var 356 byggepladser i gang. I 1797 havde 52 københavnske murermestre mere end 880 svende i arbejde, og 36 tømrermestre beskæftigede 830 svende. Behovet for tilførsel af flere mursten var noget højere end vanligt.

Behovet for mursten og tagsten åbnede for en kort tid København for andre teglværker, således kom der i 1795 og 1796 teglsten fra flere danske, tyske og hollandske byer f.eks. Helsingør, Ålborg, Kolding, Marstal, Kappeln, Femern, Lübeck, Eckernförde, Heiligenhafen, og helt fra Altona, Stettin, Amsterdam og Emden.

Tabel 2. Indgående skibe fra Flensborg og Sønderborg tolddistrikter ved Københavns Toldkammer med teglsten 1795-1796

	Mursten		Tagsten		Mur- og tagsten	
	Anløb	Kmcl	Anløb	Kmcl	Anløb	Kmcl
Sønderborg						
1795	130	2.081	9	158	19	316
1796	140	2.431	10	138	25	370
Flensborg						
1795	61	1.118	8	155 1/2	3	82
1796	89	1.963	1	43	2	41

Kilde: Liste over ind- og udgående skibe ved Københavns Toldkammer.

Ikke færre end 230 gange anløb skibe fra Sønderborg og Flensborg med mursten og tagsten i 1795 og 267 gange i 1796.

Skal man sammenligne de to tabeller, er man nødsaget til at omregne læster fra tabel 2 til mursten. Et gennemsnit af lasterne kun med mursten i 1762 giver 1 læst = 1.600 sten.

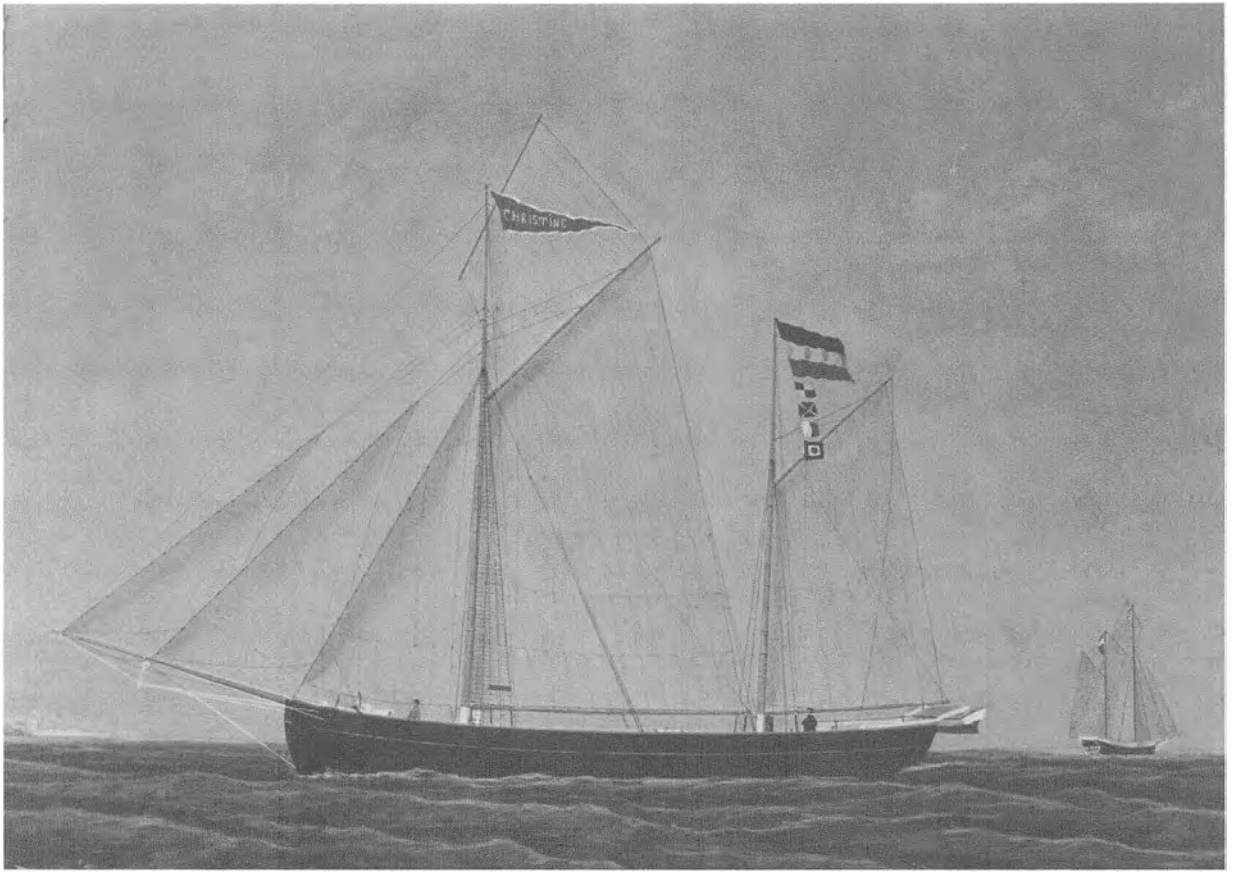
Det er ikke muligt at omregne læster for tagsten. Det samlede antal mursten fra Sønderborg og Flensborg var for 1742/1743 antageligt 3,3 millioner, 1762 3,2 millioner, 1795 5,5 millioner og 1796 7,5 millioner mursten.

De mindre havne vinder frem

De mindre skippersamfund overtog, hvad de større søfartscentre ikke mere interesserede sig for på grund af de store muligheder i sejlads på længere distancer i anden halvdel af det 18. århundrede. Dette gjaldt for København, Flensborg, Aabenraa såvel som for Sønderborg. Fra 1790'erne var der stigende deltagelse især af småjagter fra Kappeln, Arnis og Egernsund. Uanset hjemstedet var og blev Flensborg imidlertid dominerende som afgangshavn i Hertugdømmerne. Standardvarer for skibene blev landbrugsprodukter og mursten århundredet ud.

Tabel 3. Fordelingen af skibe med hjemsted udenfor Flensborg, Sønderborg og Nordborg 1807

	Sønderborg		Flensborg		Begge distrikter	
	Skibe	Kmcl	Skibe	Kmcl	Skibe	Kmcl
Angeln	3	28				
Asserballeskov	1	6½				
Augustenborg	2	4½				
Egernsund	15	125			7	109
Dalsgård					1	15
Gråsten	1	2				
Høruphav	2	18½				
Iller	2	12				
Kegnæs	1	2				
Kollund			1	9		
Kær	2	17				
Lambjergskov	1	13½				
Okseøerne			1	6		
Rinkenæs	3	19½	2	22		
Rønshoved			5	72½		
Sottrup	1	1½				
Stevning	1	2				
Stranderød			1	4		
Sønderhav			7	73		
Sønderskov	1	2				
Tønder Amt			1	29		
Varnæs	1	3				
Vibøge	1	2				
I alt	38	259	18	237	8	124



Galease »Christine« af Dalsgård. Bygget 1894 i Dalsgård til Christian Warming. (Farvelagt tegning i privateje)

De trykte og utrykte skibslister over skibe hjemmehørende i Flensborg og Sønderborg tolddistrikter indeholder ikke nærmere oplysninger over skippere udenfor købstæderne. Under Napoleonskrigene ønskede den danske stat i 1807 at få et overblik over antallet af skibe og deres hjemsted. Dette betød, at mindre havne og byer som tidligere ikke var registreret i de officielle skibslister kom med.

På grund af Egernsunds placering har registreringen af byens skibe ikke været konsekvent, således er 7 skibe herfra og 1 fra Dalsgård registreret både under Flensborg og Sønderborg. Flensborg havde 294 skibe i størrelsen fra 4-149 kmcl, Sønderborg 91 skibe fra 1-134 kmcl og Nordborg 15 skibe fra $1^1/_2$-75 kmcl. Udenfor de tre byer havde 63 skibe fra $1^1/_2$-$22^1/_2$ kmcl med en samlet tonnage på 620 kmcl hjemsted langs Flensborg Fjord og på Als.

Skibsfarten på Egernsund 1802-1807

For Sønderborg tolddistrikt findes ligeledes en detaljeret skibsliste fra 1802 samt et regnskab over betaling af bropenge ved Egernsund i 1806. Disse lister giver os mulighed for at få et glimt af skibsfarten på Egernsund.

Betalingen af bropenge ved afskibning af mursten blev opkrævet i Sønderborg, Egernsund og ved Iller. Teglværkerne, der lå stille om vinteren, blev anløbet af 436 skibe med en samlet tonnage på 5.271 kmcl. Benyttes omregningen fra tidligere, hvor 1 kmcl = 1.600 i mursten, var den samlede afskibning ca. 8,4 millioner mursten; der er dog her ikke taget højde for tagsten.

Tabel 4. Afskibning af teglsten fra Egernsund fordelt pr. måned 1806

	Antal	Kmcl
Marts	30	381½
April	33	438½
Maj	45	502
Juni	43	465½
Juli	89	960
August	75	890
September	68	930½
Oktober	45	626
November	7	70
December	1	7

Listen over betalte bropenge fortæller desværre intet om hvorhen teglstenene blev fragtet. Derimod er skibsførerens navn og skibets hjemsted registeret.

Tabel 5. Fordeling af skibenes hjemsted med anløb i Egernsund 1806

Sønderborg	150
Svendborg	95
Egernsund	84
Marstal	25
Ærø	13
København	6
Haderslev	5
Høruphav	5
Odense	4
Femern	4
Ketting	4
Asserballeskov	3
Assens	3
Korsør	3
Langeland	3
Sottrup	3
18 andre steder	26

Sønderborg, Egernsund og de mindre steder ved Flensborg Fjord stod for lidt over 55% af teglfarterne. Som man vil bemærke er Flensborgskibe helt fraværende. Flere mindre jagter var foruden beskæftiget med transporten af tørv og havsand til teglværkerne.

En sammenligning af navnene på skibsførerne i de tre lister viser en øget interesse fra enkelte teglværksejeres side i skibsdriften. I skibslisten fra 1807 anes kimen til flere partrederier, som de følgende år blev den mest udbredte måde at finansiere skibene på.

I 1802 var kun Nicolay Hansens og Nis Kiers jagt på 21½ kmcl partejet. De to skippere havde i en længere periode sejlet sammen, men o. 1804 sælger de »Emanuel« til H. P. Carstensen og Peter Henrichsen, og den blev nu ført af Hans P. Jacobsen. Nis Kier lod sammen med Peter Petersen jagten »Der bewegende Agathus« af Dalsgård på 15 kmcl bygge. Nicolay Hansen blev eneejer af jagten »Die Hoffnung« på 16 kmcl.

I perioden 1802-1807 blev skibsflåden i Egernsund, Rinkenæs, Dalsgård og Iller forøget fra 18 til 29 skibe. Flådens yngste skib i 1807 var 3 år gammelt, en del var fra begyndelsen af 1790'erne, mens langt størstedelen var fra 1778 eller ældre. Flådens største skib var teglværksejer Henning Henningsens jagt »Die frau Catharina Maria« på 22½ kmcl.

Afgangen blandt skibsrederne modsvares af en større tilgang, således forsvandt skipperne Matthias Spanger og Christian Wippel, mens 12 nye kom til.

Egernsunds største reder var ejeren af teglværket »Grønland«, Henning Henningsen. I årene 1804-1807 opkøbte og investerede han i flere skibe. Således havde Henning Henningsen i 1807 overtaget Erich Hocks jagt »Die frau Margaretha«, Hans Christian Hansens jagt »Botilla« og Frederich Hansens jagt »Anna Maria«. De gamle ejere forblev skibsførere på jagterne. Derudover havde han halvpart i Søren Røhes jagt »Die Hoffnung« og i Hans Lorenzens jagt »Der Jäger«, og var eneejer af Christian Wippels jagt »Die frau Catharina Maria«, hvor Jes Michelsen blev fører.

Henning Henningsen rådede således over 6 skibe med en samlet tonnage på 65½ kmcl. Teglværksejer H. H. Dithmer af Rendbjerg havde kun halvpart i Friederich Friederichsens jagt »Der Sommer«.

Fortegnelse over skibe hjemmehørende i Egernsund, Sønderhav og omegn i 1807

	Navn	Takling	Kmcl.	Byggeår	Rederens navn
Egernsund	Anna Catharina	Jagt	7	1775	Hans J. Hansen
	Anna Dorothea	Jagt	4 1/2	1790	Hans H. Hüttmann
	Anna Maria	Jagt	6	1775	Henning Henningsen
	Botilla	Jagt	7	1796	Henning Henningsen
	Catharina Maria	Jagt	6 1/2	1763	Hans Jensen Suhr
	Catharina Maria	Jagt	6 1/2	1796	Jes Johannsen
	Catharina Maria	Jagt	9	1796	Claus Clausen
	Egidea	Jagt	7	1785	Joach. H. Krøger
	Emanuel	Jagt	12		Matth. Matthiesen
	Emanuel	Jagt	21 1/2	1779	H. P. Carstensen og Peter Henrichsen
	frau Anna, Die	Jagt	12	1798	Joach. J. Sorgenfreÿ
	frau Catharina, Die	Jagt	7	1798	Hans Ch. Paulsen
	frau Catharina Maria, Die	Jagt	22 1/2	1768	Henning Henningsen
	Hoffnung, Die	Jagt	16	1779	Nicolay Hansen
	Jäger, Der	Jagt	18	1758	Henning Henningsen og Hans Lorentzen
	Metta Catharina	Jagt	6 1/2	1778	Hans Chr. Hansen
	Metta Catharina	Jagt	13 1/2	1781	Peter Callesen
	Neptunus	Jagt	19	1790	Peter Lorentzen
	Sommer, Der	Jagt	6	1786	H. H. Dithmer og Friederich Friederichsen
	zwei Brüder, Die	Jagt	6	1771	L. Jacobsen
	zwei Brüder, Die	Jagt	6	1763	Jürgen Christiansen
	zwei Brüder, Die	Jagt	14 1/2	1779	Philip Hansen
Rinkenæs	Anna Catharina	Jagt	7 1/2	1778	Lorenz Jensen
	frau Margaretha, Die	Jagt	5	1794	Henning Henningsen
	Frühling, Der	Jagt	9	1783	Hans H. Petersen
	Hoffnung, Die	Jagt	7	1778	Henning Henningsen
	Metta	Jagt	13	1795	Andreas Clausen
Gråsten	Anna Maria	Båd	2	1768	Marius Thaysen
Iller	Anna Maria	Jagt	6 1/2	1796	Anthony Hansen
	junge Kaiser, Der	Jagt	5 1/2	1778	Jürgen Schmidt
Dalsgård	bewegende Agathus, Der	Jagt	15	1804	Peter Petersen og Nis Kier
Okseøerne	Johannes	Jagt	6	1781	Peter Jürgensen
Stranderød	kleine Familie, Die	Jagt	4		Jes H. Juhler
Sønderhav	Hoffnung, Die	Gallioth	27	1793	Paul Hansen
	Jungfrau Anna Christina	Jagt	6 1/2	1784	P. J. Ley og Peter Jürgensen, Okseøerne
	Margaretha	Jagt	9		Jes Johannsen
	Margaretha Elisabeth	Jagt	6 1/2		Hans Thaysen
	Maria	Jagt	7 1/2	1789	Samuel H. Alarelli
	Maria Christina	Jagt	9 1/2	1768	P. J. Petersen
	Nordstern	Jagt	7		Berend Berendsen
Kollund	Metta	Jagt	9	1778	P. J. Petersen

Udviklingen frem til 1864

Napoleonskrigene førte til statsbankerotten i 1813 og året efter til afståelsen af Norge. Samtidig mistede de store skibsfartsbyer flere skibe, således også Flensborg og Sønderborg sine største skibe under krigen med England 1807-1814.

Fra 1820 åbnedes et nyt marked for enkelte Sønderborg- og Aabenraaskippere med farter til Kina og Vestindien. Ophævelsen af de engelske kornlove og de fremmede kontinenters åbning for handel samt den begyndende industrialisering dannede baggrund for et generelt opsving for søfarten.

Korn fra oplandet langs Flensborg Fjord blev blandet med korn fra bl.a. Riga og solgt videre til England, Holland og Island. Sønderborgskibenes fartområde var frem til 1864 foruden de danske farvande tillige de tyske Østersøhavne, de gamle russiske Østersøprovinser, de sydlige pladser ved Bottenhavet, de vestsvenske havne samt havnene i Sydnorge.

Til St. Petersborg blev der i 1850'erne fragtet æbler fra Gråsten og østers fra Højer af Aabenraaskibe.

Industrialiseringen i Tyskland og England satte en ændring af transportsystemet i gang. Omkring 1820 indførtes de første dampskibe, og nye landeveje med bedre belægning blev bygget. I 1844 blev Slesvig-Holstens første jernbane Altona-Kiel-banen indviet, og den blev i 1845 udbygget med strækningen Neumünster-Rendsburg. I 1854 kom banen Flensborg-Husum-Tønning.

Befolkningstallet i Slesvig var 1855 på 70.711 personer, heraf var omkring 2.500 tilknyttet skibsfarten. Det var ikke kun skibsfarten, som havde fremgang, også teglproduktionen var stigende.

Der var således i 1834 14 teglværker ved Egernsund med en samlet produktion på 8 millioner mursten og 1,2 millioner tagsten. Derudover havde Rendbjerg Teglværk en større produktion af bl.a. glaserede sten, klinker, fliser og gravmonumenter til udlandet[5]. I 1852 var antallet af teglværker steget til 17 med en produktion på 10,6 millioner mursten og 1,6 millioner tagsten.

Teglværkerne beskæftigede i højsæsonen 400 arbejdere. Ikke færre end 700 jagtladninger tørv havde teglværkerne brug for[6].

Slesvigs handelsflåde var i 1862 på 1.553 fartøjer med en tonnage på 30.438½ kmcl, hvoraf de 1.075 skibe var på under 15 kmcl, 338 fra 15-50 kmcl og 140 var på mere end 50 kmcl.

Antallet af skibe hjemmehørende i Egernsund var støt stigende i denne periode. For året 1864 skal skibene søges under Holnæs tolddistrikt. Det er ikke muligt at anslå det nøjagtige antal skibe fra Egernsundområdet, da de tyske skibslister kun indeholder navn og hjemsted på skibe over 10 kmcl. Hjemmehørende i tolddistriktet er 16 skibe på over 10 kmcl og 37 under. Af de 16 navngivne skibe er de 12 fra Egernsund, Iller, Rinkenæs og Dalsgård. Blandt rederne var tre teglværksejere, hvoraf G. A. Schlaikjærs enke ejede kuffen »Emanuel« på 41½ kmcl. Det er dog fortsat skibe af jagttypen, der var den foretrukne. Under Flensborg tolddistrikt var Egernsundflådens største skib, briggen »Concordia« af Gråsten på 79½ kmcl, registreret[7].

Der var højst sandsynligt omkring 40 skibe, der hørte hjemme i Egernsund i 1864. En sammenligning af skibsflåden i 1807 og 1864 viser, at Flensborg mod 294 skibe nu kun havde 108 og Sønderborg 51 mod 91. Nedgangen blev for de to byer opvejet af væksten i dampskibe.

I 1863 søgte teglværksejerne H. H. Dithmer af Rendbjerg, Ph. Hansen og C. Petersen fra Egernsund Det Slesvigske Ministerium om oprettelse af et toldklareringskontor i Egernsund. Teglværksejerne ansøgte om samme status for Egernsund som for Holnæs, der var toldoppebørselskontrolsted. Ministeriet meddelte den 1. marts 1864, at ansøgningen ikke kunne imødekommes.

Egernsund vinder frem

1864 betød et vendepunkt for den økonomiske udvikling i Slesvig-Holsten, hvor Danmarks høje told gav dårligere afsætningsmuligheder for bl.a. landbrugsprodukter og mursten. Teglværkerne fandt dog forholdsvis hurtigt et andet marked for sine produkter langs den tyske Østersøkyst.

Udbyggelsen af kanalerne i Slesvig-Holsten, specielt opbygningen af Kejser Wilhelmskanalen og af flådestationerne i Mørvig og Sønderborg samt kasernebyggeriet i Haderslev var medvirkende til at småskibsflåden i Egernsund voksede. Dertil kom anlæggelsen af nye bydele omkring flådestationerne.



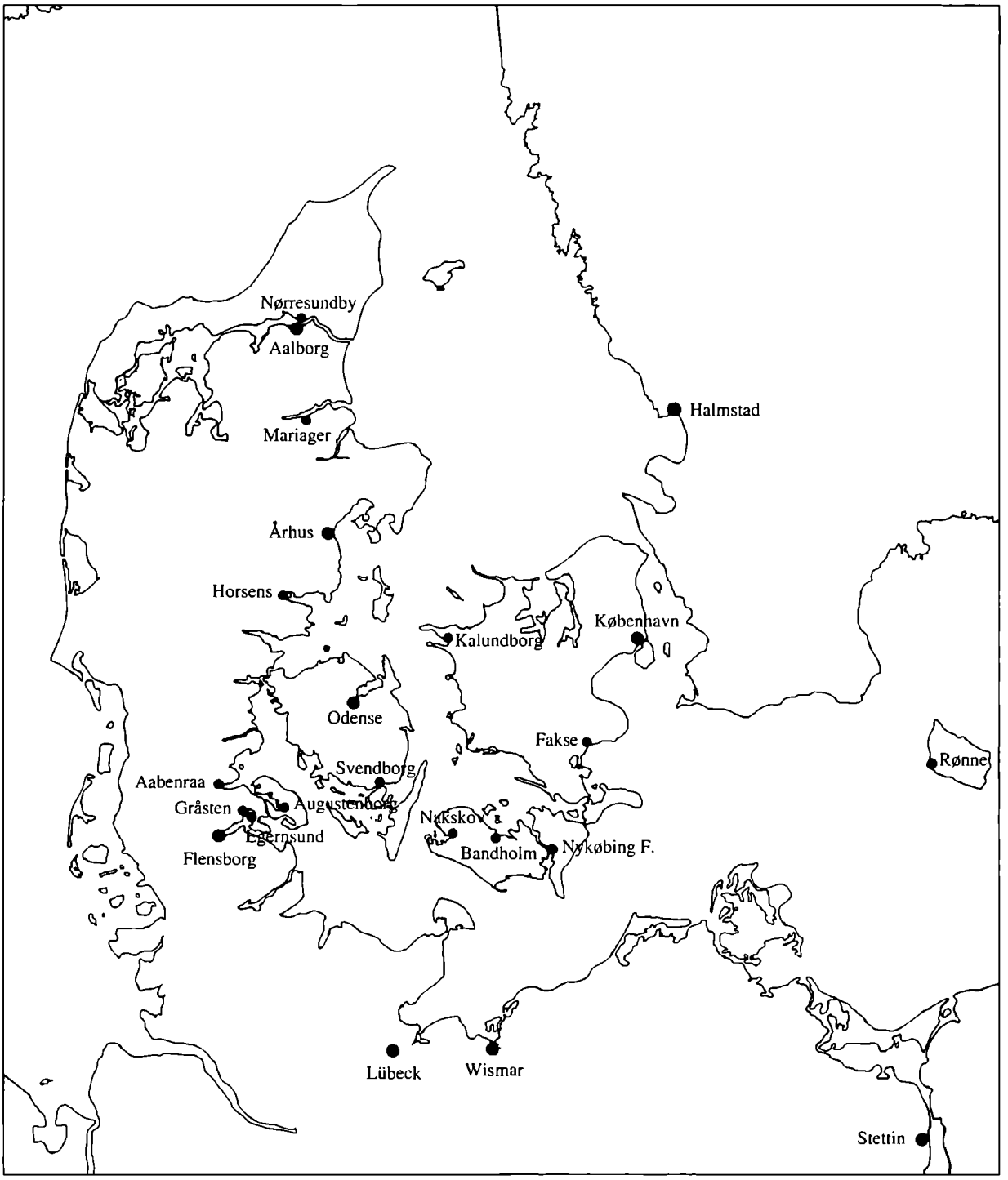
Kvinde skubber en teglvogn ud til skibet. Foto af C. C. Biehl o. 1900. (Institut for Sønderjysk Lokalhistorie)

Tilgangen af nye teglværker ved Brunsbüttel, Rendsborg og Kiel i 1880'erne og 90'erne øgede ligeledes behovet for flere småskibe, men åbningen af Kielerkanalen bevirkede samtidig, at hollandske skippere ved Elben kom ind på markedet. I modsat retning trak også jernbanerne, der fra 1880'erne begyndte at gøre sig gældende. De reducerede transporttiden og omkostningerne for virksomhederne og landbruget. De store økonomiske fordele ved jernbanerne gjorde, at staten gik ind i udbygningen.

Antallet af skibe, der er registreret efter 1874, beløber sig for Sønderborg Amt til mere end 200 i tiden indtil 1920. Således har der perioden igennem været indregistreret 75-90 skibe. Efterhånden, som skibe forsvandt fra Sønderborg og andre steder erstattedes de af skibe i Egernsund, hvis flåde voksede støt igennem hele perioden ikke alene i antal men også i størrelsen. Egernsunds skibsflåde medførte nedgang for andre, således forsvandt skibene fra Kappeln, der i 1869 havde 38 skibe, i 1880 24, i 1890 5 og i 1900 2 skibe.

Efterhånden som Egernsundskibene blev større og deres antal voksede, søgte skipperne også andre markeder. Flere blev beskæftiget mellem danske, svenske og tyske havne med fragter af korn, foderstoffer, kalk og cement, brændsel m.m.

De større skibe blev påvirket af ændringer på det internationale fragtmarked. Den danske sejlskibsfart havde en mindre nedgang omkring 1880 på grund af de aftagende kornpriser og den øgede konkurrence fra dampskibene. Marstallerne, der før 1864 var beskæftiget med teglfarten, havde fra 1880'erne fundet nye markeder som f.eks. trælast til Normandiet og Bretagne, markeder ved Sydamerikas flodåbninger eller ved Vestafrika, og efter 1900 hovedsageligt til Canada efter træ og tørfisk til Sydeuropa.



Kort over de vigtigste anløbshavne for danske småskibe. (Tegnet af Erik Møller Nielsen)

Teglfarten omkring 1900

I fragtbøgerne for galeaserne »Christine« (1901-08) og »Hamburg« (1909-10) har skipper Christian P. Warming fra Dalsgård noteret de enkelte farter med afskibnings- og anløbshavne samt typen af fragt.

Af 215 farter i perioden 1901-10 var halvdelen med teglsten til tyske byer. Bygningen af flådestationen i Kiel krævede specielt mange farter. Sammensætningen af fragter, hvor teglsten, korn og træ dominerede, indebar at Christian P. Warming ofte måtte sejle i ballast tilbage til Egernsund.

Tabel 6. Christian P. Warmings 215 fragter i 1901-1910

Varetype	Antal	i %
Teglsten	126	58
Korn	28	13
Træ	19	9
Cement	10	5
Andet	32	15

Tabel 7. De 10 vigtigste afskibnings- og anløbshavne for Christian P. Warming 1901-1910

Havn	Afskib.	Anløb.
Egernsund	102	0
Kiel	20	75
Flensborg	1	16
København	3	11
Svendborg	3	7
Rostock	4	6
Augustenborg	4	6
Fakse Ladeplads	0	10
Landskrona	2	7
Halmstad	0	6

I perioden 1896-1914 var der mange farter af teglsten til den østlige del af Østersøen, Sverige og Norge. Specielt til de tyske byer Neustadt, Rostock, Danzig, Königsberg og de baltiske byer Reul og Libau. I Sverige til Kalmar, Karlskrona, Malmø, Gøteborg, Halmstad og Varberg. I Norge til Bergen og Oslo.

Lolland-Falster var allerede fra 1880'erne et stort marked for drænrør, derudover gik mange mursten til København ved bygningen af brokvartererne og ligeledes til de østjyske købstæder. Skibe fra andre havne søgte til Egernsund og deltog på lige fod med Egernsundskibene i transporten af teglsten.

I 1904 havde teglværkerne vundet indpas på det hamborgske marked. Men man manglede egnede skibe, som kunne gå ind under broerne i Hamborg. Teglværkernes salgsorganisation tog initiativ til stiftelsen »Küstenfahrt G.m.b.H.« sammen med et hamborgsk rederi. I de første år blev der solgt 17-18 mill. sten til de hamborgske byggepladser. Men rederiet kom i økonomiske vanskeligheder, hvorefter salgsorganisationen måtte overtage hele selskabet.

1. verdenskrig

Mobiliseringen af Tyskland i august 1914 betød, at alle krigsduelige fra 18 til 45 år skulle melde sig. Skibsfarten og teglværkerne blev på lige fod med andre erhverv ramt.

Der var dog stadigvæk efterspørgsel på teglsten til Kiel-området og til Danmark. Den samlede produktion af teglsten ved Flensborg Fjord faldt dog. Før krigen gik 40-45% af teglproduktionen til Danmark, 40-45% til Tyskland og resten til Sverige, Norge og Østersøområdet. Under krigen stoppede handlen med Østersøområdet og Norge.

Tyskland lagde miner i de danske farvande og i Nordsøen, og i foråret 1916 proklamerede Tyskland, at ethvert skib, der af de tyske ubåde blev truffet med ladning til eller fra England, ville blive sænket. Disse forhold gjorde sejladsen i farvandene omkring Danmark meget farlige.

De danske småskibe fik under 1. verdenskrig indskrænket deres farter. Østersøen var delvis lukket. Den tyske regering havde forbeholdt sig farten mellem tyske havne for tyske skibe alene og Sverige tillod kun transport af udførselsforbudte varer mellem svenske havne på svensk køl. En anden årsag var, at konkurrencen fra udenlandske småskibe, heriblandt Egernsundskibe, blev skærpet, da der var et overskud af ledig tonnage. Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og handelsorganisationerne traf i 1917 den ordning, at danske småskibe skulle benyttes mest muligt for at sikre den indenlandske transport.

Genforeningen

Ved folkeafstemningen d. 10. februar 1920 i første afstemningszone stemte 75% for tilslutningen til Danmark, hvorefter dansk forvaltning indførtes fra d. 15. juni. Overgangstiden fra tysk til dansk var ikke så enkel. Både skibene og Egernsunds gensidige Skibsforsikring skulle bringes i overensstemmelse med dansk sølovgivning.

Ved genforeningen 1920 blev 87 sønderjyske skibe overført til det danske skibsregister. 44 af skibene var hjemmehørende i Egernsund, 2 i Alnor og 4 i Gråsten. Endvidere havde skibsfører Hans Jørgen Frost, Dalsgård, jagten »Anne Marie« hjemmehørende i Aabenraa og Hans Peter Nissen, Sønderhav, skonnerten »Petrea« hjemmehørende i Sønderborg. Ved nyregistreringen overførte Sønderborgskipperen Laurits Lorenzen galeasen »Elise« fra Egernsund til Sønderborg.

Derudover havde det »Forenede Flensborg-Egernsund og Sønderborg Dampskibs-Selskab«, med hovedkontor i Flensborg, indregistreret 9 skibe som hjemmehørende i Sønderborg.

Usikkerheden omkring de sønderjyske skipperes fremtid i Danmark førte til, at Carl Christiansen lod sin kutter »Minden« af Rinkenæs og P. Nissen sin »Petrea« af Sønderhav indregistrere i Flensborg[8].

Egernsund var småskibsfartcenteret i Sønderjylland. Flåden bestod af 50 skibe med en samlet tonnage på 1.709 nettoregistertons (NRT), et fald på 20-25 skibe i forhold til før 1. verdenskrig.

Flåden bestod gennemgående af nye skibe, hvoraf Max Rasmussens 3-mastede skonnert »Heinrich Johannes« med sine 53 NRT var størst og samtidig også yngst – skonnerten var bygget 1910 i Friedrichstadt. Flådens mindste var galeasen »Hermann« med 17,48 NRT, ført af Marius Christian Matzen, Egernsund og den ældste Thomas Hansens galease »Union« af Sønderhav, bygget 1848 i Kappeln, ombygget og forlænget i 1890. Et typisk Egernsundskib var galeasen »Venus« på 34,39 NRT, bygget 1897 i Svendborg, ejet og ført af Nicolay Nicolaisen Høy, Egernsund.

Selskabet »Kystfart«, datterselskab af De Forende Teglværker, ejede 7 galeaser: »Astraea«, »Orion«, »Pallas«, »Perseus«, »Saturn«, »Sirius«, og »Uranus«, alle hjemmehørende i Egernsund.

Genforeningen medførte også ændring af enkelte skibsnavnes stavemåde. Jørgen Nicolaisen Høy, Egernsund, ændrede galeasen »Luise« til »Louise«, Heinrich Richard Nielsen, Alnor, galeasen »Schwentine« til »Sventine« og Jørgen Christian Matthiesen, Rinkenæs, galeasen »Erick« til »Erik«.

Efter 1. verdenskrig fik flere sejlskibe installeret hjælpemotor og adskillige blev moderniseret med bl.a. større luger og dæksmotor. Således havde skonnerten »Helga«, galeasen »Adele« og jagten »Anna Louise« i 1920 hjælpemotor. »Adele« havde en opretstående råoliemotor af fabrikatet Callesen med 30 HK. Flere skibe fik de følgende år indbygget motor på Toft Værft.

Årene efter genforeningen fik Egernsund flere nye skibe fra Germaniaværftet i Kiel. Disse var forsynet med en 30 HK motor. Derudover købte skipperne en del hollandske tjalker og kuffer, hvorved antallet af skibe kom op på omkring 70.

Egernsund bliver selvstændigt toldsted

Ved genforeningen blev der oprettet et selvstændig toldsted i Egernsund, som dækkede Broager, Dybbøl, Nybøl, Sottrup, Ullerup og Adsbøl sogne. I Brunsnæs og Gråsten blev der tillige oprettet kontrolposter. Gråsten kontrolpost havde ret til klarering af skibe i udenrigs- og indenrigsfart samt fortoldningsret; Brunsnæs havde ret til klarering af skibe i udenrigs- og indenrigsfart samt ret til klarering af toldfrie varer. Ved grænsegendarmeriets anmeldelsesposter kunne der, uden forudgående anmeldelse, indklareres ved et toldsted eller en kontrolpost. Teglprodukter, koks, briketter, tørv m.m. fra danske eller tyske steder i Flensborg Fjord blev betragtet som toldfrie varer.

Før genforeningen havde det tyske toldvæsen hovedbygning i Egernsund og en mindre bygning ved havnen, hvorfra havnekontrollen foregik.

Gråstens havn og Broagerbanen

I begyndelsen af 1890'erne fremsatte teglværksejer Johs. Clausen forslag om anlæggelsen af en havn ved Gråsten. Idéen vandt gehør hos hertug Ernst Günther, som var villig til skænke grunden til havnen. Det »Forenede Flensborg-Egernsund og Sønderborg Dampskibs-Selskab« var imidlertidig modstander af



»Kapella« af Egernsund laster soyaskrå fra Århus Olie Mølle i 1927. Forrest skibsdreng Christian Høy med sin far Peter Høy. (Aabenraa Museum)

havnen og først i 1913 blev forslaget vedtaget. 1. verdenskrig satte en stopper for anlæggelsen af havnen, som først blev udført i 1923.

Da Broagerbanen, som gik fra Vester Sottrup til Skelde, i 1910 blev indviet, blev Egernsund ikke forbundet med banen. Én af grundene til dette var, at skibsfarten og dampskibslinierne stod for gods- og passagerfarterne.

I maj 1921 fremsatte enkelte teglværksejere et forslag om en jernbaneforbindelse fra Egernsund. Initiativtagerne fremsatte tre forslag. Den første løsning var at erstatte færgefarten med en kombineret jernbane- og vejbro. Banen tænktes udgående fra Gråsten til Egernsund, herefter skulle den fortsætte til Broagerbanen. Hvis denne løsning var for dyr, gik det andet forslag ud på at flytte Skodsbøl Station ca. 600 meter mod nord og lade Broagerbanen gå mod vest gennem Kobbelskoven og anlægge Egernsund Station ved Skovgade. Der skulle derfra anlægges en havnebane, hvortil der kunne føres private sidespor til teglværkerne. Fra Egernsund skulle banen svinge mod sydvest og fortsætte til et punkt ca. én kilometer fra Broager Station.

Et tredje forslag var anlæggelsen af en stikbane fra Skodsbøl til Egernsund. Det blev også her foreslået at flytte Skodsbøl Station, da der herved lettere kunne anlægges spor til teglværkerne langs Nybøl Nors østre side[9]. Planerne blev dog ikke til noget, da Gråsten havn med tilhørende havnebane blev indviet i 1923.

Økonomien i Broagerbanen var fra begyndelsen dårlig, således blev der i 1922-23 afsendt 2.500 tons teglprodukter årligt fra Broagerbanens stationer samt en del tørv til teglværkerne. Til sammenligning kan nævnes, at der i 1924 fra Egernsund Toldsted udklare-

Alfabetisk fortegnelse over skibe hjemmehørende i Egernsund, Alnor og Gråsten i 1920

Navn	Takling	Tonnage (NRT)	Byggeår	Rederens navn
Adele	Galease	39,89	1904	Andreas Peter Falkenberg, Alnor
Alma	Galease	39,72	1903	Johann Heinrich Falkenberg, Alnor
Andrea	Galease	26,24	1856	Peter Petersen, Terp, Rinkenæs
Anna	Galease	39,23	1906	Mads Peter Hansen, Egernsund
Anna	Galease	38,47	1908	Hans Peter Asmussen, Alnor
Anna Louise	Jagt	22,81	1861	Jørgen Detlef Matthiesen, Toft
Astraea	Galease	45,39	1905	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Caroline	Galease	30,61	1890	Hans Peter Jensen, Trappen
Catharina	Galease	39,95	1896	Hans Peter Hvid, Alnor
Cecilie	Galease	29,48	1890	Jørgen Knudsen, Egernsund
Delphin	Galease	33,38	1893	Johann Peter Beiner, Egernsund
Dora	Galease	25,47	1893	Johan Jepsen, Alnor
Dorthea	Galease	21,97	1893	Niels Peter Matthiesen, Alnor
Eline	Galease	25,17	1890	Karl Jørgen Jacob Ohlsen, Nalmadebro
Ella	Galease	32,54	1890	Niels Emil Hansen, Egernsund
Emma	Galease	37,52	1876	Johann Peter Petersen, Toft
Erik	Galease	30,30	1906	Jørgen Christian Matthiesen, Rinkenæs
Hanne	Galease	20,94	1891	Jørgen Peter Christensen, Egernsund
Hanne Marie	Galease	48,05	1905	Carl Lauritz Lorenzen, Egernsund
Hans	Galease	24,90	1890	Jens Peter Ohlsen, Nalmadebro
Heinrich Johannes	3 m. skonnert	53,00	1910	Max Rasmussen, Egernsund
Helene	Galease	31,56	1892	Peter Heinrich Petersen, Egernsund
Helene	Galease	29,11	1904	Gustav Friederich Ohlsen, Toft
Helga	Skonnert	49,83	1904	Nis Nielsen, Egernsund
Henny	Tjalk	36,91	1904	Heinrich Wilhelm Wulff, Alnor
Hermann	Galease	17,48	1905	Marius Christian Matzen, Egernsund
Johanne	Skonnert	41,19	1908	Asmus Petersen, Dalsgård
Judith	Galease	30,73	1873	Christian Christensen, Alnor
Kapella	Galease	39,38	1900	Peter Nicolaisen Høy, Egernsund
Louise	Galease	35,05	1895	Jørgen Nicolaisen Høy, Egernsund
Margretha	Galease	25,74	1877	Johan Hansen, Egernsund
Margrethe	Galease	31,41	1889	Jens Peter Jensen, Lågmade
Margrethe	Galease	30,21	1896	Andreas Willesen, Høruphav
Marie	Galease	36,40	1900	Hans Peter Jensen, Toft
Marie	Galease	30,38	1895	Hans Jessen, Bækken
Martha	Galease	17,83	1906	Theodor Peter Møller, Dalsgård
Mira	Galease	24,27	1888	Hans Jürgen Ohlsen, Alnor
Niels	Jagt	24,01	1887	Jørgen Friedrich Matthiesen, Alnor
Orion	Galease	46,11	1905	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Pallas	Galease	44,94	1905	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Perseus	Galease	44,52	1905	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Peter Maria	Galease	31,74	1889	Matthias Peter Matthiasen, Alnor
Saturn	Galease	43,06	1904	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Sirius	Galease	45,98	1905	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Sophie	Galease	37,08	1900	Hans Jürgen Otzen Clausen, Trappen
Sophie	Galease	36,21	1873	Nis Nielsen, Egernsund
Sventine	Galease	37,56	1876	Heinrich Richard Nielsen, Alnor
Union	Galease	24,70	1848	Thomas Hansen, Sønderhav
Uranus	Galease	46,19	1905	Selskabet »Kystfart«, Egernsund
Venus	Galease	34,39	1897	Nicolay Nicolaisen Høy, Egernsund



Tre-mastet skonnertbrig i Gråsten Havn, 1924. (Det kongelige Bibliotek)

redes 1.100 skibe med 73.000 tons teglprodukter, og der blev indført 12.000 tons kul.

I 1931 ønskede DSB Broagerbanen nedlagt og erstattet af rutebilsdrift, hvilket blev besluttet af Folketinget d. 7. april 1932.

Seks år før havde vognmændene organiseret sig i Sønderborg Amts Vare- og Lastbilejerforening, og det var fra denne side, at konkurrence om tegltransporterne for alvor skulle komme.

Udviklingen i lokalfarten efter 1920

Efter genforeningen var teglproduktionen næsten gået i stå på grund af mangel på kul. Dertil kom den store konkurrence fra de tyske teglværker. I 1920 blev der i Egernsund produceret 11 mill. sten og 2 mill. drænrør. Af disse blev 3,7 mill. sten og rør afskibet. Samtidig var en stor del af Egernsunds skibsflåde oplagt gennem det meste af 1920 på grund af nødvendige omstillingsprocesser. Selvejerskibene klarede sig bedst bl.a. fordi indenrigsfarterne ikke var faldet så stærkt som det øvrige fragtmarked. Småskibene var mindre konjunkturfølsomme end partrederiskibene.

I årene efter 1920 ydede den danske stat et tilskud til teglindustrien på 30% til fragterne, i 1926 blev støtten sat ned til 20% for året efter helt at forsvinde. Fragtgodtgørelsen medførte, at en stor del af teglstenene nu blev afsendt fra banegården i Gråsten. Dette varslede de første ændringer af fragtmarkedet.

Overgangen til jernbanerne betød nedlæggelsen af De forenede Teglværkers rederi Kystfart. I løbet af 1922 og i september 1923 blev de sidste skibe »Sirius«, »Orion« og »Pallas« solgt. Dette skyldtes også den almindelige depression på fragtmarkedet, da det var svært at få returfragter for skibene.

I 1922 kom et midlertidigt tysk udførselsforbud af forskellige varer til at ramme skibsfarten.

Forud for genforeningen blev sønderjyderne lovet, at de ikke ville blive dårligere stillet end de havde været som tyske statsborgere. De sønderjyske skippere blev dog stillet dårligere. Mens de tidligere med deres »Küstenschiffer«-bevis kunne sejle på hele Østersøen, blev de nu afskåret fra farter til bl.a. Danzig og Gdynia. Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe forsøgte flere gange forgæves at få regeringen til at give sønderjyderne dispensation. Men først med revisionen af sønæringsloven i 1928 blev det tilladt med kystskipperbevis at sejle til Kalmar-Memel[10].

Egernsundskipperne vendte sig mod de danske havne. København blev det centrale mål; hertil gik ofte årets første teglsejlads, og skipperne opsøgte den gang på gang. Her var de sikre på at få en ny fragt, og de sejlede derfor jævnligt hertil i ballast, når de var i en havn nærved.

Egernsundernes fartmønster kom i høj grad til at ligne andre danske småskipperes, og de tyske havne var ikke vigtigere end de øvrige Østersøhavne. Næstefter København tog man tit til Fakse Ladeplads, Rønne, Svendborg, Odense og Ålborg.

At mønstret blev mere varieret viser en gennemgang af skipper Peter N. Høys farter med galeasen »Kapella« på 39,38 NRT.

Københavns andel af Peter N. Høys fragter i denne periode steg fra 15,7% i 1920-1924 til 38,8% i 1935-1939, samme tendens ses for Egernsund, hvis andel steg fra 16,9% til 26,9%. Stigningen er størst efter 1933, hvor der igen kommer gang i byggeriet. Verdenskrisen viste, at småskibsfarten var meget konjunkturfølsom og at specielt den økonomiske politik havde stor betydning.



Masten bruges som kran ved lastning af træ i Sverige, 1930'erne. (Foto i privateje)

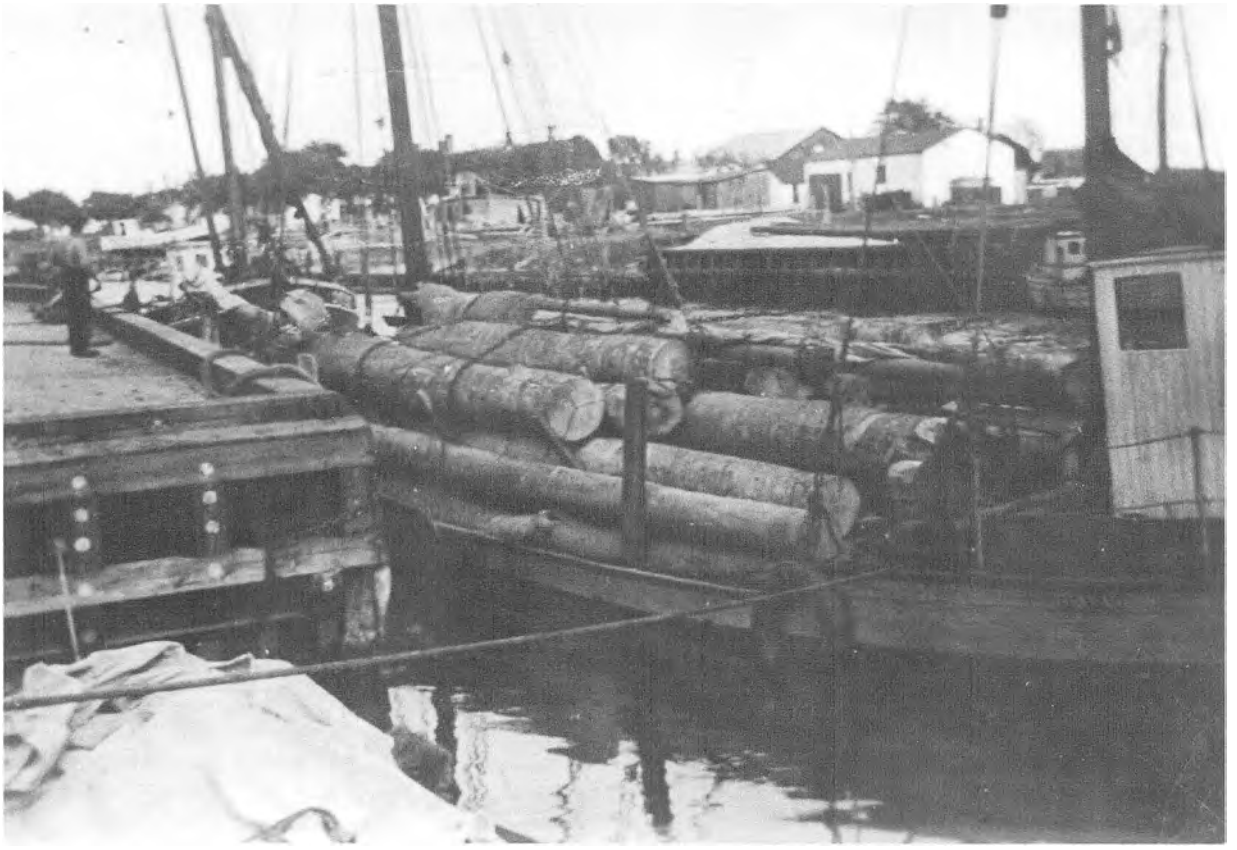
Tabel 8. De seks vigtigste afskibningshavne for Peter N. Høy 1920-1944

1920-1924	1925-1929	1930-1934	1935-1939	1940-1944
1. Egernsund	1. København	1. København	1. København	1. Flensborg
2. København	2. Egernsund	2. Egernsund	2. Egernsund	2. Egernsund
3. Fakse L.	3. Lübeck	3. Rønne	3. Ålborg	3. Ålborg
4. Ålborg	4. Wismar	4. Fakse L.	4. Lübeck	4. Halmstad
5. Århus	5. Ålborg	5. Århus	Kalundborg	5. Aabenraa
6. Svendborg	6. Odense	Ålborg	6. Fakse L.	Fakse L.
	Århus	Kalundborg	Flensborg	Bandholm
	Rønne			Horsens
				Augustenborg

Tabel 9. Den procentuelle fordeling af Peter N. Høys fragter 1920-1944

	1920-1924	1925-1929	1930-1934	1935-1939	1940-1944
Teglvarer	16,9	20,4	32,3	29,1	8,9
Korn	20,5	20,4	12,9	14,2	12,6
Kraftfoder	19,3	22,5	27,4	27,6	–
Brændsel	8,4	9,9	1,6	3,0	48,1
Cement	8,4	3,5	4,8	7,4	8,9
Andet	26,5	23,3	21,0	18,7	21,5

Fragterne blev mere afvekslende. Mursten mistede noget af sin betydning til fordel for andre farter. Blandt disse kan nævnes cementfarten fra Mariager Fjord og Ålborg samt kalkfarten, som overvejende fandt sted fra Fakse Ladeplads. Sukkerfarten fra sukkerfabrikkerne på Lolland-Falster og Fyn. Stenfarten fra de bornholmske stenbrud med brosten, granitsten og skærver, derudover klinker og andre lervarer. Briketfarten fra Flensborg og kævlefarten med bøge- og egekævler fra Als og Kalundborg Fjord. Korn- og foderstoffarten, der var en af de mest betydningsfulde, foregik fra næsten alle havne. De fleste småskibe sejlede mellem de andre farter med blandede fragter, f.eks. sild, jern, mælk, frugt m.m.



Et fuldt lastet skib med træ fra Sverige, 1930'erne. (Foto i privateje)



Skibene lå tæt i Egernsund, når de var oplagt for vinteren, o. 1950. (Institut for Sønderjysk Lokalhistorie)

Besættelsen

Krigsårene vendte op og ned på skibsfarten. Da tilførslen af brændselsolie svigtede, blev trafik med større motorskibe næsten indstillet. De mindre skibe måtte atter ty til vindens kraft som fremdrivningsmiddel. Småskibe blev på kort tid rigget til fuld sejlføring, således fik mange skibe atter høje topstænger og lang klyverbom. Skibene var dog forsat afhængige af olietildelingerne.

Sejladsen blev dog begrænset af de mange minespærringer, og der kunne kun sejles om dagen, da fyrene og landet var mørklagte. Flere småskibe gik herved tabt, enten ved minesprængning eller almindeligt søforlis, grundet de vanskelige navigeringsforhold.

Under krigen mistede Danmark 118 småskibe og 250 sømænd ved minesprængninger.

Jernbanerne og lastbilerne måtte ligeledes indskrænke deres trafik på grund af brændselsmangel og sabotage. At brændselsforsyningerne udefra blev mindre og indenlandsk brændsel fortrinsvis skulle anvendes i Danmark, var også medvirkende til at give småskibene fuld beskæftigelse. Under krigen var der en betydelig import af tysk kul og briketter. I 1940 indførtes faste rater for småskibene i kulfart på Tyskland. Fragtprisen for f.eks. briketter steg fra 12 kr. pr. tons i 1940 til 20 kr. i 1941, og toppede i 1943 med 24 kr. I 1944 var prisen 19 kr. Udover briketter bandt brunkulsfarten mange af de mindre skibe.

Småskibenes besejlinger blev begrænset under krigen og samtidig blev skibene afskåret for sejlads langs de tyske Østersøbyer. Teglfarten til Sverige blev næsten indstillet ved krigens udbrud, da fragtraterne blev forhøjet med 40%. Fragtraterne til og fra Sverige var ikke faste og var således afhængige af efterspørgelsen.

Murstensraterne var før krigen sat specielt lavt for at kunne konkurrere med jernbanerne. Under krigen måtte småskibene afvikle hele murstenstrafikken, derfor blev raten for mursten i 1943 forhøjet med 10%. Et nyt produkt fra teglværkerne var sperlesten, der blev benyttet til etageadskillelser. Fragter med sperlesten bandt flere Egernsundskibe fra 1944, således »Grethe« og »Ellen« af Egernsund og »Henny« og »Irmgard« af Gråsten.

Fragtnævnet

Den 25. april 1941 udsendte Handelsministeriet bekendtgørelse om, at intet dansk skib måtte bortfragte til udlandet uden fragtnævnets tilladelse og fra 24. august 1942 skulle alle danske befragtninger forelægges nævnet til godkendelse.

Fra september 1942 greb fragtnævnet ind i småskibsfarten ved at fastsætte de såkaldte standardrater og -betingelser. De var analoge med de minimalrater, som Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe havde fastsat i 1930'erne. En af grundene til, at fragtnævnet fastsatte standardrater var, at skipperne i næsten alle tilfælde forlangte højere rater end de af Sejlskibsrederiforeningen fastlagte minimalrater. Fragtnævnets indgriben betød en betydelig reduktion af raterne.

Disse rater stod ved magt som standardrater til den 1. april 1945, hvor basisraten som følge af de mange og til tider lange spærringer af de danske farvande blev forhøjet med 12½%. Denne forhøjelse bortfaldt den 8. november 1945.

Standardraterne blev til maksimalrater. Det havde dog ingen praktisk betydning, idet de rater, der sejledes under i 1947, var de samme, der var fastsat i 1942, dog med enkelte undtagelser, f.eks. var cementraten blevet forhøjet.

Nye skibe

Efter 2. verdenskrig blev flere ældre skibe købt i udlandet, men trods det at skibene efterhånden havde gennemgået store ombygninger, forbedringer og fornyelser, var og blev det gamle skibe. I Holland blev



Det var en demonstration, der gav genlyd i pressen, da småskibene som en hel armada på 150 lagde til ved Langelinie i København den 27. april 1950. (Fotografi i privateje)

der i stedet bygget helt nye, moderne og hurtige skibe, som blev sat ind på udenrigsfarten fra Danmark.

Allerede i 1920'erne havde Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe søgt at løse problemet med finansiering af byggeri til småskibsflåden. Efter krigen støttede den danske stat bygningen af nye skibe bl.a. ved at yde statslån på lempelige betingelser. Efter Marshall-lovens ikrafttrædelse maj 1950, hvor der blev stillet 18 mill. kr. til rådighed for småskibsflåden til fornyelser, kom der for alvor gang i byggeriet af nye skibe.

Det første skib, der blev bygget af Marshallpenge var »May-Britt« af København i 1951 og derefter »Caroline« af Vejle, som blev standardtypen for de efterfølgende skibe, bygget på H. C. Christensens skibsværft i Marstal.

Egernsund mønstrede 1950'erne igennem en flåde af motorsejlere på op mod 40 skibe, hvoraf tankskibet »Tankbjerg«, ejet af skibsreder Marquardt, Egernsund, var det største.

Demonstrationen den 27. april 1950

Den 27. april 1950 fik folk, der spadserede på Langelinie et storslået syn. Over 150 småskibe havde samlet sig i Sundet med kurs mod Langeliniekajen, hvor de lagde til side ved side.

Armadaen, der var arrangeret af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, var småskibsfartens sidste forsøg på at protestere mod DSB. Skipperne følte, at Statsbanerne påførte dem en illoyal konkurrence ved at transportere gods for lavere fragtpriser end småskipperne kunne gøre. Der blev også protesteret over favoriseringen af tyske skibe.

På et møde i Borgernes Hus valgte skipperne en deputation, med bl.a. Sejlskibsrederiforeningens formand Christian Høy fra Egernsund og forretningsfører Peter Grube, der skulle fremlægge deres problemer for trafikminister Carl Petersen og handelsminister J. O. Krag.

Tabel 10. De seks vigtigste afskibningshavne for Christian Høy 1945-1962

1945-1949	1950-1954	1955-1959	1960-1962
1. København	1. Flensborg	1. Flensborg	1. Flensborg
2. Egernsund	2. København	København	2. København
3. Aabenraa	3. Odense	3. Ålborg	3. Fakse
4. Kalundborg	4. Egernsund	4. Lübeck	4. Egernsund
5. Århus	Aabenraa	Egernsund	5. Nakskov
Gråsten	6. Nakskov	6. Nørresundby	Nykøbing F.
Nakskov		Mariager	Ålborg

Tabel 11. Den procentuelle fordeling af Christian Høys fragter 1945-1962

	1945-1949	1950-1954	1955-1959	1960-1962
Teglvarer	14,3	6,0	7,6	7,2
Korn	23,5	12,7	12,2	14,4
Kraftfoder	16,8	19,9	12,2	10,3
Brændsel	21,0	36,7	21,1	40,2
Cement	1,7	5,4	12,9	8,3
Andet	22,7	19,3	34,0	19,6



Korn lastes fra Nakskov, o. 1964. (Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv)

Skipperne ønskede at »skabe den bedste mulige beskæftigelse for småskibsfarten, som er af vital interesse for vort Land, samtidig med at man aflaster DSB så meget som muligt for de transporter, som ifølge deres art naturligt burde foretages med småskibene«.

De to ministre var positive og lovede at hjælpe dem. DSB's fragtpriser blev kort efter hævet med 10%; men det var ikke nok til, at småskibsfarten kunne overleve.

Udviklingen efter 1950

Småskibsfarten blev i 1950'erne og 60'erne trængt væk fra dens traditionelle fragter. Skipperne måtte længere væk for at få en last. Nye områder var sejlads med træ fra Finland, drænrør til Norge og briketter fra Østtyskland. Trods skibenes øgede motorkraft og lasteevne kunne de danske småskibe ikke overleve. Konkurrencen fra specielt tyske og hollandske fartøjer, som sejlede under den danske fragtrate, var hård. Det blev samtidig sværere for skipperne at få mandskab, og udgifterne til arbejdsløn og vedligeholdelse af skibet steg mere end fragtpriserne. Man søgte derfor at sætte fartantallet op ellers blev skipperens kone eventuelt påmønstret som kok for at spare en lønudgift.

Briketfarten fra Østtyskland kunne give en del problemer for skipperne. Galeasen »Ida Eline« af Egernsund, der var på rejse fra Stralsund til dansk havn med briketter, blev den 14. august 1952 bordet af en russisk hurtigbåd i nærheden af Rügen. Hurtigbåden løb med voldsom fart op på siden af galeasen og med så stor kraft, at dens redningsbåd blev beskadiget, da de to skibe tørnede sammen. 10 russiske marinesoldater entrede skibet og undersøgte det, men efter at have været om bord en time og undersøgt alt, forsvandt russerne atter. Forinden var det blevet indprentet skipperen, at han for fremtiden skulle holde sig i en større afstand af Rügen. Kaster vi et blik på galeasen »Kapella«s farter igen, vil man se, at skibets nye ejer, Christian Høy, efter krigen havde mange farter med briketter fra Flensborg.

Enkelte Egernsund-skippere søgte over i faste farter, f.eks. med cement fra Ålborg til København eller med jern fra København til Hamburg.

Som følge af de vanskelige importforhold af oversøiske foderstoffer og andre varer fra midten af 1950'erne mindskedes denne fart betydeligt.

Fra 1950 fik småskibene flere farter til Norge på grund af teglværkernes betydelige eksport af drænrør dertil. Det var den sidste betydningsfulde opgave, som småskibsflåden udførte for teglværkerne.

Lastbilerne overtager transporterne

Efter 2. verdenskrig blev landevejsnettet udbygget og mange broer bygget. Lastbilerne blev større og kunne befordre gods over lange afstande direkte til forbrugerne.

I 1960'erne overtog lastbilerne de fleste transporter fra småskibene. De Forenede Teglværker havde i 1957 oprettet datterselskabet Egernsund Kørselskontor A/S som efterhånden overtog transporterne af teglsten, da det var billigere og lettere for teglværkerne at bruge lastbiler.

Det var den internationale energikrise, der blev den udløsende faktor for småskibsfartens død. Det stod klart, at det ville have været helt urealistisk at opretholde småskibsfarten efter krisen. Med ét slag var der sat en stopper for de lave energipriser. Energikrisen var med til at udløse en økonomisk tilbagegang over hele den vestlige verden.

Småskipperne havde som søens husmænd et naturligt selvværd, og de blev efterspurgt arbejdskraft, da skibene måtte sælges. Ironisk nok blev en del ansat ved konkurrenten DSB's færger eller erhverv tilknyttet skibsfarten.

Men gruppen var overset. Ligesom fiskerne passede skipperne ikke ind i de politiske partier, hverken landbrugets eller lønmodtagernes. De fik ingen støtteordning eller omlægning af transportafgifterne i 1960'erne, og i begyndelsen af 1970'erne ebbede småskibsfarten helt ud.

Med »Olga« af Egernsund

af Bent Vedsted Rønne

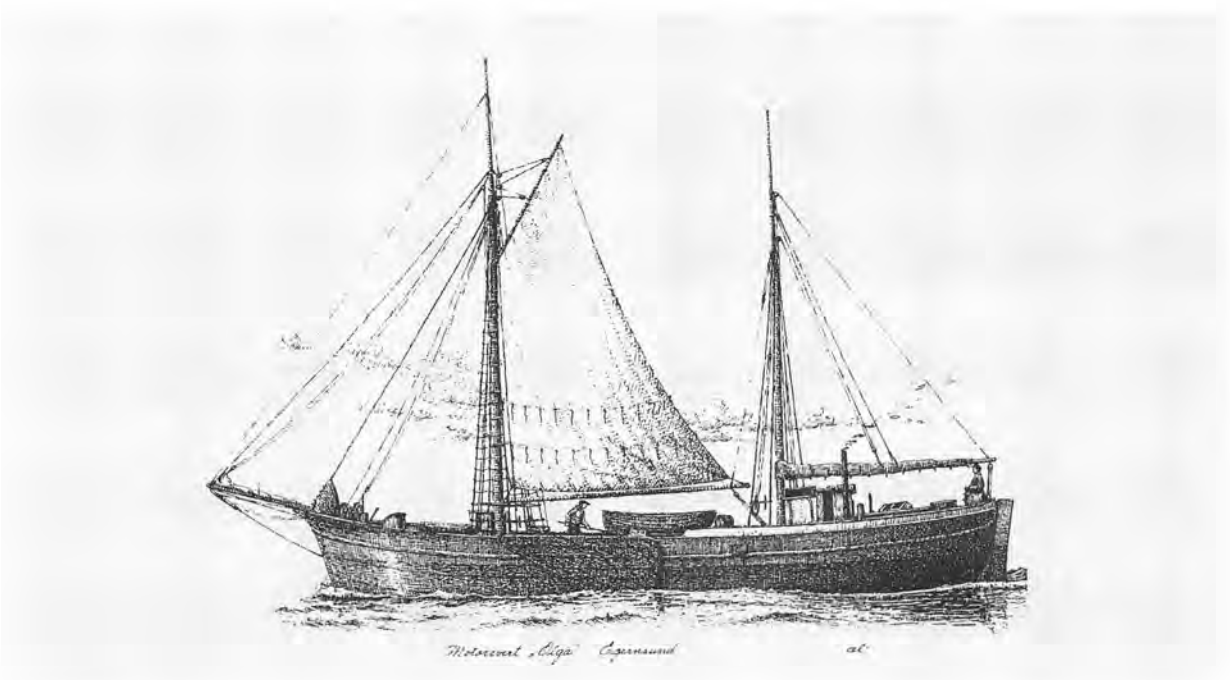
»Olga« af Egernsund er typisk for de ældre fladbundede skibe, som Egernsund-skipperne købte i Nordtyskland og Holland.

Seks-syv skippere anskaffede f.eks. hollandske og tyske fiskefartøjer – loggere – fra Emden omkring 1930.

De blev rigget om til galeaser og fik hjælpemotor hos Weiss på Toft Skibsværft.

»Olga« blev købt i 1926 af skibsfører Hans Peter Warming, der opkaldte skibet efter sin kone. Det var en galeaserigget stålevert på 110 tons, bygget i Moorrege ved Elben i 1909. Den var fladbundet med sidesværd, overfalden stævn og rundgattet, men meget slank og »en af de mest velsejlende everter, der nogensinde er lavet«.

»Olga« blev som de andre Egernsundskibe ført af sin ejer, Hans P. Warming, f. 1887 i Dalsgård som søn af skipper, skibstømrer og husmand Christian P. Warming. Han blev oplært som skipper efter samme mønster som sin far og dennes brødre. Efter konfirmationen kom han ud at sejle med faderen, og efter et par år gik han som matros over i langfarter fra Hamborg. Hans P. Warming førte sin praktiske læretid på sejl- og dampskibe videre med styrmandseksamen fra Flensborg og skibsførerbevis fra Altona i 1912. Hans uddannelse var betydelig mere omfattende end småskibsfarten krævede. Efter 1. verdenskrig nøjedes de fleste selvstændige skippere med en sætteskippereksamen. Den gav ret til at føre skibe under 100 tons i indskrænket fart.



»Olga« er en af de ældre, ombyggede fladbundede skibe med sidesværd, som prægede Egernsunds skibsflåde. Tegning af Andreas Laursen. (Andreas Laursen (1975) s. 31)



Hans P. Warming og hustruen Olga om bord på skibet af samme navn. (Fotografi i privateje)

Besætningen

Livet ombord på småskibene var nøjsomt og anstrengende. Besætningen på »Olga« talte 3 mand, mens de mindre jagter ofte blev sejlet af skipperen og en dreng. Dog var der i de lidt større jagter, når de sejlede på Østersøen eller på Norge, 3 til 4 mands besætning.

Skibsdrengen var ofte skipperens søn eller nært beslægtede. Sønner af teglværksarbejdere og gårdmænd kom også ud at sejle. De blev som 15-16 årige forhyret som kok og skulle deltage i alt 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.

Længe inden konfirmationen var han dog blevet fortrolig med søen. Han havde sejlet familiens jolle, lastet pramme og måske hjulpet sin bedstefar med at fiske.

Konfirmationen blev ofte lagt sidst på vinteren, så drengene kunne nå at komme ud med de skibe, der havde overvintret i havnen, og som stak til søs, når farvandene blev isfri.

Den dreng, der skulle til søs for første gang, måtte se at skaffe sig søtøj og han måtte se at få lært sig at splejse.

På første rejse kunne han være sikker på at blive påmønstret som kok, så moderen måtte instruere i den enklere madlavnings grundregler.

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. Som regel var bedstemanden en ung mand, som man kendte hjemmefra og som måske var på vej til selv at blive skipper.

Ombord 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.

Mandskabets grej bestod af det uundværlige olietøj med sydvest og de langskaftede gummistøvler. Til det personlige udstyr hørte en foldekniv og et merlespir af jern, arvet eller købt hos smeden. Endvidere håndsæbe, brun sæbe til tøjvask og en syæske med stoppegarn, hvid og sort tråd og knapper. Sidst men ikke mindst var der landgangstøjet.

Skipperens jakkesæt var gerne af blåt scheviot med manchetskjorte, sixpence og sorte sko. Besætningen havde »Hokners« bukser og dertil blankskygget kasket.

Det var almindeligt, at bedstemanden eller letmatrosen, efter at havde sejlet nogle år i de små hjemlige skibe, gik på langfart. Før 1920 var det almindeligt at man rejste til København, Flensborg eller Hamborg og påmønstrede større danske, tyske eller engelske handelsskibe.



Teglsten stuves ned i skibet, o. 1950. (Museet på Sønderborg Slot)

De matroser, der havde lyst og evner til at gå på navigationsskole, gjorde dette efter et par års sejlads. De måtte sørge for at spare lidt op, så de havde noget at leve af i den tid, de gik på styrmandsskolen.

Værnepligten blev aftjent såvel før som efter styrmandseksamen, der kunne tages på en af navigationsskolerne i København, Marstal, Svendborg, Fanø, Frederikshavn eller Rønne. I Grenå lå skipperskolen, hvor sætteskippereksamen blev taget. Derefter tog de hyre som styrmand, så der kunne blive noget at sætte bo for og lægge til side for at kunne realisere drømmen om eget skib. Det krævede sparsommelighed og stædig vilje at realisere denne drøm, og de måtte på skole påny for at få skibsførerbevis.

Når skibsfarten havde gode kår fik mange denne chance. Til gengæld skete det også, at styrmanden i særligt sløje perioder måtte tage hyre som matros på langfart eller tage ud med et af småskibene i Østersøfarten.

Årets første sejlads

I begyndelsen af marts 1938 mønstrede Hans P. Warming to mand til årets sejlads. De to mænd bar hver sit grej ombord. Skibet blev rigget til, og »Olga« sejlede ned til anløbsbroen ved teglværket Grønland for at indklarere den første fragt teglsten. Inde fra land blev teglstenene på små vogne skubbet ud til skibet. To kvinder hjalp til med arbejdet, den ene langede stenene fra vognen til skibsdrengen på dækket, mens den anden kvinde kom med den næste vognfuld. Drengen, som måtte lægge alle kræfter i, kastede stenene videre i et pænt kast med 4 sten, så bedstemanden kunne gribe ordentligt. Bedstemanden, der stod midt i lasten, byggede først en platform af mursten for bedre at kunne modtage stenene, hvorefter han kastede dem videre til stuveren, som stuvede lastrummet. Der blev altid antaget stuvere fra teglværket. Tempoet var hurtigt, og der var langt fra lønningen til midten på lugen, så der kunne falde knubbede ord, når det gik ud over tærne. Ved lastning af teglsten brugte besætningen et par selvlavede læder- eller gummilapper. Når disse gik i stykker var det ekstra hårdt for hænderne, der over 8.700 gange skulle gribe og kaste de 35.000 sten.

Teglstenene blev før 1. verdenskrig fragtet på pramme ud på fjorden, hvor de blev omlastet i de ventende skibe. Denne besværlige metode bestod frem til 1914, hvor hovedparten af teglværkerne havde fået bygget lange afskibningsbroer, som skibene kunne lægge til ved.

Efter endt lastning gik »Olga« til Egernsund for olie, proviant og udklarering. Først derefter fortsatte rejsen for motor ud gennem Egernsund, hvorefter sejlene blev sat. Kursen blev rettet mod Langelands Bælt. I dårligt vejr gik »Olga« igennem Svendborg Sund, før hun krydsede ned gennem Smålandshavet.

Sejlskibe ved Knippelsbro. Skipperen i robåden er formentlig på vej til mægleren. (Københavns Bymuseum)



Farten fortsatte derefter videre forbi Stevns Klint til København. Ved normalt vejr tog sejladsen 2-3 dage.

Ved ankomsten til København lagde »Olga« til ved Frederiksholm Kanal for at blive losset. Nu skulle de mange sten kastes opad, hvad der var noget strengere. Havnearbejderne i København stod for al losning og lastning. De fleste skippere havde deres faste arbejdere, og herved opstod der ofte venskab mellem dem.

Efter udlosningen sejlede de enten til Kalkbrænderihavnen eller Redhavnen, hvor småskibene oftest lagde til. Var »Olga« nødsaget til at ankre ud for Langelinie eller Trekoner, blev jollen firet i vandet, hvorefter bedstemanden roede Hans P. Warming i land. Skipperen tog ind til mægleren i Nyhavn for at udklarere. Det var mægleren som efter tur gav skipperne nye fragter fra København.

Også i havn var mulighed for fritid begrænset. Alle måtte hjælpe til, før der kunne holdes fri. Fritiden tilbragtes oftest på skibet eller ved havnen. Skipperne mødtes hos hinanden for at høre nyt om bl.a. fragtmuligheder eller for at forhøre sig om en skippers havari. Når dagens arbejde var færdigt, gik besætningerne på besøg hos hinanden. Bedstemanden og skibsdrengen holdt sig til deres egen aldersgruppe. Drengene brugte tiden til leg, og når det skulle være fint, tog de på konditori. Bedstemændene underholdt hinanden med anekdoter og historier, samtidig med at man hørte på tidens slagere. Hvis de ville i byen, skulle der først spørges om penge hos skipperen. Der blev sparet på pengene, når de gik i byen. Var der råd til det, gik de i biografen eller hen på sømandshjemmet. Mange skippere mødte som bedstemænd deres koner i de mindre havnebyer. Fritiden i denne havn blev brugt sammen med hende. Om sommeren, hvor skipperen gerne havde kone og børn med, blev tiden brugt sammen med familien.

Fra København var der, efter at krisen var overstået i slutningen af 1930'erne, gode muligheder for at få en ny fragt. Vi kender imidlertid ikke »Olga«'s videre farter i 1938; men normen var, at man i alt på et år sejlede omkring 20-25 farter. Det kunne ofte være varer som løse soyaskrå eller bomuldsfrø- og kokoskager, der blev fragtet i 100 kg sække. Ved losning i de større havne kontrollerede den kgl. vejer sækkenes vægt og antal.

Ved lastning og losning brugtes lastebommen, der var fæstet til stormasten og fungerede som en kran, trukket af et lossespil. På den tid blev det drevet af en lille dæksmotor, og dermed var noget af det tungeste arbejde for mandskabet borte. Selvom der i de store havne var havnearbejdere, skulle besætningen hjælpe med i skibet, og hver sæk passerede gennem hænder, både i lastrummet og oppe. I alt kunne det tage et par dage at losse.



Efter endt arbejdsdag slappes af ombord på »Olga«. (Fotografi i privateje)

Livet ombord

På »Olga« var der ingen særlig arbejdsdeling, alle måtte hjælpe til. Skipperen prægede hele tonen på skibet. Hans P. Warming var af den familiære type, og han sørgede for, at arbejdet og samværet ombord fulgte et vist system. Andre skippere kunne være bistre og fåmælte, og mange ældre skippere blev ofte tiltalt med De.

Skipper boede agterude i kahytten. Drengen og bedstemanden boede forude under dæk, hvor der i siderne var faste køjer og op ad palstøtten et lille klapbord med bænk.

På »Olga« var skipper, bedstemand og dreng dus indbyrdes. Man tog hver sin rortørn. Der var ikke tale om nattevagter, idet der som regel blev ankret nogen timer om natten, hvor alle sov. Ankervagt blev kun sat hvis der var risiko for at drive for ankrene eller anden fare. Skipperen gav undervejs skibsdrengen og bedstemanden gode råd og vejledning i sejlads og manøvrering, og således fik de et godt sømandskendskab.

Skibets position blev bestemt ved afstand og retning til et kendt punkt, eventuelt suppleret med en lodning af vanddybden. Ved anduvning af land blev der holdt udkig efter et fyrtårn, og når et sådant var synligt holdt skipperen en strakt hånd over kompasset i samme retning, hvorved han kunne aflæse kompaspejlingen og skønne afstanden i sømil.

Når skibet var til søs gik tiden med at ordne små reparationsarbejder på sejl og skib, rigningen skulle efterses og vedligeholdes. Bedstemanden satte en stor ære i, at skibet var flot og velholdt og kappedes med

de andre bedstemænd om dette. Den selvfølelse dette gav, talte langt mere end ekstraarbejdet ved ustandseligt at skulle pudse og male.

Kosten ombord var enkel. En af skibsdrengens første faste opgaver ombord blev at sørge for maden. Mange mødre havde dog forinden givet deres sønner et hurtigt kursus i madlavning, inden de skulle til søs. I farter fra Egernsund havde skipperens kone lavet mad i en krukke til to dage, som drengen blot skulle varme op.

Vinteren i Egernsund

Skibsfarten blev indstillet i vintermånederne, og skibene blev lagt op i Rørbedet, et område mellem Egernsundbroen og Toft på Alnor-siden, hvor der var nedrammet en mængde pæle. Skibene blev af havnefogden anvist plads, ofte i rækker, 8-10 ved siden af hinanden. Det var et imponerende syn at se skoven af master fra de mange skibe.

Havnen i Egernsund var ligeledes hjemsted for mange af skibene. Havnen dækkede hele teglværksområdet på nordsiden af fjorden. For drengene var havnen med de vinteroplagte skibe en legeplads, og her blev drengene forberedt til deres fremtidige virke, både til det praktiske arbejde ombord og til de strabadser, der ellers nok kunne få en 14-15-årig nykonfirmeret dreng til at opgive livet til søs.

I løbet af 1930'erne fik småskibene gradvist forøget deres motorkraft, og »Olga« havde således i 1938 en motor på 67 HK.

Samtidig forlængedes sejltiden en smule; men først efter 2. verdenskrig blev vintersejlads almindelig. Indtil da blev skibene aftaklede og oplagt for vinteren i november-december.

Om ikke før, så nåede skipperne som regel hjem til jul, men ikke altid.

Vinterperioden blev brugt til reparationer på skib og hjem, lidt fiskeri m.m., og så mødtes skipperne næsten dagligt på mæglerkontoret i Egernsund. Dét og havnen var deres vigtige mødested, hvor de snakkede skibe og hørte nyt.

Den årlige generalforsamling i Egernsund gensidige Skibsforsikring blev i 1939 afholdt den 12. januar på Hotel Færgegården. Forsikringens formand H. Hvid åbnede mødet med at mindes afdøde skibsfører A. Falkenberg.

Årets 15 havarier og regnskabet blev gennemgået. Hans P. Warming, som havde »Olga« forsikret for 23.000 kr, fik dette år udbetalt 634,84 for et mindre havari. Hans P. Warmings årspræmie var 345 kr, dertil kom betaling for vinter- og vestkystpræmie på 25 kr, kontingent til Dansk Sejlskibsrederiforening på 36 kr. og til sygekassen 11,04 kr.

Optagelse af nye medlemmer skete ligeledes på generalforsamlingen. Et medlem af forsikringen talte vedkommendes sag, hvorefter der blev stemt om optagelsen. Således blev der dette år optaget 4 nye skippere: A. Madsen, Varnæs, Otto Jensen, København, P. Math. Jensen, Egernsund og Cl. Petersen, Nybøl.

Vinterens største fest som alle så hen til var skipperballet, som blev afholdt i januar. Festen, der blev arrangeret af Egernsunds Skipperforening, var også for folk med tilknytning til erhvervet. Skipperforeningen tog sig af de selskabelige sider i vinterhalvåret med afholdelse af juletræsfester og baller.



Revy fra skipperballet i Egernsund Skipperforening, o. 1957. (Fotografi i privateje)

Frem mæ e ti.

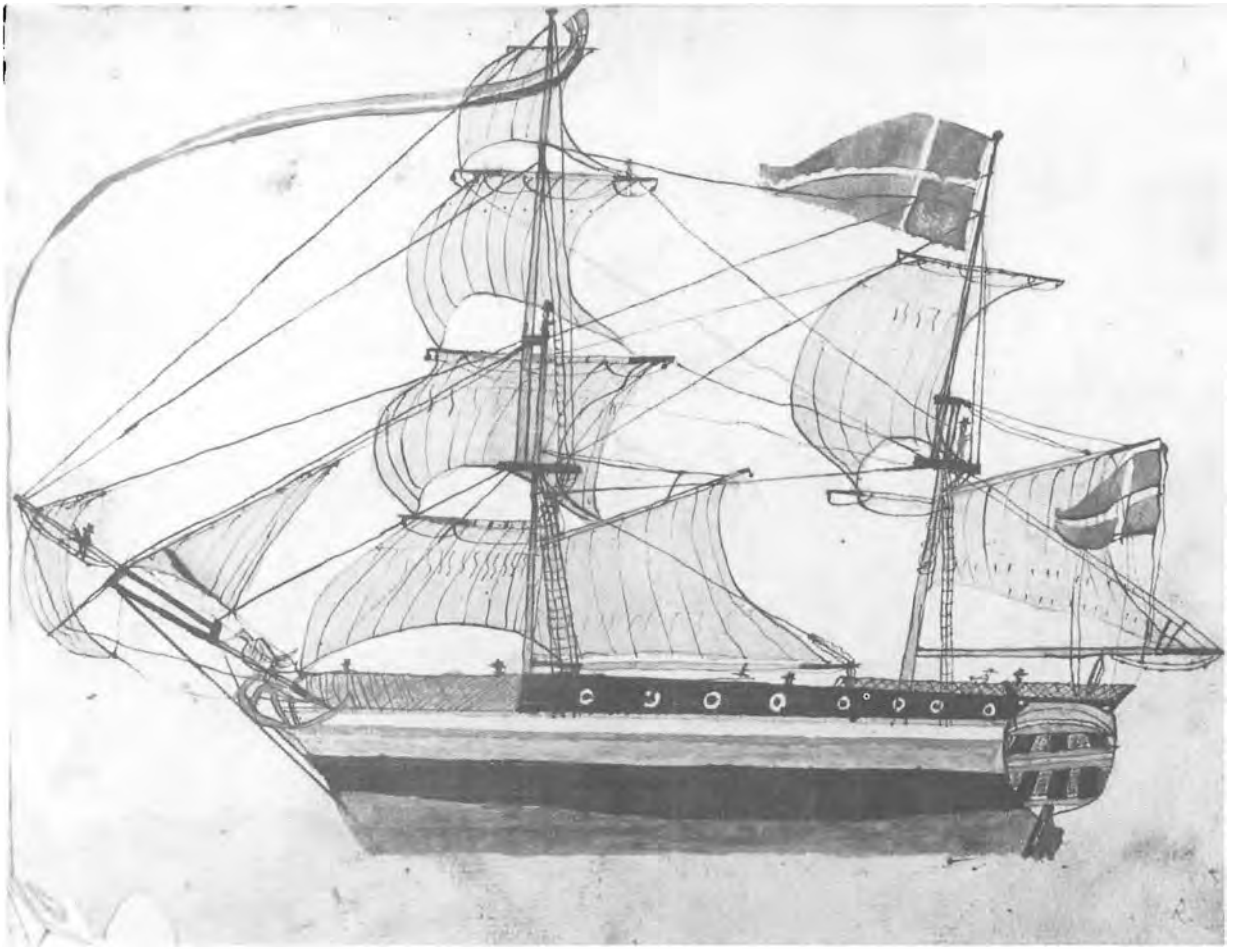
Vore fartøje, ja di skuld gaa mæ steam,
faa saa kund vi føst kold dem skiff
med en skruu, dæ alle gik ue a e lim
med en skosten, dæ rych kund, aa pief

Udpluk af skippersang, skrevet af Jes Asmussen ca. 1925.

Skipperfamilier fra Egernsund

af Birgitte Kragh

»Nuhn habe ich es zum Ende Gebracht
Ein Andere Plahn ist jetz gemacht,
Die Braut strengt an baldt Frau zu Werden,
Und für Matrosse kann Kein Frau ernehret werden
Der Zeit der kömmt wohl wieder woh ich solches Lernen kann,
Dann Zetze ich froh mich nieder, und werde Steuermann«



Med sit rigelige udstyr af bl.a. sejl, kanonporte og de overdrevne flag samt vimpelen får det skib, Georg Ludewig Meinhardt tegnede, karakter af et drømmeskib. (Aabenraa Museum)

Meinhardt, kaptajner og skippere i Egernsund og Hovgård

Med omstående vers fortæller Georg Ludewig Meinhardt fra Egernsund kort og godt om, hvad der driver en ung matros til at gøre en ny plan og uddanne sig til styrmand. Han var lige fyldt 20 år, da han i efteråret 1823 indledte sin teoretiske oplæring i navigations- eller styrmandskunsten, som han afsluttede med eksamen i Tønning 1824. Verset har den unge sømand indføjet i sin håndskrevne lærebog sammen med en smuk farvelagt tegning af et forholdsvis stort skib, som han nok har drømt om at blive fører af. Som det står bagest, efter godt 200 siders øvelser i beregning, udtrykker det betydningen af at erhverve sig to nært sammenhængende mål, føringen af eget skib, og på det grundlag et selvstændigt hushold, hvis underhold ikke afhang af lønarbejde for andre[1]. De to mål kan ses som de styrende hos Fjordegnens sejlende beboere, også selvom virkeliggørelsen skete i vidt forskelligt omfang.

Georg Ludewig Meinhardt stammede fra en af egnens lidt bedre stillede familier, der var kommet til Egernsund i midten af 1700-årene fra Kurhessen. Den ældste generation, hans farfar slog sig ned som dyrlæge, kursmed og hans far førte virksomheden videre. De blev begge gift ind i Egernsunds skibsfartsmiljø, med døtre af henholdsvis en skibstømrer og en skibskaptajn, og det kom til at præge valget af erhverv og af ægtefælle hos efterkommerne i fire led. Mellem sønnerne findes en del skibskaptajner eller skippere, og stillingsbetegnelserne går igen hos flere svigerfædre og hos de indgiftede svigersønner. At Meinhardt'erne gennemgående hørte til de bedre stillede understreges udover kaptajnstitlerne af, at de fleste, eventuelt ved giftermål, opnåede at få gårde eller husmandssteder på egnen. Selv fik Georg Ludewig Meinhardt et kådnersted, et husmandssted i Hovgård, et af de områder i udkanten af Rinkenæs byjord, hvor der var udstykket mindre steder. Det skete sandsynligvis samtidig med, at han som 28-årig i 1831 blev gift med en gårdmandsdatter fra landsbyen. Han fortsatte med at sejle som styrmand for at kunne underholde sin nye familie igennem indtjeningen og udbyttet af det mindre landbrug. Ti år efter døde han på søen, inden han nåede at trække sig tilbage, sådan som det lykkedes for et par af hans sønner. Den ældste overtog formentligt kådnerstedet, mens den næstældste fik en gård i Rinkenæs og blev som kommuneforstander et fremtrædende medlem af sognet, en rolle som blev videreført i næste generation af Meinhardt-slægtens skippere.

Langt op i 1800-tallet var forudsætningen for at sømandskarrieren kunne krones med en kaptajnstitel, at man selv var i stand til at købe en andel af et større sejlskib. Det krævede opsparing og som regel støtte fra en kreds af slægt og venner. Det var ikke nok, at man som Georg Ludewig Meinhardt havde lært alle færdigheder om bord fra grunden og dernæst kvalificeret sig til styrmand igennem en teoretisk prøve. Kaptajner hørte til de få undtagelser imellem Egernsundegnens selvstændige skibsfører, og de adskilte sig bl.a. ved, at deres hushold rummede tjenestefolk[2].

At enkelte har hævet sig til lokalsamfundets øvre lag fremgår endvidere af de forbindelser, der bl.a. ved giftermål har været mellem skipperfamilier og teglværksejere i Egernsund. Forbindelsen blev naturligt skabt igennem handelen med mursten, hvor det var almindeligt i 1800-årene, at skipperne også fungerede som handelsmænd og selv stod for køb og salg af lasten. Som eksempler kan nævnes indgifte med teglværksejerfamilien Hüttmann, og endvidere efterkommere af Friedrich Ebeling, der var husfoged på Gråsten slot 1816-30. Hans ene søn blev skipper og handelsmand, mens en anden efter en tid som »Kinakaptajn« købte teglværket Prinzenhof i 1864 og desuden virkede som skibsmægler[3].

En kærne af skipperfamilier

Ser man på stillingsbetegnelserne for de søfarende, der er med i folketællingerne 1845 og 1921 fra Egernsundegnens to hovedsogne, Broager og Rinkenæs, kan der udskilles to hovedgrupper. Det er dels de forskellige typer af skibsførere på små og større skibe fra styrmand, over selvstændig bådfører til skipper og kaptajn, dels de menige søfarende. Fra den sidste samlebetegnelse, der også dækker over unge drenge, særskiller folketællingerne dog ofte de befarne matroser og eventuelt skibstømrere. Det er slående, at ca. halvdelen af de sejlende husfædre i 1845 kun er opført som søfarende eller matroser, mens den anden halvdel tilhører de selvstændige skibsførere. Som nævnt i ka-



Tidligere skipper og skibsbygger Christian P. Warming med sin kone Christine Dorothea i stuen på deres lille husmandssted i Dalsgård. Maleri af P. Petersen-Stubbæk, 1935. (Aabenraa Museum)

pitel 2 har de første, der overvejende boede på jordløse steder, måtte hente en stor del af husholdets indtægter ved forskelligt lønarbejde, på teglværkerne, hos bønderne, ved fiskeri m.m.

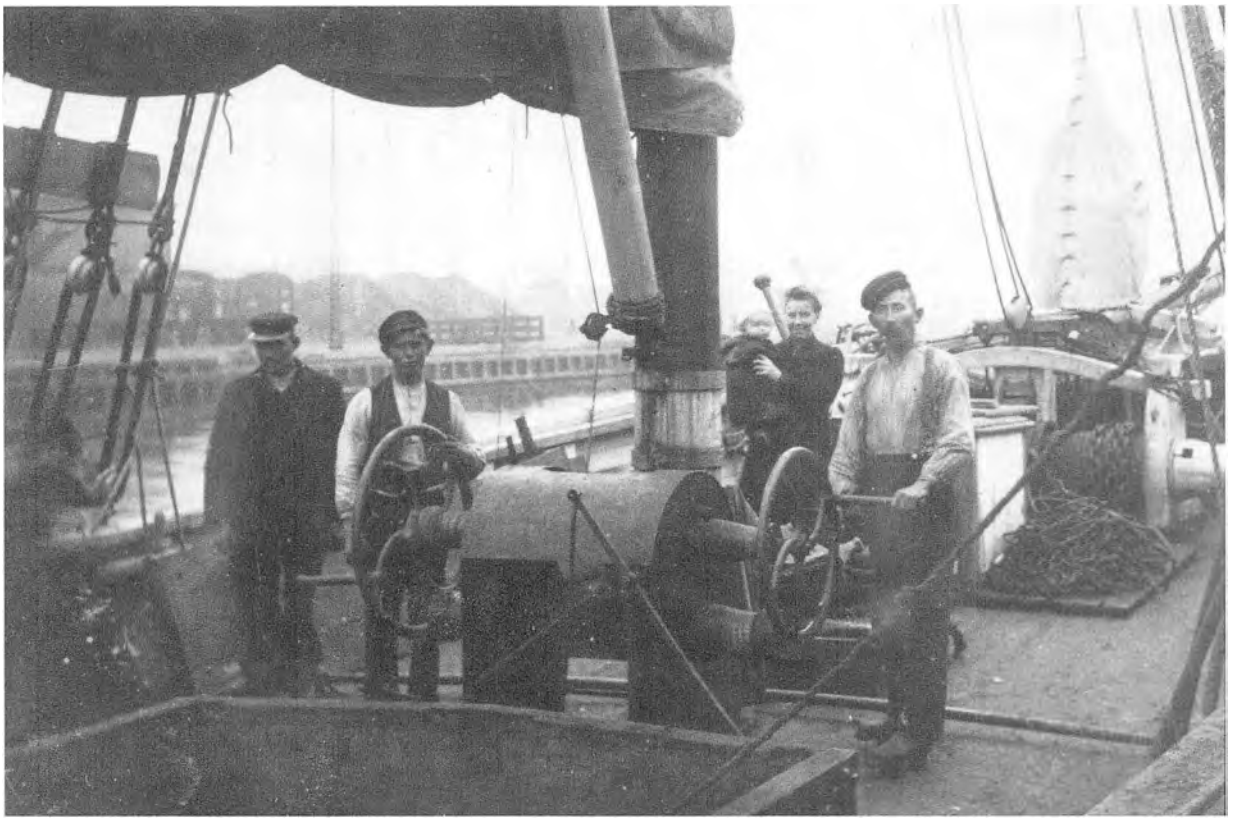
I 1921-tællingen er billedet derimod entydigt, det er stort set kun de selvstændige skippere, der har eget hushold. Uanset om noget af forklaringen skal søges i optegnelsesmåden, så afspejler det formentligt opblomstringen i antallet af de småskibe, der hører hjemme ved Egernsund i den forløbne periode. Socialt var det afgørende skel, som styrmand og senere kådner Meinhardt udtrykker det i verset, at opnå selvstændighed og kunne ernære sin familie uden at skulle tjene hos fremmede.

Herved udskilles en kærne på omkring en femten skipperfamilier, for hvem det i flere generationer er en selvfølge, at sønnerne skal ud at sejle og skaffe sig midler til at få eget småskib. Navne som Falkenberg,

Høy, Ryborg, Sommer, Warming og de mere almindelige -sennavne som Asmussen, Johannsen, Matthiesen og Petersen går igen i skibslister, og træder frem i folketællingerne og i erindringsindsamlingen. Som nævnt boede ca. en trediedel i Egernsund, mens de andre to trediedele fortrinsvis var bosat i kystbebyggelserne vest for sundet fra Alnor over Trappen til Sandager og Stranderød, og med et udpræget tyngdepunkt i Dalsgård. De fleste i disse skipperfamilier har i deres livsløb flyttet nogle gange; men som regel kun på korte afstande inden for de to sogne. Enkelte kommer længere borte fra, fra den anden side af Fjorden, fra Ærø og fra søfartscentre som Flensborg og Aabenraa. F.eks. stammer skipperfamilierne Høy i Egernsund fra en teglbrænder på Felsted Teglgård, der lå ned mod Aabenraa Fjord. To af hans sønner påmønstrede som unge den nybyggede brig »Condor«, der tilhørte det kendte rederi Jørgen Bruhn i Aabenraa. Efter syv år i kystfart på Kina slog den ene, Peter Høy sig i 1873 ned i Egernsund, fik egen jagt og blev gift. Efter ham har hans sønner og deres efterkommere sejlet, og tilmed findes i fjerde led en kaptajn, Thorkild Høy, der stadig er aktiv i sejlads.

Nielsen, en typisk skipperfamilie i Alnor og Egernsund

Erindringsmaterialet tillader, at vi i kærnegruppen af udprægede skipperfamilie kan udvælge en fællesnævner og derved komme tættere på det karakteristiske i livsforløb, bolig og hushold. Erik Richard Nielsen, født 1918 i Alnor, har tegnet et alsidigt billede af sin baggrund og et langt liv med småskibe og fragtsejlads som omdrejningspunkt[4]. Det sidste afspejles tydeligt i at han, når han f.eks. sejlede ind mod Fakse Ladeplads



Skipper Henrik Nielsen står ved det hånddrevne lastespil ombord på »Sventine«. Bag ham ses hans kone Dorothea med sønnen Erik på armen, kort før 1920. (Privateje)

allerede på afstand kunne genkende den store mængde småskibe, der lå i havnen. Han og de fleste skippere havde opøvet en evne til alene ud fra masterne at bestemme de forskellige skibes navn og hjemsted. Det hørte med, ligesom det at sætte en ære i, at skibet var velholdt og i øvrigt levede op til kravene for sejlevne og sødygtighed.

Erik Nielsen er vokset op i et nært familie- og naboskab med andre skipperfamilier. Udover hans egen far var i hvert fald tre onkler, der alle boede tæt ved, skippere. Faderen, Henrik Nielsen fik efter nogle år i langfarter som 24 årig i 1901 råd til det skib, han sejlede med i 37 år, »Sventine« på 85 tons. I starten havde han i et par år en yngre bror, Oscar som bedstemand, inden denne ligesom Henrik og en ældre bror også fik eget skib. Traditionen for sejlads gik dog ikke ikke længere bagud i familien. Hans farfar var teglmester på Toft teglværk, og han døde efter en længere årrække som udsendt til Sibirien, inden Erik blev født. Hans morfar var kurvemager i Alnor og levede af at sælge dem sammen med en række andre ting, han også fremstillede, som f.eks. hammerskafter til værfterne i Flensborg.

Som de fleste skipperfamilier på den tid boede Erik Nielsen i sin barndom i huse med en to-tre lejligheder. Det første var nyopført i 1903 til hans farbror, skipper Hans Peter Nielsen, der beboede kvistlejligheden sammen med sin kone og svigermor. Eriks far, Henrik Nielsen og en anden farbror, Oscar, der også var skipper, havde hver deres stuelejlighed på to værelser og køkken. De to brødre i stuen fik en femseks børn, hvoraf drengene altid legede i den lille jollehavn ud for haven. Her havde de en pram, som de kunne laste med sten og sejle hen til broen. Når deres far var hjemme, fik de lov at låne jollen og sætte sejl, fra de var en seks år gamle. Onklens hus gav let adgang til vandet, og det havde Alnors bedste udsigt til trafikken på Sundet.

Allerede i 1920 var Henrik Nielsen dog flyttet med sin familie til svigerfaderens hus, som han overtog da. Det lå lidt længere op ad gaden i Alnor og var oprindeligt et kådnersted, bygget i 1747. Stalden mod øst var omdannet til bolig, og det blev aftægt for den gamle kurvemager, mens familien fik tre værelser i lejligheden mod vest. At huse og boliger er gået videre i familien har været et fremtrædende træk hos de forholdsvis fastboende skipperfamilier. Selv arvede



Skipper Hans Peter Nielsens hus, Gl. Færgevej 94 i Alnor. Her boede han med sine to brødre, der også var skippere. (Privateje)

Erik Nielsen huset efter sin mor i 1964, og i dag bor han der, sammen med en datter og svigersøn i den anden lejlighed. I mellemtiden har bl.a. farbroderen Oscar Nielsen som enkemand beboet den tidligere aftægtslejlighed omkring 1940-50.

I 1920-30'erne var det de færreste skipperhjem, der som Warmings i Dalsgård havde et lille landbrug ved siden af. Men næsten alle havde køkkenhave, et par høns og en gris, der blev slagtet til jul. Pasningen hørte med til børnenes pligter, og når der var seks måtte Erik Nielsens mor, Dorothea spare på det meste. Hun stod for økonomien, der dog var så god, at hun ikke behøvede at tage arbejde ude.

I det miljø var det ikke kun boliger, der gik videre i familien, »Men vi har alle dage haft det sådan, at hvad



I 1920 flyttede skipper Henrik Nielsen med sin familie ind i den ene af de to lejligheder i svigerfaderens hus, Gl. Færgevej 54. (Privateje)

far lavede, det skulle vi også«. Erik Nielsen og hans to brødre kom, da de var blevet konfirmerede, ud at sejle med deres fars skib »Sventine«. Når det var inden for familien, behøvede skipper ikke at nære betænkelighed ved om den unge dreng var for spinkel til at tage mursten, et uomgængeligt krav til teglegnens skibsdrenge. De der kom udefra, f.eks. en teglværksarbejders søn måtte derimod forhøre sig hos mange før det lykkedes at få hyre som skibsdreng. Tegllasterne regnedes i småskibsfarten for noget af det hårdeste, og i praksis var der vel næppe nogen nykonfirmeret, der ikke måtte føle sig for lille og fysisk svag i starten.

Det store skridt i den unge sømands karriere var – efter sejladstid, kystskippereksamen og opsparing – at erhverve eget skib. Erik Nielsen kunne som den yngste søn ikke gå den slagne vej og overtage sin fars skib, da han lagde op i 1938. Han var kun 20 år og manglede både uddannelse og sejltid. I stedet gik han en omvej, hvori han bl.a. et års tid sejlede sammen med sin bror, der var blevet skipper på »Sventine«. En tid havde han sit eget skib på under 20 tons, hvortil der ikke krævedes sønæringsbevis. I 1943 tog Erik Nielsen sin eksamen i Svendborg, blev gift med en pige fra byen, og »da fik jeg så Peter Terps kuf at sejle med«. Efter at have forsøgt sig hos toldvæsenet i tre år, vendte han tilbage til Alnor for at opfylde sit oprindelige mål, skipper på eget skib. Han købte med en makker fra Barsø i 1951 en galease på 140 tons. Den udskiftede han efter et års tid til fordel for en på 100 tons, som han til gengæld blev eneejer af. Skibet blev opkaldt efter hans to døtre »Tovelisa«, og han beholdt den indtil 1964, hvor småskibsfarten var blevet så trængt, at han blev nødt til at vende tilbage til at føre skibe for andre.



Skipperfamilie fra Egernsund i Københavns Havn 1930'erne. (Privateje)

I hele forløbet fra skibsdreng mod det selvstændige skib var det lokale skippersamfunds anerkendelse afgørende. Ved målet, måtte de fleste supplere opsparingen med lån, og for at opnå det måtte man skaffe to kautionister til banken, og samtidig skulle skibet optages i den gensidige forsikring. De, der kom fra egnens skipperfamilier, havde et lille fortrin.

For at afrunde billedet af de ydre rammer om skipper Erik Nielsens liv skal den nye familie, som han stiftede i 1943, beskrives. Det var ikke ualmindeligt at de unge mænd fandt piger fra andre søfartsbyer, og som i Eriks tilfælde mødte en i den by, hvor navigationsskolen lå. Andre unge fandt hinanden inden for skipperfamiliernes egen kreds, og f.eks. blev Eriks ældste søster Sventine gift med skipperen Claus Knudsen på »Cecilie« af Egernsund. En mindre del forlovede sig med en af egnens mange arbejderdøtre.

Erik Nielsen og hans kone Inga fik to døtre, Tove født i 1944 og Lisa født i 1952, og derudover havde hun en søn, Jørgen født i 1938 med i ægteskabet. Han førte sejltraditionen videre og indledte sin løbebane med at blive forhyret som skibsdreng hos sin far. I årene 1943-51 påmønstrede Inga Nielsen som kok hos sin mand på skibet »Hansine«. I løbet af 1940'erne blev det almindeligt, at skipperkonerne sejlede med, og de kunne fortsætte med børnene, indtil deres skolegang begyndte. Derefter blev deres medsejlads gerne til en sommerferieforнøjelse.

For nogle af de selvstændige skippere betød det, at hyren til bedstemanden kunne spares – og enkelte kunne tilmed en overgang spare huslejen hjemme. Lige så vigtigt var det naturligvis, at familielivet blev opretholdt, og også for de helt unge skibsdrenge var en husmoders omsorg ofte en støtte, for ikke at tale om at maden gerne blev bedre. Både om bord og i hjemmet var konernes område først og fremmest det huslige arbejde. Da Inga og Erik Nielsen efter de tre år ved toldvæsenet i Bandholm flyttede tilbage til Alnor, hjalp hun også svigermoderen, der boede i husets anden lejlighed.

Det har ikke betydet de store ændringer i hendes daglige husarbejde, at manden blev hjemme i et par vintermåneder. De fleste småskippere mødtes om formiddagen på »børsen« i mæglerkontoret i Egernsund, hvor udviklingen i fragtmarkedet blev fulgt og mange andre nyheder udvekslet. Om eftermiddagen kunne de sysle med praktiske opgaver eller tage ud at fiske, især for at stange ål.

Lokalsamfundet og skipperfamilierne

Når familien i bred forstand var så betydningsfuld i de selvstændige skipperes livsløb må det ses i sammenhæng med hele den måde, samfundet økonomisk og socialt var organiseret.

Langt op i 1940-50'erne udgjorde den selvstændige med sit hushold den kærne, som store dele af samfundets økonomi byggede på. Den grundlæggende enhed var i høj grad stadig det økonomisk selvbærende familiehushold, hvad enten det drejede sig om et selvstændigt landbrug, en håndværksvirksomhed, en butikshandel eller småskibe i kystfart i de indre farvande. Familiebånd var vævet tæt sammen med

eksistensbetingelserne, og både indadtil og udadtil blev forbindelserne præget af den myndighed, som husholdets overhovede besad. Den store gensidige afhængighed og forpligtelse kommer f.eks. frem i, at flere skippersønner har måttet afbryde et uddannelsesforløb for at tage hjem og hjælpe faderen, der stod og manglede en bedstemand.

Udadtil var familieforbindelserne og skippernes erhvervstraditioner med til at skille gruppen ud som en fast kærne. De og deres skibe, den levende trafik i og ved havnen var noget, som tiltrak sig daglig opmærksomhed – og som gjorde, at en stor del af egnens drenge drømte om at komme ud at sejle.

Skipperfamilierne var, trods deres forholdsvis beskedne andel af Egernsundegnens samlede befolkning, et meget synligt særkende og i nogen grad et samlingsemne.

I det små skilte de sig ud alene i kraft af selvstændigheden. Skipperne lå ikke ligesom teglegnens mange arbejdere under for teglværksejerne, »de lod sig ikke kuske med«. I kraft af skibenes størrelse kunne de føle sig lidt bedre end f.eks. fiskerne. Også selvom de fleste erkendte, at betegnelsen »havets husmænd« var rammende.

Ved den årlige vinterfest i den gensidige forsikring har de indadtil og til dels udadtil bestyrket deres sammenhold. Mere synlig har dog pinsen været. Da blev de nyistandsatte skibe pyntet med bøgegrene i toppen, med dannebrog og eventuelt andre flag. Nogle, især de mindre, sejlede på udflugt med familien den dag. Traditionen synes dog ikke så fast, og det har ikke været skippernes fester, der samlede hele egnen. Det var derimod de mere udprægede landbofester omkring ringridningen.

Noter

Kystboere ved Flensborg Fjord

1. Biernatzki, Hermann (1852) s. 188-94; Jonann Friedrich Hansen (1758) s. 110-113; Erik Pontoppidan (1781) s. 310-312; Ellen Redlefsen (1979) s. 11, 14-15; J. N. Schmidt (1852) s. 195; L. M. Wedel, (1964) s. 40.
2. Inge Adriansen m.fl. (1984); Harald Duggen (1989) s. 14-22; Troels Fink (1989); Greve, J. (1844) s. 33-44, 46-51; A. Korse (1958); Hans Munk Hansen (1992); Uwe Møller (1976); J. N. Schmidt (1852) s. 65-98; 194-199, 203-204, 257-259; Johannes von Schröder (1837), Del I s. 11-13, 15-24, 29-32, 145-146, 233-234, 248, Del II s. 188-189; J. P. Trap (1864) Bind I s. 17-37, Bind II s. 359-364, 368; J. P. Trap (1929) s. 469-482, 587-595; J. P. Trap (1967) s. 975-980.
3. Folketællingerne 1845 og 1921 for Adsbøl, Rinkenæs og Broager sogne. Er udnyttet til et kvalitativt overblik over husstande og erhvervssammensætning. Tællingernes vigtigste svaghed er, at kun et hovederhverv skal opføres. Derved sløres billedet af binæringer, kvinders og børns deltagelse i erhverv. I 1845 opføres husformer og lejeforhold ud over oplysningerne om enkeltpersoner. I 1921 angives det første ikke, men til gengæld tidligere bosted.
4. Fink, Troels (1989) s. 57, 69 og 89.
5. Adriansen, Inge m.fl. (1984) s. 70-71 og 84-85; Kommuneatlas Gråsten s. 6-10.
6. Dansk kulturhistorisk opslagsværk, Bind I s. 370.
7. Møller, Uwe (1991) s. 35-37; Poul Meyer (1992).
8. Andresen, Peter (1982) s. 47-58.
9. Petersen, Peter (1992) s. 64.
10. Dethlefsen, Gert Uwe (1977) s. 11-15.
11. Oldekop, Henning (1906) s. 25.
12. Petersen, Karl (1987) s. IX, 27; Adsbøl sogn for 200 år siden s. 48-49.
13. Oldekop, Henning (1906) s. 25.
14. Duus, Claus (1836) s. 73; Johann Friedrich Hansen (1758) s. 11.
15. Olsen, Erling (1962) s. 43-54; Det danske landbrugs historie, Bind II s. 365-368, Bind III s. 95, 108-110; Anders Monrad Møller (1981) s. 186-191.
16. Schmidt, J. N. (1852) s. 86; J. P. Trap (1864) Bind II s. 477-478.

Teglværkerne langs Flensborg Fjord

Artiklen bygger på A. Korse (1958), Claus Duggen (1989), Inge Adriansen m.fl. (1984), Hans Munk Hansen (1992) og Inge Adriansen (1994).

Skibe og skibsbyggeri

1. Klem, Knud (1986) Bd. II, s. 187-207
2. Ventegodt, Ole (1984) s. 245-248
3. Klem, Knud (1986) Bd. II, s. 187-207
4. Klem, Knud (1986) Bd. II, s. 205
5. Klem, Knud (1986) Bd. II, s. 204
6. Rühmann, Hans D. (1993) s. 55-57
7. Flensburger Schiffbau Gesellschaft
8. Nielsen, P. Chr. (1960) s. 180-182
9. Nielsen, Erik Møller (1989) s. 83-141
10. Matzen, Fr. (1960) s. 45
11. Rühmann, Hans D. (1993) s. 49

Skibstyper på Flensborg Fjord

1. Truslew, Niels (1979)
2. Møller, Anders Monrad (1974) s. 45
3. Møller, Anders Monrad (1974) s. 45
4. Møller, Anders Monrad (1974) s. 45
5. Schiffahrt und Häfen s. 204
6. Szymanski, H. (1934) s. 12
7. Ventegodt, Ole (1984) s. 238
8. Møller, Anders Monrad (1974) s. 50; Erik Møller Nielsen (1989) s. 84
9. Rawert, O. J. (1850) s. 272
10. Møller, Anders Monrad (1974) s. 45
11. Rawert, O. J. (1850) s. 273-274.
12. Schiffahrt und Häfen s. 153
13. Szymanski, H. (1934) s. 91
14. Funch, H. D. (1852)
15. Funch, H. D. (1852)
16. Grandjean, L. (1950) s. 54
17. Fra Sejl til Diesel, s. 99
18. Danmark og Havet, s. 398
19. Danmark og Havet, s. 116
20. Frederichsen, Frederik (1981) s. 102-108 og (1989) s. 3-31.
21. Frederichsen, Frederik (1989) s. 3-31.

Egernsund gensidige Skibsforsikring

Artiklen bygger på forsikringens arkiv.

Skibenes fart

1. Grandjean, L. (1950) s. 52-55, 67-73
2. Grove-Stephensen, F. S. (1980) s. 73-78
3. Ventegodt, Ole (1989) s. 51, 59, 73, 83, 90
4. Grandjean, L. (1950) s. 52-55
5. Schröder, Johannes von (1837) s. 233
6. Schmidt, J. H. (1852) s. 203-204
7. Verzeichnis der Schleswig-Holsteinischen Rhederei ult. 1864
8. Meyer, J. (1971) s. 116-118
9. Thomassen, P. (1977) s. 18-19
10. Brev fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe til Folketinget d. 12. december 1927

Med »Olga« af Egernsund

Artiklen bygger på interview med forhv. skibsfører Hans Warming.

Skipperfamilier fra Egernsund

1. Navigation eller Stürmands Kunsten in Skreven af Georg Ludewig Meinhardt. Fra Eggensundi Aaret 1823-24, begyndt paa Stranderodt den 20, October«; Slægtstavle fra 1880 og andre oplysninger om familien Meinhardt, Hovgård.
2. Folketællingerne 1845 og 1921 for Rinkenæs og Broager sogne. Jævnfør note 3 under Kystboere ved Flensborg Fjord.
3. Folketællingen 1845 for Egernsund, Broager sogn; Hans Heinrich Hüttmann (1984) s. 56; Helge Haystrup (1987) s. 12-14; Poul Andersen (1989) s. 52-54.
4. Optegnelser og interviews med tidligere skippere fra Egernsundegnen.

Litteratur og kilder

Litteratur

Adriansen, Inge:
De Forenede Teglværker i Egernsund 1894-1994.
I: Fra Als og Sundeved – 71 (1994) s. 7-108.

Adriansen, Inge, Karsten Biering og Steen Ove Christensen:
Teglværker ved Flensborg Fjord.
100 år i billeder.
Gråsten, 1984.

Adsbøl sogn for 200 år siden.
I: Historisk Forening for Graasten by og egn 13 (1987) s. 43-50.

Andersen, Poul:
Et hus og en familie i Graasten.
I: Historisk Forening for Graasten by og egn 15 (1989) s. 43-54.

Andresen, Peter:
Hjemstavnsminder fra Sundeved og Als 1924.
I: Broagerland II (1982) s. 47-59.

Biering, Karsten:
»Polske« gæstearbejdere, der blev bofaste i Sønderjylland. Om de tilrejsende sæsonarbejdere ved teglværkerne.
I: Nordslesvigske Museer 12 (1985) s. 142-148.

Biernatzki, Hermann:
Taschenbuch für Reisende in den Herzogthümern Schleswig, Holstein, Lauenburg und dem Fürstenthum Lübeck.
Altona, 1852.

Danmark og Havet
Red. L. Grandjean og F. Holm-Petersen.
København, 1948.

Danmarks Skibsliste.
Udgivet af Handelsministeriet.
Diverse årgange.

Dansk kulturhistorisk opslagsværk.
Red. Erik Alstrup og Poul Erik Olsen.
Århus, 1991.

Det danske landbrugs historie, Bd. II-III.
Red. Claus Bjørn.
København, 1988.

Dethlefsen, Gert Uwe:
Flenburger Förde-Schiffe.
Herford, 1977.

Duggen, Harald:
Teglværker langs med Flensborg Fjord.
Flensborg, 1989.

Duus, Claus:
Topografisch-historische Darstellung der Halbinsel Sundewitt.
Schleswig, 1836.

Fink, Troels:
Landsbyfælleskabet i Rinkenæs 1550-1769.
Aabenraa, 1989.

Fra Sejl til Diesel.
Dansk Skibsfart, Søhandel og Skibsbygning.
Red. af F. Holm-Petersen. Bind IV.
København, 1964.

Frederichsen, Frederik:
Danske motorsejlere af tyske krigsskibsmaterialer.
I: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1981 s. 102-108.

Frederichsen, Frederik:
50 år med danske motorsejlere.
I: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1989 s. 3-31.

Funch, H. D.:
Dansk Marine-Ordbog.
København, 1852.

Grandjean, L.:
De danske Gotlandsfarere.
København, 1950.

Greve, J.:
Geographie und Geschichte der Herzogthümer Schleswig und Holstein.
Kiel, 1844.

Grove-Stephensen, F. S.:
Den københavnske skibsfart og Slesvig-Holsten 1786-1830.
I: Nordslesvigske Museer 7 (1978) s. 42-50.

Grove-Stephensen, F. S.:
Sønderborg skibes fart 1734.
I: Nordslesvigske Museer 9 (1980) s. 69-79.

Hansen, Carl:
Vejledning til at kende Sejlskibe.
København, 1896.

Hansen, Johann Friedrich:
Staatsbeschreibung des Herzogsthums Schleswigs.
Herausg. von Anton Fr. Büsching.
Hamburg, 1758.

Haystrup, Helge:
Ebeling'er på Als og Sundeved.
I: Sønderjysk Månedsskrift 1987 s. 8-14.

Huhle, Robert:
Bogen om Als.
Aabenraa, 1956.

Hüttmann, Hans Heinrich:
Egernsund i ældre tid, fra professor Richard Jepsen Dethlefsens erindringer.
I: Broagerland III (1984) s. 43-58.

Høy, Christian:
Skibsfart på Egernsund.
I: Broagerland II (1982) s. 35-41.

Jensen, Niels:
Sønderjyske jernbaner.
København, 1975.

Klem, Knud:
Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om Skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode. Bind I-II.
København, 1985-1986.

Korse, A.:
Teglbrændingens historie paa Broagerland.
I: Fra Als og Sundeved 37 (1958) s. 75-92.

Kommuneatlas Gråsten
Udg. Planstyrelsen i samarbejde med Gråsten Kommune.
København, 1992.

Kragh, Birgitte og Bent Vedsted Rønne:
Med Olga af Egernsund.
I: Nordslesvigske Museer 18 (1994) s. 42-50.

Laursen, Andreas:
Danske sejl- og motorskibe. Efter år 1900.
København, 1975.

Matzen, Fr.:
Fuldriggeren »Virginia« og barkskibet »Salamander«
I: Fra Als og Sundeved 40 (1960) s. 44-52.

Mygh, Liselotte:
Ærøskøbings maritime milieu omkring år 1800.
I: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1978 s. 47-72.

Meyer, Poul:
»Hofjøderne« i Trappen.
I: Historisk Forening for Graasten by og egn 18 (1992) s. 35-42.

Munk Hansen, Hans:
Teglbrænding i Rinkenæs sogn.
Broager, 1992.

Møller, Anders Monrad:
Skibsmålingen i Danmark 1632-1867.
I: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1974 s. 16-46.

Møller, Anders Monrad:
Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede.
Esbjerg, 1981.

Møller, Anders Monrad:
Jagt og skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864.
København, 1987.

Møller, Uwe:
Familien Ahlmann og Gråsten.
I: Historisk Forening for Graasten by og egn. Årsskrift 1976 s. 26-56.

Møller, Uwe:
Praktiserende læger i Graasten 1826-1972.
I: Historisk Forening for Graasten by og egn 17 (1991) s. 35-52.

Nielsen, Erik Møller:
Skibsbygningen i Danmark. Om træskibets konstruktionshistorie ca. 1800-1920.
I: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1989 s. 83-138.

Nielsen, P. Chr.:
Skibets krav til skoven.
I: Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1960 s. 169-202.

Oldekop, Henning von:
Topographie des Herzogtums Schleswig.
Kiel, 1906.

Olsen, Erling:
Danmarks økonomiske historie siden 1750.
København, 1962.

Petersen, Karl:
Fiskefangst og levevilkår for fiskere ved Flensborg Fjord gennem 100 år.
I: Historisk Forening for Graasten by og egn 13 (1987) s. 1927.

Petersen, Peter:
»Æ farres hus«.
I: Broagerland VII (1992) s. 55-75.

Philipsen, P.:
Schiffswerften und Schiffbaumeister in Flensburg.
Flensborg, 1975.

Pontoppidan, Erik:
Den danske Atlas. Tomus VII, 1. bind.
København, 1781, (fotografisk genoptryk) 1971.

Poulsen, Hanne:
Danske Skibsportrætmalere.
Søhistoriske Tidsskrifter XV (1985).

Raben, J:
Sønderborg Skipperlaug.
Sønderborg, 1934.

Rallis, Tom:
Transport i Danmark 1830-1990. Transport- og kommunikationsteknikkens udvikling i samfundsmæssigt perspektiv.
København, 1992.

Rasmussen, L.:
Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe 1897-1947.
Svendborg, 1947.

Rawert, O. J.:
Kongeriet Danmarks industrielle Forhold.
København, 1850.

Redlefsen, Ellen:
Egernsund som Kunstnerlokalitet.
I: Kunstnerkredsen fra Egernsund og Flensborg Fjord.
Sønderjyllands Kunstmuseum.
Tønder, 1979, s. 11-19.

Rühmann, Hans Diederichsen:
Der Schiffbau am Steinberger Haff.
I: Jahrbuch für Angler Heimatverein 1991, s. 101-152.

Rühmann, Hans Diederichsen:
Stenbjerghav ved Flensborg Fjord.
Engang storleverandør af sejlskibe.
I: Maritim Kontakt 16 (1993) s. 43-80.

Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie und Handelskammer zu Flensburg.
Udgivet af Industrie- und Handelskammer zu Flensburg.
Flensborg 1971.

Schlee, E.:
Kunstprovinsen omkring Flensborg Fjord.
I: Nordslesvigske Museer 12 (1985) s. 195-202.

Schmidt, J. N.:
Slesvigs Land og Folk. Physisk, topographisk og localhistorisk fremstillet. En Topographi.
Aabenraa, 1852.

Schröder, Johannes von:
Topographie des Herzogthums Schleswig.
Schleswig, 1837.

Szymanski, H.:
Deutsche Segelschiffe.
Berlin, 1934.

Thestrup, Poul:
Mark og skilling, kroner og øre.
Arkivernes Informationsserie, 1992.

Thomassen, P.:
Broager Banen.
Gentofte, 1977.

Trap, J. P.:
Statistisk-topografisk Beskrivelse af Hertugdømmet Slesvig.
København, 1864.

Trap, J. P.:
De Sønderjyske Landsdele.
København, 1929.

Trap, J. P.:
Danmark. Bind 10, 3.
København, 1967.

Truslew, Niels:
Skibe i Søen 1805.
Af Anders Monrad Møller m.fl.
Søhistoriske Tidsskrifter VIII (1979).

Ventegodt, Ole:
Tausend Schiffe aus Flensburg.
I: Flensburg, 700 Jahre Stadt. Bind I, s. 230-256.
Flensborg, 1984

Ventegodt, Ole:
Redere, rejser og regnskaber. Et par flensborgske partrederiregnskaber 1783-1812.
Flensborg, 1989.

Verzeichnis der Schleswig-Holsteinischen Rhederei ult. 1864.
Nach officiellen Quellen zusammengestelltes Verzeichnis aller in Schleswig-Holstein zu Hause gehörenden Schiffe von 10 Lasten und darüber, in alphabetischer Reihenfolge und districhtsweise geordnet.
Kiel, 1865.

Wedel, L. M.:
Rejse gennem Sundeved og Als 1803-1806.
I: Fra Als og Sundeved 43 (1964) s. 37-47.

Kilder

Broagerlands Lokalarkiv

A. Egernsund gensidige Skibsforsikring. Arkivnr. 14
   Lb.nr. 36 Vedtægter.
   Lb.nr. 37 Korrespondance 1914-1970.
   Lb.nr. 54-57 Regnskaber 1893-1968.
   Lb.nr. 64 Kassebog 1888-1904.
   Lb.nr. 76-77 Forhandlingsprotokoller.

Dansk Centralbibliotek, Flensborg

A. Dagbøger og konstruktionsbog fra Diederichsen-familien i Stenbjerghav.

Flensborg Byarkiv

A. Skibskartotek og skibsregister for Flensborg.
B. EDB-lister over Flensborg-skibe 1750-1807 v. Ole Ventegodt

Graasten Lokalhistoriske Arkiv

A. Slægtstavle fra 1880 over familien Meinhardt, Hovgård. Arkivnr. 85/63.
B. Diverse oplysninger om familien Meinhardt. Arkivnr. 1993/1, 1993/3 og 1993/9.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

A. Kartoteker over skibsbyggeri v. Knud Klem.

Københavns Stadsarkiv

A. Liste over ind- og udgående skibe ved Københavns Toldkammer 1755, 1760-62, 1791-1798. Arkivnr. MC772-774.

Landsarkivet for Sønderjylland

A. Sønderborg Byarkiv
   Havnevæsenet. Havnesager 1709-1814.
B. Sønderborg amtsrådskreds.
   Årslister og årsrejselister 1874-1920.
C. Arkivet for De Augustenborgske og Graastenske Godser II. Kroeri, borgerlig næring m.v.

Rigsarkivet

A. Kommercekollegiet 1797-1816. Handels- og Konsulatfagets Sekretariat.
   1. Fortegnelser over de i Danmark og Hertugdømmerne hjemmehørende skibe III. Arkivnr. 1814.
   2. Samlede sager 1794-1842. Sagsnr. 58: Vedr. skibsfarten i Slesvig og Holsten. Hertugdømmernes handelsflåde. Arkivnr. 249,
   3. Tabellariske bilag til forestillingerne ang. handels og skibsfartens tilstand 1796-1811. Arkivnr. 1611.
B. Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet. Handels- og Konsulatfaget.
   1. Fortegnelser over de i Danmark og Hertugdømmerne hjemmehørende skibe 1817, 1822 og 1824, 1825-1835. Arkivnr. 87.
C. Folketællingerne 1845 og 1921 for Adsbøl, Rinkenæs og Broager sogne

Aabenraa Museum

A. Fragtbog for galeasen »Kapella« af Egernsund, 1917-1938, 1938-1962.
B. Fragtbog for galeasen »Christine« af Dalsgård, 1883-1887, 1888-1892, 1894-1900, 1901-1911.
C. Regnskabsbøger m.v. vedr. bådebyggeriet ved Buusholm.
D. Regnskabsbøger m.v. vedr. galeasebyggeriet ved Dalsgaard.
E. Navigationsbog af Georg Ludewig Meinhardt.
F. Optegnelser og interviews med tidligere skippere fra Egernsund.

