



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

SØNDERJYDSK MAANEDSSKRIFT

UDGIVET AF
HISTORISK SAMFUND FOR SØNDERJYLLAND
VED
CL. ESKILDSEN OG H. LAUSTEN-THOMSEN



INDHOLD:

1. *Dr. med M. Michelsen:* Aabenraa Bys Søfart.
2. *Ingeborg Thomsen:* Hvem var Hovgaard?
3. *I. H. Byriel:* 60 Aars Minder fra Aabenraa.
4. *Helene Rud:* Fra det gamle Aabenraa.

Nr. 13. 16. Aarg.

1. Juli 1940.

Sønderjyllands Kreditforening

Haderslev

Banken for Brørup og Omegn

Aktieselskab

Kontortid 10—12 og 2—4

BRØRUP

Køb dansk Arbejde!

Sparekassen for Randers By og Omegn

Kontortid 10—1 og 3—5

„Telefon 3310 (4 Linier).“
Randers

Banken for Skanderborg og Omegn

Kontortid 10—3 Telefon 516 og 517

Skanderborg

KURANSTALTE
Gl. Skovridergaard
V. STARCKE
OVERLÆGE
AABEN HELE AARET
SILKEBORG
FORLANG
PROSPEKT
TLF { 514
515

Frydenstrand Badesanatorium

Frederikshavn. Moderne Kuranstalt for Behandling af Gigt,
Tlf. 87 Rheumatisme, Mave-Tarmsygdomme, daarlige
Nerver, Stofskiftesygdomme m. m.

Aaben hele Aaret. Billige Vinterpriser fra 1. September. Forlang Prospekt.

Støt de sønderjydske Indsamlinger

N. MIKKELSEN SØRENSEN

Murermester og Entreprenør

Ndr. Fasanv. 217 Tlf. C. 4520, Taga 1700 og 1717

KØBENHAVN

Aktieselskabet

Nordiske Kabel- og Traadfabriker

København F.

KABELVÆRK . TRAADVÆRK . VALSEVÆRK

Spare- og Laanekassen

i Aarhus.

St. Torv 6. Aarhus. Telf. 101.

Kontortid: 10—1 og 2¹/₂—5¹/₂.

Graasten Bank ^A/_S

Kontortid 9—12 & 2—5

Lørdag 9—1

GRAASTEN

Spare- & Laanekassen
for Kolding By og Omegn

Stiftet 1856

Reservefond ca. 1¹/₂ Million

Horsens Landbobank ^A/_S

Kontortid 9¹/₂—2 og 4—5

HORSENS

Juelsminde Kuranstalt

Horsens

Smith & Co. ^A/_S

Cykler og Cykledele
en gros
ODENSE

Reserveret

„B“.

A/S

Jyllands Papir-Værk

Aarhus



Aktieselskabet

Banken for Randers og Omegn

R A N D E R S

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Stiftet 1829

Indskudskapital: 12 Mill. Kr.

Reserver: 950 000 Kr.

Spare- og Laanekassen for Hobro og Omegn

HOBRO — Telefon 13

Jydsk Grundejerkreditforening

Herning.

Kasseobligationer 170.318.100 Kr.

A/S H. C. Møllers Sæbefabrik & Oliemølle

A A R H U S

Grundlagt 1829.

Telf. 9800

Prima blød Sæbe, Linolie og Fernis.

Aktieselskabet

Jernkontoret

Aarhus

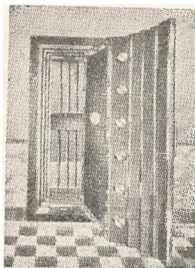
København

Indbrudssikre, patentbeskyttede
Panserdøre, Panserskabe
Døgnbox og øvrige Boxanlæg

M. H. JÆGER

Aarhus Pengeskabsfabrik
Grundlagt 1894

Tusindvis af Referencer over hele Landet
og adskillige Steder i Udlandet.



A|s Horsens Privatbank

Telf. 129

H O R S E N S

Andelselskabet

De forenede Mejerier

Aarhus

Støt

de sønderjydske
Indsamlinger.

A.B.C.

Morsø Støbegods



Aktieselskabet

N. A. CHRISTENSEN & CO.

Kgl. Hof-Leverandør

Nykøbing Mors

Aktieselskabet

Vejle Textilfabrik

Windfeld-Hansens Bomuldsspinderi

Aktieselskab

Vejle

VEJLE STØBEGODS



C.M. Heess' Fabrik



Sparekassen for Nyborg By og Omegn

Nyborg.

Fyens Stifts Kreditforening
Odense.

SPAREKASSEN
FOR ROSKILDE BY OG OMEGN

Stiftet 1833

Telefon 9

Kontortid 9-12 $\frac{1}{2}$ og 14-16

Sørgemagasinet $\frac{A}{S}$

Telefoner: Central 428 og Palæ 3328
Kongens Nytorv 21. København K.



Adda

Korsetterne virker slankende,
sitter eminent og er beha-
gelige i Brug.

Aktieselskabet

Glud og Marstrands Fabriker

Uplandsgade 20

DANIA

GASAPPARATER
OG GASOVNE

Mest besparende Fabrikat

Det kgl. oktr. alm.
Brandassurance-
Compagni

Stiftet 1798

— tegner
alle Arter
af Skades-
forsikring

Hovedkontor:

Højbroplads 10
København K.
Telf. Cent. 447



Axel Rasmussen & Co.

Kgl. Hof Skræderi

Bredgade 36 Telef. 4199
København K.

Engelsk-Dansk
Biscuits Fabrik $\frac{A}{S}$

København

Dux Fyldepenneværksted

Niels Hemmingsgade 22.
Tlf. Palæ 7072

Fyldepenne repareres!

ligeegyldig i hvilken Stand, kan den
repareres og faa sin Værdi igen.

Den gamle Pen moderniseres til
Vacuum Fylder.

Revnede Guldpenne loddes. Deres
eget Navn graveres i Fyldepennen
Kr. 0,75. Fagmandens fineste Spec-
ialmaskiner.

Provinsekspeditioner omgaaende.

Hjemmebagte Kager og Brød
tillavet af de bedste Produkter
og med den rigtige Fylde og
Smag faar De i:

HJEMMEBAGERIET

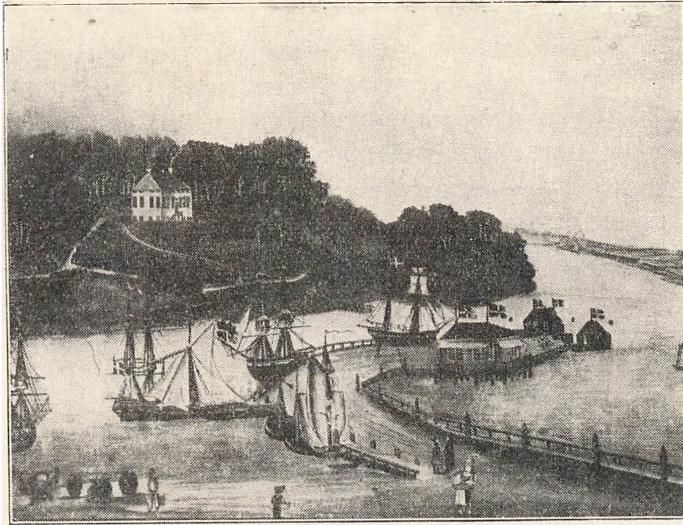
Industribyen - Strandvej 106
(De gule Skilte) Tlf. Hellerup 595
Manon Martens.

Sønderborg Pølser

sendes overalt.

S a n d w i c h

Strandvej 140
Telf. Hellerup 1590
KØBENHAVN
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



1. Juli 1940.

Badeetablissementet „Frederiksløst“ paa Højdedraget i Baggrunden. Foran Skibbroen 1827.

Aabenraa Bys Søfart

Af Dr. med. M. Michelsen.

DE nødvendige forudsætninger for en bys søfart er adgangen til farbart vand og viljen og evnen til at udnytte den hermed forbundne erhvervsmulighed.

Det stedlige farvand kan være skiftende. Det ser vi f. eks. her i landet ved den jyske vestkyst. Men for Aabenraa bys vedkommende har denne fordelagtige beliggenhed altid været og vil den formodentlig ogsaa fremdeles være tilstede i formaalstjenlig skikkelse. Den brede, aabne og dybe fjord har endog, især med søfartøjernes stedse tiltagende størrelse, betydet en stedlig fordel for byens søfart og besejling i forhold til saa mange andre kystbyer af lignende størrelse.

Den anden forudsætning for søfarten kan ligeledes være forskellig. Dels er den afhængig af, om der paa Stedet findes bedre betingelser for udøvelse af andre erhverv af mere stabil og mindre besværlig og farefuld art end sømandens, og dels af, om der findes folk, der vil sætte kapital, kræfter og livet ind for sandheden af det gamle søfartsfyndsprog: Navigare necesse est, vivere non necesse est — det er nødvendigt at fare til søs, men det er ikke nødvendigt at bevare

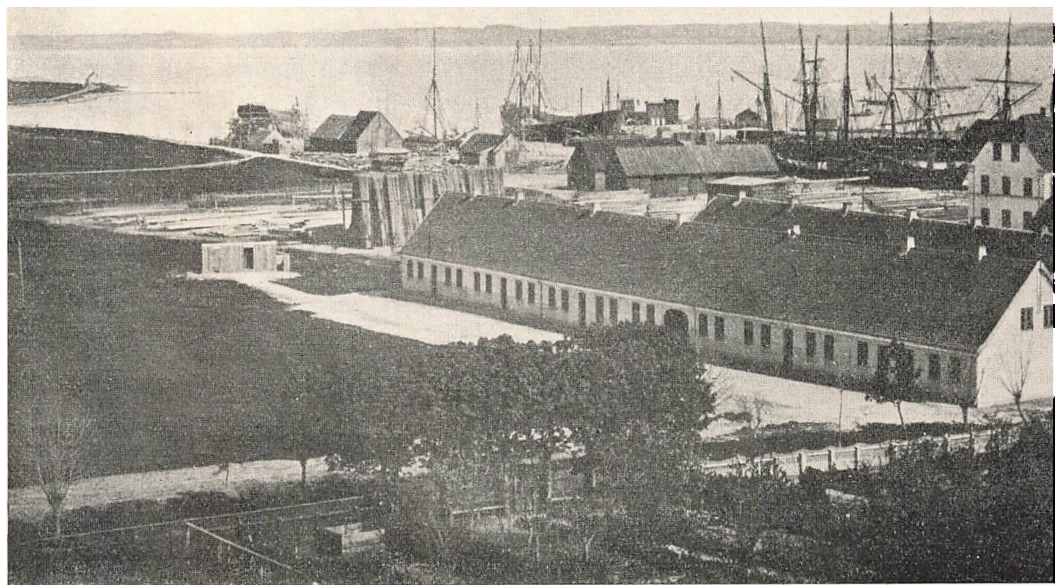
livet. Ogsaa dette maa vi, saavidt vi kan skønne og efterforske, sige, har været tilfældet i Aabenraa, og dermed var ligeledes den næste forudsætning skabt, for at denne lille by har kunnet komme til at indtage den smukke stilling, den navnlig gennem de sidste 2 aarhundreder paa søfartsomraadet har arbejdet sig frem til og som den endnu den dag i dag forsøger at hævde.

Et andet gammelt ordsprog kalder krigen alle tings fader. Det er, som lignende andre, sat paa spidsen, men naar man forsøger at drage lære af historiens begivenheder og livets udvikling, vil man erkende, at der findes ialtfald en del sandhed udtrykt ogsaa i dette ord, selvom det i sin kategoriske form kan lyde noget paradoksalt. Thi dels maa man indrømme, at den med krigen følgende aandelige og fysiske kraftudfoldelse og de øgede krav til fremskaffelsen af de bedste tekniske og materielle midler til dens gennemførelse medfører eller kan medføre en udvikling og forbedring paa forskellige omraader, der senere vil komme det fredelige erhvervsliv til gode, og dels vil selve forsyningen i og til de krigsførende lande af fornødenheder af vidt forskellig art nødvendigvis medføre en øget beskæftigelse og erhvervsudvikling ogsaa i de lande, der ikke direkte berøres af krigen, ja, maaske paa dette omraade mest i disse.

Vi ser ialtfald, at Aabenraas søfart lægger grundvolden til det for byens erhvervsliv i den følgende og senere tid saa betydningsfulde opsving i slutningen af det 17. aarhundrede under de brabantiske krige og i begyndelsen af det 18. aarhundrede under den store nordiske krig.

Før den tid har byens søerhverv, saavidt man kan skønne, ligget paa linje med tilsvarende havnebyer ved de øvrige danske østersøkyster og derfor ikke gjort sig særligt gældende udadtil. I slutningen af det 16. aarhundrede anføres aarligt kun enkelte skibe fra Aabenraa, eller ogsaa slet ingen, i toldlisterne i Helsingør. Sejladsen fra byen har i denne periode foruden hjemlige havne nærmest omfattet søstæderne ved den sydlige Østersøkyst og hovedsageligt Pommern og Mecklenborg. En maalestok for besejlingens omfang kan vi maaske finde i de pengebeløb, der efter byens totale brand den 19. Maj 1610, da 156 huse gik til grunde, sendtes de nødstedte borgere til genopbygning af staden. Foruden fra nabobyerne og andetsteds i landet indgik der saaledes: fra Wismar 100 mark, fra den kejserlige stad Lübeck 10 rigsdaler og fra byen Rostock 19 mark og 7 skilling.

Denne storbrand lammede naturligvis byens erhvervsliv for lænere tid. Saa kom trediveaarskrigen med Wallensteins indfald i Sønderjylland, der dog med trængslerne ogsaa bragte forøget virksomhed



Et Billede af Aabenraa Havn med Udsigt over Skibsværfterne 1870.

af forskellig art. Aabenraa fik saaledes ordre til at levere den øverstkommanderende en stor baad paa Hansborg i Haderslev. At krigstiden ogsaa har medvirket til søfartens opblomstring, kan vi se af Danckwerths bemærkning fra 1652, altsaa kort efter fredsslutningen i Osnabrück, at skibsfarten og de dermed forbundne erhverv vel ikke var meget betydelige, men dog stadig udviklede sig.

Fra denne tid optages sejladsen paa den svenske østkyst og paa de russiske havnebyer. I aaret 1693 var Svenne Truelsen med sit skib i Stockholm, og i 1695 udrustedes for første gang et skib fra Aabenraa til Rusland, hvilket, som Regenburg skriver, »forhen ikke er sket og ogsaa kommen lykkeligt tilbage«.

Men ogsaa i fragtfarten over Vesterhavet deltog fra nu de aabenraaske søfartøjer. 1706 førte saaledes Chr. Frellesen Frees sit skib »die weisse Schwahn(!) genannt«, der var paa 46 $\frac{1}{4}$ Kommerceløster, for en købmand i Flensborg fra denne by og Bogense med korn og brændevin til Trondhjem og derfra videre med trælast til Dublin, herfra i ballast til Liverpool eller Newcastle, for at laste salt tilbage til Haderslev.

Under den store nordiske krig indtraadte, som anført, en afgørende fremgang i udviklingen af byens søfart, navnlig, da Karl den XII.s svoger, hertug Frederik af Gottorp, benyttede lejligheden til paa dennes side at deltage i krigsforviklingerne. Aabenraa kom herved,

som hørende til den fyrstelige del af Sønderjylland, til at indtage en af forholdene begunstiget særstilling. I 1713 paalagde den kongelige regering byens borgmester og raad, kun at lade skibe, der var forsynet med kongeligt søpas, udgaa fra staden. Raadet gjorde forsøg paa at slippe herfor, og bad om, af hensyn til de svenske kapere, at faa lov til, som hidtil, i Østersøen at sejle med stadspas og i Nord- og Vesterhavet med højfyrsteligt pas. Dette er formodentlig ikke bleven bevilliget, men at skibene fra Aabenraa under krigen sejlede tryggere for opbringelse end rigets øvrige handelsskibe, er ialtfald givet. Det kan bl. a. ses af Provst Hulbecks samtidige beretning om krigsbegivenhederne, hvori han anfører, at »kommandør Gabel fick toe prisere, som kom fra Riga och gaf for, at de henhørte, den ene een Lybecker, den anden een Aabenraaer, som siden langt anderledes befandtes«. Samme forfatter beretter, at der paa engang i sommeren 1713 til Næstved indkom 4 Aabenraaere fra Gulland og Westervig. Disse smaabemærkninger belyser glimtvis Aabenraas søfarts fordel fremfor andre mindre heldigt stillede, saavel kongelige som hertugelige havnebyer i denne tid.

Borgernes voksende indtægter muliggjorde anskaffelsen af yderligere skibsrum, saa den stigende efterspørgsel fra udenbys befragtere kunde tilfredsstilles og fremtidige gode fragtforbindinger derved indledes og fæstnes. I Aaret 1713 talte Aabenraas handelsflaade 45 skibe med en drægtighed af 1088 kommercelæster, heraf de 29 med 838 k-l. Opsvinget fortsattes ogsaa efter krigen, og i 1748 var der ialt 115 enheder med tilsammen 4232 k-l., d. v. s., et skib for hver 20, eller, tager man kun de større med, et for hver 50 af byens indbyggere hjemmehørende i Aabenraa.

Sejladsen omfattede endnu hovedsagelig Østersølandene, hvor den nu for en tid var bleven godt indarbejdet, og hvor det paa forskellige pladser, navnlig svenske, var skibe fra Aabenraa, der var blevet almindeligt benyttede paa fragtmarkedet. Saaledes var af 306 fartøjer, der i 1724 afsejlede fra Gotland, 60, og i Aaret 1744 af 354 ikke mindre end 115 hjemmehørende i Aabenraa. Men samtidig havde den lille, skibsinteresserede by faaet mere udsyn og større vovemod, og en hypigere besejling af engelske, franske og andre vesteuropæiske havnepladser iværksattes. Vovemod maatte der nu ogsaa i højere grad til: thi hernede lurede, foruden fra selve havet, faren fra de algierske sørøverskibe, der meget ofte kunde bringe tab af baade skib og ladning og død eller slaveri for mandskabet. Den sidste afskrækkende skæbne traf saaledes i aaret 1727 den herværende borger og skipper Mathias Petersen, da han vilde føre en ladning vin hjem fra Bordeaux. Endnu

i 1729 var det ikke lykkedes at faa ham frikøbt af Slaveriet. — 1744 var et skib fra Aabenraa i den irske sø, i Liverpool. Denne lejlighed benyttede en derboende urmager Peter Green til at rejse hjemmefra. Efter ankomsten til Aabenraa bosatte han sig i byen, hvor han og senere hans Sønner oparbejdede en forretning, hvis solide og præcise slagværker snart blev en efterspurgt vare, som endnu, efter op imod 200 aars forløb, bruges som tidsmaalere i mange hjem og den dag i dag betales med store priser.

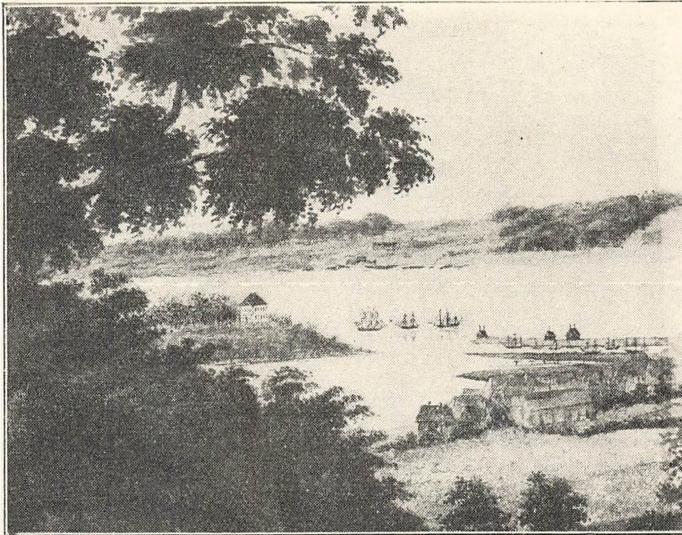
Ogaa paa Rusland, Norge og Island blev besejlingen fortsat og udvidet i denne periode.

Men imod slutningen af aarhundredet kom tilbageslaget. Medvirkende hertil var navnlig en skærpelse af bestemmelserne i den engelske navigationsakt af 1651, der paa indgribende maade favoriserede hjemlandets fartøjer i søfartskonkurrencen, samt beskyttelses-told og høje lasteafgifter ved udførsel fra svenske havne paa fremmede skibe. — 1765 talte Aabenraa handelsflaade endnu 67 skibe med 3320 k-l., men i aaret 1800 var der kun 44 med 2250 k-l. tilbage. Mere end en tredjedel af byens tonnage havde saaledes maattet opgives.

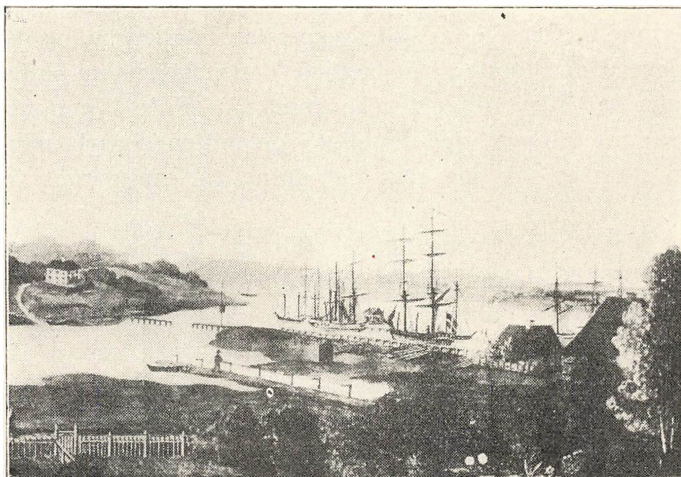
Imidlertid havde opgangstiden medført, at der i byen med det øgede behov for nye skibe var begyndt at udvikle sig et andet erhverv i større omfang end hidtil. Det hjemlige skibsbyggeri havde hidtil ikke været af større betydning, men den 18. Maj 1752 aflagde Jacob Paulsen fra Kappel borgered som skibsbygmester i Aabenraa, og ikke alene var han derved den første af 5 slægtled, der virkede som skibsbyggere i byen, men han blev tillige foregangsmand for de tilkommende udøvere af samme erhverv, der navnlig i det nittende aarhundrede ligesom selve søfarten fik saa stor betydning for Aabenraas fremgang og trivsel.

Under Napoleonskrigene havde skibsfarten, der nu ogsaa gik til Vestindien, i begyndelsen endnu haft taalelige eller endog gunstige kaar, men Danmarks politiske modsætningsforhold til England gjorde sig snart højst ufordelagtigt gældende og blev paa grund af beslaglæggelse af et stort antal af stadens skibe næsten katastrofalt, idet omtrent halvdelen af handelsflaaden gik tabt, og byen derved blev ringere stillet end 100 aar i forvejen. I 1812 var der kun 20 skibe paa 936 k-l. tilbage af den fordums herlighed.

Byens skippere havde dog nu gennem saa lange tider haft lejlighed til at hævde og fæstne deres ry for godt og paalideligt sømandskab, saa det varede ikke længe efter fredsslutningen, før tabet blev indhentet og skibsfarten atter blomstrede op. Allerede i 1824 havde den naaet samme omfang som før krigen og bestod nu af 47 skibe paa



Aabenraa Fjord med de to Skibsbroer, der for Hundrede Aar siden var Byens Stolthed.



Selv store Fartøjer har i gamle Dage kunnet lægge til ved Skibbroerne i Aabenraa. I Forgrunden en Reberbane.

2183 k-l. Samtidig begyndte skibene fra Aabenraa, der allerede før krigen havde fundet vej til middelhavslandene, nu at søge ud paa de store verdenshave, først mod vest, senere mod øst og syd. Mod vest var det hovedsageligt fragtmarkedet i de brasilianske og sydeuropæiske havne, der gav stadig lønnende beskæftigelse for byens søfart. Ogsaa i passagerfarten mellem Hamborg og Rio de Janeiro sattes dertil egnede skibe ind.

Der kan maaske være delte meninger om, hvorvidt enkeltmands- eller fællesdrift bør foretrækkes i en virksomhed. Der kan være opgaver, som kun kan løses i fællesskab, og der kan være andre, den enkelte bedre formaar at gennemføre, men et er vist i regelen givet, at det er enkeltmands indsigt, ildhu og foretagsomhed, der faar kig paa opgaven, søger at sætte den iværk og formaar at gøre den frugtbringende i første omgang. Af største betydning for søfartens blomstring i første halvdel af det 19. aarhundrede var det ialtfald, at kaptajn Jørgen Bruhn fra Straagaard (Løjt sogn) i begyndelsen af tyverne grundlagde et rederi i Aabenraa, der blev glanspunktet i byens sejl-skibshistorie. Det var ogsaa hovedsagelig ham, der ved købet af skonertbriggens »Ospra«, der var bygget i Baltimore, indførte den amerikanske Klippertype, der forbandt lasteevne med hurtighed, paa byens skibsværfter og derved i høj grad bidrog til at gøre den hjemlige søfart konkurrencedygtig ude i det fremmede.

Rederiets første skib var det paa Jacob Paulsens værft i 1823 byggede fregatskib »Caravane« paa 91,5 k-l. Det efterfulgtes i Jørgen Bruhns levetid af 30 andre, stadigt større og bedre udrustede fartøjer, for største delen byggede af Aabenraas skibsbygmestre eller fra 1852 paa hans eget værft paa Kalø i Gennerbugt. Efter Jørgen Bruhns død fortsattes virksomheden i fællesskab af hans sønner, indtil den i begyndelsen af 70-erne ophørte.

Blandt rederiets skibe skal jeg særlig fremhæve et par enkelte. Først briggen »Perlen« paa 80 k-l., der i 1824 som det første danske handelsskib under kaptajn Bruhns kommando sejlede rundt Kap Horn til vestkysten af Amerika, hvor det solgtes i Lima. Styrmanden Nis Bendixen førte skibet videre herfra under dansk flag over Stillehavet til Kina. Et andet var fregatten »Marie«, ført bl. a. af rederens søn kaptajn Hans Bruhn. Det er dette skib, der i Marcus Lauesens »Og nu venter vi paa Skib —« er blevet til barken »Juliane«. Ogsaa fregatten »Chr. d. 8.«, der dengang var et af de smukkeste og bedst sejlede skibe i Danmark og derfor var rederens yndlingsskib, skal nævnes her. Endelig kan anføres klipperskibene »Calcutta« og »Cimber«, byggede paa Kalø, af hvilke det første led en krank skæbne, ved

paa sin udrejse at strande og forlise totalt paa Knollegrunden paa Læsø. Dette skibs gallionsfigur findes endnu paa Kalø, og dets kahyt pryder dagligstuen paa gaarden »Valhalla« i Stollig. »Cimber« var paa 570 k-l. og var dengang det største koffardiskib i Danmark. Det foretog paa sin første fart i 1857 under kaptajn Adolph Bruhns kommando den hurtigste rejse fra Liverpool til San Francisco, som endnu var blevet gjort af et sejlskib, nemlig i 103 dage.

Jørgen Bruhns førende eksempel virkede naturligvis smittende og ansporende paa andre af byens søfartsinteresserede, og handelsflaadens størrelse, men især dens lasteevne steg fra aar til aar. I 1838 var forholdet mellem Flensborg og Aabenraas indbyggerantal 6:2, dens skibsantal 5:2, men drægtigheden 3:2, og Aabenraa var næst efter Flensborg hertugdømmernes største søfartslø. I 1862 var 81 fartøjer med 5601¹/₄ k-l. indskrevne ved Aabenraa toldsted som hjemmehørende her.

Fra midten af forrige aarhundrede fandt flere og flere skibe ud til Kina, hvor byens sejlskibs erhverv i dets sidste periode havde sin hovedsagelige beskæftigelse, og hvor flaget med byens tre makreler var godt kendt i alle havne. Det samme blev tilfældet i Japan, da dette land først aabnede for adgang for europæiske skibe, og det siges, at det er Aabenraaerne, som har været med til at lære Japanerne sømandskunsten. En omfattende virksomhed i det fjerne antager ofte i hjemmet noget overdrevne former. Der er saaledes blevet fortalt, at der dengang kunde være 40 skibe fra Aabenraa samlede paa reden ved Hongkong paa en gang. Det har jeg dog ikke kunnet faa bekræftet med sikkerhed. Men under en hungersnød i provinsen Canton i 70-erne laa der paa Kanton red til samme tid ialtfald 12 skibe fra den lille sønderjydske by, og det kan den saamænd ogsaa godt være bekendt.

Fra Kina til Australien var vejen for søfarten nærliggende eller givet, og den aabenraaske flaaede paa kysten var da ogsaa med til efter lejlighed at drage fordel af denne sejlads.

I slutningen af 70-erne søgte en hel række skonnertbyggede fartøjer fra Aabenraa til Kapstaden, hvor de i kystfarten paa Sydafrikas vestkyst for en tid fandt lønnende erhvervsmuligheder.

Der kan saaledes være nogen sandhed i et aabenraask ordsprog fra hine tider, der siger: »Aabenraaere og Graaspurve træffer man overalt i verden«.

I Aabenraas sidste sejlskibsperiode var Gustav Rabens rederi det førende. Han var ligesom Jørgen Bruhn begyndt som skibsdreng og havde senere selv ført skib, men i aarene fra 1865 til 1880 byggede

han paa det af ham oprettede værft en lang række skibe, af hvilke han selv ejede de 18.

Det sidste større sejlskib, der var hjemmehørende i byen, var barken »Concordia«, som i 1883 for et aktieselskabs regning søsattes fra det Paulsenske værft. Det førtes herfra af kaptajn P. Clausen fra Dyrhave, men maatte efter faa aars forløb sælges og fik saa hjemstavn i Norge.

Det var her, som andetsteds, dampskibene, der fordrev sejlskibene fra verdensmarkedet. Vilde Aabenraa paa søfartens omraade følge med, var der kun en vej frem, at gaa over til dampen som den drivende kraft over havene. Det havde byens søfartskredse allerede tidligt lildels været opmærksomme paa, og i aaret 1845 var det første dampskib »König Chr. VIII« bleven indkøbt af et aktieselskab paa Jørgen Bruhns foranledning. Det indsattes i fart paa nærliggende havne og i fast rute paa Kiel, men gav vist ikke det forventede udbytte. I 1848 beslaglagtes det af marinen og brugtes bl. a. under krigen til overførelse af 4. Comp. af 13. Btl. fra Høruphav til Anslet Strand den 12. Juni 1848. Efter krigen fik rederne udbetalt en passende erstatning. Fra 1866—1870 var dampskibet »Apenrade«, der sejlede mellem Aabenraa og Flensborg, hjemmehørende her.

Men det var først fra den 23. November 1878, da kaptajn Michael Jepsen grundlagde sit dampskibsrederi og sendte »S/S Signal«, bygget paa værftet i Flensborg, som det første ud til østen, at byen atter turde haabe, vedvarende at gøre sig gældende som søfartsby. Siden oprettelsen er til nu en flaaede paa ialt 40 skibe af dette rederi indsat i far-ten paa kinakysten, hvor endnu 3 skibe sejler under dansk flag. Det største antal samlede dampere, tilsammen 17, havde rederiet i tiden fra 1904—06. Af dets skibe er 4 totalt forlist og 11 beslaglagdes under verdenskrigen af ententemagterne.

Som det saaledes er lykkedes for dette rederi, der nu ledes af grundlæggerens søn Jacob Jepsen, om end i stærkt formindsket omfang at opretholde byens søfart ude i det fjerne, er der ogsaa fra anden side gjort en indsats for at bevare markedet i de mere nærliggende havne, hovedsageligt i de europæiske farvande.

I aaret 1901 oprettedes saaledes partsrederiet »Hansen & Kloster«, der begyndte med at sætte 3 nybyggede dampere paa hver 3500 R. T. i fart paa Sydeuropa og om vinteren ogsaa paa Amerika. 1905 byggedes et 4. skib paa 4500 R. T. Fra 1910 overtog kaptajnerne J. Ahrenkiel og Fr. Clausen selskabets ledelse. Under verdenskrigen gik to af skibene tabt, det ene som prise til Portugal, det andet ved torpedering under Norges kyst. Meget høje omkostninger ved istandsættelse af de

2 resterende dampere i forbindelse med skibenes uegnethed paa det daværende fragtmarked førte desværre til, at foretagendet i 1932 maatte likvidere.

Imidlertid havde kaptajn P. F. Cleemann under firmaavnet »Aabenraa Rederi A/S« i 1923 paabegyndt rederivirksomhed med et mindre Motorskib paa 107 NRT, der dog i 1927 solgtes til Tyskland. Men i aarene 1931 og 32 indkøbte rederiet meget fordelagtigt 2 flensborgske dampere paa hver 700 NRT og i 1938 en tredje fra Gdynia paa 958 NRT. Disse baade har sejlet mest paa Østersø og Vesterhav, men har ogsaa vist flaget ved Hvidehavskysten og i Middelhavet.



De allersidste krigstider har som andre storkrige kastet baade lys og skygge over vort lands saavel som over Aabenraa bys søfart. God og lønnende efterspørgsel efter skibstonnage er paafulgt af stilstand, oplægning eller beslaglæggelse og tab. Fremtiden er usikker og uvis. — Den 20. Marts i aar krigsforliste »Aabenraa Rederi«s damper »Viking« paa rejse til England efter kul under den skotske kyst. Af den 16 mand store besætning satte 14 livet til; blandt de omkomne var skibets fører, kaptajn Johs. Nielsen og 2. styrmand Nis Krab fra Løjt og maskinmestrene Oskar Büssen og Andr. Bjerring fra Aabenraa.

Ved Aabenraa tolddistrikt var den 1. 4. 1940 indregistreret 5 større dampere paa tilsammen 8554 Br. RT med hjemsted i byen,

heri indbefattet den krigsforliste »Viking« paa 1152 Br. RT, men ikke rederiet Jepsens sidste nybygning.

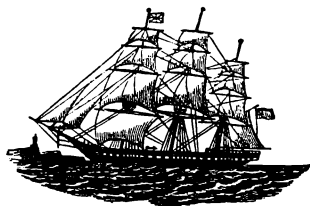
Med denne korte udredning, der ikke har kunnet gaa i detaljer og som ikke har kunnet give et udtømmende billede af det liv og virke, der baade ude og hjemme gennem et kvart åartusind har været præget af søfartserhvervet, haaber jeg at have kunnet give en forestilling om den betydning, dette skiftende og for dets udøvere altid farefulde erhverv har haft for Aabenraa by og dens borgere, og som i saa høj grad har været af indflydelse paa byens trivsel og borgernes virke og velfærd.

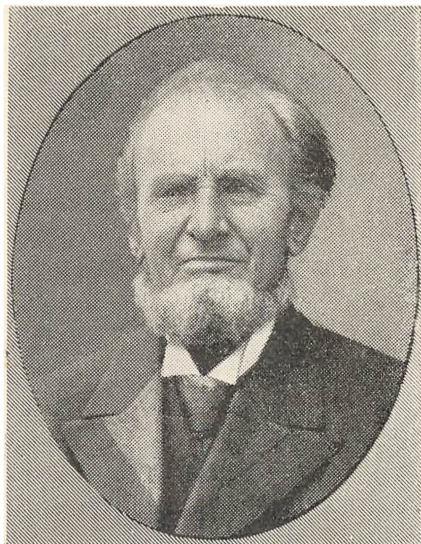
Tiderne har skiftet. Opgang har fulgt nedgang, og fredens erhvervsliv har været afbrudt, hæmmet eller begunstiget af krigsuroligheder. Udviklingen fra sejl til damp- og motorkraft, fra træ- til jern- og staalskrog har betrygget og forbedret sømandens kaar. Men stadig lurer paa havet faren for forlis og død.

Kom skib og mandskab vel i havn eller hjem, og svarede ankomsten til forventningerne, bragte sømandsfærden tilfredshed og glæde til mange. Men kom der budskab om forlis og tab, lidelser eller død, var skuffelse, bekymring og sorg til huse i byen og omegnen, hvor ofte de fleste var afhængige af søfarten, og hvor alle kendte og følte med hverandre.

»Sorrig og glæde vandrer til hobe«. Dette har kaptajn Schlaikier i den monumentale dødebog, Aabenraa Býraad paa hans foranledning til minde om byens og oplandets paa søen eller i fremmede lande omkomne sønner nu har ladet fremstille, for søfartens vedkommende givet udtryk i ordene:

HAVET GAV, HAVET TOG.





Hvem var Hovgaard?

De Lærde er uenige.

Af *INGEBORG THOMSEN*,
Aabenraa.

I »Der Schleswig-Holsteiner«, 7. Hefte, 1939, har Th. O. Achelis skrevet en Anmeldelse af »A. D. Jørgensens Breve«, og han omtaler her et Brev til H. P. Hanssen fra 1896 (S. 390), det samme Brev, som H. P. Hanssen selv citerer udførligt i »Tilbageblik II« (S. 177).

H. P. Hanssen har fortalt A. D. Jørgensen, hvordan han efter »Lysabild Sparekasses« Sammenbrud arbejdede i Dage og Nætter og hvordan hans Kræfter var udtømt, da Slaget var slaact. A. D. Jørgensen skriver saa: »De har vist ikke i Deres umiddelbare Bekendtskaber set Følgerne af aandelig Overanstrengelse, ellers vilde De dog nok tage det noget alvorligere.« Og som den erfarne og omsorgsfulde Ven giver A. D. Jørgensen nu gode Raad, først og fremmest: Hvile. »De har jo Børnene og kan sysselsætte Dem med, eller gaa med Hovgaard o. l., gør en Rotur, faa Deres Kone med ud i Hjelm«.

I Henvisningerne til A. D. Jørgensens Breve staar: »Hvem Hovgaard er, har det ikke været muligt at oplyse«. Th. O. Achelis kommer Udgiveren til Hjælp med følgende:

»Jeg formoder, at Jørgensen ikke har skrevet »med« men »mod«: Han opfordrer H. P. Hanssen, hvem han straks derpaa raader til at spadserer en Tur i Hjelm, til at vandre nordpaa i Retning mod den gennem hans historiske Studier saa bekendte Hovgaard i den sydlige Del af Hoptrup.«

Hvem Haugaard*) var, det vidste hvert Barn i Aabenraa for 20 Aar siden. Haugaard var en gammel Farversvend, der boede alene i det lille Hus nedenfor Theatergyden. En Danskhedens Vogter, ude og inde, fra Morgen til Aften. Naar det blev mørkt, morede Byens Dreng og Læredreng sig med at synge tysk udenfor hans Vinduer, saa blev han saa vred, at selv danske Børn faldt for Fristelsen til at synge tysk for ham for at fornøje sig over hans Vrede.

Hver Søndag gik Haugaard op ad Kirkegulvet, i Haanden en stor gammeldags Salmebog, med et endnu større Bogmærke, et broderet Dannebrog.

Hver Gang der var Valg, klaprede Haugaard ubarmhjertigt afsted med Vælgerne. Han gik altid i Træsko. Engang kom han slæbende med en Mand, der saa saa syg ud, at de ved Valgbordet sagde: »Nej, Haugaard, nu maa Du hellere gaa ud og grave dem op paa Kirkegaarden.«

Som Barn har jeg ofte med Ærefrygt hørt om Haugaards aarlige Besøg hos Kong Christian IX. Om Gulvtæpperne, der var saa tykke, som om man sank i Dynd, naar man gik paa dem.

Fra disse Rejser hjembragte Haugaard kostelige Ting, som Sprogforeningens Formand, M. Andresen skulde arve. Hvor vilde vi gerne have set dem! Det var: en kongelig Kraveknop, et lille Stykke Ordensbaand, en Frynse af Caroline Mathildes Sadel, Haar af Prinsesse Mariæ Kat og en præpareret Bøgegren, som Kejserinde Dagmar havde givet ham — alt opbevaret i en Cigarkasse.

Men sandt var det, at Kongen modtog Haugaard engang hvert Aar.

H. P. Hanssen citerer A. D. Jørgensens Brev med Udeladelse af Ordene: »gaa med Hovgaard«. Hvorfor — ja det var simpelthen utænkeligt at gaa med Haugaard. Jeg har aldrig set nogen gaa med Haugaard. Folk blev tvungen til at staa og høre paa ham, naar han standsede dem paa Gaden og tog dem i Knaphullet, Træskoene støjede om Kap med ham selv, man kunde høre ham i lang Afstand. Haugaard kom meget hos M. Andresen, men var ikke paa samme Maade Ven af H. P. Hanssen. Han var Fru Hanssens Ven, hun havde mere Tid til at høre paa ham. I de første Februardage 1920, da Helene og H. P. Hanssen gik op ad Raadhusgade, standsede Haugaard ud for dem. løftede Armen og sagde: Fru Hanssen! Med det ene Ord: Haugaard! tog hun ham under Armen og gik med ham, mens H. P. Hanssen forbavset saa efter dem.

*) Navnet staves Haugaard, ikke Hovgaard.

Inden den 10. Februar var Haugaard død. Ved hans Baare sagde Sognepræsten:

»Som faa havde Haugaard glædet sig til paa Afstemningsdagen at faa Lov til at afgive sin Stemme for Danmark, men det var, som om Glæden havde været større, end han kunde bære den.«

Haugaard fik i Aabenraa det Eftermæle: Han døde af Glæde.

Første Gang Dannebrog vajede paa halv Stang fra alle de nye Flagstænger i Aabenraa, var ved Haugaards Begravelse. En jævn og trofast dansk Mand, det var Haugaard.

60=Aars Minder fra Aabenraa.

Af pens. Lærer I. H. BYRIEL, Vamdrup.

Fra April 1882 til April 1883 var jeg Elev paa den gamle Præparandskole eller, som den officielt kaldtes, Præparandanstalten, i Aabenraa. Læretiden paa Skolen varede i 2 Aar; dog var der Mulighed for, hvis man havde faaet en Del Forberedelse, at slippe med 1 Aar, og dette var Tilfældet med mig.

Forstanderen, som hed *Høgelund*, stammede fra Rishjarup, var en overmaade forekommende og elskværdig Mand og havde Bolig lige ved Skolen. Vi, der endnu ikke var særlig dygtige til at føre en Samtale paa Tysk, talte Dansk til ham, og han svarede os paa sit danske Modersmaal.

Skolens 2 Klasser havde hver sin Afdeling, en dansk og en tysk. Den danske fik Undervisning i dansk Sprog og Religion; men i de andre Fag var Undervisningen paa Tysk, og da var Timerne fælles med den tyske Afdeling. Tyskerne var de fleste, men tillige de mest højtrøstede og vilde gerne føre Kommandoen. De havde det Fortrin, at Undervisningen udelukkende foregik paa Tysk, medens vi dansktalende havde et fremmed Sprog at kæmpe med og derfor havde sværere Arbejde, hvad der iøvrigt var til Gavn for os, fordi vi saa maatte holde os mere hjemme end Tyskerne, der tidt drev om paa Beværtningssteder; navnlig var »Sommerlyst« et yndet Opholdssted for dem i deres Fritid. Det gik da ogsaa saaledes, at da vi i April 1883 kom til Optagelsesprøve i Tønder, blev alle de dansktalende optagne, medens flere af Tyskerne, og deriblandt et Par af de mest stortalende, blev paa Valen.

Skolen blev selvfølgelig drevet i tysk Aand; men der blev dog ikke drevet nogen Agitation fra Lærernes Side for at faa os germa-

niserede. Forstander Høgelund var jo dansk af Fødsel, havde sikkert nok danske Sympatier og tiltalte os Nordslesvigere for det meste paa Dansk. Afdøde C. C. Haugaard, som jo var udpræget Dansker og Bysbarn af Høgelund, fortalte mig engang, at Høgelund uden al Tvivl var dansksindet, men selvfølgelig maatte holde det hemmeligt.

Forstander Høgelund havde Religion og Historie som Fag og underviste særdeles godt i disse Fag. Han var svag af Helbred og døde nogle faa Aar efter.

En af Skolens Lærere var Alsingeren *Bethlefsen*, som 2 Aar efter blev Seminarielærer i Tønder. Ogsaa han var meget venlig stemt mod os Danske og havde sikkert dengang danske Sympatier. Dethlefsen var en flink og dygtig Lærer, der underviste i Dansk, Tysk og Sang, og vi holdt særdeles meget af ham.

En af Byens Lærere, Organist *Lund*, underviste os i Musik; men da vi ikke havde andre Timer hos ham, lærte vi ikke at kende ham ret meget.

En anden af Borgerskolens Lærere, *Koch*, var vor Tegnelerer.

Vor Lærer i Matematik var *Nicolaisen*, som var ansat ved Byens Drengeskole. Han var Angelbo og stærkt tysksindet, hvad han aldrig lagde Skjul paa; altid noget overlegen var han og kunde nok bruge stærke Udtryk over for en og anden, naar Opgaverne ikke blev løst paa tilfredsstillende Maade; men praktisk og dygtig var han. Han blev altid udpeget som den, der under Opholdet paa Tønder Seminarium havde forfattet den kendte Tønder-Sang »In der grossen Seestadt Tøndern kam einmal ein Dampfsschiff an«.

Provsten i Aabenraa hed *Göttig*, en indvandret Tysker, der aldrig lærte at tale nogenlunde rigtigt Dansk, og som var velkendt for en Del morsomme danske Sprogblomster, om altid med Rette ved jeg ikke. Provsten forrettede de tyske Gudstjenester, men var en meget daarlig Taler, saa hans Tilhørere var yderst faa.

Pastor *Tonnesen*, senere i Hoptrup, var Byens danske Præst, og han samlede en stor Menighed. Ved de danske Gudstjenester var en Del af den danske Afdelings Elever med til at lede Sangen.

En Fejl ved Danskundervisningen paa Skolen var den, at vi skulde bruge en Retskrivning, som var forældet og som for omtrent 50 Aar tilbage havde været brugt ved de danske Seminarier med I. N. Meiers Grammatik som Grundlag.

Samlivet mellem danske og tyske Elever var forholdsvis fredeligt, men Afdelingerne holdt sig næsten altid hver for sig. Den nationale Modsætning traadte sjældent frem i stærkere Grad; vi maa jo huske, at det var unge Mennesker i Alderen 16—20 Aar, og dansk og tysk Sindelag havde endnu ikke fæstnet sig fuldtud.

Af kendte Personligheder i Aabenraa kan mindes den gamle Vægter *Ingemann* med det lange, hvide Skæg, der naaede ham langt ned paa Brystet. Vi kaldte ham altid Elias, fordi det syntes os, at saaledes maatte Profeten Elias have set ud. Han havde bl. a. det Hverv at gaa langs ad Gaderne og meddele, naar der blev lukket for Vandet. Han raable da gerne med sin overmaade snøvlede Stemme: »Morgen Vormittag steht das Springwasser still!«

En anden Fremtoning mindes jeg ligeledes grant; det var en stor, stærkbygget Mand, der gjerne kørte langs ad Gaderne og raabte: »Go Katøf!« Han handlede nemlig med Kartofler.

Nogle faa Aar før mit Ophold i Aabenraa levede der i Byen en ældre Mand, som handlede med Grøntsager, og som sikkert huskes af gamle Aabenraaere; han hed *Johan Bugslag* og færdedes jævnlig med sin Trækvogn gennem Gaderne under Raabet: »Kantøfler og Gulrører og Blomkaal og Rower — aa Rower!«

Blandt Folk, jeg lærte at kende under Opholdet i Aabenraa, var *C. C. Haugaard*, den gamle Farversvend og danske Patriot. Jeg havde faaet Nys om, at han var i Besiddelse af en stor Bogsamling, og opsøgte ham for at laane nogle Bøger. Haugaard var noget af en Original og rejste undertiden til København for at søge Foretræde hos Kong Christian IX.

Byens bedste Mand var jo *J. P. Junggreen*, hvem baade Danske og Tyske saa op til, og hvem jeg ofte saa. Han var allerede svagelig dengang; men hans Navn var paa alles Læber som Følge af hans ihærdige Kamp for Sandhed og Ret. Han døde allerede 1886 efter at have været Danskhedens uforfærdede Talsmand i den tyske Rigsdag i 2 Aar. Hvor det passer, som staar paa hans Gravsten paa Aabenraa Kirkegaard: »Lykkeligt det Folk, som fostrer slige Sønner!«

Aaret svandt, og i Foraaret 1883 rejste ældste Klasse til Tønder, hvor de fleste af os blev optagne paa Seminariet for at fuldende vor Uddannelse.

Fra det gamle Aabenraa.

Vi talte i Aabenraa:

Jen, to, tre, fie, fem, sajs, sju,
Ollemoes Børn hæ undt i e Lu,
kom o se,
hvo de gø ve,
kom o drik et lille Kop The.

*Naar: jeg havde en ny Kjole
paa, saa sagde man:*

Hille den gloen And,
hvo est do fin!

*De uartige Børn i Aabenraa
raabte efter Bønderne:*

Bynder fra e Land
med Kat'forstand,
di kommer te Affenraa
o køfe dem en Skraa.

*En Gaade fra min Oldefar
J. H. Middelheus:*

Lidt og let
og tynd og tæt
og godt og pynt e Pigge med.

(Løsning: en Knappenaal).

Helene Rud, København.

Husholdningsseminariet

Ankerhus - Sorø

uddanner Husholdnings- og Skolekøkkenlærere, afholder 5 Mdr.s Kursus for unge Piger fra Maj og Novbr. - Plan sendes. *Magdalene Lauridsen.*

Haslev Gymnasium - *Kostskole for Dreng*

Eksamensret til Mellemskole-, Real- og Studentereksamen. Alle Oplysninger ved Henvendelse til

Peter Kæstel, Rektor. Haslev.

Høng Studenterkursus *oprettet 1913*

Statsanerkendt.

Kostelever modtages.

Forbereder paa 2 Aar til matematisk og nysproglig Studentereksamen. Begrænset Pensum. Eksamination paa Skolen af egne Lærere. 1/2 ell. delvis Friplads efter Ansøgning.

Nyt Skoleaar beg. 16. Aug. - Prospekt tilsendes paa Forlangende. Tlf. Høng 47. *J. M. Monrad*



Indregistreret Varemærke

Aktieselskabet

Herman A. Kähler

Keramisk Værksted

NÆSTVED

Eriksen & Christensen

Aktieselskab.

Korn og Foderstoffer

Esbjerg.

Ringsted Jernstøberi og Maskinfabrik

Aktieselskab

R I N G S T E D.

Aktieselskabet

Dampmøllen Victoria

Odense.

Restaurant

Bryggergaarden - Odense

Byens bedste Spisested.

Charlottenlund Travbane

Løbedage i Juli den: 3 - 7 - 19

Totalisator - Musik - Restauration

Haderslev Amts aut. Destruktionsanstalt

Telefon Hammelev 32.

Selvdøde og syge Dyr afhentes overalt i Distriktet.

Ladelund Landbrugs- og Mælkeriskole, Brørup St.

5 Mdrs. Landbrugskursus Nov.-Marts
9 — do. Novbr.-Juli
8 — Mælkerikursus Sept.-April
Uddannelse af Kontrolassistenten.
J. C. Overgaard.

Silkeborg Husholdningsskole

Statsanerkendt m. Barneplejeafd. Moderne Skole, smukt beliggende. Alm. og elektr. Køkken, Centralvarme, Bad. 5 Mdrs. Kursus beg. 4. Maj. Maanedskursus i Barnepleje alene afholdes i April. Progr. sendes. SYNNØVE LUND

Vordingborg Husmoderskole

Nyt Kursus begynder 4. Maj og 4 Novbr. - Barneplejeafdeling. - Elektrisk og alm. Køkken. - Kjølesyning.

Valborg Olsen. Telefon 275.

Snoghøj Gymnastikhøjskole Fredericia.

3 Maaneders Sommerskole.
5 — Vinterskole.
Skoleplan sendes.

Jørgine Abildgaard. Anna Krogh.

Gymnastikhøjskolen.

(Fra 1. April 1927 anerkendt og optaget paa Højskoleloven).

Plan med Oplysninger om Skolearbejdet og om Understøttelse gennem Amterne eller Elevforeningen „O. D.“ ved

NIELS BUKH,
Ollerup.



Hvide Lærredsgummisko

Carl J. Ulrich & Søn

Aktieselskab

Haslev - Telefon 600

BAMBA'S

Smør og Kaffe

Sønderjydske Teglindeindustri

Nordre Fasanvej 127 - København N.
Telf. C. 4520 — Tage 1700 — Tage 1717

Facadesten, flammede Sten, Tagsten, Drænrør
Alle Bygningsartikler

De Forenede Teglværker ved Aarhus. Aktieselskab

Tlf. 644. Kontor: Parkallé 15, Aarhus. Tlf. 6444.

Facadesten, Tagsten, Radialsten, glass. Tagsten og Mursten

Paasch & Larsen, Petersen

Aktieselskab

HORSENS

Telefoner: 207 — 807 — 808

Foreslaa Deres Nabo at abonnere paa

„Sønderjydske Maanedsskrift“

Kr. 6.00 aarlig.

Skal man til og fra

Sønderjylland

benytter man

Sydfynske Jernbaner

Pindstrup Mosebrug

SAVVÆRK & EMBALLAGEFABRIK

Telefon Pindstrup { 13
18

Graasten Teglværk

GRAASTEN

Støt dansk Industri

H. A. GRUBERTS SØNNER

Aktieselskab

Metalvarefabrik

Frankrigsgade 40

København S.



P. A. KRUUSE

cand. pharm. — ODENSE

Fabrik: Kochsgade 29

Butik og Kontor: Flakhaven 1

Telefon 227

Forlang **Gulvtæpper**

fra

Sønderjydske Tæppefabrik

A. R. KJÆRBY

Højer

H. Rasmussen & Co.

Aktieselskab.

Frederiksgade 37-39. Telf 59.

Odense.

Jernstøberier

Frøcontoret

(for undersøgt Markfrø)

(Grundlagt 1887).

KOLDING

Leveringer under Statsfrøkontrollens selvvirkende Kontrol.
Antager Frøavlere.

Rio Radiatorer

Ribe Centralvarme-Komfurer

Ribe Centralvarme-Kamin

Ribe Kakkelovne

Ribe Kaminer

A/S Ribe Jernstøberi

Ribe Telf. 261 (2 Linjer)
Grundlagt 1848

Ja-men

Jama

Kaffe

smager bedst

Frøkontoret
for undersøgt Markfrø
Og Sædning. Ribe. Stk. 1887.
Egen Jernst.