Fra sejl til damp på Fanø

Af Niels Frederiksen

Indledning

Fanøs hundredårige periode som hjemsted for en sejlskibsflåde fik N. M. Kromann til, allerede som ung, at indsamle materialer, der senere resulterede i »Fanøs historie«.

Herefter udkom de to samlinger »Fanø sømænd i storm og stille« med søfolks beretninger om deres oplevelser om bord. Særligt disse er gode kilder til de sociale sider af søfarten, fordi det er søfolkene selv, der fortæller. F. Holm-Petersen stod for bogen »Fanø sejlskibe«, der kom i 1956, og som giver værdifulde oplysninger om skibenes byggeår og -sted.

Det efterfølgende er et forsøg på at klarlægge nogle faktorer, der kom til at indvirke på udviklingen. Formålet har blandt andet været bredt at anskueliggøre, hvorfor det ikke lykkedes at skaffe Fanø en levedygtig dampskibsflåde, der kunne have afløst sejlskibene.

Hovedlinier af Fanøs søfartshistorie

Skal man sætte en begyndelse for søfartshistorien på Fanø, må det blive øens deltagelse i det store sildefiskeri ved Helgoland, oprindelig sat i værk af hollænderne i 1400-tallet. Skibene i dette fiskeri var fiske-everterne, der enten ejedes af Sønderho-folkene selv eller førtes af disse med Ribeborgere som ejere. Perioden 1600-1750, hvor fiskeri var hovederhvervet, og øen fungerede som fiskerleje, er allerede godt beskrevet.[1]

Fanø var krongods og stod i et stærkt og af ydre omstændigheder påtvunget afhængighedsforhold til købstaden Ribe. De fleste fiskere var yderst fattige, men netop i begyndelsen af 1700-tallet medførte en række begivenheder, at fremtiden kunne tegne sig bedre for fiskerne.

For det første undertegnedes freden i Utrecht 1713,[2] der betød frit flag og fri ladning for neutrale nationer samt ret til at udøve fri handel. Dette førte til, at Hamborg og England fik en stærkt forøget handel på bekostning af Holland. Hamborg kunne nu og senere på grund af sin status som »fri hansestad« med sit eget parlament føre sin egen udenrigspolitik, hvilket gav byen stor handlefrihed.

På den baggrund forstår man, hvorfor folkene på Fanø var så ivrige efter at købe sig fri fra kronen i 1741. Nu fik de mulighed for at deltage i noget mere indbringende end fiskeri, nemlig skibsfart. Fiske-everterne blev i slutningen af 1700-tallet benyttet som handelsskuder, og et tilskud af skibe købtes fra Holland gennem forbindelserne dertil. De langvarige krige i Europa kombineret med Bernstorffs neutralitetspolitik i perioden førte til et opsving i skibsfarten.

Fanøfolkene sejlede med deres småskibe på Norge, Slesvigs kyster og Hamborg, og da Ejderkanalen i 1784 åbnedes, brugte de den som genvej til Østersøen.[3]

Skipperen ejede selv skibet, han købte ladninger og solgte dem. Uafhængigheden efter 1741 gav ham et særligt tilhørsforhold til sin ø og sit skib, og det var ikke så få, der blev velhavende ved århundredskiftet. Specielt Sønderho havde mange skibe, og flere huse skød op i byen. Folketallet øgedes væsentligt i disse år,[4] og der var arbejde nok for mange håndværkere på bådeværfterne.

Krigen mod England 1807-14 førte imidlertid til en brat ende på velstanden. Fra højere sted blev skibene udskrevet til at fragte korn til Norge, der under krigen var isoleret af engelske orlogsskibe i Nordsøen. Nu var der ikke længere noget, der hed »frit flag, fri ladning«. Danmark var draget ind i krigen og kunne ikke stå neutralt. Fanøskibene blev opbragt i stort tal, og Sønderho mistede over halvdelen af sine fartøjer.[5] At tabet var svært at komme over, ses af en indberetning til Kommercekollegiet fra birkedommeren i 1817: »Skibsbyggeriet har endnu kun lidet Fremme formedels den

slette Pengekurs (statsbankerotten 1813) og store Pengetrang. Øen vil sent tilbagevinde lignende Skibsfart og Skibsbyggeri, som den havde før Krigen«.[6] Det kom nu ikke til at gå så galt. Hamborg havde også lidt store tab under krigen på grund af den franske besættelse. Handelshusene var flyttet til andre ikke besatte havnebyer for eksempel Tønning, og i 1822 besad Hamborg kun 18 skibe.[7]

I det efterfølgende opbygningsarbejde behøvede Hamborg al den tonnage, den kunne opdrive. Det gav beskæftigelse til den arbejdsløse flåde af handelsskibe i det slesvig-holstenske område, særligt Åbenrå, men på længere sigt også Fanø. Her begyndte man at bygge større skibe, specielt galeaser, og i 1827 søsattes de første skonnerter i Sønderho. Nu nøjedes man ikke længere med kystfarten, men udvidede sejladsen til egentlig Nord- og Østersøfart - ja enkelte skibe vovede sig endda ned i Middelhavet. Langsomt, men sikkert, arbejdede øen sig op, så den i midten af 1800-tallet stod med en meget betydelig flåde.[8]

Netop i 1850-erne var der stor efterspørgsel efter tonnage.[9] Det hang blandt andet sammen med, at England i 1846 havde ophævet korntolden. Industrinationen England havde et stort behov for fødevarer, mens landbrugslandet Danmark havde overskud af korn. Højkonjunkturerne betød farter på længere destinationer, og dette nødsagede Fanø-boerne til på deres egne værfter at bygge større skibe, gerne over 100 rg. tons. Samtidig tog man også andre skibstyper i brug, nemlig briggen og skonnertbriggen. Den sidstnævnte type blev populær, fordi den kun var råtaklet på den forreste mast og derfor sparede mandskab.

Byggeriet tog til, og specielt i 60-erne stod der mange skibe på stablerne i Nordby og Sønderho. Forbindelsen til Hamborg blev knyttet tættere i disse år, og et stigende antal skibe befragtedes her på langfart for eksempel til Vest-afrika. Fra Rotterdam udgik sejladsen til Ostindien, der var hollandsk koloni. I slutningen af 70-erne og i begyndelsen af

80-erne forringedes fragtmarkedet, og trods energisk fragtsøgen blev resultatet en række dårlige år for Nordbys og Sønderhos skibsfart.[10] Sønderho holdt op med at bygge skibe i 1877, og nedgangen i tonnage for hele øen ses klart i skibslisterne.[11] De fleste af de ældre træfartøjer var forlist eller blev nu solgt.

Alt dette resulterede i et forsøg på at gå nye veje for at komme ud af uføret. I England og Hamborg havde man længe været i gang med overgangen fra sejl til dampskibe. Dampskibene, der nu i godt 20 år med held havde konkurreret med sejlskibene om fragterne, var en af årsagerne til modgangen i slutningen af 70-erne. Ældre jernsejlskibe blev til købs på grund af den udskiftning, der fandt sted i de udenlandske rederier, og som den første i Danmark købte en Sønderho-skibsfører i 1884 tre billige jernskibe fra England.[12] Forsøget fulgtes op af Nordby, og da fragtmarkedet bedredes i slutningen af 80-erne, blev flåden af jernskibe forøget.

Tonnagen steg til hidtil usete højder og toppede i 1897 med 47.015 rg. tons.[13] Samtidig med indkøbet af jernskibene, byggedes der på et enkelt Nordbyværft en række større barkskibe af træ, som i modsætning til jernskibene var yderst velsejlende. Den såkaldte »jernalder«, der var betinget af et snævert samarbejde med Hamborg, varede dog kun kort.

I begyndelsen af vort århundrede faldt antallet af fragter væsentligt, og det betød, at skibene måtte sælges til en meget lavere pris, end de var købt for.[14] Konsekvenserne af dette søges klarlagt i et senere afsnit.

Først skal der fremdrages nogle træk af skibsfartens udvikling i almindelighed, fordi det øger forståelsen for, hvorfor det gik, som det gjorde på Fanø.

Søfartens udvikling

Beregninger har vist,[15] at verdenstonnagen i årene fra 1851-90 steg med 350 % fra 8¼ mill. tons til 37½ mill. tons i 1890. En af de medvirkende årsager til dette var, at de

engelske navigationslove blev ophævet i midten af århundredet og frigjorde nye markeder, der tidligere havde været lukket. En stigende del af denne tonnage blev efterhånden dampskibe, men sejlskibene forsvandt aldrig helt. Det er i det hele taget et særtræk i den søfartshistoriske udvikling, at overgangen til dampskibe forløb over en meget lang periode, godt 100 år.

Årsagerne til, at den skibsindustrielle udvikling ikke omgående slog sejlskibene ud, må søges i et antal faktorer der virkede side om side op gennem 1800-tallet. For det første var der økonomiske faktorer. Skibsingeniørerne i Skotland, blandt andre Henry Bell og Robert Napier, havde i begyndelsen af århundredet yderst vanskeligt ved at skaffe penge til udviklingen af dampbådene.[16] Risikovillig kapital var i det hele taget en mangelvare.[17]

For det andet var der forskydningen i den industrielle udvikling, der medførte, at dampskibene, som var højt udviklede i 50-erne, endnu ikke kunne bruges i fuldt omfang. For rutefartens vedkommende lod jernbaneforbindelserne meget tilbage at ønske. I fragtfarten bestod hindringerne i, at havnene verden over endnu ikke var udbyggede. Der manglede kullagre, som dampskibene var afhængige af, og mange af »havnene« var kun ladepladser, som fartøjerne på grund af vanskelige besejlingsforhold ikke turde anløbe.

For det tredie var der spørgsmålet om skibenes hastighed og pålidelighed. I 1850-erne udfoldedes store bestræbelser på at forbedre de allerede udviklede sejlskibstyper. Det hang sammen med, at sejlernes gennemsnitshastighed var blevet lavere end dampernes. Sejlskibet var afhængigt af vejrforhold og vindens retning, hvad der i mindre grad gjorde sig gældende for dampskibe. På den anden side forblev tophastigheden stort set hos sejlskibene. Der er mange eksempler på, hvorledes et sejlskib ved gunstig vind let løb fra et dampskib.[18]

For det fjerde var der en betydningsfuld faktor mere nem-

lig traditionen. Konservative holdninger i forholdet til dampskibe var udpræget hos mange i søfarten. På dampskibene gik man ikke bort fra sejlet som støtte før langt op i 1800-tallet, og endnu i dag spores den gamle modsætning mellem folkene på dækket og folkene i maskinen.

I 1848 havde Danmark kun 17 dampskibe, der alle var hjulskibe, i rutefart.[19] I 1856 anskaffedes det første skrueskib, som jo blev sejlskibenes egentlige konkurrent. De følgende år blev præget af den indbyrdes konkurrence om ruterne, i hvilken D.F.D.S. gik af med sejren.

Her i midten af århundredet, hvor kampen stod om de inden- og udenlandske ruter, og hvor dampskibene endnu ikke var kommet med i fragtfarten på verdenshavene, havde skibsfarten på Fanø nået sit foreløbige højdepunkt.

Fanøskibsfartens udvikling i 1800-tallet

»Som en Blodaare fra Tydsklands Hjerte strømmer Elben forbi Verdens tredie Handelsstad, ikke forgjæves tilbydende dens Tusinder af Sejlere Befordring til Havet.

Hamborg er Handelens Triumph/ den er ret egentlig - ja ene og alene en *Kjøbstad, en Kjøbmandsstad.* Sin Tilværelse skylder den hverken Kongemagt eller Vaabenmagt, men Handelsmagt. Ikke fra Ministres Cabinetter, men fra Kræmmeres Skrivestuer udfærdiges de Befalinger, som her oprejste Templer og Slotte, og mægtige Volde omkring dem, som hentede Skibe fra alle Verdens Riger, og Guld fra deres Kister og Skatkamre. Men med dette på Jorden almægtige Metal tilvunde dets Herrer sig kongelig Vælde og krigerisk Ære. Disse Skriverstuer har bragt Cabinetter til at skjælve. Børsen i Hamborg er Samlingsstedet for en stedseværende stedsevirkende Congress/ men dennes *Protocoller sluttes aldrig...*«

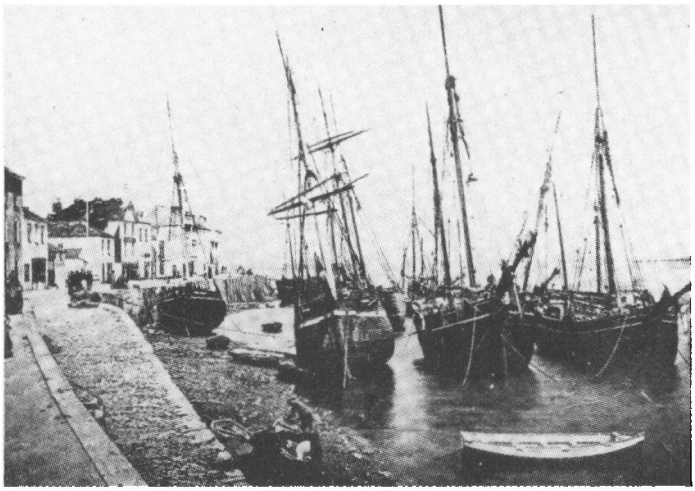
Sådan beskrev Blicher i 1849 Hamborg.[20] Da han senere på rejsen nordpå i dagvogn kom til Fanø, blev han forundret over øens befolkningstæthed: »Sort og Hvidt! Huse og Sand -og hvilken Mængde af begge Dele!« At denne golde Sand-

revl er urimelig stærkt befolket - det er der, i Sandhed! Sort på Hvidt for: hele den miillange Østside er jo Bye.«

Han kunne nok være kommet hurtigere til Fanø, hvis det blot var det, han ville, nemlig med skib. Der har antagelig ligget skibe i Hamborg, der skulle laste til Vadehavet. Endnu i midten af 1800-tallet var transport over land yderst langsom og ubehagelig på grund af de dårlige veje.[21] Blichers beskrivelse af Hamborg er særligt udvalgt i denne forbindelse. Allerede i 1700-tallet havde Sønderho og Nordby knyttet varige forbindelser til den »fri hansestad«, forbindelser som nu skulle få betydning i stigende omfang, stærkest i slutningen af århundredet.

Vanskeligheden ved en fyldestgørende beskrivelse af søfartens baggrund og muligheder på Fanø i 1800-tallet, opstår når der skal vælges synsvinkel. Der er flere indvirkende faktorer, som har haft betydning. Først og fremmest er der *geografien*, hvor øens placering i Vadehavet, og dens tilknytning til det sønderjysk-slesvigske område, samt dens åbning mod Nordsøen, er det væsentlige. Dernæst *økonomien*, deriblandt spørgsmålet om søfartens finansielle grundlag. Og sidst *politiske* faktorer, hvor beslutninger foretaget i København, Hamborg, England og andre steder fik stærk indflydelse på baggrunden for øens søfart.

De nævnte forhold var bestemmende for, om der var skabt et *transportbehov*, hvilket er den første forudsætning for, at der kan sejles. Når der var livlig handel, fri næring og lave toldgrænser, blev søfarten altid stimuleret. Når det omvendte var tilfældet, faldt fragtraterne, og skibene kunne dårligere svare sig. Også for Fanø blev søfarten bestemt af udefra kommende konjunkturer. Omvendt kunne man forestille sig, at et tonnageudbud ville stimulere handelen, der således kunne benytte et *transporttilbud* som en forudsætning. En vekselvirkning mellem behov og tilbud kendetegnede Fanøs skibsfart. Øen havde et stående transporttilbud, mens det ikke altid stod lige godt til med behovet hos de byer og lande, den i



Den europæiske søfart var geografisk decentraliseret. Tonnageudbudet fordelte sig i midten af århundredet på mange små havne og fartøjer. Appeldore i Devon, England, eksisterede udelukkende af søfart. Erhvervsøkonomisk og kulturelt havde byen samme struktur som Fanø. Billedet er fra ca. 1870, og minder om Nordby havn i fortige århundrede. (The Merchant Sailing Ship, London 1970.).

løbet af årene betjente. At der lå et tilbud viser erhvervsfordelingen på øen,[22] hvor langt de fleste enten førte eller byggede skibe.

Det kan slås fast, at skibsfarten i den første del af århundredet overvejende var *lokal*. Med lokal forstås ikke den nærtrafikale småskibsfart, som fandt sted mellem fastlandet og vadehavsøerne. Derimod er der tale om den besejling, der var på Varde, Hjerting, Nordby og Ribe fra andre nordsøhavne i udlandet, fra havne i Østersøen og mellem disse indbyrdes.[23] Den fortsatte til op i 1870-erne, hvor skibsfarten efterhånden var blevet mere og mere *global*. Det vil sige, at sejladsen skiftede til besejling af oversøiske havne og havnepladser »på varmen« med Hamborg og Rotterdam som udgangspunkt.

Lokalfartens forudsætninger var den småindustri, der efter-

hånden etableredes i Ribe og andre jyske købsteder.[24] Der var saltværket i Nordby,[25] samt cikoriefabrikken og jernstøberiet i Ribe, alle industrier baseret på import af råstoffer ad søvejen, da der endnu ikke var nogen landtransport, som for eksempel jernbane, der var god nok.[26] En vigtig indførselsartikel var tømmer fra Norge, som kom ad søvejen indtil så sent som 1875.[27] Englands ophævelse af korntolden 1846 havde forbedret hele søfartens situation.[28] Loven om næringsfrihed i 1857 satte gang i den lokale handel og industri, men på Fanø begrænsedes foretagenerne dog i det store hele til Nordby. I 1830 var der forslag til en egnsudvikling i Fanø-Hjerting området, der kunne kædes sammmen med skibsfarten:

»Allerede ved Skildringen af Fanekernes Vindskibelighed er der hentydet paa at give denne en mere udstrakt Retning. Ogsaa med Hensyn til Hjerting er der viist, hvorledes denne Plads qvalificerer sig til en Handelsstad. Hele Vestkysten af Jylland har intet Punct, der ligger saa beqvemt for en udbredt Handel og Skibsfart. Fanøe og Hjerting ere saa at sige de eneste Havne ved hele denne Kyst. Beboerne udmærke sig ved en Virksomhed, der lader haabe de herligste Frugter. Kort, Fanøe og Hjerting turde snart blive Hamborg lige saa meget for nær som Altona allerede er det. Imidlertid vilde rigtignok Varde, Ribe og endog Ringkøbing derved lide nogen Afbræk, første især, thi med Hensyn til Handelen paa Udlandet vilde Fanøe eller Hjerting give Tonen an, og Hjerting desuden berøve Varde en Del af dens Landhandel. Men Opkjøbet og Indsamlingen af Fastlandets Producter turde maaskee blive saa meget betydeligere, thi Fanekernes Forbindelse med disse Stæder blev en selvfølge, og paa Fanøe vilde intet Huus opstaae uden at have Factorier paa Fastlandet.

Vardenserne vilde naturligvis af alle Kræfter sætte sig imod Hjertings Ophøielse til en Kjøbstad. Derimod turde Erhvervelsen af Kjøbstadstrettigheden for Havnebyerne paa Fanøe maaskee ikke falde saa vanskelig. Men Fanekerne vilde maa-

skee selv afslaae et saadant Tilbud, da hiin Rettighed, saalænge ingen betydelig Handel kom i Gang, og Kjøbstadsafgifterne skulde svares, vilde blive dem mere til Byrde end Fordeel, især de mange fattige Fiskere i Nordby. Denne Sags Fremgang turde derfor beroe paa det næstfølgende Forslag:

Nordbye paa Fanøe, siger en af Forfatterens Correspontere, er fortrinlig skikket til at være Frihavn, med Anlæg af Bassiner, Dokker etc. En Orlogsflaade kunde rummes der. Stedet har den uberegnelig store Fordeel, at Isen kun meget sjældent og meget kort Tid lægger til. Mange Skibe, som nu ligger i Norge, ved Cowes paa Wight etc., vilde upaatvivlelig søge dertil ved Havarie, eller naar Elben og Veseren ere tillagte.«[29]

Forslaget blev dog aldrig til noget, derimod tog skibsbyggeriet for alvor fart fra 1840-erne, og Fanø-folkene satte hele deres økonomi ind på at bygge større skibe. En undersøgelse af 10 tilfældigt udvalgte bygningskontrakter, 5 fra Sønderho og 5 fra Nordby, fortæller noget om finansieringsformen.[30] Man tegnede sig for et antal parter uden forud at kende den nøjagtige pris på skibet.[31] Det var oftest delt op i 96 parter, og materialet viser, at det største antal tegnedes af skibsføreren:

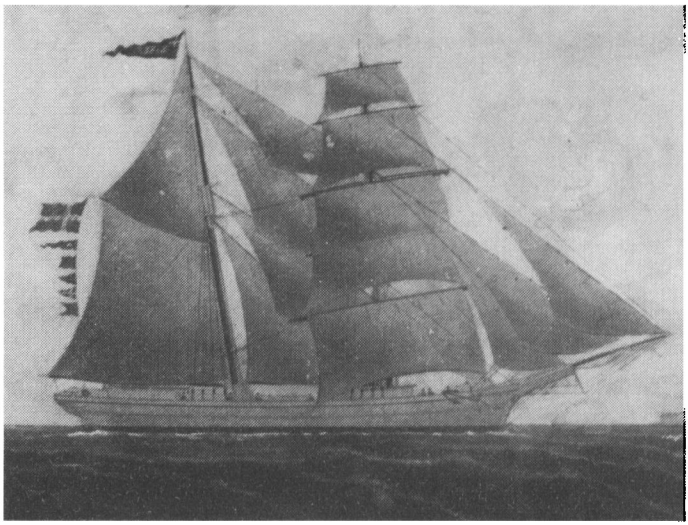
1. Skibsføreren	ca. 40%
2. Andre i Nordby eller i Sønderho	ca. 30%
3. Folk i Varde eller Ribe	ca. 10%
4. Gårdmænd på fastlandet	ca. 5%
5. Købmænd, rebslagere eller sejlmagere i jyske byer	ca. 5%
6. Udenlandske forbindelser (mæglere i Altona, London, Leith eller forbindelser i København)	ca. 10%

Oversigten viser, at det ikke var nogle få, der ejede skibene, men at man måtte langt omkring for at skaffe pengene. Det fremgår også, at Nordby og Sønderho hentede støtte fra byerne i det vadehavsområde, de hørte til.[32] Endvidere viser det sig, at øen på dette tidspunkt overvejende selv bar byrden sammen med det lokale område i øvrigt.

Selv om sejladsen Nord- og Østersøhavnene imellem aldrig

ophørte, ser man, at anløbene i Vadehavets gamle havne i 70-erne indstilles. Endnu i 1869 ligger der enkelte skibe i Ribe havn med stenkul fra England,[33] men åbningen af havnen ved Esbjerg og jernbanen dertil satte en stopper for anløbene. Det kan konstateres i nedgangen af havnepenge for Ribe for 1875,[34] og nedgang i told og skibsafgifter i Nordby fra 30.466 kr. i 1873 til 24.536 kr. i 1874. Hertil bemærker Fanø Årsberetning:[35]

»At en betydelig Nedgang i Toldindtægterne vilde indtræde, naar Esbjerg Havn blev aabnet, var at forudsee . . . Det var hovedsagelig Fortoldningen af norsk Trælast, som gav Fanø Toldsted den væsentlige Indtægt, men Tilførselen deraf har i 1874 været c. 823 C = Lster. mindre end i 1873, idet Nordmændene foretrække den lettere tilgængelige Havn ved Esbjerg for Nordby Havn, deels føres nu ogsaa Trælast ad Jernbanen fra Østkysten af Jylland til Varde, som stedse har været Hovedforbrugsstedet for den Trælast, som tidligere blev berigtiget her ved Toldstedet. Trafikken paa Kjøbenhavn, som i de senere Aar har været i Tiltagende, er nu yderligere bleven lettet ved Jernbanen fra Lunderskov til Esbjerg, og det er at forudsee, at en forøget Indførsel af toldberigtigede Varer fra Kjøbenhavn vil bringe Fanø Toldintrader endnu lavere ned. Jernbaneforbindelsen med Hamborg vil ogsaa bidrage til Toldintradernes Nedgang, idet de paa det nærmeste Fastland etablerede Høkere, som tidligere fortoldede her paa Fanø, nu vilde være bedre tjente med at lade deres Varer gaa ad Jernbanen og fortolde i Esbjerg. I det Hele er Jernbanen i den korte Tid, den har været aabnet, bleven meget benyttet til Varetransport hertil, Varerne komme ulige hurtigere end ad Søveien, og Bestillingerne kunde derved afpasses efter det øieblikkelige Behov. Fragten paa mange Artikler er lige saa billig, og Udgiften til Assurance spares. Ikke mindre gavnlig vil Jernbanen vise sig for Fanø, med Hensyn til Persontransporten, eftersom Beboerne reise meget imellem Hjemmet og deres i andre Havne liggende Fartøier, men da Tiden ofte



Træskibe af mellemstor størrelse var på Fanø stærkt repræsenteret af barkskibet. Blandt de mindre var briggen og skonnertbriggen populære. Her ses skonnertbrig »Karen« af Sønderho ført af H. H. Frederiksen, der lod skibet bygge i 1868 af egetræ fra Gram skove. Portrættet blev på bestilling udført af M. Truelsen i Altona 1868. I baggrunden ses Helgolands klipper.

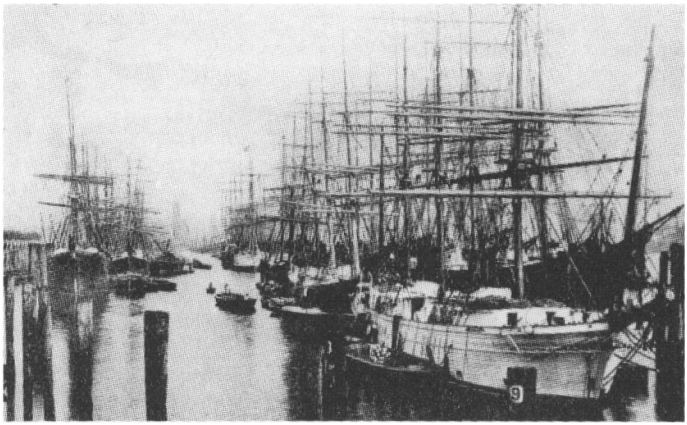
er knapt tilmaalt, blev i Almindelighed den kostbare Extrabefordring imellem Strandby og Kolding benyttet, og det vil saaledes blive ikke ubetydelige Beløb imellem Aar og Dag, som ved Jernbanen paa denne Maade spares.«

Selv om bygningen af Esbjerg havn gav arbejde til enkelte Fanøskibe,[36] var det stort set slut med lokale anløb. De fleste af de gamle fartøjer var forliste eller erstattet med brigger og skonnertbrigger. N. L. Engers fra Nordby, der skulle blive Fanø-folkenes første betydningsfulde forbindelse i Altona, var flyttet derned for længe siden.[37] Han og et par andre havde i mange år selv sejlet på langfart med mindre skibe, og de havde haft gode erfaringer dermed. Forbindelserne udvidedes til mæglere i England for eksempel La Cour & Watson i Leith, samt Knöhr & Buchard i Hamborg. Efterhånden var skonnertbriggerne og barkskibene engageret i farten på Afri-

ka, Syd og Nordamerika samt Ostindien. I slutningen af 70-erne mærkedes de dårlige konjunkturer: fragtraterne faldt, og de mindre træskibe kunne ikke klare sig. De var for små og blev vraget til fordel for dampskibe eller større sejlskibe. A. M. Knudsen i Sønderho byggede i 1877 det sidste skib, der blev søsat herfra, skonnerten »Vennerne«, og han var den første, der fra England indkøbte 3 billige jernskibe i 1884. I løbet af det næste ti-år steg fragtraterne, og det resulterede i endnu flere køb af jernskibe. Samtidig blev det økonomiske grundlag og ejerforholdet ændret. I begyndelsen var skibene, som vi så det, på lokale hænder, skipperen var af og til sin egen reder og ejede en stor del af skibet selv. Nu skulle der væsentlig støtte til fra Hamborg-mæglerne, for selv om skibenes pris var rimelig, oversteg den hvad mange kunne magte. Da barkentinen »Maracaibo« under Verdenskrigen opbragtes af englænderne, blev det prisedømt med den begrundelse, at en væsentlig del af aktierne i »Maracaibos Rederi« var på tyske hænder, hvilket var tilstrækkelig grund til beslaglæggelse.[38] Salget af jernskibene til Fanø var en god lejlighed for de udenlandske redere til at skaffe sig af med deres udrangerede materiel.

Nordby anskaffede i løbet af årene i alt 39 jernskibe, mens Sønderho nåede op på 21,[39] og til henholdsvis Nordby og Sønderho nybyggedes der i alt 13. En undersøgelse[40] vedrørende de 168 større træskibe øen stod med i anden halvdel af århundredet viser, at 102 skibe var bygget på øen i tidsrummet 1860-90, heraf 84 i Nordby og 18 i Sønderho. 66 var bygget uden for øen, heraf de 20 indenlands. Resten var bygget rundt om i mindre europæiske havnebyer. Af de indkøbte *jernskibe* var en væsentlig del bygget i Glasgow, Liverpool og Sunderland, og de var næsten alle omkring 20 år gamle på købstidspunket.

Hvis man betragter en københavnsk aktietagers regnskab over 75 danske sejlskibe (heraf 67 hjemmehørende på Fanø) i tidsrummet 1872-1915,[41] vil man se, hvor lidet rentabel far-



Når der skulle losses og lastes, lå sejlskibene længe i havn. Men dårlig vind og vejr kunne holde skibene inde i måneder især i Hamborg, hvor de skulle ud gennem Elben. Sejlskibshavnen i Hamborg udgjorde et imponerende skue af master, som postkortet fra 1885 viser. Sammen med Rotterdam var Hamborg basishavn for Fanøs søfart i den globale periode.

ten var trods de bedrede tider. Han havde aktier i hvert af skibene gennemsnitligt omkring 15 år, og han var interesseret med i alt 103.648 kr. Hans »udbytte« blev et tab på cirka 40.000 kr.

Hamborg, der tidligere havde givet indirekte støtte ved at tilbyde fragter, gav nu direkte hjælp med kapital. Samtidig var de små rederiaktieselskaber blevet totalt afhængige af Hamborg, som nu forståeligt nok måtte lede befragtningen. Konkurrencen med dampskibene var blevet hård. Mæglerfirmaet Knöhr & Buchard, der hovedsageligt ledede sejladsen, kendte verdensmarkedets betingelser. Et instruktionsbrev til en skibsfører i 1892 vidner om dette: »De må energisk stræbe for at komme fremad på sø og ved land. Så snart ladningen er om bord, må De være parat til at afsejle, og må Deres regnskab derfor forinden være så vidt opgjort, at det hurtigt kan blive endeligt afsluttet, så at ikke et eneste øjeblik går tabt, thi »time is money«.[42] Skibsførerens løn for dette var 80 kr. om måneden og 3% af bruttofragten. Meget så ud til, at

dette opsving i sejlskibsfarten kun var en frist. De fleste var klar over, hvor det bar hen.

Omkring 1900 overtog hollænderne med store dampskibe selv farten på Hollandsk Indien, hvor barkskibene fra Fanøværfterne fra ny havde været employeret.[43] Hertil kom en række uheldige forlis, og at Boer-krigen ikke trak ud, hvad der kunne have givet nogle fragter. Der blev herefter gjort forsøg på at beskæftige de sejlskibe, der blev ledige. Man foreslog Tietgen, at skibene kunne sættes ind i rutefart med salpeter fra København, hvad Tietgen dog afslog.[44] Og da markedet i 1905 i øvrigt blev forværret, måtte skibene sælges næsten hurtigere, end de var blevet anskaffet og til en meget ringe pris. I 1907 var der kun 18 større skibe tilbage.[45]

Fra sejl til damp

Ålborg Stiftstidende skrev den 20/5-1916: »I mange Aar stod Fanøs Sejlskibsflaade som Danmarks største. Og det var store flotte Skibe, vel vedligeholdt og godt bemandede. Fanø-Skibene havde da ogsaa et godt Ord paa sig, og det faldt dem aldrig vanskeligt at faa sluttet gode Fragter. Men der fandtes da næsten heller ikke den Plads lige fra den sydlige Halvkugle til saa langt Nord, som der overhovedet er aabnet for Sejlads, uden at en Fanøskude har været der. Paa selve Øen var der flere Skibsværfter, og for blot en snes Aar tilbage byggedes der rask væk, saaledes Barkskibene »Embla«, »Sørine«, »Anna« og »Mathias«, Skbg. »Afma« m. fl., som alle er godt kendt her.

Men det gik som her - Dampskibene traadte i Stedet, Sejlerne kunde ikke betale sig længere og blev solgt. Aar efter Aar gik det tilbage, og i forrige Uge solgtes den sidste Fanøbark, »Havila«, som blandt Søfolk havde Ord for at være Danmarks flotteste. Dermed er Fanøflaaden en Saga blott. Men endnu vil Minderne om den leve længe blandt vor Sømandsstand, idet der er mange, der i disse Skibe har modtaget den første Uddannelse, og da der var god Orden og

Mandstugt ombord, har det sikkert været til god Nytte senere hen i Livet.»[46]

At »Havila« skulle være det sidste sejlskib hjemmehørende på Fanø var nu ikke helt rigtigt. Endnu var der »Maracaibo« fra Nordby, der som tidligee omtalt opbragtes af englænderne, samt bark »Martha« og 3 mst. skonnertbrig »Elisabetha« fra Sønderho. »Martha« forsvandt i Verdenskrigen sporløst (juli 1917), og »Elisabetha« solgtes i 1919 til Marstal.[47]

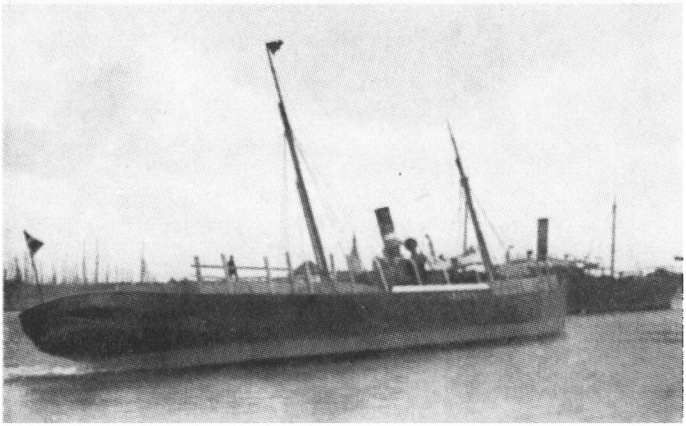
Det vil nu være på sin plads at stille spørgsmålet: Hvorfor gik Fanø ikke over til at sejle med dampskibe? Andre steder, for eksempel i Flensborg, var det allerede sket i 1869,[48] og et enkelt forsøg i Åbenrå i 80-erne lykkedes også.[49] Det var dels et økonomisk og dels et menneskeligt spørgsmål. Der var to hindringer: små økonomiske muligheder og konservative holdninger. Rederivirksomheden på øen var splittet op i mindre rederier, som var aktieselskaber med en lille aktiekapital. Rederiaktieselskaberne begrænsede sig i flere tilfælde til et enkelt fartøj, og var der flere, førtes regnskabet særskilt for hvert skib.[50] Når skibet havde gjort en rejse, regnedes der af på samme måde, som da man brugte partsrederiet.[51] Hele overskuddet blev udbetalt aktionærerne i forhold til deres andel i skibet, og intet kunne henlægges til nyinvesteringer.

Der *havde* været forsøg på at slutte alle Fanøskibene sammen til ét stort selskab.[52] Det var chefen for Knöhr & Buchard Eftl. i Hamborg Jacob Meir, der foreslog dette, men han fandt kun forståelse for tanken hos nogle af skibsførerne. Det ville nemlig betyde, at den traditionelle store andel i skibet, som skibsføreren selv havde, måtte bortfalde og gå ind i selskabet. Et påfaldende træk var, at man ikke førte nogen større diskussion på øen om det ønskelige i at gå over til dampskibe, som man så det i Marstal i 1899.[53] De skibsførere, der havde trodset flertallets konservative indstilling og var gået ind i dampskibsfart, begyndte at glide ud allerede i 70-erne. Inden da havde enkelte foregangsmænd slået sig ned andre steder end på øen selv, og dér grundet dampskibs-

rederier.[54] N. L. Engers i Altona, der som omtalt støttede sin hjemø, havde også på sine gamle dage i 1880-erne mistet troen på sejlskibene. Det skortede ikke på advarsler fra ham, da man ville købe jernskibe, men skibsførerne, individualister som de var, havde ikke mod til at afstå fra at anskaffe de billige skibe på dette tidspunkt.[55]

Da Esbjerg havn blev bygget, havde konsul Borch, Nordby, set den som en mulighed for starten af et dampskibsrederi:

»Indenrigsminister Estrups forudsigelse af, at private dampskibe nok skulle finde vej til Esbjerg, viste sig at slå til. Dristige mænd på Fanø med konsul Borch i spidsen oprettede allerede i 1874 et aktieselskab »Esbjerg«, hvis bestyrelse var på Fanø med konsul Borch som korresponderende reder. Konsul Borch havde arbejdet meget for at få havnen, hvor den nu er, og hans navn bør mindes som den første, der fik dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og England bragt i stand. Selskabet lod bygge et dampskib »Esbjerg«, der sidst i oktober 1874 gik herfra med ca. 150 stude. Føreren var kaptajn J. Warrer, der endnu stadig sejler herfra. Ruten var Esbjerg-Thameshaven. Ijuni 1875 kom det forenede dampskibsselskabs hjulskib »Riberhuus« (nu omdannet til skrueskib) hertil, ført af kaptajn Th. Thomsen, der også stadig er vedblevet at sejle fra Esbjerg. Det forenede erhvervede allerede i dec. 1875 »Esbjerg«, idet selskabet »Esbjerg« opløstes.«[56] Det lokale initiativ, der kunne tænkes i forbindelse med Esbjerg havn, blev standset af D.F.D.S., sådan som det også var sket med Århus-København ruten.[57] At Tietgen vogtede over Esbjerg havn, er der et eksempel på. Da Lauritzen senere ønskede at etablere et tramprederi, blev et lån i Privatbanken afvist af Tietgen, trods det at Lauritzen ifølge egne udtalelser forsikrede ham om, at han ikke var ude på at konkurrere.[58] Andre initiativer fra øen af mindre omfang[59] måtte også opgives på grund af, at der ikke stod kapital nok bag. Et mindre selskab blev på et tidligt tidspunkt flyttet fra øen.[60]



Konsul Lauritzen købte sit første dampskib »Uganda« i 1888 sammen med skibsfører Meinerts fra Sønderho. Billedet viser S. S. »Neptun« købt 1895, der sammen med to andre dampere udgjorde grundlaget for starten af dampskibsselskabet »Vesterhavet« i 1895. Søren Meinerts var Lauritzens mest betroede bestyrelsesmedlem. »Neptun« forliste i Nordsøen 1906, og alle omkom. De fleste var fra Sønderho.

Navigatørerne i D.F.D.S.s englandsrute var fra starten fra Fanø, og Lauritzens tramprederi »Vesterhavet« i Esbjerg havde et nært samarbejde med fanøskibsførere.[61] Når det lykkedes for Lauritzen, og ikke for fanøboerne, at etablere et større rederi med dampskibe i Esbjerg, skyldes det, at han selv stod i en situation med et tonnagebehov. Hans virksomhed på land var ret omfattende på grund af forbindelserne med de jyske bønder, der netop havde overstået landbrugsomlægningen. Smørret fra andelsmejerierne, der nu voksede op overalt, kunne eksporteres, og kul fra England kunne modsat importeres til mejerierne og anden industri. Til denne sejlads benyttede Lauritzen i starten et sejlskib fra Fanø,[62] men han indså snart, at et dampskib måtte til, fordi farten var for uregelmæssig.

På Fanø Navigationsskole havde man nu i flere år uddannet dampskibsnavigatører, og gennem den var Lauritzen stærkt interesseret i at benytte den arbejdskraftsreserve, som

sejlskibenes salg gjorde større og større.[63] Søfolkene måtte nu enten blive arbejdsløse, skifte erhverv eller videruddanne sig og gå over i forskellige dampskibsrederier.

Menneskelige og sociale konsekvenser i Sønderho

Om sine kolleger i Åbenrå udtalte byens første og eneste dampskibsreder: »De tærede på den berømmelse, som havde været begrundet for 50 år siden«.[64] Åbenrå oplevede ingen »jernalder«, og den citerede udtalelse var rettet mod skibsførerne, der ikke ville støtte ham i hans bestræbelser. Byen havde ellers tidligt været med. Allerede i begyndelsen af århundredet fik de deres »globale« periode, da Hamborg i 1822 anerkendte oprørsregeringerne i Sydamerika, og straks indgik snævert samarbejde med Åbenrå. Åbenråerne kunne nu drage fordel af de geografiske forhold. De kunne handle eller dyrke deres marker på Løjtland.[65]

På Fanø kom geografien også Nordby til hjælp. Byen havde det stærkt ekspanderende Esbjerg i sit område og dermed færgeforbindelsen. Nordby havde efterhånden også fået et stigende antal udenlandske turister via jernbanen til Esbjerg, og dertil var der en del dyrkbar jord, der begrænses til den nordlige del af øen. Endelig havde byen ret gode besejlingsforhold - en mindre havn, og den handel og foretagsomhed der knyttedes hertil.

Disse muligheder havde man i Sønderho slet ikke. Forbindelsen mellem Ribe og Sønderho var forlængst afbrudt. Turiststerhvervet var ikke sat i system, og landbruget ved Sønderho kunne slet ikke give det store antal beboere brødet.[66] Sønderho beholdt i over 100 år sin bystruktur uændret.[67] En beskrivelse af Sønderho må derfor blive beskrivelsen af en by, der i ét og alt var indstillet på skibsfart. Der var ikke på noget tidspunkt århundredet igennem nogen, der ikke på en eller anden måde var involveret i dette erhverv. Man førte, byggede eller forsynede skibe. Købmanden var ofte selv tidligere skibsfører eller havde parter i skibe. Præsten udøvede

under de barske forhold en strengt nødvendig sjælesorg, og enhver måtte indse, at søfarten simpelt hen var eksistensgrundlaget. At der samtidigt var tale om et øsamfund gav anledning til en række særtræk i Sønderhos sociale forhold: Kvindetypen, familiebevidstheden og standslighed.

Mændene var borte fra byen undtagen om vinteren, og det betød, at kvinderne stod alene med en lang række opgaver, der traditionelt var tillagt mændene: markarbejde, vedligeholdelse af huse og føring af regnskab. Samtidigt skulle hun ekspedere telegrammer og breve og formidle kontakten til medrederne. Dette skabte en kvindetype, der opnåede en særlig position i samfundet. Det ydre symbol, dragten, som blev båret helt til efter 1900 overalt også i udlandet, styrkede selvbevidstheden.[68] De enkelte dragtstykkers symbolik: halvsorg og helsorg for eksempel, illustrerer hvilken skæbne man livet igennem var indstillet på, nemlig enten, at en i familien eller ens nærmeste kunne omkomme i det fremmede. Kvinderne varetog altså alt på land, mens mændene, undtagen de ældre, havde den udadvendte funktion.

Sønderho var næsten udelukkende beboet af 5-10 slægter, som i årenes løb var blevet mere eller mindre indgifte.[69] Det betød, at næsten alle på en eller anden måde var i familie med hinanden, og det førte til en skepsis overfor alle fremmede fra fastlandet, men sært nok ikke overfor fremmede i fjernere verdensdele, tværtimod. Når skibe lagde til i samme havn eller mødtes i åben sø, gik der en strøm af informationer i form af telegrammer eller breve med nyheder hjem. Sammenholdet var betinget af de nære slægtsbånd,[70] og det havde i sagens natur en praktisk og ikke mindst psykisk funktion i det bestandige nervepres, man var udsat for på havet og i land.

Om bord var der en nødvendig rangorden, og der herskede streng disciplin for enhver. Men i byen Sønderho var man lige. Alle havde samme erhverv, og mulighederne for social mobilitet holdt sig inden for dette. Der var et ejendommeligt

skæbne- og familiefællesskab, hvor kvinde, dreng, matros og skibsfører indgik som ligemænd. Alle var udsat for et gruppepres, som kun de færreste turde ignorere.

Også andre forhold var præget af det ensidige erhverv for eksempel sprog, musik og bolig. Dialekterne i Sønderho og Nordby var ret forskellige, og i Sønderho var dialekten fyldt med forvrængede engelske og tyske gloser som for eksempel:

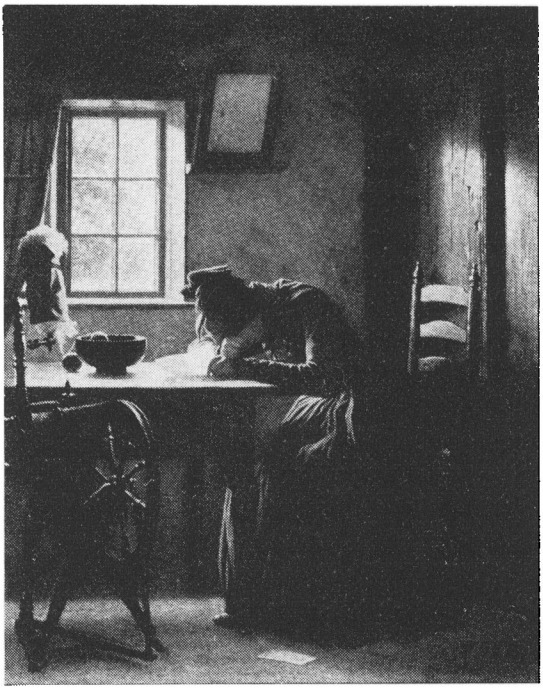
fraager	=	spørger ud (tysk fragen, at spørge)
møs	=	hue (tysk Mütze, kasket)
pajj	=	betale (engelsk to pay, at betale)
sesser	=	saks (engelsk a pair of scissors, saks)
sta'bejd	=	vente (engelsk stand by, vente, være klar)

Det var eksempler på gloser, der var kommet ind i sproget fra udlandet. Maritime udtryk brugtes i talrige forbindelser i dagligdagen. Udtrykket: »tej a for' adrøwt« betød »at regne med svind. Vi kender det almindeligt benyttede udtryk »at tage højde for«, der betyder det samme.[71]

Folkemusikken fra Sønderho står med en ejendommelig egenart, som adskiller sig fra den jyske musik i øvrigt. Der er elementer i musikken, som må henføres til skotsk eller irsk musik, hvad kun kan forklares, hvis man betragter forbindelserne over havet som en kommunikationsvej fra helt gammel tid.[72]

Også mange elementer i boligen vidnede om kontakt med fremmede lande: fliserne på væggen fra Holland, porcelænshundene i vinduet fra England, fyrreplankerne på gulvet fra Pommeren og sølvskeerne i skuffen fra Riga. Skibsportrættet på væggen af familiens skib blev udført langt ind i fotografiets tidsalder, og var symbolet man i strenge tider kredsede om. Navne på skibe som »Familiens håb«, »Håbet« og »Venner« fortæller om en særlig tilknytning til skibet.

Fra cirka 1860 begyndte indbyggertallet så småt at falde. I perioden fra 1860-90 faldt det fra 1036 til 944 med 92 indbyggere, men i tiåret 1890-1901 faldt fra 944 til 769 med 175



»Et telegram« 1894. Maleren Julius Exner skildrede i sine billeder fra Sønderho et miljø, der holdt sig uændret frem til ca. 1900. Ofte er han idealiserende men havde også øje for realismen bag miljøet. Skildringen af pigen på billedet fra 1894 leder tanken hen på den pris, der ofte blev betalt for det ensidige erhverv.

indbyggere, altså næsten dobbelt så meget på en trediedel af tiden.[73]

For at forstå det, kunne man tage udgangspunkt i nogle breve hjem fra en skibsfører, der var nået til Lagos red den 24. maj 1884 efter næsten et ½ års sejlads fra Hamborg. I et brev fra ankomsten indføjer der sig i teksten, der er præget af den alvorlige situation, disse ord: »Mine tanker er, naar jeg kommer Hjem at søge Ministeriet for en Plads paa et Fyrtaarn eller ditto Skib eller andet passende for mig«. En uge

senere blev han om bord ved Lagos red angrebet af et heftigt malaria-anfald, og den 3. juni døde han, hvorefter han sænkedes i havet.[74]

Han nåede altså ikke sit mål: en erhvervsændring. Det var derimod lykkedes for hans fætter,[75] der 8 år tidligere i 1876 slog sig ned i Esbjerg og blev fabrikant. Som 6-årig havde han i 1847 (hvor Danmark kun havde 17 dampskibe) set et dampskib i Christianssand, hvad sikkert gjorde et stort indtryk på ham. Under alle omstændigheder var han en af de få, der allerede i 70-erne så, hvor det bar hen. Efter at have sejlet med eget skib i 9 år, vovede han så et fuldstændigt erhvervsskift.

Eksemplerne peger på, at prisen for at være herre på eget skib var - økonomisk og menneskeligt - stor. Som fører eller matros undgik man de umenneskelige arbejdsforhold, der herskede på sejlskibene med måneder i søen, forlis, sult og råddent vand, om hvilket en Sønderhoskipper udtalte: »Jeg priser tiden, der forbyder slige forhold«.[76] Et andet sted gør han udførligt rede for sine personlige meninger.[77]

Men det var ikke let at bryde ud af fællesskabet og gå egne veje. Det blev næsten betragtet som usolidarisk at antyde, at man ikke længere så sig i stand til at leve af det, byens flertal endnu var tvunget til at leve af.

Der var 3 kategorier af udbrydere i slutningen af århundredet:

1. De unge, som fra starten valgte et andet erhverv end søfart.
2. Søfolk, som valgte et helt andet erhverv end deres eget.
3. Søfolk, som gik over i et med søfart beslægtet erhverv, for eksempel hovmester, lods eller fyrmester, eller som gik over i dampskibe som førere eller matroser.

Kategori 1 og 2 forlod oftest øen, tog for eksempel til Esbjerg, mens mange fra kategori 3 blev boende. Til kategori 1 hører N. M. Kromann, der som ung fik en handelsuddannel-

se.[78] Til kategori 2 hører den senere fabrikant P. Brinch, og til kategori 3 hører J. Warrer, som blev byens første dampskibsfører.[79] Det var forbundet med uddannelsesmæssige barrierer at blive fører, fordi der efter 1876 krævedes en særlig eksamen til dampskibe.

En nærmere analyse af en enkelt slægt i Sønderho[80] giver et begrænset, men måske mere nuanceret billede af, hvor mange forsørgere der i hver generation, 4 i alt,

1. blev boende i Sønderho,
2. udvandrede fra byen samt
3. hvor de udvandrede til, og hvor mange til det pågældende sted,
4. hvilket erhverv de udvandrede forsørgere havde eller fik.

Undersøgelsen viser, at samtidig med, at antallet af dem i slægten, der bor i Sønderho, mindskes, tager udvandringen til, specielt i 10. generation. Af de udvandrede valgte en væsentlig del havnebyerne Esbjerg og København. Ellers var det mindre jyske havne- og handelsbyer, der hovedsageligt optog de fraflyttede eller, som skemaet vil vise, også udlandet. Det ses, at de fleste valgte et liberalt erhverv inden for håndværk og handel.

Efterhånden som befolkningsunderlaget blev tyndere faldt husene i pris, men helt affolket blev byen dog aldrig. Dialekten i Sønderho fik dårligere kår, fordi forbindelserne med fastlandet udvidedes, og mange af de tilbageblevne kviede sig ved at bruge deres eget sprog. At maleren Julius Exner helt op til 1900 her kunne male et miljø, der med alle sine elementer stadig fungerede, er et af tegnene på, at der her var tale om et førindustrielt samfund, der havde overlevet den industrielle udvikling.

Sammenfatning

På Fanø startede 1800-tallet i relativ velstand men endte i trange kår. Mellemspillet var den vældige ekspansion i ver-

denshandelen efter imperiernes udvidelse, affødt af den stadig mere liberale indstilling. Navigationslovene, der havde beskyttet engelsk søfart for fremmed konkurrence, ophævedes i 1849, og mange toldskranker forsvandt i disse år. Der kunne ikke skaffes tonnage nok, og på Fanø byggede man i midten af århundredet på kraft.

Hamborg nød godt af forbindelsen med søfartsnationen England, og de mindre byer i det slesvig-holstenske område, deriblandt Sønderho og Nordby, lod et stigende antal af deres skibe blive befragtet i Hamborg, der var knudepunktet på kontinentet for søværts handel. Fanø engageredes mere og mere i den store skibsfart, men gjorde dermed også sit ensidige eksistensgrundlag afhængig af verdensmarkedets betingelser: konjunkturerne.

Det medførte særligt for Sønderho en sårbarhed, som blev skæbnesvanger. Da byen indstillede sin skibsfart, var den kulturelt set næsten upåvirket af den industrielle udvikling, men afvandringen var begyndt at sætte spor. Den holdning, der havde bragt øen stor velstand til at starte med, nemlig ønsket om egen ø og eget skib, var sammen med et svagt økonomisk grundlag til slut med til at hæmme fremskridtet, »Det store spring« fra sejl til damp lykkedes ikke, fordi der manglede en central ledelse, der kunne have brudt de konservative holdninger og samlet kræfterne under ét.

Bilag 1.

Provinsens flåder
Omkring 1825 og 1855

		Fanø	*Åbenrå*	*Svendborg*	*Ålborg*	*Ribe*
1825	Antal skibe	126	47			
	Antal rg. tons	2348	4360			
1855	Antal skibe	135	90	199	77	12
	Antal rg. tons	7592	10770	10632	5502	869

Bilag 2

Folketal

	Nordby	*Sønderho*	*Esbjerg*
1801	1363	867	
1840	1738	940	
1860	1927	1036	30
1890	2258	944	4111
1901	2401	769	13355
1925	2184	547	
1960	2275	400	

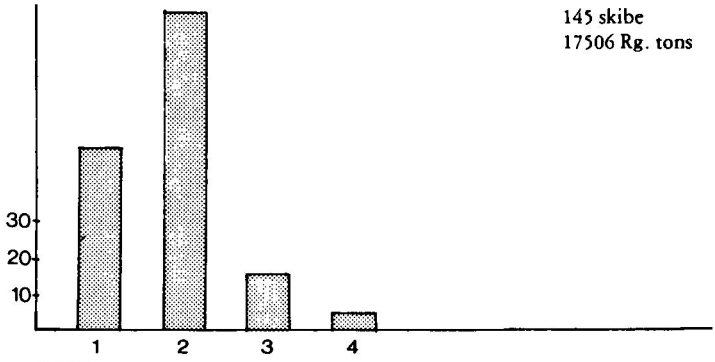
(Nordby og Sønderho efter Trap 1-5 udg., Esbjerg efter Geografisk Tidsskrift 1944-45.)

Erhvervsfordeling

Erhverv	1890		1911	
	Nordby	*Sønderho*	*Nordby*	*Sønderho*
Skibsfart	701	489	483	195
Håndv./industri	465	123	406	124
Landbrug	318	126	268	92
Handel	244	86	213	74
Fiskeri	96	0	54	0
Dagplejervirksomhed	182	29		
Imm. virksomhed	139	61		
Af midler	97	26		
Fattigvæsen	16	4		

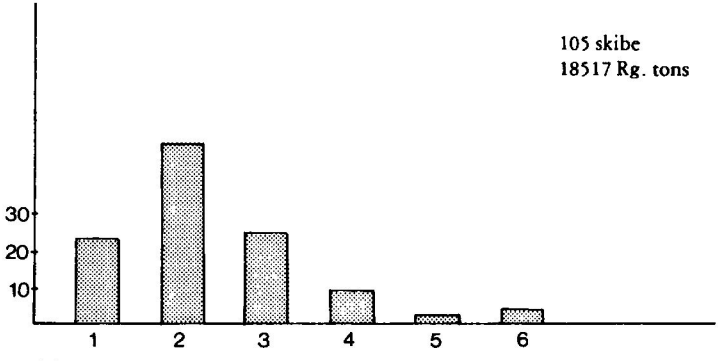
Erhvervsfordeling efter
Trap 3. udg. s. 766 og 768
Trap 4. udg. s. 539 og 542

Fanøflådens udvikling Bilag 3



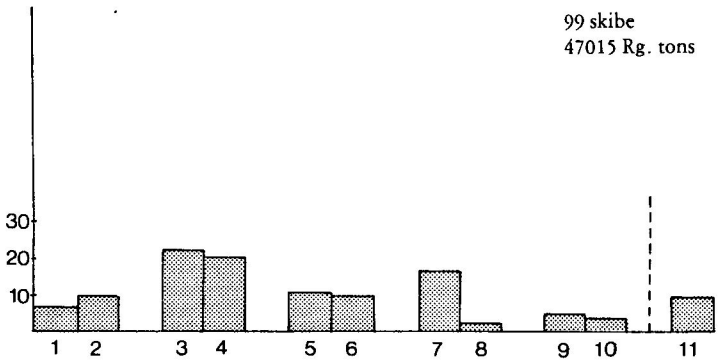
1878

1. 10-100 Rg. tons. ..... 48 skibe
2. 100-200 Rg. tons ..... 83 skibe
3. 200-300 Rg. tons ..... 13 skibe
4. 300-400 Rg. tons ..... 3 skibe



1887

1. 10-100 Rg. tons ..... 22 skibe
2. 100-200 Rg. tons ..... 47 skibe
3. 200-300 Rg. tons ..... 22 skibe
4. 300-400 Rg. tons ..... 8 skibe
5. 400-500 Rg. tons ..... 1 skib
6. 500-600 Rg. tons ..... 2 skibe



1897

1.	10- 100 Rg. tons	4 skibe
2.	100- 200 Rg. tons	8 skibe
3.	200- 300 Rg. tons	22 skibe
4.	300- 400 Rg. tons	21 skibe
5.	400- 500 Rg. tons	10 skibe
6.	500- 600 Rg. tons	8 skibe
7.	600- 700 Rg. tons	14 skibe
8.	700- 800 Rg. tons	1 skib
9.	800- 900 Rg. tons	2 skibe
10.	900-1000 Rg. tons	2 skibe
11.	1000-1740 Rg. tons	8 skibe

(På grl. af Skibslister i Fanøs historie bd. 3).

Bilag 4

Uddrag af en københavnsk aktionærs regnskab.
Kilde: »Den Almindelige danske Skibsførerforening«

Navn	Eliza	Coranna	Casma	Henny ex »Sylbet«
Rig, Mtrl.	Bark, Jern ex Scanfell	Bark, Jern	Bark, Jern	Bark, Jern
Captajn	J. M. Knudsen S. Th. Jerne N. a. Thomsen J. S. Jessen	H. J. Jessen	S. K. Sonnichsen H. N. Jørgensen	S. R. Nielsen Niels Ibsen Hansen
Reder	A. M. Knudsen M. P. Knudsen	P. Cl. Svarrer	P. N. Winther	N. H. Brinck
Hjemsted	Sønderho, senr., Esbjerg	Fanø	Fanø	Sønderho, Fanø
Byggested	Stockton	Clyde	Glasgow	Liverpool
Aar	1861, købt 1888	1876, købt 1888 for 5000 pund	1869, købt 1889 for 4300 pund	1866, købt 1889 for Rmk. 63.700
Aktiekapital	Kr. 45.000	Kr. 100.000	Kr. 95.000	Kr. 65.000
Reg. Tons	447	759	638	463
D. W.	680	1150	1005	773
Ophør	Forlist 1899	Forlist 1894 ved Bretagne	Solgt 1905 for 1100	Forsvundet 1899 i Sydhavet
Fortjeneste	Kr. 558	Kr. 264	Kr. 1432	Kr. 1114
Indskudt	Kr. 450	Kr. 500	Kr. 950	Kr. 650
	+ Kr. 108	+ Kr. 236	+ Kr. 482	+ Kr. 464
4% Rente	i 11 Aar + Kr. 198	i 6 Aar + Kr. 120	i 17 Aar + Kr. 646	i 11 Aar + Kr. 286
Resultat	+ Kr. 90	+ Kr. 356	+ Kr. 164	+ Kr. 178

Analyse af udvandringen for en enkelt slægt i Sønderho Bilag 5

Omfatter 8.-10. generation efter Sonnich Sørensen (d. 1659) med efterkommere af Jens J. Sonnichsen.

7. gen.: Født mellem 1750-1800
8. gen.: Født omkring 1800
9. gen.: Født mellem 1800-1850
10. gen.: Født mellem 1850-1900

Antal efterkommere der:

	Blev boende i Sønderho	*Udvandrede fra Sønderho*	*Udvandredes efterkommere*	*Efterkommere i alt*
7. gen.	6			
8. gen.	26	USA 2		
	26	2		28
9. gen.	80	Københ. 9	USA 3	
		Esbjerg 8		
		USA 3		
		Rio Gr. 2		
		Nordby 2		
		Varde 1		
		Nakskov 1		
	80	26	3	109
10. gen.	102	Esbjerg 35	København ... 32	
		København ... 21	Esbjerg 29	
		USA 9	USA 21	
		Nordby 3	Rio Gr. 7	
		England 3	Århus 6	
		Århus 2	Nordby 2	
		Helsingør 2	Vejle 2	
		Roskilde 2	Fredericia 2	
		Ribe 1	Struer 2	
		Åstrup 1	Frederiksh. ... 1	
		Ålbæk 1	Nibe 1	
		Lyngvig 1	Skærbæk 1	
		Nyminde 1	Australien 1	
		Thisted 1	Stockholm ... 1	
		Kolding 1	Rouen 1	
		Horsens 1	Tyskland 1	
		Fredericia 1		
		Skive 1		
		Skørping 1		
		Skanderborg .. 1		
		Frederiksh. ... 1		
		Løgstør 1		
		Korsør 1		
		Gedser 1		
		Svendborg ... 1		
		Rio Gr. 1		
		Australien 1		
	102	98	110	310

(Optalt efter »Slægten Sonnichsen« 1973).

De udvandrede forsørgeres erhvervsskifte

9. GENERATION	10. GENERATION	
16 forsørgere (7 i søfartserhverv)	*57 forsørgere* (26 i søfartserhverv)	
2 skibsførere	6 skibsførere	1 trosseføre r
1 styrmand	1 styrmand	5 ans. i fyrvæsen
2 skibsmægelere	1 skibsmægler	4 ans. i lodsvæsen
1 tovbådsfører	2 hovmestre	2 ans. i toldvæsen
1 hovmester	2 sømænd	1 ans. i redningsvæsen
		1 dampskibsreder
3 købmænd	4 fabrikanter	1 assurandør
2 fabrikanter	2 grosserer	1 ingeniør
2 malermestre	2 købmænd	1 konstruktør
1 vejer-assistent	2 slagtere	1 mejeribestyrer
1 tobakshandler	1 snedker	1 farmer
	1 billedskærer	1 gartner
	1 bogbinder	1 portør
	1 vinhandler	1 statsrevisor
	1 ekviperingsh.	2 læger
	2 malermestre	1 bogholder
	1 dekoratør	2 lærere

(Efter »Slægten Sonnichsen« 1973).

KILDEHENVISNINGER

Hovedlinier

1. H.K. Kristensen »Gamle sydvestjyske fiskerlejer s. 112-122.
2. N.H. Jakobsen »Skibsfarten i det danske vadehav« s. 37.
3. N.H. Jakobsen anf. skr. s. 41 og 263.
4. Folketal efter Trap 3. udg. s. 766 og 768.
5. Kromann »Fanøs hist.« 3 s. 190.
6. Kromann »Fanøs hist« 2 s. 342.
7. Schütt »Schiffahrt u. Häfen« s. 36.
8. Kromann »Fanøs hist.« 3 (de opgivne skibslister).
9. Kromann »Fanøs historie« 3 s. 228.
10. Kromann »Fanøs hist.« 2 s. 106 og 165.
11. Kromann »Fanøs hist« 3 s. 261.
12. Kromann »Fanøs hist.« 3 s. 276.

13. Kromann »Fanøs hist« 3 s. 268 (tallet for 1897 er af Kromann opgivet til 46915, men det skulle iflg. listerne være 47015 rg. tons.
14. F.H. Petersen »Fanø sejlskibe« s. 16.

Træk af søfartens udvikling

15. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 219.
16. George Blake »English ships etc« s. 27.
17. George Blake anf. skr. s. 34.
18. Kromann »Fanø sømænd« 1 s. 133 samt Kromann »Fanø sømænd« 2 s. 128 f.
19. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 448.

Fanø i 1800-tallet

20. Blicher »Vestlig profil etc.«, s. 7.
21. N.H. Jakobsen anf. skr. s. 266.
22. Trap 3. udg. s. 766 og 768.
23. N.H. Jakobsen anf. skr. s. 51.
24. N.H. Jakobsen anf. skr. s. 248 samt C. Dalgas »Ribe Amt« 1830 s. 140 f.
25. N.H. Jakobsen anf. skr. s. 240.
26. Samme s. 45 og 260.
27. Samme s. 47 og 248.
28. Samme s. 214.
29. C. Dalgas anf. skr. s. 225f.
30. Fanø Birks protokoller 1860-70 samt P.H. Clausen »Fanøbogen« s. 146.
31. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 191.
32. Bygd nr. 1 1970 s. 17.
33. A.H. Rasmussen »Ribes skibsfart etc« (skibsliste).
34. N.H. Jakobsen anf. skr. s. 274 f.
35. Trap 2. udg. s. 488.
36. Kromann »Fanø sømænd« 1 s. 51, 54 og 96.
37. Kromann »Fanøs hist.« 3 s. 274 f.
38. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 28.
39. Kromann »Fanøs hist.« 3 s. 278 ff.
40. Udarbejdet på grl. af »Fanø sejlskibe«.
41. Kromanns samling Lbnr. 71 1-3 (Byhist. arkiv, Esbjerg).
42. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 247 f.
43. Samme »Fra sejl til diesel« 2 s. 13.
44. P.H. Clausen anf. skr. s. 147.
45. F.H. Petersen »Fanø sejlskibe« s. 16.

Fra sejl til damp

46. Ålborg Stiftstidende 20/5 1916.
47. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 40 og 53 samt Samme »Fanø sejlskibe« s. 16 f.
48. Schütt Anf. skr. s. 122 f.
49. Samme anf. skr. s. 184

50. F.H. Petersen »Fanø sejlskibe« s. 320-24 samt P.H. Clausen anf. skr. s. 146.
51. F.H. Petersen »Fanø sejlskibe« s. 311-319.
52. Kromann »Fanøs hist.« 3 s. 277.
53. F.H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 7-10.
54. Kromann »Fanø sømænd« 2 s. 150 og 167.
55. Samme »Fanøs hist.« 3 s. 276.
56. O. Bruun »Fra pionertiden i Esbjerg« s. 8.
57. E. Sejr »Sejladsen Århus-København« s. 27.
58. S. Frifelt »Konsulen« s. 268 og 269.
59. Kromann »Fanø sømænd« 2 s. 172.
60. Samme »Fanø sømænd« 2 s. 189 f.
61. Frifelt anf. skr. s. 260 og 273 ff. Kromann »Fanø sømænd« 2 s. 183. F. H. Petersen »Fra sejl til diesel« 2 s. 507.
62. Frifelt anf. skr. s. 91 f.
63. Fanø ugeblad 19/2 1916.

Menneskelige og sociale konsekvenser

64. Schütt anf. skr. s. 184.
65. Bygd 2. årg. nr. 3 s. 17-23.
66. Erhvervsfordelingen efter Trap (bilag).
67. Bygd nr. 1 1970 s. 8 f.
68. Hanne Frøsig »Fannikerdagens dragtsamling«.
69. »Slægten Sonnichsen og de dertil hørende slægter Kromann og Thomsen«, Kbh. 1973.
70. Anf. slægtsbog 1. udg. 1908.
71. Jfr. ordbog samlet af N. A. Nielsen i Sønderho efter Jens Nielsen (f. 1857) og N. H. Antonisen (f. 1866).
72. Grüner - Nielsen »Folkelig Vals« Kbh. 1922.
73. Folketal efter Trap (bilag).
74. Skibsfører H. H. Frederiksen (sidste breve jan.-maj 1884).
75. Skibsfører P. Brinch se hertil:
    Kromann »Fanø sømænd« 1 s. 30-39.
    S. Alkærsig »Esbjerg havn og by« II s. 25f.
76. Kromann »Fanø sømænd« 1 s. 46.
77. Samme »Fanø sømænd« 2 s. 80-83.
78. Samme »Fanø sømænd« 2 s. 12.
79. S. Alkærsig anf. skr. I s. 126.
80. Slægten Sonnichsen. Undersøgelsen er foretaget på grundlag af nummersystemet i den ny udgave 1973. Tavle A s. 34-206.

Litteraturliste

N.M. Kromann: »Fanøs historie« 1-3 Esbjerg 1934.
N.M. Kromann: »Fanø sømænd i storm og stille« 1, Esbjerg 1936.
N.M. Kromann: »Fanø sømænd i storm og stille« 2, Esbjerg 1960.
F.H. Petersen: »Fra sejl til diesel«, bd. 2, 1952.

F.H. Petersen: »Fanø sejlskibe«, Århus 1956.
N.H. Jakobsen: »Skibsfarten i det danske vadehav«, Kbh. 1937.
H.F. Schütt: »Shiffahrt und Häfen«, Flensborg 1971.
C. Dalgas: »Ribe amt«, Kbh. 1830.
S. Alkærsig: »Esbjerg havn og by«, Esbjerg 1909.
O. Bruun: »Fra pionertiden i Esbjerg«, Esbjerg 1893.
H. K. Kristensen: »Gamle sydvestjyske fiskerlejer«, Varde 1965.
A. H. Rasmussen: »Ribes skibsfart efter 1850«, Kbh. 1972.
E. Sejr: »Sejladsen Århus-København før 1866 og efter«, Århus 1966.
St. St. Blicher: »Vestlig profil af den Cimbriske Halvøe«, 1849.
Trap Danmark: 1.-5. udg. Under »Fanø«, »Nordby« og »Sønderho«.
George Blake: »English ships and shipbuilders«, London 1956.
Bygd: 1970 nr. 1, 1971 nr. 3.
Salomon Frifelt: »Konsulen«, Kbh. 1939.
P.H. Clausen: »Fanøbogen«, Fanø 1974.

Niels Frederiksen, født 1950, Lindevangen 3, Esbjerg.
Læreteksamen fra Esbjerg Seminarium 1974, underviser ved Fourfeldtskolen i Esbjerg.