

OM SKIBSBYGGERIET I FLENSBORG I 1700-TALLET

Af

KNUD KLEM

Forfatteren, der tidligere har behandlet emnet i et festskrift til dr. Olaf Klose, „Schleswig-Holstein und der Norden“, 1968, giver her på grundlag af studier i danske, slesvigske og holstenske arkiver i større detaljer en skildring af Flensborgs skibsbygning i slutningen af 1700-tallet, der især på grund af Flensborgs omfattende handel på Vestindien opnåede et betydeligt omfang.

VED SIN beliggenhed i det indre af Flensborg fjord og nær den gamle nord-sydgående oksevej var Flensborg velegnet for en udvikling som handelsby. Den kendes fra 1200-tallet og fik stadsrettigheder i 1284. I 1300-tallet opnåede den en vis blomstring, men den var trykket af hansestædernes dominans og blev derfor et naturligt objekt for Nederlandenes interesse, da hollænderne udfoldede deres bestræbelser på at trænge ind i østersøhandelen på de nordtyske byers bekostning. Her arbejdede de på linie med de danske konger. I 1500-tallet fik Flensborg omfattende privilegier for handelen med Danmark, Norge og Sverige. Foruden på de nævnte lande drev byen handel på Island og Nordlandene, men også Frankrig og Spanien blev efterhånden mål for de flensborgske skibe. 1600-tallets krige ramte imidlertid byen hårdt, og den var dårligt kommet på fode igen, før landet påny udvikledes i krig, nemlig den store nordiske. Den kostede den flensborgske handelsstand betydelige summer, bl. a. en stor brandskat til svenskerne, ligesom de svenske kapere opbragte adskillige flensborgske skibe med deres ladninger. Også Danmarks strid med Hamborg i efterkrigstiden ramte Flensborg.

I den merkantilistiske periode, som indlededes i 1600-tallet og fortsattes i stærkere tempo i det følgende århundrede, var en handelsby som Flensborg stærkt hæmmet i sine udfoldelser. Det blev ikke bedret derved, at Flensborg var toldudland i forhold til Danmark-Norge, og klagerne fra byen både i svaret på den bekendte regeringsforespørgsel i 1735 om erhvervslivets stilling og senere var også voldsomme, men trods alt var stillingen ikke helt ringe og vel bedst for skibsfarten. Bestemmelsen om, at oversøiske varer kun kunne indføres fra første hånd, lempedes derhen, at de kunne indføres fra den plads i Europa, hvortil de kom, uden at dette blev regnet for anden hånds handel. Denne lempelse var af megen betydning for Flensborgs skibsfart.

Antallet af skibe med hjemsted i Flensborg var i 1735 ca. 50 skibe af alle størrelser. Af disse førtes 11 af „fremmede skipper“. I de to foregående år var flåden blevet forøget med to nye forholdsvis store skibe på 80-90 kommercelæster. En bevaret liste over flensborgske skibe fra 1741 udviser en flåde på ialt 72 skibe. Blandt disse var to fløjter, en skibstype som da sang på sit sidste vers; af andre ældre typer var der en krejert og en smakke. Gallioterne udgjorde dog det store tal; af dem var der ialt 51, heraf 11 3-mastede resten enmastede. Af større skibe nævnes kun et par stykker, en barkentine „Die Stadt Flensburg“ og et tremastet hækkebordskib „Die reisende Sonne“.

Senere optræder større skibe, og det står især i forbindelse med det nye marked, som Flensborg erhvervede sig i Dansk Vestindien, et marked som siden blev af stadig større betydning.

Vestindien havde hidtil været et lukket land for Flensborg. Det var en følge af det merkantilistiske system, idet de danske kompagnier med handel på Vestindien såvel som på andre oversøiske pladser, efter den økonomisk-politiske katekismus havde hjemsted i København. Vestindiehandelen havde ingenlunde været uden betydning, men dens held vekslede meget gennem tiderne, og selv om den danske erhvervelse af St. Croix ved køb fra Frankrig i 1733 betød forbedrede muligheder, var virksomheden dog ikke tilfredsstillende. I en periode i årene fra 1735 ophævedes det københavnske kompagnis handelsmonopol, og handelen gaves fri for alle kongelige undersætter mod en afgift

til kompagniet. Dettes privilegium indførtes dog påny i 1747, men da det var åbenbart, at kompagniets forhold ikke kunne blive tilfredsstillende, overtog staten i 1754 kompagniet ved udløsning af dets aktionærer. Ved foreløbige plakater af 30. aug. og 19. okt. gjordes handelen fri for kongelige undersætter i Danmark, Norge og hertugdømmet Slesvig. Den endelige frigørelse skete ved plakat af 22. april 1755.

Allerede samme år dannedes derefter i Flensborg et vestindisk kompagni under ledelse af borgmester Joh. Gerh. Feddersen.¹ Det indsatte i farten et snauskib „Neptunus“, 57 læster, der med Hans Bleeke som kaptajn fik søpas i København d. 11. okt. 1755 på rejse til Madeira, St. Thomas og St. Croix. Resultatet blev tilfredsstillende, og skibet fik endog en statspræmie på 500 rdlr., der efter en forordning af 16. sept. 1755 stilledes til rådighed for danske vestindiefarere, som fra hjemlandet medførte indenlandske varer for mindst 5000 rdlr., idet problemet samtidig var at skaffe fornødne forsyninger til den vestindiske koloni.

1756 gik „Neptunus“ ud på en ny vestindierejse, og i 1757 indsatte kompagniet tremasteren „Die Schwalbe“, 80 læster, kaptajn Rørd Eschel. Heldet fulgte ikke i alle henseender kompagniet. Således forliste „Neptunus“ på sin anden hjemrejse, men alligevel var der store muligheder i handelen, ikke mindst fordi syvårskrigen og den engelsk-franske kolonikrig begge udbrød i 1756, hvilket medførte, at Frankrig åbnede handelen med sine kolonier for de neutrale. Naturligvis gjorde Frankrigs hovedfjende England vanskeligheder. I 1758 anholdt engelske kapere 12 danske vestindiefarere, som dog senere blev frigivet mod kaution. Fra dansk side stræbte man at hævde sætningen „frit skib giver fri ladning“. Dette måtte englænderne naturligvis modsætte sig. Ved sin „rule of 1757“ forbød England den neutrale handel med fjendtlige kolonier. Efter nogen modvilje indførte Danmark da i 1759 en konvojordning ved hjælp af fregatten „Møen“ mod indbetaling af konvojgebyr.

Selvom der altså var vanskeligheder, var der langt større muligheder i vestindiehandelen end tidligere. Som nævnt var heldet især knyttet til krigsforholdene. Når fredsperioder indtraf, opstod kriser. Det bør

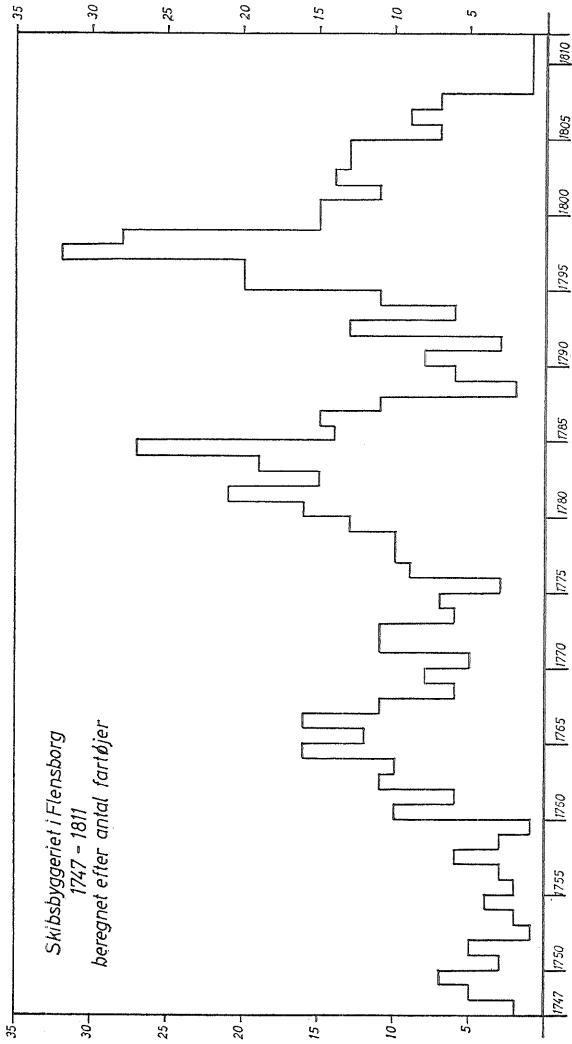
nævnes, at det flensborgske kompagni i 1762 indrettede et sukkerraffinaderi i Flensborg. Den store udførselsvare fra Vestindien var rørsukkeret samt tillige rom. I 1764 fik vestindiehandelen nye regler, hvorefter handelen også åbnedes for undersætter fra den kongelige del af Holsten samt fra Altona.

Med en så udviklet søfart, som Flensborg havde, er det naturligt, at der gennem århundreder har været drevet et livligt skibsbyggeri i byen. Et vidnesbyrd om dette erhvervs udøvelse her har vi allerede i en forordning af Frederik II af 30. sept. 1566, og rederivirksomhedens omfang fremgår af en meddelelse om, at byens handelsflåde o. 1590 omfattede ca. 200 små og store skibe.

Det flensborgske skibsbyggeri har i litteraturen kun fundet ringe omtale. Den seneste byhistoriske skildring „Flensborg Bys Historie“, 1953–55, nævner det næsten ikke, og selvom Theodor Link i sin bog „Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807“ er mere veltalende, bringes dog kun spredte oplysninger, og heller ingen af bogens 23 bilag omtaler skibsbyggeriet.

Ved skrivelse af 23. april 1746 pålagde kommercekollegiet amtmændene, at der fra samtlige købstæder i Danmark og Norge skulle indsendes årlige indberetninger, om hvor mange skibe der måtte være hjemmehørende inden for de enkelte distrikter med pålæg om at angive de enkelte skibes byggeår og byggested samt deres drægtighed. En tilsvarende ordre udstedtes vedrørende hertugdømmerne 25. jan. 1767. Forfatteren såvel som medarbejdere på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har beskæftiget sig indgående med dette kildemateriale, der giver nøje kendskab til skibsbyggeriet overalt i den danske helstat. Det indsendte materiale er bevaret i Kommercekollegiets arkiv i Rigsarkivet. Lykkeligvis ser det ud til, at ordren er blevet fulgt temmelig samvittighedsfuldt, og selvom der i tidens løb ved uagtsomhed eller kassation er bortkommet en del arkivmateriale, indeholder det bevarede dog et væld af værdifulde oplysninger om skibsbyggeriet såvel i kongeriget Danmark som i hertugdømmerne Slesvig og Holsten. For Flensborgs vedkommende er oplysninger bevaret fra årene 1746–1779 incl. og dernæst fra 1798, 1801, 1803, 1806–08 og 1810 samt desuden

Skala I.



Ship-building in Flensborg 1747-1811, according to the number of ships built.

fra endnu en række følgende år, som falder uden for denne afhandlings emne. Hertil kommer mangfoldige oplysninger af samme karakter fra helstatens øvrige toldområder, der fortæller om skibe bygget i Flensborg, samt iøvrigt meddelelser fra en række arkivalier i danske, slesvigske og holstenske stadsarkiver, der velvilligst er udlånt til udskrift på Handels- og Søfartsmuseet.

Det ville naturligvis være fristende at komme ind på enkeltheder i det omfattende materiale, men det tillader pladsen ikke. Vi må indskrænke os til at iagttage resultatet af undersøgelsen på de gengivne grafiske skalaer. Skala I viser antallet af skibe, som er bygget i Flensborg i perioden 1747-1811. At antallet af byggerier varierer er ganske naturligt, men de kraftige stigninger og efterfølgende fald følger på en interessant måde den historiske udviklings forløb.

Syvårskrigen og den store kolonikrigs udbrud i 1756 afspejler sig smukt i skibsbygningskurvens stigning i 1750-erne. Krigene sluttede i 1763; endnu i 1766 byggedes 16 skibe på byens skibsværfter, men i de følgende år falder tallet stærkt og når i 1775 et lavmål på 3 skibe. I 1776 udbrød den nordamerikanske frihedskrig. Der blev påny behov for neutral tonnage, og byggekurven stiger straks kraftigt for at nå et højdepunkt på 27 nybygninger i 1784. Da var krigen afsluttet og et brat fald indtrådte. Det nåede sit laveste punkt i 1791, da der kun byggedes 3 skibe. Den franske revolutions udbrud i 1789 iagttoges med uro hos de europæiske regeringer. I 1790 udbyggedes koalitionsplaner mod Frankrig. De resulterede i, at Frankrig i april 1792 erklærede Østrig og snart efter også Sardinien krig, ligesom Preussen erklærede krig mod Frankrig; og i foråret 1793 indtrådte England i den første koalition mod Frankrig. Den flensborgske byggekurve tager straks i 1793 et spring opad for i de følgende år at stige yderligere indtil den i 1797 og 1798 nåede et højdepunkt på henholdsvis 33 og 28 nybygninger. En samtidig kilde meddeler, at Flensborg under den amerikanske krig havde 200 koffardiskibe.² De følgende år skærpedes vanskelighederne under revolutions- og Napoleonskrigene, der nåede deres højdepunkt ved Napoleons Berlinerdekret i nov. 1806 om fastlandsspærringen, og ved Danmarks deltagelse i krigen på fransk side og udbruddet af kri-

gen mellem Danmark og England i 1807 fik den danske skibsfart en brat afslutning. I 1807 er de flensborgske nybygninger nede på 7 og i de to følgende år bygges kun et enkelt skib i Flensborg.

Foran er fremsat nogle bemærkninger om skibstypernes fordeling i 1741. Det vil være interessant at følge typernes udvikling gennem resten af århundredet.

Som nævnt var den fremtrædende skibstype i 1741 gallioten. I den følgende tid optrådte ved siden af gallioterne ligeledes galeaser, hvis rig var ganske som gallioternes, men som i skrogformen afveg fra disse, idet gallioterne var runde i formerne, især med det karakteristiske afrundede agterskib, mens galeaserne var skarpere i linierne og havde agterspejl. På grund af disse to skibstypers ensartethed i form, størrelse og anvendelse er de i den på s. 108-og gengivne liste over skibstyperne anbragt i samme gruppe. Det ses af listen, at de holdt sig konservativt gennem hele århundredet. En anden for Flensborg karakteristisk skibstype var brigantinen, der indfandt sig over midten af århundredet, men iøvrigt først henimod 1780 opnåede en virkelig talstyrke. Navnet brig dukkede også op især mod slutningen af århundredet, ofte brugt vekslende med brigantine om de samme skibe. Der er her ikke lejlighed til at komme nærmere ind på briggens udvikling. Den er i skemaet anbragt i samme gruppe som brigantinen, såvel som snauen, der ikke er væsentligt forskellig fra de øvrige i gruppen. Bemærkelsesværdigt er det, at jagten ikke i perioden blev særligt talstærk. Den hører ellers til på den vestlige østersøkyst, foruden især i de sydlige danske farvande, men dens blomstringstid indtraf først i 1800-tallet, og den var især hjemmehørende uden for de større byer.

Med skibe af disse mindre og halvstore typer klarede Flensborg sin skibsfart på de nærmere farvande, Østersøen, de danske farvande og Norge, men efterhånden oparbejdedes som nævnt også en fart på Middelhavet og på Vestindien. Både brigantiner, snauer og andre mellemstore skibe var udmærket skikkede til at klare disse længere rejser, men her kom virkelig store skibe som fregatterne naturligvis til at spille en stor rolle.

Den første flensborgsk byggede fregat, der er nævnt i disse skibslister,

	Galeaser og gallioter		Brigantiner og brigger		Fregatter		Jagter		Slupper		Barker	
	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster
1747	1	16										
1748	1	36						2	10			
1749	3	55						4	48			
1750	1	24						1	3,5			
1751	3	ca. 55						1	6			
1752												
1753												
1754	1	9						3	22	1	21,5	
1755	2	39,5										
1756	2	52						1	14			
1757	6	222										
1758	1	50						1	9,5			
1759								1	6,5			
1760	3	68,5			1	109		2	17,5			
1761	3	104						3	36			
1762	4	95			1	76		3	18			
1763	1	12			2	178		3	25,5			
1764	3	55,5			1	69		6	65,5			
1765	2	33			1	80		3	24			
1766	11	238										
1767	9	218,5						1	16			
1768	3	50						3	12			
1769	4	70						2	13,5			
1770								1	12			
1771	3	66						4	37,5			
1772	4	109,5			2	122,5		3	47			
1773	4	112						1	6			
1774	2	65			1	142		2	27			

1777	0	204	2	124	1	100	1	15,5				
1778	5	156	6	412								
1779	5	145,5	5	321,5	1	106,5	2	22				
1780	3	62,5	8	681			1	16	1	42,5		
1781	8	240	10	800			1	24				
1782	2	80,5	9	740,5	3	330	1	18,5				
1783	6	260,5	8	710	2	219			1	39		
1784	14	490	8	583,5	3	373	2	38,5	1	25		
1785	6	180,5	2	125	1	97,5	3	54,5	1	34,5		
1786	4	121	4	301			3	56,5	2	58,5	1	81,5
1787	7	246,5					2	27	1	27		
1788			1	66			1	15				
1789	3	80,5	2	115			1	22				
1790	4	154	2	162,5			1	19,5				
1791	1	31,5	2	130,5								
1792	2	60,5	6	461,5	1	101	2	25,5				
1793	2	72	3	126								
1794	1	45	5	365			1	10		21,5		
1795	2	107	8	666,5	6	646,5	3	68				
1796	8	339	8	713	1	104			1	19		267
1797	9	445	15	1178,5	6	769,5	1	9,5	1	22,5		67
1798	5	234,5	14	1154	3	296,5			1			
1799	6	232,5	2	151,5	5	499	1	7,5				181
1800			6	454,5	9	925						
1801	3	126	1	68,5	6	655	1	10				
1802	4	136,5	4	292	6	558						
1803	2	82	3	216	4	379,5						
1804	5	205,5	3	238	4	447			2	18		90
1805	3	205	3	227,5	1	121			1			101,5
1806	2	114,5	4	351,5	3	337,5						
1807	1	75,5	4	355	2	197						
1808							1	4				
1809	1	34										

Ships built in Flensburg 1747-1809: Galeasses and galliots, Brigantines and brigs, Frigates, Sloops, Barks, first column: Number, second column: "lasts".

er „Die Perle“, 109 læster, bygget 1760 og 1767 solgt til København; i 1762 byggedes „Der Diamant“, 76 læster, i 1763 „Der Friede“, 90 læster, og „Jupiter“, 88 læster, alle hjemmehørende i Flensborg. De fleste fregatter byggedes til Flensborg by, og de er i de første år kun af mådelig størrelse. Siden byggedes en del til eller solgtes hurtigt til København. Det er naturligt kun muligt at anføre ganske få, men det skal dog nævnes, at i 1774 byggedes „Prinsesse Sophia Frederica“, 142 læster (etatsråd v. Hemmert og Sønner), i 1777 „Hendrine Margrethe“, 100 læster (grosserer Cramer), 1779 „De 3de Søstre“, 106½ læster (de Coninck & Reiersen) og 1782 „Frederiksdal“, 129½ læster (etatsråd v. Hemmert). Det bemærkes, at de til København afhændede skibe var større, men også flenborgske fregatter udviste efterhånden større drægtighedstal, selvom de som helhed var mindre end de københavnske.

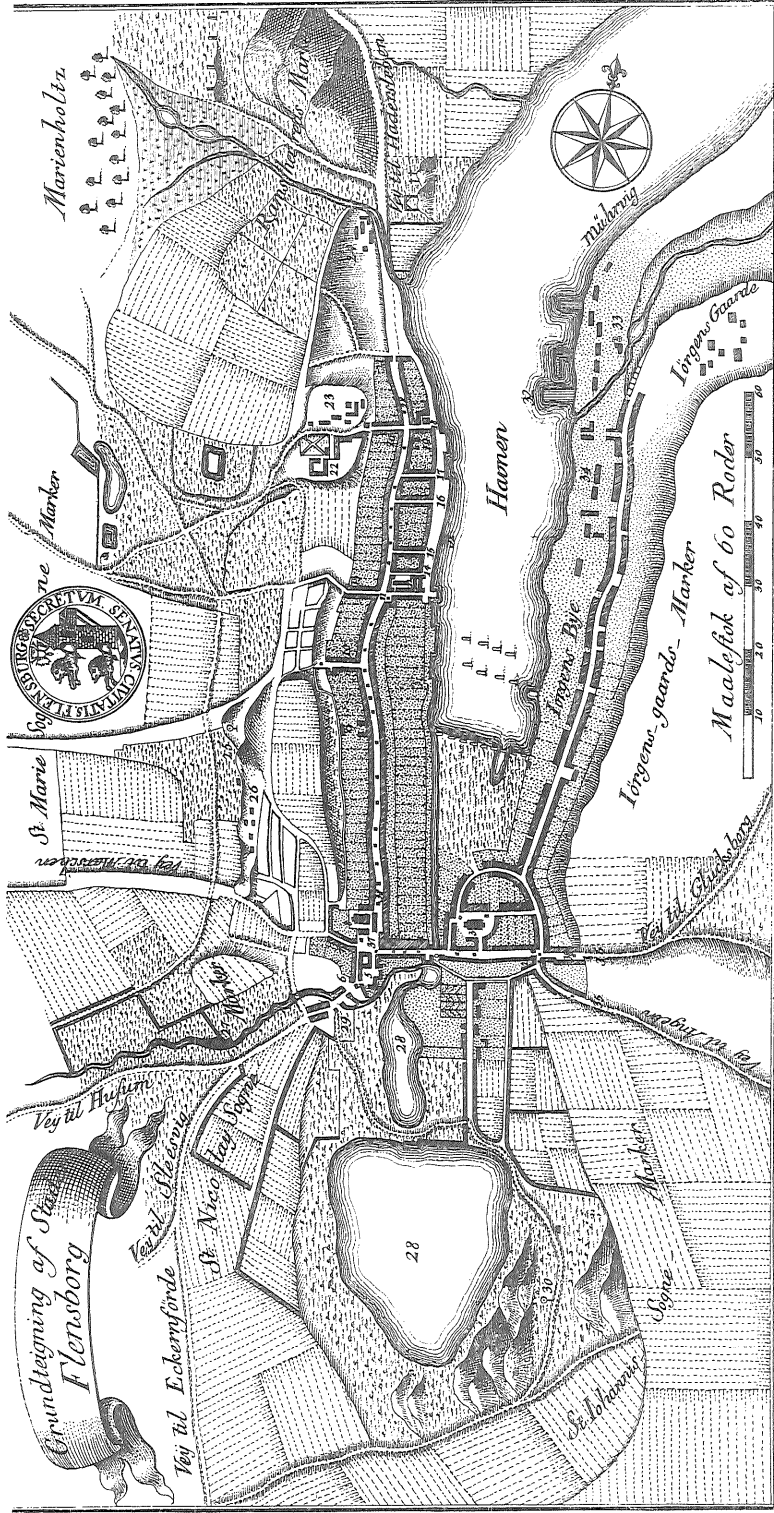
Hvad skibstypernes størrelse og antal angår henvises til listen s. 108— og samt den grafiske skala II. Det fremgår klart deraf, at ikke alene antallet af skibe voksede, men behovet for stedse større skibe var udtalt. Det viser sig først og fremmest ved væksten i antallet af fregatter, men også de mellemstore skibes tonnagetal belyser, at der i århundredets sidste tiår var behov for en voksende tonnagemængde med større skibe til betjening af den stigende skibsfart til oversøiske pladser.

I forbindelse med ovenstående er det naturligt at henlede opmærksomheden på, at man fra den danske stats side ved forordningen af 18. marts 1776 søgte at fremme skibsbyggeriet ved støtte til bygning af

→

Grundtegnning af Flensborg 1779 (nord til højre). I havnen ses Skibsbroen (31) og på modsat side, i (St.) Jørgensby, Ballastbroen (32), hvor skibene indtog ballastsand; endvidere to rækker ducdalber i den inderste vig, dvs. fortøjningspæle for skibe i vinterleje. Navnene Jørgensby og Jørgensgårde minder om det i 1582 neddrevne St. Jørgenskloster eller -hospital. Foroven resterne af Duborg slot (22). Stik af Ole Nielsen Flint efter Hans Joachim Jürgensen, borger i Flensborg.

Plan of Flensburg, 1779. In the harbour the quay "Skibsbroen" (31) and the ballast-pier (32).



1. Havre-Torvet. 2. Iohannis Kirke. 3. Iohannis Port. 4. Mølle-Porten. 5. Cløsteret og den Latinske Skole. 6. Røde Port. 7. Freyfske Port. 8. Nicolaus Kirke. 9. Raadhuset.
10. Hellig Geestes Kirke. 11. Nørre Torv. 12. Marie Kirke. 13. Keegan Port. 14. Compagnies Hus. 15. Nijgades Port. 16. Wollensgang. 17. Herregade. 18. Søve og Lille Hoben
Brode. 19. Meyerhuset. 20. Stången. 21. Nørre Port. 22. Det gamle Skot. 23. Duborg. 24. Tøjhuset. 25. Søve Skjulebane. 26. Reberbane. 27. Papermølle. 28. Søve og Lille
Mølle. Darm. 29. Kampmøller. 30. Kongelig Skytelsebane. 31. Skib-bro. 32. Ballast-brø. 33. Gruvneri. 34. Mølle. 35. Fløkkentaget. 36. Sødre- og Nørre-hælling. 37. Sødre Torv.
38. De fire Kirke Præster. 39. Spring font. Kilder.

skibe, der i krigstilfælde kunne benyttes som defensionsskibe, gennem en statsydelse pr. nybygget kommercelæst af dertil egnede skibe, som man stillede en række kvalitetskrav til.

Denne forordning fik naturligvis også betydning for skibsbyggeriet i Flensborg. Man havde ganske vist meget at indvende imod den og fandt den skadelig for skibsbyggeriets frie udvikling, vel især fordi den tilbød støtte til provinsens skibsbyggeri kun var halvt så stor som det tilskud, man tilbød de københavnske skibsværfter. I 1777 klagede de flensborgske købmænd desuden over den hyppige udførsel af skibstømmer til udlandet, der efter deres opfattelse fremkaldte mangel på skibstømmer og derved skadede skibsbyggeriet. Myndighederne afviste dog sagen, idet de ikke havde konstateret sådanne mangler. Desuden var skovhugsten en vigtig indtægtskilde for godsejere, ligesom eksporten medførte „at meget fremmed guld tilføres landet, hvilket man ikke kan se bort fra, sålænge vi behøver at indføre varer fra udlandet“.³ En erhvervsindberetning fra Flensborg i 1779 kunne da også med tilfredshed henvise til, at skibsbygningen var ret betydelig, og at et skib næppe var løbet af stabelen, før det var afløst af et nyt. Det anførtes samtidig, at af de 137 skibe, som dengang tilhørte Flensborg, var 82, og langt de største, bygget der. Kun 9 var udenlandske, de øvrige var bygget på andre indenlandske værfter.⁴

Skibsværfterne var beliggende ved havnen, men også uden for Flensborgs bygrund fandtes værfter, dels på fjordens østlige bred i St. Jørgensby og længere ude ved Kielseng, dels ved Duborg. Byens myndigheder var ikke tilfreds med disse konkurrenter lige uden for dørene. I maj 1739 klagede skibsbygmester Hans Jensen i Flensborg til kongen over nogle skibsbygmestre, som drev skibsbyggeri i St. Jürgen, der administrativt og jurisdiktionelt lå under klostret i Flensborg. Det drejede sig om Johan Flatzby, Paul Erichsen samt en tredje, der betegnes Niels N., hvilken sidstnævnte netop havde et stort skib til købmand Christian Andersen i Flensborg under bygning. Hans Jensen hævdede, at skibstømrefaget var et håndværk og som sådant var forbudt på landet og ene henvist til byerne og medførte borgerlig næring. Hans Jensen fandt det bedst, om magistraten op slog et patent på rådhuset og

på kompagnihuset ved skibsbroen, der forbød Flensborgs borgere under en mulkt på 100 rdlr. at lade udføre skibstømmerarbejde på klostrets grund, ligesom det skulle betydes klostrets forstandere ikke at optage skibsbygmestre og „den slags håndværkere“.

Hans Jensen røgtede i denne klage ikke alene sine egne interesser. Det fremgik af sagen, at Flensborg by og klostret netop da lå i proces med hinanden om en „Schlepp-Halling“ og en „Kielbank“ til flere tusinde mark, som klostret var ved at anlægge på sit område, samtidig med at det egenmægtigt ville benytte sig af byens havn, der grænsede umiddelbart op til det nye anlæg. Der var åbenbart behov for dette, da der samme sommer var bygget to skibe derude, mens Hans Jensen kun havde haft reparationsarbejde. Flensborgs magistrat fandt i sagen anledning til at bemærke, at St. Jürgen fra nogle få huse og fiskerhytter var vokset op til en hel lille by. I øvrigt var skibsbyggererhvervet gammelt herude. Hans Martensen Flatzby og Nis Erichsen, der nu begge var døde, havde nedsat sig i henholdsvis 1706 og 1721, mens den endnu levende Jacob Knudsen begyndte i 1712. Sagen gav anledning til nogle principielle betragtninger. Klostrets forstandere hævdede, at skibsbyggeriet ikke var noget håndværk med „ambt“. Enhver kunne uden fastlagt læretid nedsætte sig, og enhver, der troede sig i stand til at lede en skibsbygning, kunne uden udførelse af mesterstykke nedsætte sig som skibsbygmester, og i øvrigt byggede man jo skibe hvor som helst i by og på land, hvor der var et egnet sted.

Dermed gav klosterforstanderne udtryk for noget helt karakteristisk for skibsbyggererhvervet, men dette var åbenbart endnu ikke helt forstået eller ønskedes ikke forstået. I hvert fald udtalte statholderen i sin indstilling, at tømmerhåndværket retsligt set var ens, hvad enten dets udøvere byggede huse eller skibe. Skibstømmerne var håndværkere og ikke af den kategori af småhåndværkere, som var tilladt på landet. De faldt ind under håndværkerforordningen af 1. aug. 1733. Derfor måtte kun de af skibstømmerne, som havde virket i St. Jürgen før 1733, forblive i arbejdet der, men de, der senere havde nedsat sig, måtte begive sig ind under en eller anden by. Betænkelighed var der dog alligevel, for sagen bærer en påtegning om, at dette synspunkt nok juridisk

var rigtig, men der fortsættes: „weil es aber das Publicum gar sehr concerniret, und stark in das Commerce schlägt, übrigen unläugbar dass Jürgensburg zum Schiffbau für Flensburg und andere Oerter unentbehrlich, so vorstellt man zu des K. Conseil höchsten Gutfinden, ob diese Sache ans Commerce Collegeum zu geben sey.“ Og Kommercekollegiet fulgte netop denne tankegang. Ved den kgl. resolution af 28. aug. 1739 fastsloges det, at vel burde de pågældende skibsbygmestre efter forordningen af 1. aug. 1733 fraflytte hospitalets grund, men desuagtet bestemtes det „dass die zu St. Jürgen bey Flensburg etablirte Schiffs-Zimmerleute das Schiffbauen daselbst nach wie vor continuiren mögen in denen dasselbe zu der in königlichen Landen möglichest zu befördernden navigation unentbehrlich.“⁵

Efter denne afgørelse blev skibsbyggeriet på klostergrunden drevet uanfægtet i årene fremover, og denne plads var utvivlsomt den vigtigste.

Også på fjordens vestre bred fandtes uden for Flensborgs byområde en betydelig værftsvirksomhed. Her lå en skibsbygningsplads, som fra 1770-erne ejedes af købmand Nicolaj Hansen Lorck (1710–1797) af den bekendte flensborgske købmandsslægt. Dens leder blev skibsbygmester Johannes Sørensen Halkjær, der var født i København i 1746, og som i 1775 blev gift med N. H. Lorcks datter Catharina. I 1770-erne virkede Halkjær som mester på van Ostens plads på Christianshavn og havde der bygget bekendte skibe som hukkerten „Falken“ og fregatterne „Christianssted“, „Frederikssted“, „St. Jan“ og „Grevinde Bernstorff“. I 1779 flyttede ægteparret til Flensburg, hvor Halkjær købte det gamle Duborg slots park af amtmand, grev von Haxthausen, hvis sommerbolig han ombyggede til sin efter hustruen opkaldte bolig Catharinenlust. Over forskellige omskiftelser via „ein öffentliches Klub- und Gartenlokal“ blev huset i vore dage til Goodtemplarnes hus „in der Oberen Schlosstrasse“.⁶

Halkjær var en meget driftig mand. På slotsbanken byggede han en mølle, som blev drevet af hans svoger Heinrich Lorck, og i 1785 fik han privilegium på en sejdugsfabrik, og her anlagde han snart efter en reberbane. Dette faldt rebslagerlavet i Flensburg for brystet, hvor-

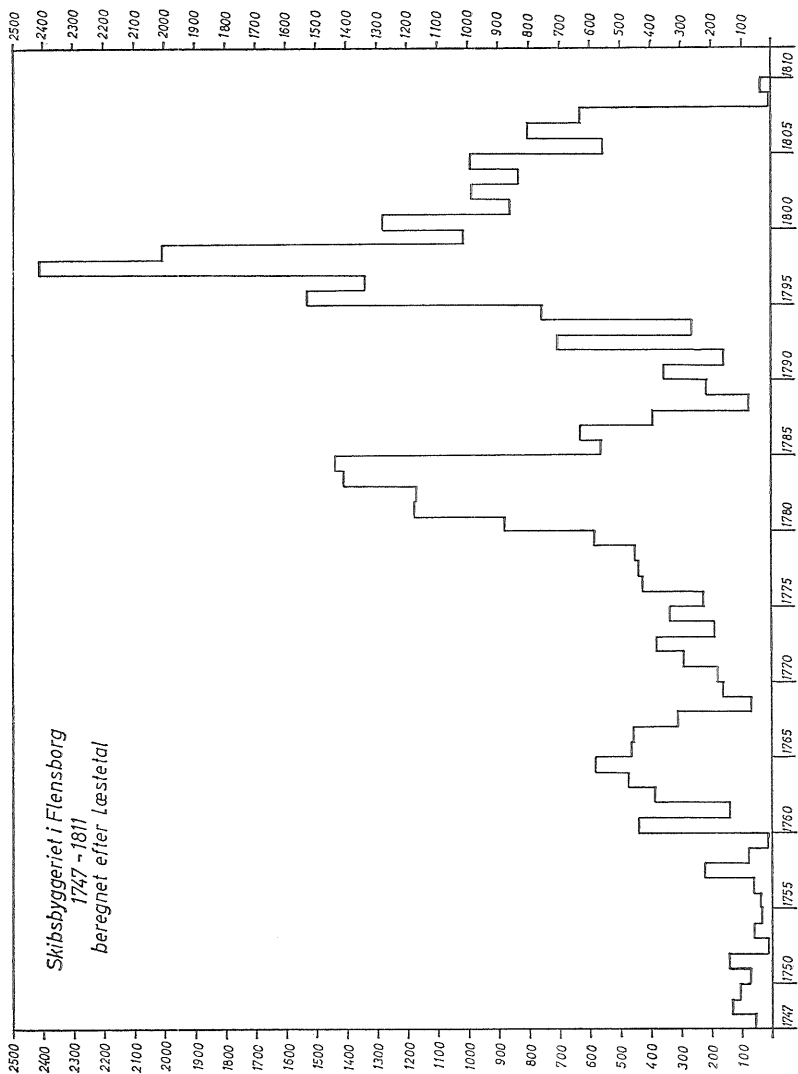
for de klagede over ham i november 1786.⁷ Halkjær hævdede, at han på sejldugsfabrikken fremstillede 2-300 stkr. sejldug, der både kvalitetsmæssigt og prismæssigt kunne sidestilles med sejldug fra Petersborg, der var den almindeligt anerkendte kvalitetsvare. Han havde kun et rebslagerhjul, betragtede arbejdet som en slags fuskeri og fremstillede i øvrigt kun sejldug til eget brug. Sejldugsfabrikken var af et ret stort omfang. Han havde 30 vævestole og 100 kvinder i arbejde med at spinde garn. Flensborg magistrat syntes ikke, at en reberbane var nødvendig for ham på sejldugsfabrikken; han reducerede, hævdede magistraten, også sit arbejdes omfang i sin redegørelse, da han f. eks. kunne fremstille tove på 2-3 tommers tykkelse, og skibsrederne i Flensborg kunne desuden til deres skibe kræve samme privilegium som Halkjær; han burde derfor have påbud om kun at bruge reberbanen til sine egne ting, hvilket man altså ikke stolede på, at han havde indskrænket sig til. I sin betænkning til tyske cancelli af 28. febr. 1787 udtalte statholderen da også, at Halkjær ganske vist med urette havde anlagt reberbanen i stedet for at tage rebslagervarerne fra rebslagerne i Flensborg, men da hans fabrik var almennyttig og gav brødet til mange af byens indvånere, burde man skaffe ham alle rimelige lettelser. Han måtte måske indskrænke sig til kun at benytte et enkelt rebslagerhjul til fremstilling af de til hans egen fabrikation nødvendige tove. Alt andet skulle være ham forbudt mod tab af privilegiet, en betydelig bøde og varernes konfiskation. På højeste sted bifaldt man ved kgl. resolution af 3. april 1787 helt statholderens indstilling.

Andre klagesager viser andre forhold inden for faget. Den ene af klagerne gælder også Halkjær, der i 1782 beklagede sig over, at 6 lærlinge var udeblevet fra Nikolaj Lorcks plads uden lovformelig „abschied“ og var gået i arbejde hos mester Christian, der byggede skib for skipper Jacob Thielsen, som hævdedes at have lovet dem højere dagløn. Dette benægtede Thielsen imidlertid. De 6 mand var selv kommet til ham og havde på forespørgsel erklæret, at „Halkjær hätte sie schon mehrmalen weggejagt, ja sein Meister Gesell hätte ihnen gar zum Teufel an gehen geboten“. Han havde derfor ingen betænkelighed haft, og han ville også gerne afskedige dem, hvis de selv ville

forlade ham, men hvis de ikke selv ønskede dette, bad han sig dog fritaget for sin forpligtelse til at sende dem bort.⁸

Denne sag belyser vanskelighederne ved under højkonjunkturerne for skibsbygmestrene i travlheden på værfterne at fastholde deres folk og deres lyst til at fratage hinanden håndværkerne uanset de gældende bestemmelser til beskyttelse herimod.

En anden affære fortæller lidt om forholdet mellem mestre og undergivne. I januar 1788 indsendtes fra 16 underskrevne skibstømmermænd klage til magistraten over, at folk fra landet kom til byen og tog arbejdet fra dem. Det var f. eks. tilfældet hos skibsbygmester Jes Asmussen Dingholt, hvor ikke færre end 7 folk var fra landet, mens de flensborgske skibstømmermænd ved denne og andre lejligheder gik uden arbejde, og da det er billigere at leve på landet, kan folk udefra tilbyde arbejde for ringere løn, og derfor burde magistraten forbyde dette, sålænge der fandtes skibstømmermænd i byen. Nu talte magistraten ikke længere om et byerne forbeholdt håndværk. I en længere redegørelse gav den udtryk for, at byens skibstømrere under alle omstændigheder var lettere stillede end folk udefra. De svende, som ikke var begunstigede ved en lavsordning, og altså slet ikke var rigtige svende, måtte bevise deres duelighed gennem deres dygtighed og konduite, og her havde en skibstømrer fra byen større chancer end en udefra. De sidstnævntes økonomi var dårligere end de hjemliges. De skulle bo på værtshus samtidig med, at de skulle skaffe udkomme til deres kone, og sådanne folk var sædvanligvis altid gift. Fik byens egne tømmermænd konkurrence udefra, forfaldt de mindre til dovenskab og var ikke så grove og trodsige mod deres mestre, hvorpå man mindede om, at da skibsbyggeriet for nogle år siden blev drevet kraftigt, og der ingen fremmede var at få, drev de hjemlige deres uartighed i stor udstrækning og skabte megen uro. Enden på sagen blev da også, at statholderen prins Carl i sit brev til magistraten af 12. april 1788 anmodede denne om at meddele supplikanterne, at skibsbygmestrene i deres ikke lavsmæssige erhverv ikke var underlagt nogen tvang, men at det stod dem frit for at antage deres svende eller medhjælpere blandt byens indvånere eller andet steds fra, hvor de ville.⁹



Ship-building in Flensborg 1747-1811, according to tonnage (1 "læst" = "last", ab. 2 tons).

Det var ikke alene de lokale mestre, som havde vanskeligheder ved at skaffe de fornødne folk. Også i København var behovet stort. Ved forskellige lejligheder fremkom opfordringer fra admiralitetet om at skaffe skibstømrere dels til flådens arbejde, dels til de private københavnske værfter. Man ville især gerne have fat i lærlinge fra hertugdømmerne til engagement på de københavnske værfter. „Det er hensigten at udbrede dette håndværk mere, og dette kan opnås ved, at de arbejdere som har lært håndværket grundigt i København etablerer sig i hertugdømmerne“. Der lovedes dem rejsepenge og rimelige løn- vilkår, men kun få benyttede sig deraf, bl. a. fordi de fleste var gift og ikke havde lyst eller råd til at være borte fra deres familier.

En opfordring af denne karakter i 1781 gav anledning til opstilling af en liste over de tre skibsbygmestre, som da fandtes i Flensborg. Til disse må, som det fremgår af det foregående, føjes skibsbygmester Johannes Halkjær, som boede på Duborg og arbejdede på svigerfaderens værft på klostrets område.

De i egentligste forstand flensborgske skibsbygmestre var følgende:¹⁰

Lorentz Sørensen, der beskæftigede 16 skibstømrere, alle gift, 13 fra Flensborg, 2 fra Flensborg Amt, 1 fra Slesvigergrund. Endvidere følgende „zu vollem Tage Lohn“: 4 ungarle (2 fra Haderslev, 1 fra Flensborg og 1 fra Flensborg Amt) samt følgende „im Verbandt“: 10 ungarle og 2 gifte (deraf 7 fra Flensborg Amt, 2 fra Flensborg og 3 fra Haderslev).

Henning Poulsen: 6 skibstømrere, alle gift, deraf 2 fra byen, 2 boende på landet og 2 fra Duborg. 6 lærlinge, deraf 1 gift, 5 boende på landet, 1 i byen.

Christian Carl Böttger (formentlig den af Halkjær omtalte mester Christian). Følgende var i arbejde for Hans Frelsen og interessenter: 10 skibstømmermænd. Heraf var 6 borgere, 3 er opgivet som ungarle, 1 gift. Af disse var 6 fra Flensborg, 1 fra Angel, 1 fra „Eckensundt in Norwegen“, 1 fra Gråsten og 1 fra Sundeved. 5 lærlinge, deraf 1 borger i Flensborg, 1 gift fra St. Jürgen, 3 ungarle fra Odense, Haderslev og Torp.

Hos Andreas Andreassen havde Böttger følgende i arbejde: 14 skibstømrere, deraf 8 fra Flensborg, 4 fra Duborg, 2 fra landet. Af disse var 8 borgere, 4 gift, 2 ungarle.

Samme mester havde følgende i arbejde hos Joachim Henrich Siwertz: 9 skibstømrere, heraf 1 fra Flensborg, 1 fra Engelsby, 1 fra Kreutz, 4 fra landet, 1 fra St. Jürgen, 1 fra Førde. Af disse var 4 gifte, 4 ugifte, 1 borger.

Hos Lorentz Lorentzen Kollund var følgende af Böttgers folk i arbejde: 13 skibstømrere, deraf 1 fra Flensborg, 1 fra Aalborg, 1 fra „der Holweg“, 4 fra St. Jürgen, 6 fra landet. Af disse var 1 borger, 3 gifte, 3 gifte.

Hos Christopher Jensen havde Böttger disse folk i arbejde: 13 skibstømrere, deraf 5 fra Flensborg, 1 fra Duborg, 3 fra Angel, 1 fra Sjælland, 2 fra Eckensund, 1 fra Lolland. Af disse var 5 borgere, 1 gift, 7 ugifte.

Endelig havde Böttger følgende i arbejde hos Asmus Henningsen Hee: 11 skibstømrere, deraf 3 ugifte; alle var fra „Adelby Kirchspiel“ undtagen 1, som var fra Flensborg.

20 år senere var ingen af disse skibsbygmestre længere i arbejde. Af en liste fra 1802 fremgår det, at der nu var 4 skibsbygmestre i Flensborg, nemlig følgende:¹¹

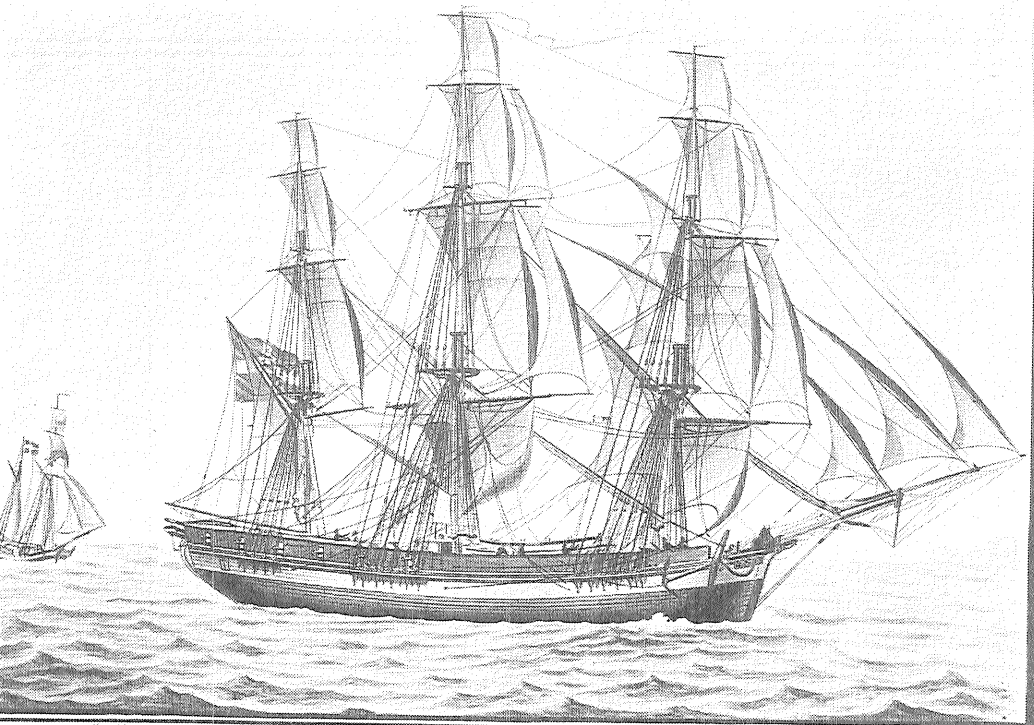
Knud Knudsen med 29 skibstømmermænd, deraf 3 ugifte; kun 9 var under 50 år. 21 ansås ikke for duelige til arbejdet på Holmen. *Jens Asmussen Dingholtz*: 34 skibstømmermænd, hvoraf 9 var ugifte, 17 var under 50 år. De fleste kunne ikke undværes på værftet. *Jens Thielsen*: 27 skibstømmermænd. Heraf var 6 ugifte, 11 var under 50 år. De fleste var ikke duelige til arbejde på Holmen. *Hans Jacob Böttger* med 38 skibstømmermænd, heraf 11 ugifte, 25 var under 50 år. Kun ganske få af dem kunne undværes på værftet og var duelige til Holmen.

Den omhyggelige skelnen mellem ugifte og gifte samt anførelsen af arbejds- og aldersklasse stod naturligvis i forbindelse med admiralitetets ønske om at få unge ugifte lærlinge til København. Når så mange betegnedes som „uduelige til Holmen“, skal man næppe tage klassifikationen alvorligt. Den skyldes sikkert først og fremmest mestrenes

uvilje over for at afgive folk. Dingholtz var nok den ærligste, når han sagde, at de fleste af hans folk ikke kunne undværes på værftet. Listerne antyder iøvrigt ganske godt mestrenes besværligheder med at skaffe sig folk, der må findes på mangfoldige steder. De giver naturligvis også udtryk for det omfattende skibsbyggeri. I 1781 må Christian Bøttger have haft 6 skibe i arbejde på en gang. De seks hold arbejdere har været holdt adskilte, idet afregningen med bygherrerne skete efter antallet og kategorien af de til arbejdet anvendte folk med tilføjelse af et „mestersalær“ for hver enkelt efter bestemte regler, som det ikke er muligt at komme ind på her.

Skibsbyggeriet gav naturligvis anledning til beskæftigelse for andre håndværkere, hvis arbejde havde betydning for skibenes bygning og udrustning. En indberetning fra 1797 oplyser, at der i byen fandtes 7 sejl- og kompasmagere „med de bedste redskaber og materialer“.¹² I deres tjeneste var 5 svende og 8 lærlinge. De leverede hver årligt i gennemsnit arbejde for 700 rigsdaler, udelukkende til byens værfter. Af rebslagere var der desuden 6 lavsmestre og en frimester. De arbejdede på 7 reberbaner og havde 18 svende og 8 lærlinge og forbrugte årligt 200 skippund udenlandsk hamp. Der fandtes desuden en ankersmed, hr. Krus, men hans ankersmedie stod for tiden stille, da der ikke var ankre i ordre. Endvidere ejede N. Kall en sejldugsfabrik, formentlig en fortsættelse af den halkjærse, der havde indstillet virksomheden ved Halkjærs død i 1793. Kall havde 12 stole og en stampemølle i gang. Han havde 12 svende og 250 spindere og udarbejdede sine sejlduger dels efter hollandsk dels efter russisk type. Der blev udført arbejde af udenlandske materialer til en årlig sum af ca. 10.000 rdlr. Afsætningen skete dels i Flensborg dels andetsteds. Indberetningen oplyser endelig, at der på skibsbroen var 3 skibsbygningspladser, hvor der for tiden var 9 skibe under bygning. Inden længe ville det hidtil største skib, bygget i Flensborg, gå til søs. Det var fregatten „Bona Fides“, ca. 180 læster. Det var bygget for Peter Jansen og interessenter og havde kostet henimod 20.000 rdlr. og ville afgå til Middelhavet med en trælast.¹³

Det bør også nævnes, at der i 1802 fandtes en mastemager, Peter Clausen i Flensborg.



VICTORIA AF FLENSBURG. CAP. JENS PETERSEN GROOT.

Fregatten „Victoria“ af Flensburg. Akvarel af Nic. Camillieri, Marseille 1807 (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg). „Victoria“, der var på 107½ læster, blev bygget i Flensburg 1784. Reder var Peter Feddersens enke og Boy Petersen Holst, senere sidstnævnte sammen med Peter Jansen. Skibet sejlede på Østersøen og Spanien. Det blev i 1807 taget af englænderne og prisedømt. I perioden 1807–14 opbragtes i alt 148 flensborgskibe af englænderne med en samlet tonnage på ca. 7000 læster.

The „Victoria“ of Flensburg, built in Flensburg in 1784. In 1807 captured by the English as a prize.—Wash drawing by Nicolas Camillieri, 1807.

Selvom der byggedes mange skibe på de københavnske værfter, var det umuligt for disse at klare de københavnske rederes behov. Rederne var derfor i stor udstrækning nødsaget til at købe skibe udefra. Det skete både fra udlandet og fra byggesteder inden for kongens riger og lande. Der er allerede tidligere nævnt eksempler på skibe byggede i Flensburg til København. Det skete også senere i ret stor udstrækning. I århundredets seneste år og i de første år af 1800-tallet byggedes føl-

gende skibe direkte for københavnsk regning eller de overgik i byggeåret til københavnsk reder:

- 1789 Gall. „Margrethe Laurentius“, 29 læster, reder Schiødt.
 1795 Galeasen „Diana“, 38 læster, købmand Hofmann.
 1799 Brig „Flanquer“, 53 læster, købmand Suhr.
 Brig „Martha Helene“, 51½ læster, brygger Noes' arvinger.
 1801 Fregat „Constantia Marie“, 89 læster.
 1804 Brig „Svanen“, 67 læster, justitsråd Frisch.

Af fregatten „Constantia Maria“ ejer Handels- og Søfartsmuseet et billede såvel som et portræt af dens skipper Peter Nielsen Holbech, der i en årrække førte skibet i ostindiefart med Ryberg & Co. som reder. Den blev beslaglagt af englænderne. Skipper og besætning blev interneret i England, hvor de måtte opholde sig i 10 år som krigsfanger.¹⁴

Ud over de nævnte skibe tilgik der Københavns skibsregister adskillige flere flensborgsk byggede skibe, der i kortere eller længere tid havde været hjemmehørende andetsteds. I perioden 1795–1805 drejede det sig om ialt 17 skibe. Under englænderkrigen var der en fuldstændig standsning, men alene i 1815 erhvervede københavnske redere 9 Flensborgskibe, en fregat, 4 brigger, 2 barke og to gallioter med en samlet tonnage på 634 kommercelæster. Flensborg kom derved til at give et væsentligt bidrag til genskabelse af den københavnske handelsflåde efter krigen med England.

Iøvrigt bør det i denne forbindelse nævnes, at Flensborg selv blev meget hårdt angrebet af englænderkrigen. Fra kaptajn Th. Madsen, Flensborg, har Handels- og Søfartsmuseet til sit arkiv modtaget en fortegnelse over flensborgske skibe, som i krigsperioden blev prisedomt af englænderne, eller mistedes på anden måde, udarbejdet af Erwin Nöbbe, Flensburger Nachtrichten.¹⁵ Den omfatter ialt 148 skibe med en samlet tonnage på ca. 7000 kommercelæster, omfattende 16 fregatter, 40 galeaser og gallioter, 33 brigantiner, 8 barkskibe, et pinkskib, en snau, 4 slupper, 4 brigger, nogle jagter og en smakke, et kolossalt tab for en by som Flensborg. De fleste blev opbragt i England, 12 blev ta-

get i Göteborg samt en trettende i Vesterhavet alle taget af svenskerne, der på det tidspunkt var blandt Danmarks fjender. Galeasen „Maria“ blev opbragt i Gibraltar, galeasen „Protheus“ i Malta, briggen „Phoenix“ i Malaga, galeasen „Zufriedenheit“ i Lissabon, briggen „Ossian“ i Spanien og barken „Nord-Risum“ ved Sicilien. Andre opbringelser fandt sted i Bremen og ved Helgoland, 11 skibe blev beslaglagt af spaniolerne ved Nyborg, da de spanske hjælpetropper under marquis de la Romana havde gjort oprør mod Napoleon og stak af på den engelske flåde. Tre jagter, der var udrustet som kapere i Vesterhavet og Østersøen, gik tabt i Göteborg og ved Helgoland.

Da listen for næsten alle de tabte skibes vedkommende nævner skibenes byggeår, kan vi danne os et overblik over skibenes alder. Bortset fra 3 små jagter, som var bygget i 1769 og 1771, og en galease „Die Einigkeit“, der var bygget i Flensborg i 1779, var de alle yngre:

Ældre end 1780	4 skibe
1780-89	23 —
1790-99	45 —
1800-1810	60 —
uden oplysninger	16 —
Ialt	148 skibe

Det ses altså, at Flensborg havde en relativ ny koffardiflåde. 60 var næsten nye, da de blev beslaglagt. 45 var mellem 10 og 20 år.

De på listen anførte byggesteder giver ligeledes gode oplysninger om, hvorfra Flensborg erhvervede sine skibe.

Byggesteder	Antal skibe	Drægtighed i læster
<i>Slesvig</i>		
Arnæs	2	40
Eckernförde	5	399
Egernsund	1	71
Flensborg	60	4053½
Kappel	4	78½
Marstal	1	9½
Rønshoved	1	27

Byggesteder	Antal skibe	Drægtighed i læster
Stenbjergghav	17	655½
Stranderodde	1	19
Sønderborg	2	164
Ærøskøbing	3	35
Åbenrå	1	7
Årøsund	1	4
<i>Holsten</i>		
Kiel	7	300
<i>Danmark</i>		
Assens	3	12½
København	1	74½
Lolland	2	35
Rudkøbing	1	25
Svendborg	11	224
<i>Fjernere steder</i>		
Oldenburg	1	38
Stralsund	1	22
Hamborg	1	125
Sverige	3	52½
Norge	1	6
Philadelphia, U.S.A.	1	143½
<i>Uden oplysninger</i>	16	319½
	148	6940½

Som man på forhånd kunne forestille sig, var langt det største antal af skibene bygget i hjembyen, der tegner sig for henved en trediedel af skibstallet og over halvdelen af tonnagen. Fra Eckernförde var leveret to galeaser og to brigantiner på fra 37½ til 92½ læster samt en fregat „Providentia“ på 123 læster. Et fremtrædende byggested som Stenbjergghav leverede 6 brigantiner, 8 galeaser og gallioter samt 3 jagter. En meget væsentlig del af skibene stammer fra hertugdømmet Slesvig, kun et mindre antal fra Holsten, og ret få fra Danmark. Der har altså utvivlsomt været en tradition for i størst mulig udstrækning at holde sig til sit eget hertugdømme, når Flensborg ikke selv kunne levere skibene. To-tre større skibe er kun enkeltstående fænomener. Barken „Emigrant“, 74½ læster, der leveredes fra København, var ejet af

Rickleff Ingwersen og Erich Jacobsen og ført af Hans P. Moltzen, fregatten „St. Petrus“, 143½ læster, bygget i Philadelphia i 1803, ejedes og førtes af Mathias Erichsen, og om Hamborgfregatten „Die Gute Freundschaft“ 1801, 125 læster, ved vi, at den ejedes af Lorenz Göttig og Broder Møller og førtes af Joh. Heinrich Jürgensen. Straks efter sin færdiggørelse gik den i Vestindiefart og fortsatte hermed, indtil den i 1808 blev taget af englænderne.

Til slut er par ord om kildematerialet.

I sin pligtmæssige indberetning af 31. maj 1803¹⁶ meddelte Flensborgs magistrat, at der på de derværende værfter i perioden 1798-1803 var bygget ialt 75 skibe med 5.648½ kommercelæster. Efter det i denne afhandling benyttede kildemateriale blev der bygget 96 skibe med ialt 7.049 læster. Forskellen kan ligge i visse unøjagtigheder begge steder, skønt forfatteren har anvendt stor omhu for at undgå sådanne. Man kan dog ikke se bort fra, at magistraten i sin indberetning tager et vist forbehold over for tallet, idet man til dette føjer bemærkningen „laut anliegender designation“, og at der kan være en ikke nærmere forklarlig tilbøjelighed hos de indberettende skibsbygmestre til ikke at få alt med. Det ses ofte, at private besvarelser på offentlige spørgsmål er unøjagtige, ofte bevidst. Christian Degns Topographischer Atlas Schleswig-Holstein, 1966, meddeler uden nærmere kildeangivelse, at der i perioden 1798-1807 i Flensborg løb 119 skibe af stabel på ialt 9.300 kommercelæster. Det harmonerer tilsyneladende ikke med den omtalte magistrats indberetning. Forfatterens tal bliver her ialt 10.025½ læster. Atlasset har muligvis anvendt de samme skibsregistre som forfatteren og kun benyttet de flensborgske lister i tillid til magistratens meddelelse om, at der ikke i Flensborg blev bygget for fremmed regning. Som det fremgår af ovenstående oplysninger, er dette ikke rigtigt. Kildematerialet i denne afhandling er som foran bemærket uddraget af indberetninger fra hele riget: Danmark samt begge her-tugdømmer, og derfor er tallet 10.025½ læster for perioden 1798-1807 nok meget nært det rigtige. Det må erkendes, at der kan være nogen usikkerhed knyttet til anvendelsen af disse lister, men da de dels er officielle samtidige tal og desuden for Flensborgs vedkommende kan

følges gennem så mange år, i perioder med ingen, i andre perioder med ganske få undtagelser, må det vist indrømmes, at de her angivne grafiske fremstillinger giver en god oversigt over det flensborgske skibsbyggeri i 1700-tallets sidste halvdel.

NOTER

De grafiske fremstillinger er baseret på de officielle indberetninger fra toldstederne, der beror i Rigsarkivet, især:

Lister over skibe hjemmehørende i hertugdømmerne Slesvig og Holsten 1746–57.

Fortegnelser over de i Flensborg og St. Jørgensby hjemmehørende skibe, diverse år, samt tilsvarende materiale fra toldstederne i Danmark, ligeledes i Rigsarkivet og i Københavns stadsarkiv. Endvidere er anvendt arkivalier i Stadtarchiv Flensburg (citeret St. Fl.) og Landesarchiv Schleswig-Holstein (citeret La. Sl. H.).

¹ Om dette se *Theodor Link*: Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807. (Neumünster 1959).

² Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte 1795, bd. 4, s. 83.

³ R. A. Kom. Koll.'s tyske journal 1777, no. 27.

⁴ R. A. Diverse sager vedk. hertugdømmerne 1736–1796.

⁵ St. Fl. Akte A XVIII, 2153.

⁶ *A. Lorck-Schierning*: Die Chronik der Familie Lorck, 1949.

⁷ La. Sl. H. Akte XVIII, 2154.

⁸ St. Fl. 326 I, fol. 80 ff.

⁹ St. Fl. 326 I, fol. 85 ff.

¹⁰ St. Fl. 326 I, fol. 57.

¹¹ St. Fl. 326 I, fol. 109 ff.

¹² Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte 1797, bd. 2, 211 ff.

¹³ Ved færdiggørelsen måltet „Bona Fides“ til 176½ læster, senere ommålt til 149 læster. Den byggedes i 1797. Redere var Peter Jansen samt Boy Petersen Holst. Skipper var Bleick Matthiesen. R. A. Kom. Koll. Handels- og Konsulatsfaget. Fortegnelse over de i Flensborg og St. Jørgensby hjemmehørende skibe 1798 m. fl. år.

¹⁴ Skibsportrættet mus.-nr. 1: 44, portræt af Peter Nielsen Holbech mus.-nr. 51: 43. Om skibet og dets skipper, se Handels- og Søfartsmuseets årbog 1944, 130 ff.

¹⁵ Handels- og Søfartsmuseet. S. R. bilag 212: 48.

¹⁶ St. Fl. 326 I, fol. 139 ff.

SHIPBUILDING IN FLENSBURG IN THE EIGHTEENTH CENTURY

Summary

Flensburg has a very old tradition of sea-faring. At first mainly with the Baltic, Scandinavia and the North Atlantic, then as trade developed with France and Spain also. The wars with Sweden during the seventeenth and at the beginning of the eighteenth century dealt a hard blow to Flensburg and the introduction of the mercantilistic system kept Flensburg out of the trading companies' competition for trading rights overseas. There Copenhagen had the monopoly. In 1755, however, trade with the Danish West Indies was made free and the same year a West India Company was founded in Flensburg. Trade began to flourish; consequently more and larger vessels were needed and shipbuilding, an ancient industry in Flensburg, rapidly expanded. From the year 1746 the Danish Board of Trade required details of ships registered in the various ports, where they were built, etc. On the basis of these records, now in the Danish Public Record Office, and from a study of other archives, both Danish and belonging to the duchies of Schleswig-Holstein, the writer has been able to collect a wealth of information about shipbuilding in Flensburg. Table I shows the number of vessels built, table II their tonnage. See also p. 108-09. It will be noticed that shipbuilding flourished in time of war: during the colonial war between England and France 1756-63, the American War of Independence and the revolutionary wars in the latter half of the century. Every time peace was made fewer ships were built.

The shipyards of Flensburg were situated near its harbour, but there were other shipyards outside the town which were under the jurisdiction of the monastery of St. Jørgen. In 1739 the municipal authorities tried without success to put a stop to the monastery's shipbuilding activities. The master shipbuilder J. S. Halkjær's work is described. He was an enterprising man who also started a sail-cloth factory and ropewalk. There was competition between local shipbuilders to get hold of enough shipwrights. In 1781 there were 3 shipbuilders in Flensburg, employing 92 men in all. Of these 70 men were in the employ of Christian Carl Böttger. Twenty years later there were 4 shipbuilders in the town employing 128 men.

During the war against England in 1807-14 148 ships registered in Flensburg were seized by the enemy. 60 of these were actually built in Flensburg, 39 others in the duchy of Schleswig. The war with England was catastrophic for Flensburg's shipbuilding industry.