

# ÆRØSKØBINGS MARITIME MILIEU OMKRING ÅR 1800

Af

LISELOTTE MYGH

*Der findes ikke mange dybgående socialhistoriske undersøgelser om danske købstæder. Forfatteren har taget sig for at analysere Ærøskøbing som søfartsby og dokumenterer ved en minutios udnyttelse af de forhåndenværende arkivalier og samtidige beretninger, hvordan byen og dens befolkning, økonomi og sociale milieu omkring år 1800 næsten udelukkende var baseret på søneringen i alle dens former. Artiklen må trods sin komprimerede form betegnes ikke blot som et værdifuldt bidrag til dansk købstadshistorie i ældre tid, men også som et eksempel på en præcisionsundersøgelse, der beriger vor maritime viden.*

»Blandt alle Danmarks Øer udmærker Ærø sig fortrinligen for sin udbredte Skibsfart«<sup>1</sup>. Så uforbeholdent vurderer den grundige iagttager, professor i landøkonomi Gregers Begtrup i 1800-tallets første årti dette vindskibelige, maritime milieu. Også en eftertid har i udpræget grad identificeret Ærø med dens søværts funktioner. Hos de fleste genkaldes nok billeder fra omkring århundredskiftet med Marstal-skonnerter, på langfart over Atlanterhavet mod fjerne mål som New Foundland, Vestindien og Sydamerika. Det er imidlertid en grov forenkling, om Ærøs søfartshistorie skulle domineres af erindringen om den marstalske søfarts kulmination. At Ærøskøbings søfart ikke blot har haft *sin* tid, men tillige har været forløber for Marstals, er et mindre påagtet træk. Nærværende fremstillings sigte er at bidrage til at vise, at Ærøskøbings sejlads - selv om den aldrig nåede de marstalske højder - alligevel har udgjort en betydelig andel af købstadens næringsliv.

## *Baggrund*

Indtil 1864 var Ærø en del af hertugdømmet Slesvig, hvilket medførte, at der på øen rådede en anden lovgivning og administration end kongerigets<sup>2</sup>. Således var øen genstand for de skiftende hertugers arvedelinger,

indtil kongen endelig i 1750 havde overtaget hele øen. Mens Ærøskøbing som øens købstad formelt havde ret og pligt til at varetage hele øens søværts handelsforbindelse, skulle særlig de sønderborgske hertugers opdeling af Ærø imellem sig i 1634 få vidtrækkende konsekvenser for det lokale næringsliv. Ved de hertugelige arvedelinger introduceredes og næredes konkurrencemomenter mellem de øvrige små toldsteder. Under denne udvikling lykkedes det fiskerlejet Marstal at grundfæste en søgående position, som i midten af 1700-tallet legaliseredes ved lokalitetens anerkendelse som flække. Dette betød, at Marstal på linie med købstaden fik ret til at drive handel.

Om de enkelte købstæders individuelle udvikling er vor viden endnu såre begrænset; de færreste fremstillinger af 1700- og 1800-tallets historie når ned på et lokalt mikroplan. Generelt karakteriseres købstædernes situation som stagnerende, både hvad angår befolkningsvækst og økonomisk udvikling. En svag fremgang spores i 1700-tallets sidste halvdel, men fortrinsvis blandt landsdelenes respektive økonomiske centre, såsom København, Flensborg og Altona.

Mens Ærøskøbing synes at have passet ind i dette mønster, virker de oplysninger, der kan indhentes om Marstals udvikling, mere overraskende - de forekommer intuitivt at være atypiske.

*Demografisk sammenligning mellem Ærøskøbing og Marstal omkring årene 1780 og 1800<sup>3</sup>*

Tidspunkt	Ærøskøbing	Marstal	
o. 1780	Indbyggere	—	
	Huse	280	
	Fartøjer	53	
	Samlet tonnage/kmcl	436,5	
	Gennemsnitstonnage/kmcl	8,2	
o. 1800	Indbyggere	1303	
	Huse	275	ca. 312
	Fartøjer	59	119
	Samlet tonnage/kmcl	712,0	1201,5
	Gennemsnitstonnage/kmcl	12,1	10,1

Af tabellen ses bl.a., at Ærøskøbing befolkningsmæssigt står i stampe (idet antal huse benyttes som indikator), hvorimod dens flåde udviser en tonnagesfremgang på ca. 65%. I Marstal sker i samme tidsrum en befolk-

ningsstigning på næsten 100%. Her forøges flåden med knap 40%, mens den i Ærøskøbing er næsten uændret. Hvad angår den samlede tonnage, er stigningen for Marstals vedkommende den dobbelte af Ærøskøbings (nemlig ca. 130% mod ca. 65%). Dette forspring i flådestørrelse bevarer Marstal også efter den voldsomme konjunkturbestemte tonnageforøgelse, begge byer oplever mod 1800-tallets midte. Disse forhold skal blot her *konstateres* - andet og mere ville kræve en omfattende empirisk undersøgelse på mikroplan for blot at kunne *antydde*, hvilke forhold der har ligget til grund for de to nabobyers så ulige vækst. Hensigten med denne studie er derimod at belyse sider af Ærøskøbing som købstad - dens struktur og funktion med henblik på dens søværts aktivitet omkring år 1800<sup>4</sup>.

Bredere socialhistoriske undersøgelser af danske købstæder er sjældne. Nu og da er enkelte købstæder blevet gjort til genstand for monografier eller mere emneafgrænsede artikler i tidsskrifter og årbøger af lokalhistorisk karakter. Marstal fik således i 1928 sin monografi om søfartens betydning for sin udvikling, hvorimod Ærøskøbing stadig er ladt upåagtet hen. Nævnes bør dog J.R. Hübertz, som i 1830'erne udarbejdede en historisk oversigt over øen<sup>5</sup>. Hans kilder spænder vidt, fra observationer af og oplysninger om samtiden til arkivstudier i købstadens daværende arkiv. Som introduktion til emnet er værket anvendeligt, da det trods fragmentarisk karakter rummer væsentlige oplysninger.

På nær sådanne helt utilstrækkelige behandlinger af emnet har der altså ikke været noget tidligere anvendt materiale at støtte sig til. Det har derfor været nødvendigt at opbygge denne undersøgelse over et hidtil ikke behandlet arkivmateriale - der lykkeligvis skulle vise sig særdeles righoldigt til formålet<sup>6</sup>.

### *Havn og skibe*

Ærøs geografiske placering peger på en naturlig handelsmæssig forbindelse med de øvrige øer i det sydfynske øhav. Denne kommunikation blev dengang yderligere forstærket af de allerede omtalte legale fortrin<sup>2</sup>, øen nød som administrativ del af hertugdømmet Slesvig. Mens Ærø forhen var skovklædt - købstadens våben fra 1629 viser et lindetræ - var den i den her behandlede periode - ligesom i dag - skovløs. En landøkonomisk beregning over Ærøs afkastning fra 1806 viser klart, at øen end ikke formår at brød-

føde sine indbyggere<sup>7</sup>. Ærø var derfor i høj grad afhængig af regelmæssige forsyninger udefra, foruden hvad de tilrejsende fremmede skippere og håndværkere havde at falbyde af Nürnbergerkram, tekstiler og andre produkter på de to årligt tilbagevendende markeder.

At sejle til Ærø - dengang som i dag - kræver sin skipper. Det sydfynske øhav er ét stort, grundt farvand, hvor sejltrederne er smalle stier mellem de højtliggende grunde. Om et etableret lodsvæsen var der dengang ikke tale, men »kommer stundom en Fremmed, da faaer han let en bekjendt Mand ombord«<sup>8</sup>. En beskyttende havn kunne Ærøskøbing ikke frembyde. Skibbroen var den eneste fortøjningsmulighed. Først ind i 1800-tallet udbyggedes den med et indpælet havnebassin, hvor fartøjerne kunne finde ly for efterårs- og vinterstorme, som de tidligere havde måttet ride af i vinterleje i ly af den nærliggende ø, Lilleø. Fra denne havneforbedring stammer det endnu i dag eksisterende kogehus. På grund af fare for ildløs blandt skibene forbød havneanordningen af 1785 al madlavning ombord. Med opførelsen af kogehuset lettedes overholdelsen af dette forbud.

Op mod englænderkrigene udgjorde den samlede slesvig-holstenske tonnage godt og vel 25% af monarkiets samlede tonnage<sup>9</sup>. Ærøskøbings andel heri er såre beskeden. Som det ses af *bilag I* er skibsantal og tonnage i 1780 og 1820 stort set ens, og udsvingene perioden igennem er ringe. Der konstateres en opgang i 1780'erne såvel i antal som i tonnage, men den relativt større stigning i tonnage-kurven antyder, at der må være tale om en tilgang af fartøjer af en størrelsesorden som ligger væsentligt over gennemsnitsværdien (ca. 11 kmcl.). Netop på dette tidspunkt, efter fredsslutningen i 1783, var det muligt at opkøbe forholdsvis billig overskudstonnage, der under den amerikanske frihedskrig havde sejlet under neutralt dansk flag. Mens nedgangen i 1790'erne må skyldes landets generelt dårlige handelskonjunkturer, kan den jævnt stigende kurve i begyndelsen af 1800-tallet tolkes som en forøget aktivitet på de nordtyske/baltiske kornmarkeder, fremkaldt af de krigskonjunkturbestemte, voldsomme prisstigninger. Der var gode penge at tjene på en kornlast. Men den neutrale danske handel endte brat. Danmarks genindtræden i krigen mod England i 1807 registreres fra 1808 på kurven, hvor den samlede tonnage falder brat, mens skibenes antal forbliver konstant. Dette må fortolkes som en afsætning af de større skibe med deres videre aktionsradius til fordel for mindre fartøjer, der blot havde til formål at opretholde forbindelsen til omverdenen- og dermed tilgodese de lokale behov. Det totale økonomiske sammenbrud efter statsbankerotten 1813 og Kielerfreden - med bl.a. tabet af Norge



»Et er søkort at forstå« - men det forudsætter sandelig, at der findes et søkort. Den mangelfulde kortlægning af de danske farvande rådede Jens Sørensens - den danske hydrografis grundlægger - bod på. Som søkortdirektor fra 1695 kortlagde han systematisk de danske farvande: loddede deres dybder, afpejlede positioner, opmålte kyststrækninger, etc. - alt gjort med beundringsværdig præcision. Tallene på kortet angiver i favne rev og grundes dybdeforhold.

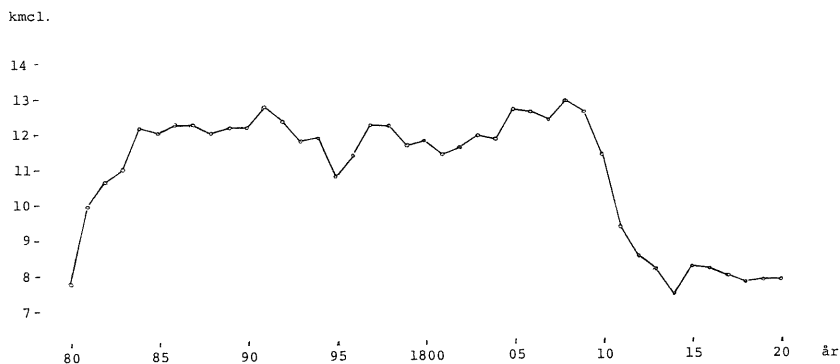
Jens Sørensens. Søkort over det sydfynske øhav (udsnit) 1692. Det kgl. Bibliotek.

*The archipelago south of Funen, with the island of Aerø to the left. Section of a chart from 1692 by Jens Sørensens, the »Father of Danish hydrography«, who was commissioned to survey Danish waters and made the first tolerably reliable charts.*

det følgende år - forklarer den fortsatte medgang perioden ud. Flådens størrelse og sammensætning afspejler således landets almene handelsøkonomiske situation.

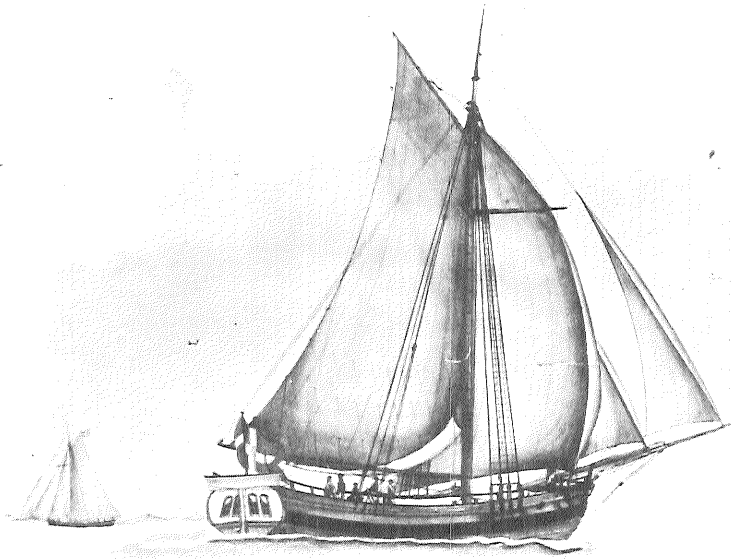
Flåden bestod på få undtagelser nær af den afbildede type - *jagten*. Som type synes denne skabt til farvande som det sydfynske. Skrogets store spring giver på én gang en pæn lasteevne og et ringe dybgående. Den ærøske jagt med sit smukt dekorerede, platte agterspejl er blevet opfattet som det typiske fartøj for sejladsen i dette farvand. Ikke underligt, for med sin snildt manøvreedygtige sejlføring - én mast med storsejl på gaffel, desuden fok, klyver, jager, samt bredfok på løs rå - var den som skabt til at underlægge sig dette lumske farvand. En sjældnere forekommende variant inden for samme størrelsesorden var *sluppen*. Foruden de helt små, åbne både på mellem én og fem kmcl. var flådens tunge ende repræsenteret af et par *galeaser* på godt og vel 30 kmcl. Sidstnævnte havde samme egenskaber som jagten, men den udvidede lastekapacitet krævede en tilsvarende forøgelse af sejlføringen til to master med gaffelsejl, stormasten foruden med råsejl.

Denne flådesammensætning giver år efter år følgende gennemsnitsstørrelse.



Et fartøjs gennemsnitsstørrelse i kommercelaster pr. år over perioden 1780-1820<sup>10</sup>.

*Average size of a vessel from Aarhøskøbing during the period 1780-1820, measured in commercial lasts (ab. 2.6 tons).*



Jagten »Sophie Catharine« af Ærøskøbing; 5,5 kommercelæster. Bag de fire skæve vinduer i det ovale agterspejl havde skipperen sin kahyt. Mandskabet havde derimod kvarter forude. Dette fartøj blev i 1804 erhvervet af tre medlemmer af et af byens rederdynastier, Brandt. Farvelagt tegning, sign. Ole Johansen Sebøy, Bergen, 1822. Ærø Museum.

*The sloop or yacht »Sophie Catharine« of Ærøskøbing (about 14 tons). This Danish type of small ship was commonly used in Danish waters and the Baltic. Watercolour, 1822.*

For perioden 1780 til 1820 findes et samlet gennemsnit på ca. 11 kmcl.

Fartøjer med en tonnage på 10-15 kmcl. har krævet to mands besætning foruden skipperen, mens de mindre har klaret sig med én mand og de større med tre mand - skipperen eksklusiv. Kroman påpeger, at besætnings størrelse lå i overkanten af det nødvendige; men da hyren var beskedden, sparedes til gengæld ekstra mandskab til lastning og losning<sup>11</sup>. Som regel var søfolkene hyret for hele året.

En analyse af hvorfra de godt og vel 100 skibe, der mellem 1800 til 1807 indgik i Ærøskøbings flåde, blev leveret, viser en klar overvægt til de lokale beddinge øhavet rundt, som vist i følgende oversigt:

*Flådens skibe 1800-1807 fordelt efter byggested<sup>12</sup>*

Byggested	Antal søsætninger	%
Ærø		
Marstal	15	14,3
Ærøskøbing	11	10,5
Langeland	3	2,9
Tåsinge	24	22,6
Sydfyn	21	20,0
Sjælland-Lolland-Falster	7	6,7
Østjylland	2	1,9
Hertugdømmet Slesvig		
Flensborg fjord	11	10,5
Als	3	2,9
Hertugdømmet Holsten	1	1,0
Nordtyskland	4	3,8
Ikke identificerede lokaliteter	3	2,9
Total	105	100,0

70,3

Ud over de rent lokale indkøb af fartøjer udmærker samtlige byggesteder sig ved at være handelsforbindelser, herunder især Flensborg.

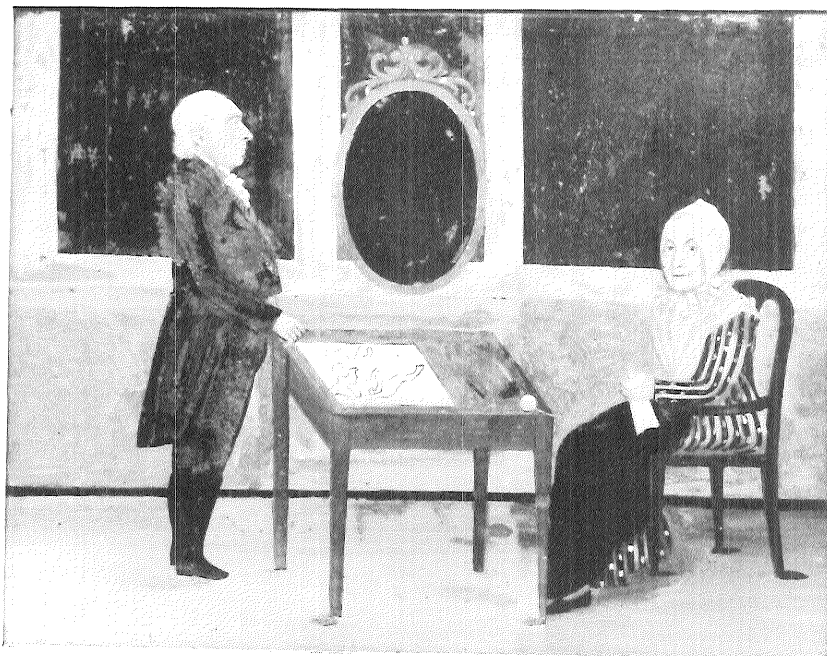
Fartøjernes alder udviser stor variation, spændende fra 0 til 60 år. Hovedgruppen (28%) placerer sig i intervallet 30 til 40 år. Undersøges fartøjernes gennemsnitsalder i de nedenstående størrelsesgrupper fås følgende resultater:

*Fartøjets gennemsnitsalder fordelt efter størrelse (1800-1807)<sup>13</sup>*

Størrelseskategori/kmcl	Gennemsnitsalder/år
under 5	26,8
5-10	29,2
10-15	22,1
15-20	20,00
20-30	12,8
30-40	8,5

Den højeste gennemsnitsalder har de små jagter på mellem fem og ti kmcl., hvorimod de større skibe er af nyere dato. Foruden at fortælle om vekslende perioders forskelligartede tonnagebehov antyder tabellen den indkøbspolitik, der er benyttet: hvor de store skibe er bestillingsarbejder, synes derimod skibe på omkring gennemsnitsstørrelsen (som nævnt ca. 11





Skipper og reder Rasmus Lauritzen Kock portrætteret med sin hustru Maria Dorothea i deres hjem. På bordet mellem dem ligger et kort over farvandet omkring Ærø (spejlvendt). Familien Kock tælles omkring år 1800 blandt byens rederdynastier. Rasmus, Niels og Lauritz er de tre sønner, som viderefører og udvider faderens redervirksomhed, hvis fartøjer bliver fordelt på lige store andele mellem dem. Desuden sejler de periodisk som skipper. I 1807 er de bl.a. ejere af Ærøskøbings flagskib, jagten »Anna Margretha« på 29,5 kommercelæster - en overstørrelse af denne skibstype. Ukendt kunstner. Glasmaleri, ca. 1800. Privateje.

*The skipper and shipowner Rasmus Lauritzen Kock and his wife Maria Dorothea, in their home at Ærøskøbing. Underglasspainting of about 1800.*

kmcl.) at være indkøbt brugte, som regel ti til tyve år gamle, for atter at blive afhændet efter ti til tyve års sejlads. Endnu et indicium kan bekræfte denne brugtskibshandel, nemlig *skibsnavnene*. 56% af disse består af pigenavne, men forbavsende få af dem lader sig genkende blandt redernes nærmeste familie. Det er nok snarere de første ejeres koner, der har lagt navn til de smukke skuder i Ærøskøbing<sup>14</sup>.

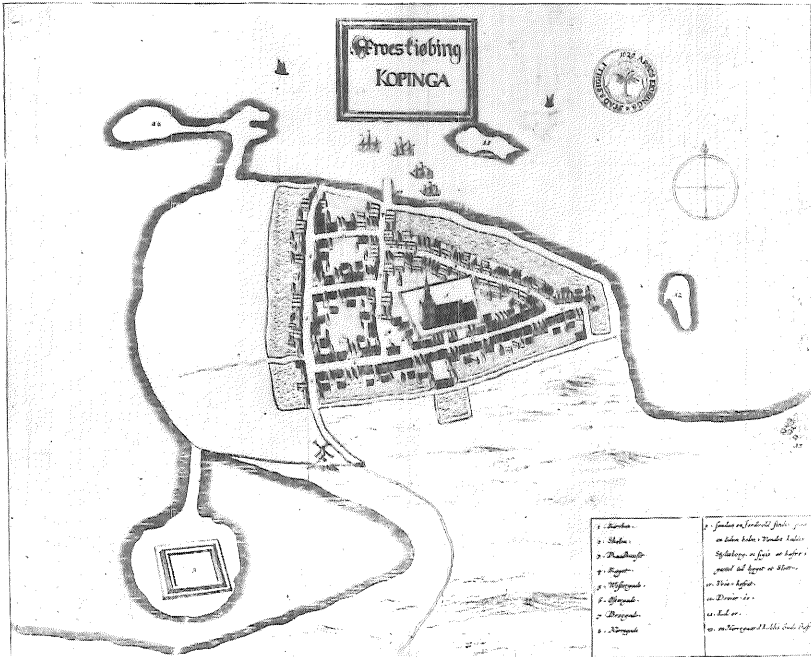
For økonomisk at magte et skibs anskaffelse og drift benyttedes normalt den traditionelle fremgangsmåde med at opdele fartøjet i anpartar og

fordele disse. Anparternes størrelse afhænger selvsagt af skibets størrelse og af anparthavernes likviditet. Kredsen af anparthavere kunne bestå af en samling familiemedlemmer, f.eks. far - sønner; brødre; ægtefælle - svigerfamilie<sup>15</sup>. Denne institution indebar de åbenlyse fordele ved at sammenknytte økonomi og familie: (1) Det eventuelle overskud af sejladsen akkumuleredes inden for familiens kreds til eventuel reinvestering. (2) Ved generationsskifte spredtes anparterne ikke uden for familien; systemet betoner således kontinuiteten i ejendomsforholdene og understreger dermed det dynastiske forløb i rederivirksomheden. (3) Endelig ville aflønning, helt eller delvis, i anparter kunne have en positiv indflydelse på skibets rentabilitet.

Den konkrete fordeling af anparter i Ærøskøbing vil blive taget op til drøftelse i forbindelse med en vurdering af sejladsens betydning for byens næringsliv og erhvervsstruktur.

### *By og folk*

Grundplanen i Ærøskøbing danner en retvinklet trekant, hvis længste side følger kystens forløb. Brogade skaber den direkte forbindelse mellem skibbroen og byens administrative og kulturelle centrum, Torvet, med rådhus, kirke og skole. Hvor trekantens to kateter, Vestergade og Søndergade, mødes i den rette vinkel, udmunder den landværts forbindelse fra den øvrige ø. Umiddelbart iøjnefaldende i dag er byens så godt som urørte rækker af historiske huse. Mange fremtræder endnu med bindingsværk, andre er senere hen blevet forsynet med grundmur, mens nye huse inden for den gamle bykerne er sjældne. Karakteristiske er de endnu talrige karnapper, der arkitekturhistorisk erindrings om fordums samhørighed med hertugdømmerne. Ifølge Nationalmuseets undersøgelse af husene i Ærøskøbing kan af de i dag eksisterende bygninger 50% henføres til før år 1800; størstedelen af de resterende er opført i forrige århundrede som afløsere for et eller måske to gamle bindingsværkshuse<sup>16</sup>. Bortset fra sådanne sammenlægninger i nyere tid af de mindre lodder repræsenterer den nuværende matrikulering stort set den gamle udstykning. Således findes i Vestergade og Søndergade de største lodder, hvis bygninger rummer kernen af de tidligere landbrugsejendomme, der lå langs dette strøg ud mod byens marker. De smalle, lange lodder ned mod vandet i Smedegade/Nørregade



Ærøskøbing i fugleperspektiv, ca. 1680. Endnu omkring år 1800 holder byen sig stadig væk inden for disse rammer, der først gradvist udvides i løbet af de næste 50-150 år. Antal og størrelsesforhold af huse og skibe bør tages med forbehold, idet de snarere skal opfattes som signatur end som afbildninger. Resens Atlas. Plan over Ærøskøbing, 1684. Det kgl. Bibliotek.

*Plan of Ærøskøbing, 1684. For centuries this small seafaring town did not expand or alter its street pattern.*

peger på mere beskedne bygninger, som har huset tidlige generationer af bådejere og fiskere, der bekvemt har kunnet fortøje næsten uden for døren og om vinteren hale på land i baghaven. Omkring år 1800 er denne geografiske fordeling af erhverv på særlige kvarterer blevet afløst af en mere integreret (blandet) placering.

Ifølge folketællingen af 1803 havde Ærøskøbing 1303 indbyggere fordelt på 276 familier. Af disse tælles de 476 blandt de erhvervsaktive. En opdeling af denne befolkningsgruppe efter erhverv vil kunne give et indtryk af byens udprægede søværts afhængighed.

Til sammenligning er ud for de erhvervsgrupper af størst interesse anført tallene fra en nærliggende kongerigsk søkøbstad, Fåborg, der ifølge

folketællingen 1801 havde 1061 indbyggere.

*Indkomsttagernes fordeling på erhverv. Ærøskøbing 1803 samt (delvis) Fåborg 1801<sup>17</sup>*

Erhverv	Ærøskøbing		Fåborg
	Antal	%	Antal
Embedsmænd, gejstlige og civile	19	3,4	—
Jordbrugere	2	0,4	—
Daglejere/arbejdere	19	3,4	—
Håndværkere, almindelige	52	9,3	116
Håndværkere, maritime	11	1,9	2
Kro- og gæstgiveri	5	0,9	9
Køb- og handelsmænd	20	3,6	18
Fabrikanter	2	0,4	—
»Søens folk«	226	40,6	83
Tjenestefolk	107	19,2	—
Div. (jordemødre, musikere m.m.)	15	2,7	—
Pensionister/rentiers	8	1,4	—
Almissenydende	56	10,1	—
Håndgern. (spinding, syning m.m.)	15	2,7	—
Total	557	100,0	

Ærøskøbing var som nævnt på denne tid erhvervsmæssigt særdeles liberal: enhver kunne frit slå sig ned og udøve sin virksomhed; først efter 1803 krævedes en formel optagelse i borgerprotokollen med edsaflæggelse og betaling af gebyr. Den fagmæssige kunnen blev ikke underkastet lavenes strenge censur - slet og ret fordi der i byen ikke fandtes nogen videre lavstradition; omkring år 1800 var blot skrædderne organiseret i lav. Formentlig er en samtidig karakteristik af byens håndværkere ikke helt misvisende: »en Del ere store Fuskere og have neppe lært den Profession, de give sig af med«<sup>18</sup>. Sandt eller ej - det kan i hvert fald konstateres ifølge tabellen, at den håndværksmæssige tradition ikke er spredt på mange hænder; hvorimod det i Fåborg er den vigtigste erhvervsgruppe.

Forholdsmæssigt er antallet af købmænd og handlende i de to købstæder ens. Dette kan tolkes dels som et ensartet behov blandt indbyggerne, dels som en ensartet kapacitet blandt disse næringsdrivende. Betegnelserne dækker såvel detail- som grossistledet, forstået således at de store købmænd var både deres egne og de småhandlendes grossister.

Udskilles derimod de maritime erhverv ses, at Ærøskøbing er værdig til karakteristikken søkøbstad<sup>19</sup>. De maritime erhverv er dominerende: de

udgør ikke blot 43% af samtlige erhverv, men ernærer tillige 183 familier ud af byens 276 (66%). Ud over de anførte skibsbygningshåndværkere (1,9%), skipper- og mandskabsgruppe (40,6%) skal *redergruppen* senere udskilles.

Begrebet maritime håndværkere dækker én rebslager, fem sejlmagere, fem skibstørmere; her er altså kun medtalt direkte skibsbygningshåndværkere, vel vidende at flere multiplikatorskabte grene herved udelukkes såsom proviantering. Det lader sig ikke nøjagtigt registrere, hvor mange nybygninger de måtte have søsat; på den anden side må en fortsat vedligeholdelse af flåden have holdt dem beskæftiget til en vis grad<sup>20</sup>.

»Søens folk« skal fortolkes i begrebets videste forstand som alle, der står til søs: færgemænd (2), fiskere (6), samt fartøjernes mandskab (218). De to færgemænd kan have været beskæftiget med persontransport mellem Kraghnæs og Grønnæs, der bekvemt forkortede afstanden mellem Ærøskøbing og Marstal. Om den privilegerede færgefart mellem Ærøskøbing og de omkringliggende øer eksisterede dengang har ikke kunnet opklares<sup>21</sup>.

Fiskeriet synes på dette tidspunkt at have været uden større betydning som levebrød, fiskerflåden er beskeden, den tæller blot ét fartøj. Snarere har fiskeriet været et nødvendigt supplement for »aftægtsfolkene«.

*Besætningsfordelingen ifølge folketællingen 1803*

Menige		Befalingsmænd	
Skibsdrenge og/eller	39	Sætteskipper	7
Sømænd	36	Styrmænd	10
Matroser	33	Skibsførere	3
		Kaptajner	3
		Skipper	87
Total	108	Total	110

Fordelingen af det menige mandskab i de respektive betegnelser bør tages med forbehold<sup>22</sup>. Naturligvis har man ikke gjort sig større overvejelser, om hvordan man skulle betegne sit arbejde ombord over for den folketællende embedsmand; i praksis har de menige været tilknyttet et bestemt fartøj, hvor hver især har haft sin plads og sine pligter. Om nogen skarp formel rangfølge ombord har der næppe været tale. Kategoriseringen af skipperne synes mere utvivlsom, selv om gruppen uddannelsesmæssigt næppe har udgjort en homogen gruppe. Skipperpatent kunne kun enhver-

ves ved navigationsskolerne i København eller Flensborg. I Ærøskøbing kunne den praktiske viden suppleres ved en mindre formaliseret uddannelse, såsom selvstudium samt deltagelse i styrmandskursus, som en af de gamle skippere afholdt i vintersæsonen. Lige så vigtigt for ens løbebane som teoretisk skoling synes dog forbindelse med anparthavere at have været. En flåde som den ærøskøbingske krævede ifølge skibslisternes optælling et samlet mandskab på godt 200, heraf var knap 40% skippere. Sammenholdt med folketællingen er Ærøskøbing i stand til at bemane sin egen flåde. Men om dette virkelig var tilfældet lader sig ikke kontrollere, hvad angår det menige mandskab, der i teorien lige så godt kan have ladet sig hyre på fremmede skibe - men hvorfor gå over åen efter vand?

Den kategori af de nævnte maritime erhverv, som ikke figurerer i tabellen, er *rederne* - og ikke uden grund. Det viser sig, at man leder forgæves efter dem i folketællingen. Men ved at kombinere skibslisternes navneangivelse af redere med erhvervsbetegnelsen for de tilsvarende personer i folketællingen dukker forklaringen op. Samtlige 75 anparthavere er på en eller anden måde i forvejen beskæftiget i et hovederhverv - og skibet indgår normalt i denne næring som et nødvendigt eller fordelagtigt aktiv. Af *bilag II* aflæses redernes fordeling på erhverv. Vel ikke overraskende udgør *skipperne* den gruppe, der disponerer over hovedparten af fartøjerne, nemlig 74% af den værdi, de samlet repræsenterer<sup>23</sup>. Den næststørste redergruppe er *købmændene*, som tegner sig for 18% af flådens værdi. Flådens *ejere* er således stort set identiske med dens *brugere*.

Mens skipper-rederne både har gået i transportfart og har ført last for egen regning, synes købmand-rederne at have ført en bevidst indkøbspolitik med henblik på deres købmandshandel med varer såsom korn, norsk træ og jern. Nürnbergerkram samt vin. Af de fem *kroværter* var de to krovært-redere, vel ud fra den betragtning at det var fordelagtigt selv at importere sin egen brændevin - som den kornmanglende ø heller ikke var selvforsynende med. Med andre ord: »Ingen nedsætter sig for at handle uden han enten selv gaaer til Søes, eller selv eyer et Skib, eller i det ringeste en Skibspart«<sup>24</sup>.

Hvad angår fordelingen af anparter, så havde de fleste anparthavere (65) kun del i ét fartøj. Fartøjernes ringe størrelse tillod imidlertid de fleste anparthavere at erhverve et helt fartøj. Først ved fartøjer over ca. 15 kmcl. begynder antallet af anparthavere pr. fartøj at vokse. Blot er det oftest en administrativ, indbyrdes risikofordeling blandt de ti anparthavere, der officielt er med-redere af flere fartøjer.



Ærøskøbing fra landsiden, set fra Møllebakken. Udsigten hen over byen til det blanke hav med dets talrige småøer - i forgrunden Dejrnø og et par Ærø-jagter. I mellemgrunden tv. for kirken skimtes havnen ved masterne. Tegningen til det litograferede brevpapir er udført af en skippersøn fra byen, Andreas August Petersen, som var præst i Rise på Ærø. Litografi af Behrens & Fritz, Flensborg, 1835, efter tegning af A.A. Petersen. Det kgl. Bibliotek.

*Ærøskøbing seen from Mill Hill, towards the sea, with the many small islands. 1835.*

Naturligvis indebar enkelt-rederinstitutionen en stor risiko. Men mange synes til en vis grad at have dækket sig ind. Blandt tinglæste dokumenter noteres ofte salg af mellem 1/8 og 1/3 af et skib. Da disse småanparter ikke findes opført i skibslisterne, kunne dette fortolkes som en byttradehandel blandt de mindre redere for på denne måde at skabe en optimal risikofordeling.

Interessant er det at konstatere en vis proportionalitet fra husstand til husstand mellem værdien af deres skibsanparter og den samlede taksering af deres indkomst og formue. Hvad enten det drejer sig om mere beskedne anpartsejeres andele eller rederdynastiernes talrige, udgør vurderingen af skibsanparterne ret konstant mellem 20-40% af husstandens samlede værdiansættelse.

### *Sejladser*

Desværre tillader det foreliggende materiale ikke en undersøgelse af de enkelte fartøjers bevægelser. Kun toldbogen fra 1802 har bevaret alle fartøjers ind- og udklarering i Ærøskøbing. Men et billede af det enkelte fartøjs bevægelser mellem afgang og ankomst ville kræve ikke blot en rigsomfattende undersøgelse af havnetrafikken inden for monarkiet, men også en

udenrigs registrering. Derfor skal det følgende ikke opfattes som udtømmende, men blot antyde den tendens, den foreliggende toldbog viser.

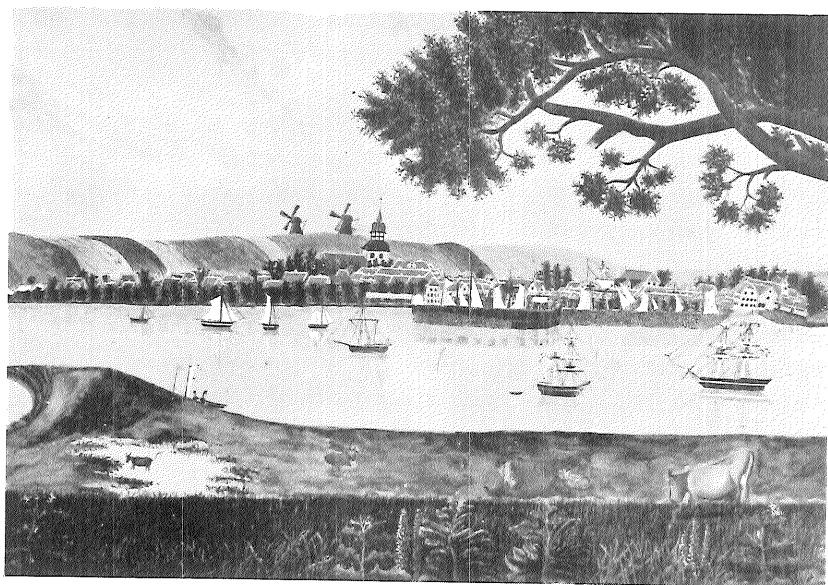
Den mundtlige tradition ved at fortælle nette historier om organiseret smugleri fra Ærø, på baggrund af lokalitetens liberale toldlovgivning i forhold til kongerigets. Imidlertid synes 1700-tallets bestræbelser på at tilnærme den kongerigske toldlovgivning til den hertugelige - resulterende i de nye toldlove af 1797 og 1803 respektive - at have fremmet den legale handel. Således skulle ærøboerne ved opkøb af varer i kongeriget kun svare den lave mellemrigske toldsats, hvilket gjorde udvekslingen af korn mellem det overskudsproducerende kongerige og de kornefterspørgende hertugdømmer til en rentabel forretning.

Ved ophævelsen af kornimportforbudene i 1780'erne udvidedes markedet til at omfatte leverancer fra de nordtyske og baltiske stater til afsætning i Norge. En forudsætning for god fortjeneste var, at rederen i vinterens løb holdt sig orienteret om markedsprisen på korn hos de respektive leverandører.

Sæsonen for sejlads tog sin begyndelse sidst i februar, og i løbet af marts/april var alle sødygtige skibe af sted på årets første togt - nogle helt, andre delvis lastet med korn, andre igen i ballast. De forudseende havde allerede forrige efterår opkøbt det billige og nyhøstede korn og kunne nu styre direkte mod afsætningsmarkederne, fortrinsvis Slesvig-Holsten og det søndenfjeldske Norge. Andre søgte hele eller delvise, supplerende kornlaster hos de faste sjællandske og lolland-falsterske leverandører. For fartøjernes forskellige størrelseskategorier tegner der sig et vekslende mønster for sejladsen. Ca. 40% af de sejlene fartøjer eller svarende til hovedparten af størrelseskategorien 0-10 kmcl. har i gennemsnit en returneringshyppighed på 7. En nærmere undersøgelse viser, at dette rummer to sejlads mønstre: en del fartøjer går i ballast fra Ærøskøbing i pendulfart til en lokalitet, som kan tilbyde varer, der hjemme er stor efterspørgsel efter, f.eks. bølgebrænde fra Koldingegnen. Andre benytter Ærøskøbing som udgangspunkt for en trekant rute: går derfra i ballast til en fynsk eller østjysk købstad og returnerer som oftest via de slesvigske eller nordtyske byer, evt. med en blandet returladning, f.eks. pommersk glas og flasker, brædder, tjære, mursten fra Flensborg fjord samt lervarer. Sandsynligvis er disse returladninger leveret til gengæld for en ladning korn, indtaget undervejs.

De større skibe svarende til 60% af flåden, tegner et andet mønster. Deres gennemsnitlige anløb til Ærøskøbing er mellem ét og tre; de er ude det meste af året. Det foreliggende materiale tillader kun følgende skøn over





Ærøskøbing fra søsiden, set fra Dejvø. Dette lille naive billede kan give et indtryk af, hvordan det har kunnet opleves at nærme sig byen fra søsiden en sommerdag midt i 1800-tallet. Fartøjer er på vej ind og ud af havnen, der netop da var blevet udvidet med sin nordvestre del (t.h.). Dejvø var ligesom Lilleø privatejet af borgere i byen, og begge øer anvendtes til kvæggræsning. Georg Jensen. Farvelagt tegning, 1856. Privateje. (Billedet findes gengivet i J. Sværer: Rejsen til Ærøskøbing 1863).

*Ærøskøbing seen from the island of Dejvø, in 1856. To the right the recently enlarged harbour.*

deres aktivitet uden for Ærø. Typisk for denne kategori var korntransporten: 8% var kornlastet fra Ærøskøbing og kunne styre direkte mod Norge; 20% sejlede i ballast mod Østersøens kornleverandører, i f.eks. Wismar, Danzig og Königsberg; af den resterende hovedmængde søgte flertallet de sjællandske og lolland-falsterske kornbyer. Hvor det fragtede korn er blevet afsat, vides ikke med sikkerhed. Da der er én til tre måneders interval, ja endog tilfælde af halve år, mellem afgang og ankomst, må fraværet have været sammensat af flere sejlads. Sandsynligheden taler dog for Norge som hovedaftager, bl.a. vurderet ud fra den store mængde norske varer, der indførtes til Ærøskøbing, som f.eks. stangjern, fyrrebrædder, silde- og anden fiskeimport; sidstnævnte varer var særdeles efterspurgt i Østersøområdet. Dog vender mange tilbage i ballast - flere i delvis ballast - hvilket

kunne tyde på, at en del af den hjemadgående tonnage har ført fragtgods eller returladning - alt efter hvad der betalte sig bedst - til en destination undervejs.

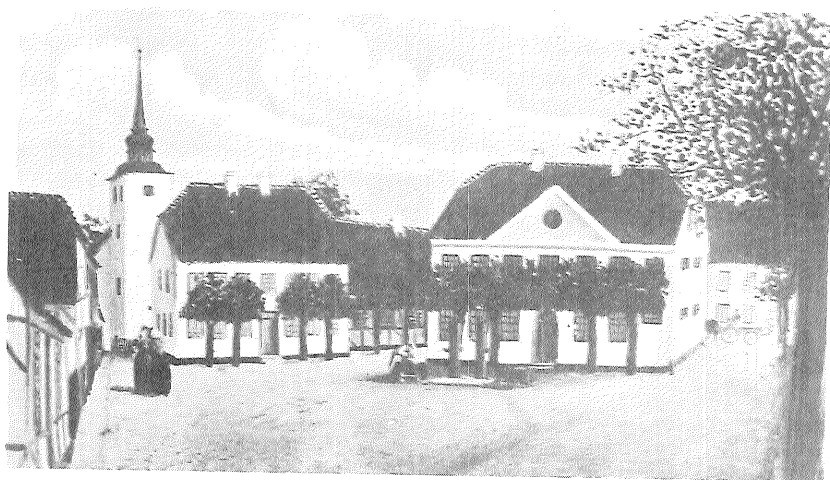
Samfundets generelle udvikling mod en pengeøkonomi medførte lokalt nye muligheder for at udbygge den handelsmæssige kontakt med udlandet. Hvad enten kornindkøbet i Østersøen afvikledes kontant eller med en veksler på Hamborg, var forudsætningen et godt, kreditværdigt navn, også selv om kornladningen ofte blev afsat så betids, at vekslens pålydende kunne remitteres inden forfaldsdagen.

Ud over trafikken i havnen med byens egne skibe modtog Ærøskøbing regelmæssige forsyninger af fødevarer fra de nærmeste øer, samt bøgerbrænde og tørv fra Løjt. Herudover koncentrerede besøgende fremmede fartøjer sig til markedsdagene, hvor håndværkere fra købstæder så fjernt som fra Stubbekøbing og Stege kom for at afsætte deres produkter - ja, en enkelt bornholmer fik endog solgt 7 af de 8 medbragte stueure - »bornholmere«. Fra Kolding leveredes de privilegerede sønderjyske kniplinger, mens Flensborg og Slesvig besørgede leverancer af håndværk, Nürnbergerkram og galanterivarer. Sidst, men ikke mindst, må fremhæves dét typiske træk af handelsmønstret, at disse udenbys skibe alle forlader øen i ballast (bortset fra hvad de evt. ikke selv havde fået afsat).

### *De store og de små*

Sideløbende med samfundets udvikling mod større pengeøkonomi skete der lokalt en akkumulering i særlig grad blandt de redere, som på daværende tidspunkt havde markeret sig med en økonomisk profil over gennemsnittets. Der spores en klar tendens til, at visse rederlav formår at svinge sig op, investere i flere, bedre evt. større skibe - en proces der, når den først er sat i gang, generelt er selvforstærkende.

Eksempelvis ejer blot ti anparthavere ca. 1/3 af den samlede flåde og yderligere beherskes 30% af byens samlede værdiansættelse af fire mægtige *reder-dynastier*. For at gøre billedet af de akkumulerende midler fuldstændigt skal nævnes den bevidst førte *ægteskabspolitik*. Den velhjedede sociale position baner vejen for medlemskab af købstadens lovfæstede kontrolinstans, de seks *deputerede borgere*. Inden for den undersøgte periode viste det sig, at fem af disse var rekrutteret fra denne kreds. En afspejling af det sociale hierarki genfindes desuden i kirken, der som eneste faste indtægt havde leje af *stolestaderne*.<sup>25</sup>



Torvet i Aarøskøbing var dels byens naturlige geografiske midtpunkt, dels det kulturelle og administrative centrum. Foran kirken ligger »Visdommens Kilde« - som byens skole hed i folkemunde. Midt på torvet lå indtil 1864 det gamle rådhus; embedsvældets førstemand, by- og landfogeden, havde domicil i Søndergade, umiddelbart bag rådhuset (ses t.h. for rådhuset). Postkort efter maleri, muligvis efter forlæg af Johan Koch (1869-1944). Det kgl. Bibliotek.

*The market place of Aarøskøbing, about 1850. Right, the town-hall, pulled down in 1864. Left, the school and, behind it, the church.*

Også selskabslivet var hovedsagelig stratificeret efter erhvervsøkonomiske interesser: af selskabelige foreninger fandtes én for embedsmænd, andre for byens velstående familier.

At den antydede økonomiske ulighed mellem redere og ikke-redere ikke er uvæsentlig, turde fremgå af *bilag III*. Af denne tabel ses, at anparthaverne ubetinget er de bedst stillede, både hvad angår taksering af bolig og næring. De 75 undersøgte anparthavere repræsenterer ikke blot enkeltvis det højeste gennemsnit, men råder som samlet erhvervsgruppe over henholdsvis 55% af byens samlede boligmasse, og 64% af den samlede nærings skatteansættelse. Særlig tankevækkende i denne forbindelse er købmand-rederens økonomiske fordel sammenlignet med den ikke-anparthavende købmand, der ikke selv indkøbte og fragtede varer på eget skib: såvel boligværdi som næringsværdi andrager ca. det dobbelte for anparthaveren i forhold til den ikke-anparthavende.

Skønt på overfladen homogen, fremtræder der således mange nuancer af økonomisk formåen bag de lange rækker af husfacader. Alle samfundets kategorier er erhvervsmæssigt og beboelsesmæssigt integreret, og samtlige maritime erhvervsgrene er spredt over hele byen.

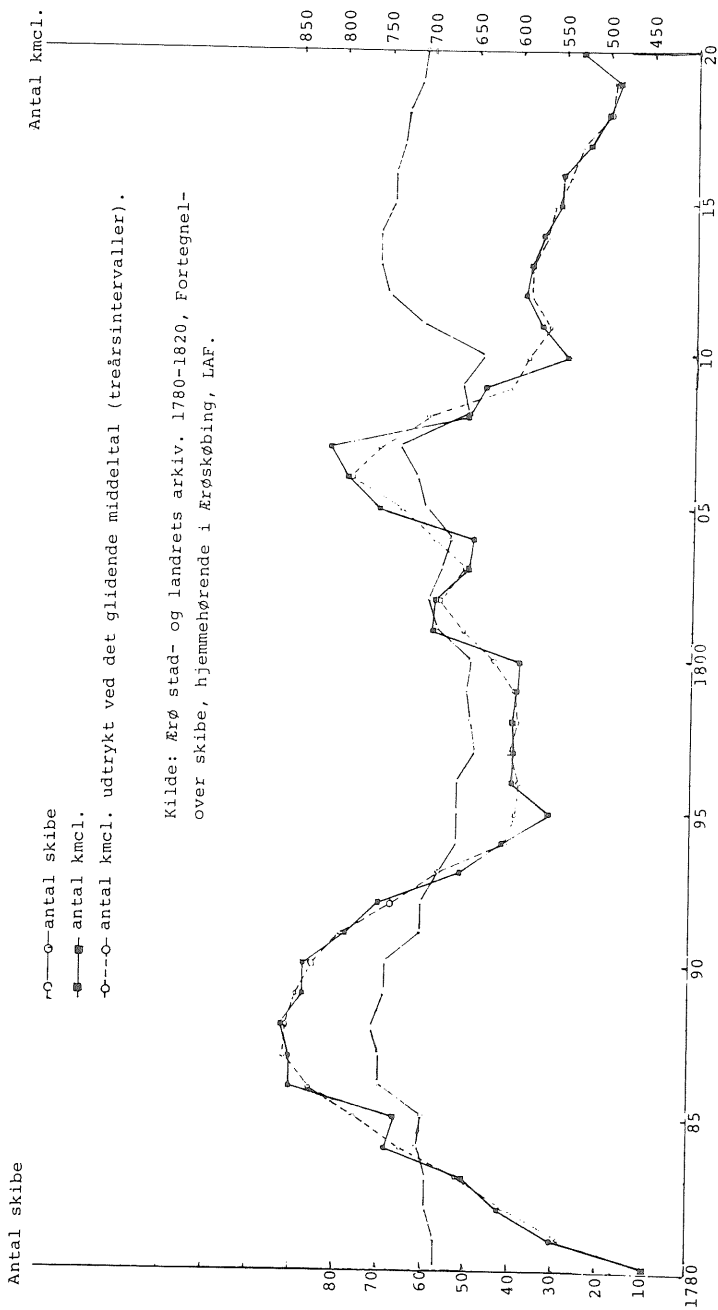
Den maritime sociale position afspejles landværts - ved facadens længde. Ligesom fartøjets samfundetsorden skulle fungere til søs for at kunne sikre rentabiliteten og erhvervets opretholdelse, således underordnede byens borgere sig den tilsvarende landværts sociale struktur, idet størstedelen af indbyggerne var forenede i ét overordnet mål: at bevare og udbygge den etablerede levevej, Ærørs produkt - transporten.



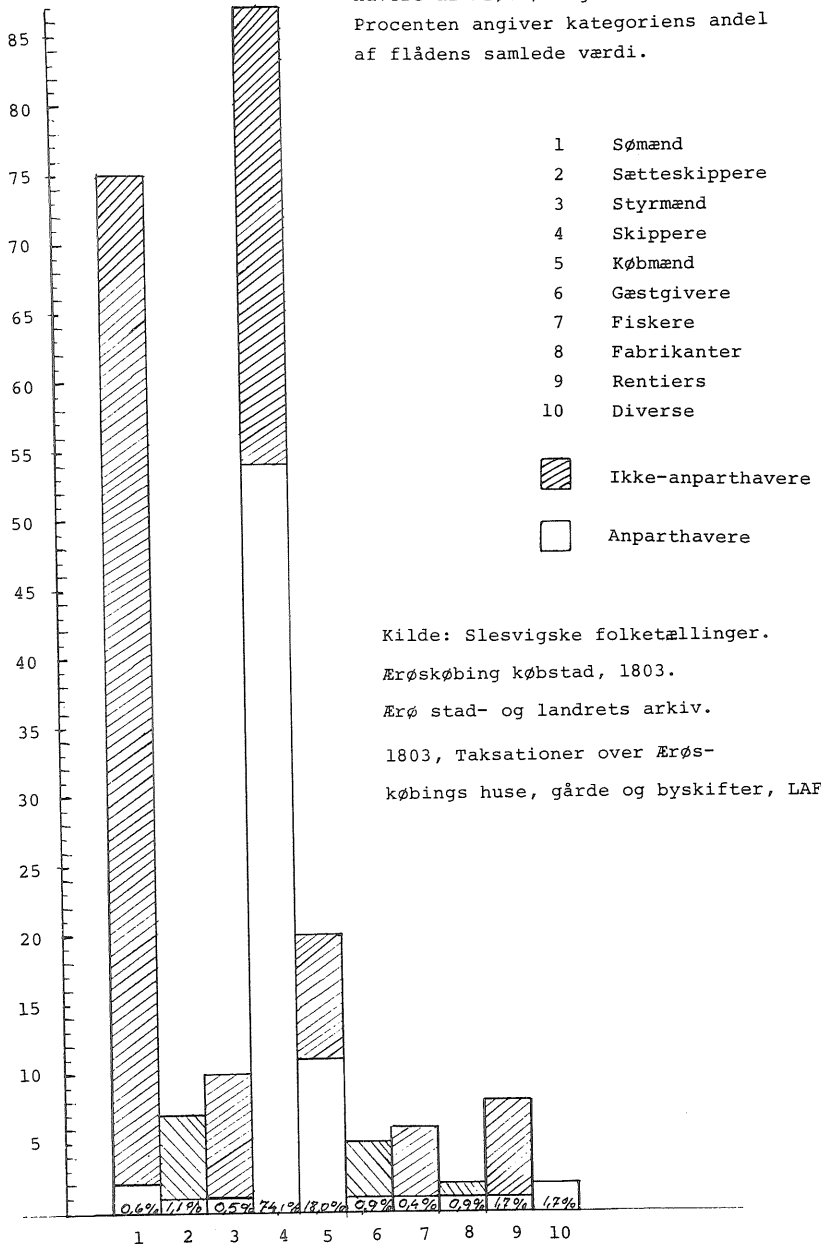
Sejladsen begynder, hvor brolægningen ophører: en jagt ligger og venter på last neden for Vestergade. Gaden er typisk for kvarterer med større huse, ofte forsynet med karnapper i to etager. Det var i øvrigt i det næstsidsste karnaphus på venstre side, at Rasmus Lauritzen Kock boede. Billedet er taget af den første professionelle fotograf i Ærøskøbing, L.L. Kock, der etablerede sig her i 1864. Da byen fik installeret elektrisk gadebelysning i 1874, kan billedet altså tidsfæstes inden for dette interval. (Billedet gengivet i J. Svarer: Rejsen til Ærøskøbing 1863).

*Vestergade, West Street, going down to the sea. The houses, mostly owned by wealthy ship owners, were often adorned with front bays, in two stories (left). Photo from about 1864-74.*

Bilag I. Ærøskøbings flåde 1780-1820 udtrykt i antal skibe og kommercelæster.



Bilag II. Erhvervsfordeling af de 75 anparthavere af Ærøskøbings flåde 1803. Procenten angiver kategoriens andel af flådens samlede værdi.



Kilde: Slesvigske folketællinger.  
 Ærøskøbing købstad, 1803.  
 Ærø stad- og landrets arkiv.  
 1803, Taksationer over Ærøskøbings huse, gårde og byskifter, LAF.

## Bilag III

Skattetakation af bolig og næring ifølge midsommergæld år 1803 udregnet i mark lybsk for erhvervsgrupperne<sup>23</sup>

Ikke anparthavere	Antal per- soner	Bolig		Antal per- soner	Næring	
		Gennem- snitlig værdi	Total		Gennem- snitlig værdi	Total
<b>Maritime</b>						
håndværkere	7	214	1500	11	150	1650
Færgemænd	2	240	481	2	100	200
Fiskere	5	192	962	3	67	200
Sømænd	33	138	4577	33	91	3000
Matroser	13	132	1727	16	84	1344
Sætteskipperere	2	163	325	4	133	530
Styrmænd	2	113	225	2	100	200
Skibsførere	1	325	325	1	400	400
Kaptajner	1	550	550	1	—	—
Skipperere	14	384	5375	19	168	3192
Købmænd	7	735	5150	6	417	2502
Deltotal			21197			13218
<b>Anparthavere</b>						
Fiskere	1	—	—	1	—	—
Sømænd	1	600	600	2	150	300
Sætteskipperere	1	—	—	1	400	400
Skipperere	47	815	38308	54	523	28242
Købmænd	10	1370	13700	11	873	9603
Deltotal			52608			38545
Total	147		73805	166		51763
<b>Ærøskøbing</b>						
Total			94938			60365

## NOTER

- 1 *G. Begtrup*: Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Fyen, Langeland, Ærø, Lolland og Falster (Kbh. 1806), 536.
- 2 Eksempelvis havde hertugdømmerne sin egen toldlovgivning, som i 1700-tallet især er kendt for sine - i sammenligning med kongerigets - langt mere liberale bestemmelser i henseende til import- og eksportforbud. Civilretsligt var Jyske Lov - og altså ikke Christian V's Danske Lov - gældende. Hertugdømmerne hørte centraladministrativt ind under Tyske Kancelli, hvis lokale repræsentant var statholderen på Gottorp. Nærmere herom, se *Anne Riising*: Om Ærøs jurisdiktionsforhold indtil 1866, i *Afhandlinger om arkiver ved Rigsarkivets 75-års jubilæum* (Kbh. 1964).
- 3 En demografisk sammenligning er en sammenstilling af data af befolkningsstatistisk art. - Kilder: *Erik Kroman*: Marstals søfart indtil 1925 (Kbh. 1928), 289. *J.H. Hübertz*: Beskrivelse over Ærø. Et historisk, topografisk Forsøg (Kbh. 1834, genoptrykt Kbh. 1919), 169, 190. Ærø Stad- og landrets arkiv, 1779 og 1802. Fortegnelse over skibe, hjemmehørende i Ærøskøbing, Landsarkivet for Fyn (LAF). *Kommercelæsten (kmcl.)* er den måleenhed, der indtil 1867 blev anvendt til at udtrykke et fartøjs drægtighed. Den sættes til 24 tønder rug eller svarende til 2,6 registertons. Nærmere herom, se *Anders Monrad Møller*: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974.
- 4 Nærværende artikel er udarbejdet på grundlag af mit speciale i historie ved Københavns Universitet: Ærøskøbing omkring år 1800. Studier i købstadens maritime milieu. For yderligere og mere detaljerede redegørelser og oplysninger henvises hertil.
- 5 Se note 3. Jens Rasmussen Hübertz praktiserede som læge på Ærø 1827-32. Skønt fagligt disciplineret inden for et andet felt (senere tider har med rette givet ham prædikatet »den danske åndsvageforsorgs grundlægger«), tillod hans vidtspændende, almene interesse ham at gøre interessante iagttagelser og studier på lokalt plan. På baggrund af sådanne indsamlinger udarbejdede han historiske beskrivelser af statistisk-topografisk karakter, som f.eks. den her citerede.
- 6 Eksempler på hyppigt anvendte kildegrupper for undersøgelsen: Et velegnet udgangspunkt for en socialhistorisk analyse er folketællingerne. Aspekter af det økonomiske liv kan belyses ved f.eks. skattelister, brandforsikringsprotokoller, skøde- og panteprotokoller og skifteprotokoller. Specificerede erhvervsmæssige oplysninger kan generelt findes i borgerskabsprotokoller og specielt med henblik på det maritime næringsliv i diverse skibslistes og søruller, jfr. iøvrigt note<sup>4</sup>.
- 7 *G. Begtrup*: Agerdyrkningens Tilstand, 120.
- 8 *Hübertz*: Beskrivelse, 183.
- 9 *Avel Linvald*: Bidrag til Oplysning om Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800-1807. *Historisk Tidskrift*, 8.rk., bd. VI (Kbh. 1917), 423. Linvalds beregning gælder monarkiets fartøjer på over 10 kmcl: Kongeriget Danmark: 22,9%; Norge: 50,7%; Slesvig: 15,5%; Holsten: 10,9%.
- 10 Kilde: Ærø stad- og landrets arkiv, 1780-1820 Fortegnelser over skibe, hjemmehørende i Ærøskøbing, LAF. Kmcl.-angivelsen gengiver de af tolderen opgivne tal og altså ikke fartøjets reelle størrelse, der administrativt var reduceret med 1/6, den såkaldte sjettedelsmoderation. Om denne se *Anders Monrad Møller*: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974.
- 11 *Kroman*: Marstals Søfart indtil 1925, 102.
- 12 Kilde: Ærø land- og stadrets arkiv, 1800-1807 Fortegnelser over skibe hjemmehørende i Ærøskøbing, LAF.



<sup>13</sup> Se note<sup>12</sup>.

<sup>14</sup> *Fartøjer 1800-1807, fordelt efter navnetype*

Navnetype	Antal	%
Pigenavne	59	56
Søskendenavne	14	13
Bibelske navne	11	11
Allegoriske navne	16	15
Geografiske navne	1	1
Diverse navne	4	4
Total	105	100

Kilde: Ærø land- og stadrets arkiv, 1800-1807. Fortegnelse over skibe, hjemmehørende i Ærøskøbing, LAF.

Af navnetyper er pigenvarene absolut de mest populære. Forholdsvis udbredt er også kategorien søskendenavne, f.eks. »De tvende Brødre«. Denne navnetradition hentyder til fartøjernes traditionelle finansiering - familierederiet. De bibelske og allegoriske navne, f.eks. »Ebenetzer« og »Haabet«, skulle anråbe de højere magter om skibets beskyttelse.

<sup>15</sup> Jfr. note<sup>14</sup> om søskendenavne. Se forøvrigt *Henning Henningsen*: Part i skib, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1972, der behandler varierende typer partdannelse.

<sup>16</sup> Historiske huse i Ærøskøbing (Nationalmuseet 1975).

<sup>17</sup> Kilde: Ad Ærøskøbing; Slesvigske folketælling 1803. Ad Fåborg; *Stephan Jørgensen*: Efterretninger om Faaborg Kjøbstad. Et Bidrag til Fædrelandets Statistik (Odense 1816), 13.

<sup>18</sup> *Hübertz*: Beskrivelse, 137.

<sup>19</sup> Maritimt erhverv er i denne sammenhæng defineret i snævrer forståelse opdelt i 3 grupper:  
1. de, der skaber fartøjet og reparerer dette, nemlig skibsbygningshåndværkerne,  
2. de, der navigerer og betjener fartøjet til søs, besætningen,  
3. de, der ejer og administrerer fartøjet, anparthaverne/rederne.

På grund af det nære interessefællesskab imellem kategorierne skal det vise sig, at det ikke altid er muligt at fastholde denne strenge adskillelse.

<sup>20</sup> Følgende opstilling kunne tyde på, at den regelmæssige vedligeholdelse af flåden har været skibsbygningshåndværkerne hovedbeskæftigelse.

*Fartøjer søsat fra Ærøskøbing i årene 1800-1807*

	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807
Antal jagter	1	-	-	2	3	-	2	1
kmcl. ialt	6	-	-	25,2	27	-	25	1

Opstillingen bygger på en rigsdækkende undersøgelse over fartøjers byggested på baggrund af toldbøgerne. Fortegnelsen er udarbejdet af forhenværende museumsdirektør *Knud Klem* og venligst stillet til rådighed. Opstillingen må dog ikke betragtes som udtømmende, da toldernes stedsangivelse ofte er upræcise og flertydige. Således er ikke medregnet fartøjer anført med byggested Ærø, da disse lige så vel som værende søsat fra Ærøskøbing kan være søsat fra Marstal eller næsten hvor som helst langs øens kystlinie.

<sup>21</sup> *Hübertz*: Beskrivelse, 160.

<sup>22</sup> Således repræsenterer betegnelserne skibsdrenge og sømænd folketællingens »fährt zur See« og »Seeführer«. Udtrykkene synes anvendt vilkårligt, idet begge kategorier dels ansattes til samme beløb i næringssskat (midsommergæld, se note<sup>23</sup>), hvilket altså ikke peger på en rangforskelle, dels dækker et jævnt udsnit af alle aldersklasser (gennemsnitsalderen er 35 år), og skulle således heller ikke antyde en anciennitetsforskelle. I det følgende vil det derfor være forsvarligt at betegne begge grupper som sømænd.

<sup>23</sup> Samtlige anvendte værdiansættelser kan henføres som taksering til den såkaldte *mid-*

*sommergæld* en speciel ærøsk skatteligning. Ydelserne erlagdes to gange årligt, ved mid-sommer- og juletid, som ¼%-afgift, dels af borgernes næringsbrug (en indkomstskat), dels af deres værdifaste formue som hus, gård, jordtilliggende, samt skibsanparter. Som sådan lader denne kilde sig anvende umiddelbart til at tegne et relativt, økonomisk forhold mellem de forskellige erhvervskategorier i Ærøskøbing. Kilde: Ærø Stad- og landrets arkiv, 1803 Taksationer over huse, gårde og byskifter, LAF.

Nærmere om midsommergælden, se *Chronologische Sammlung der im Jahre 1832 ergangenen Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein* (Kiel 1833), 306-308.

<sup>24</sup> *Erich Pontoppidan*: *Den Danske Atlas*. Tomus VII (Kbh. 1781), 449

<sup>25</sup> *Hübner*: *Beskrivelse*, 77.

# AERØSKØBING AND ITS MARITIME BACKGROUND ABOUT 1800

## *Summary*

Studies of the social economy of local communities are still comparatively rare. Thus the choice of subject gives no indication of how representative it is. On the contrary, it is reasonable to let the existence of sufficient source material determine the choice of subject.

In this case the sea port of Aerøskøbing is the subject of research. Besides an interesting history of trading, based on the sea, the town also possesses a wealth of records. As early as the beginning of the sixteenth century it is known to have been given a charter and a monopoly of trade for the island of Aerø in the South Funen archipelago. Until 1864 the island came under the duchy of Schleswig, which meant that its administration and legislation were different from that of Denmark proper.

While the seafaring days of Marstal, the other harbour of any size on the island, are still fresh in the memory - when its schooners sailed for Newfoundland, South America and the West Indies - Aerøskøbing played a lesser known, though no less interesting, role in Aerø's maritime history.

Making use of demographic, trade and commercial data the article seeks to evaluate the importance of shipping for the economic life of the town about the year 1800. The results arrived at confirm the assumption of the town's dependence upon the sea. Not only was the island unable to support itself with regard to foodstuffs, it had no raw materials or products which it could sell in return for goods necessary, even vital, for its existence. Aerø's economic product was its shipping.

Generally speaking this was of three kinds: 1) small craft - boats and sloops of up to 10 commercial last (app. 26 tons) - ferried such everyday necessities as butter, fresh meat and firewood from neighbouring islands, 2) somewhat larger vessels (10-20 commercial lasts) bought grain from suppliers in the kingdom and sold it in the duchies, bringing back a mixed cargo of Pommeranian glass, timber, tar, bricks, for example, 3) others bought grain in North Germany and the Baltic States (made possible after the repeal of the law forbidding the import of corn in the 1780's) and sold it mainly to Norway, from where they brought back such typical Norwegian products as timber, iron ore and salted fish, either as freight or return cargo.

It is clear that by far the majority of the townspeople earned their living from the sea: 40% of the working population of the town made up the crews of these vessels. The small number engaged in shipbuilding (only 2%) indicates that only a few vessels were actually built in Aerøskøbing.

The purchase and ownership of vessels was not confined to a special shipowner class, but was connected with an occupation for which a boat was either a basic requirement (skippers owned 74% of the total shipping) or an extra asset (as in the case of merchants who accounted for 18%). The most popular form of ownership, the family firm, nevertheless had a definite influence upon the social structure of the town.

The long, regular rows of ancient houses which still make up the centre of Aerøskøbing are a visible reminder of the profitable living the town gained in the past from the sea.