

INSTITUTIONEL STAGNATION I HERTUGDØMMET SLESVIG 1840-1860

■ THOMAS CLAUSEN

INDLEDNING

Nærværende artikel omhandler udviklingen i de institutionelle strukturer – eller rammevilkår – for næringsdrift i hertugdømmet Slesvig i midten af 1800-tallet med fokus på tidsrummet 1840-1860. Analysen tager udgangspunkt i fire udvalgte aspekter af rammevilkårene samt to hovedaktørgrupper med mulighed for at påvirke institutionernes udformning. Undersøgelsen koncentrerer sig om byerhvervene, nærmere betegnet håndværk, handel, industri og søfart, mens næringsdrift i länddistrikterne alene inddrages i det omfang, denne havde betydning for byerhvervenes virke. Artiklen opererer hovedsagelig på makroniveau og går ikke i detaljer med enkelte brancher eller geografiske lokaliteter. Den sideløbende, men afgjort ikke parallelle, udvikling i kongeriget holdes op mod erhvervsbetingelserne i Slesvig, uden at der dog er tale om systematisk komparation i metodisk forstand. Det sker for at underbygge artiklens hovedpointe, nemlig at der skete en relativ stagnation i udviklingen af de institutionelle rammer i hertugdømmet, hvad der hæmmede byerhvervenes udviklingspotentialer. Den ofte fremsatte påstand, at Slesvig endnu omkring 1864 økonomisk set var placeret mellem et mindre udviklet kongerige og et mere avanceret Holsten, udfordres således af dette studie.¹ Fremstillingen argumenterer desuden for, at selve Treårskrigen, foruden dens baggrund og eftervirkninger, i højere grad end hidtil erkendt fik negativ betydning for den videre økonomiske situation i hertugdømmet.

Byerhvervenes udvikling i Slesvig i midten af 1800-tallet er forholdsvis grundigt behandlet i forskningslitteraturen. Hovedvægten har ligget på industriens og, i mindre grad, håndværkets forhold, mens søfarten og især handlen har været mere forsømte emner.² Studierne er overvejende foregået inden for en kvantitativ undersøgelsesramme med samtidens statistiske opgørelser som det dominerende kildemateriale. I forhold til en sammenligning med kongeriget gælder, at der ikke findes et dækkende og ubrudt statistisk grundlag til systematisk at sammenligne de økonomiske forhold i de to dele af monarkiet mellem 1840 og 1860. Forsøg på mere teoretisk funderede fortolkninger af byerhvervenes forhold er med

1 Lind: *Byerhvervenes*, 387; Hansen: 'Slesvigske erhvervsforhold', 11.

2 Lind: *Byerhvervenes*; Harsberg: *Træk*; Albrecht: *Gewerbe Flensburgs*; Hansen: 'tidlige industrialisering'; Nielsen: *industriens vej*; Jürgen Brockstedt: 'Frühindustrialisierung'.

få undtagelser ikke foretaget.³ Som årsag hertil har været angivet en mangel på adækvate teoridannelser om økonomisk udvikling.⁴ Institutionel økonomisk teori, som her i artiklen udnyttes til belysning af rammevilkårene for de slesvigske byerhverv, udgør et sådan fortolkningsgrundlag, der i nyere økonomisk historie er blevet brugt til at forklare, hvorfor nogle samfund har højere økonomisk vækst og større velstand end andre.⁵ Til undersøgelsen er anvendt såvel sekundær litteratur som forskellige former for kildemateriale, herunder arkivstof, avisartikler og tidsskrifter. Stednavnet Slesvig bruges, hvor det ikke eksplicit drejer sig om købstaden af samme navn, som betegnelse for det landområde, der frem til 1864 lå nord for Ejderen og syd for Kongeåen,⁶ og som i statsretlig henseende udgjorde en selvstændig jurisdiktion inden for det danske monarki.

PROBLEMSTILLING

I 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet havde hertugdømmet Slesvig været en "mønsterregion" i den danske stat.⁷ Byerne her var gennemgående større end i kongeriget.⁸ Den slesvigske flådes samlede tonnagemængde overgik den, som var hjemmehørende i kongerigets provins både absolut og relativt.⁹ Velstanden var generelt højere i Slesvig, om end den sociale og økonomiske ulighed også var større, og man betragtede i det hele taget statens indbyggere nord for Kongeåen som tilbagestående. Der var flere årsager til denne førerposition.¹⁰ Én af dem var, at søfartsfolkene i hertugdømmet til fulde havde formået at udnytte de gunstige konjunkturer under den florissante handelsperiode og derved indhøstet store økonomiske gevinster. En anden var hertugdømmets geografiske beliggenhed, som åbnede op for økonomisk og tankemæssig udveksling med de store markeder mod syd, frem for alt Hamborg. Desuden havde de fortrinlige jordbundsforhold i såvel de østlige moræneområder som i marsken i vest fra naturens hånd sikret de slesvigske landbrugsproducenter et godt kort på hånden, hvad der i sidste ende også var til byerhvervenes fordel. Af betydning for Slesvigs position som regionalt forbillede var desuden, at der over tid var gennemført en række strukturelle tiltag, som virkede befordrende for videre økonomisk udvikling. Omfattende landboreformer igangsattes allerede fra midten af 1700-tallet med delvis støtte fra statsmagtens side.¹¹ Skolevæsenet reformeredes i slutningen af 1700-

3 Af sådanne studier kan dog nævnes to: Greve: *Zentrale Orte*; Hansen: Schleswig im 19. Jahrhundert'.

4 Lind: *Byerhvervenes*, 390.

5 For et institutionelt perspektiv på økonomisk historie se f.eks. Hyldtoft: *Økonomiske historie*; Acemoglu og Robinson: *Nations* og Boldorf: 'Rahmenbedingungen'.

6 Inklusive Femern, men eksklusive de kongerigske enklaver.

7 Hansen, Henningsen og Rasmussen: *Indtil 1815*, 333.

8 Hansen: 'Byerne', særlig tabel, 90.

9 Hansen, Henningsen og Rasmussen: *Indtil 1815*, særlig tabel, 419.

10 Her henvises generelt til Hansen, Henningsen og Rasmussen: *Indtil 1815*, 402ff.

11 Rasmussen: *Sønderjyske landbrugs historie*, 405ff.

og begyndelsen af 1800-tallet. Et solidt og sikkert pengevæsen var etableret i slutningen af 1780'erne. Også de mere civilsamfundsbaseerede aspekter ved de slesvigske rammevilkår var efter forholdene veludviklede. En meget ufuldkommen infrastruktur betød, at hertugdømmet endnu i 1830'erne reelt bestod af en række lukkede småregioner.¹² Monarkiets hovedstad, ja ofte blot lokaløvrigheden, befandt sig mentalt og geografisk langt borte, og lokalsamfundene spillede derfor en fremtrædende rolle i organiseringen af dagliglivet. Store områder havde formelt vidtgående selvstyre og var i betydelig grad unddraget statsmagtens direkte indblanding. Det var ikke grebet ud af den blå luft, da en iagttager omkring 1850 vurderede, at der i hertugdømmet var omtrent dobbelt så mange advokater og notarer pr. indbygger som i kongeriget.¹³ De brogede administrative og juridiske forhold holdt dem beskæftiget.

Den udbredte selvforvaltning udgjorde næppe noget større problem i et samfund præget af mere traditionelle økonomiske omgangsformer. Samhandelsrelationer overskred for de færreste nærområdet. Den lokale sognekirke fungerede f.eks. som forum for indgåelse af forretningsaftaler og varetagelse af økonomiske forbindelser.¹⁴ Selv pengesystemet, som efter sammenbruddet under Napoleonskrigene i 1813 var forsøgt omstruktureret og genetableret, gled efterhånden over til, i hvert fald delvis, at tilhøre den uformelle økonomis domæne. Den i realiteten forældede, dog fortsat gangbare, indenlandske *courantvaluta* samt forskellige tyske pengesorter var fremherskende i cirkulationen, mens monarkiets officielle møntfod, rigsbankdaleren, kun undtagelsesvis anvendtes i daglige handelstransaktioner i hertugdømmet. Det institutionelle landskab udgjorde samlet set en daglig struktur, inden for hvilken de økonomiske aktører i Slesvig med overvejende tilfredshed kunne virke.

En anden verden var dog på vej. Fra omkring 1840 blev det danske monarki i stadig større omfang integreret i den internationale økonomi.¹⁵ Et langvarigt vækstforløb, som først slog igennem i landbruget, men efterhånden også inkluderede byerhvervene, tog fart. Effekterne af denne udvikling havde uens gennemslagskraft i de enkelte landsdele, ligesom det varierede, i hvilken grad regionerne formåede at omstille sig. Mens de kongerigske provinsbyer mere end nogle andre profiterede af opsvinget, var Slesvig, betragtet under ét, dårligst til at udnytte vækstpotentialet. Det fik langsigtede konsekvenser for hertugdømmet. Med rette er betegnelsen "struktursvag region" blevet brugt om Slesvig i anden halvdel af 1800-tallet.¹⁶ Det kendetegnende for Slesvig som struktursvag region var især, at den primære sektor (landbrug og landbrugsrelaterede aktiviteter) fortsatte

12 Asmus: 'Grundzüge', 18.

13 *Flensburger Zeitung* 07.04.1853.

14 Greve: *Zentrale Orte*, 78-79.

15 Hyltdoft: *Økonomiske historie*, 9.

16 Hansen: 'Schleswig im 19. Jahrhundert'.

med at dominere, mens den sekundære (industri, produktion) og tertiære sektor (handel, serviceydelser) kun langsomt vandt frem sammenlignet med de øvrige dele af det tyske område og Danmark.

Normalt tilskrives en stor del af dette efterslæb de økonomiske og statspolitiske følger af krigen i 1864 og særlig hertugdømmets placering som periferi i det store tyske kejserrige. Dette er berettiget, men meget tyder på, at den negative udvikling tog sin begyndelse, allerede mens Slesvig var en del af det danske helstatsmonarki. I takt med den internationale økonomis fremvækst fik statsmagten voksende betydning som grundlægger og opretholder af en række institutioner til at understøtte de stadig mere komplekse produktions- og samfærdselsforhold. At etablere og udvikle de institutionelle rammer krævede reformer af samfundslivet, ofte af dyberegående karakter. I kongeriget forløb denne omstillingsproces nogenlunde strømlinet, mens den i Slesvig nærmest gik i stå. Hertugdømmet var omkring 1860, ved udgangen af den her omhandlede periode, ikke længere den mønsterregion, som det havde været blot et par generationer tidligere. I artiklen gives et bud på, hvad der bragte, eller i hvert fald medvirkede til at bringe, Slesvig i denne situation.

INSTITUTIONEL ØKONOMI

Økonomiske institutioner er legale, mentale eller infrastrukturelle strukturer, som ved at facilitere eller hæmme bestemte handlemåder medvirker til at forme det økonomiske liv. Institutionerne yder en fast og gennemgående stabil ramme om den type af mellem menneskelig kontakt, der bredt defineret kan betegnes som erhvervsmæssig interaktion. På et mere bevidstgjort og intenderet plan er institutionernes rolle at mindske transaktionsomkostninger forbundet med den økonomiske aktivitet i et samfund; med andre ord at smidiggøre og effektivisere handlen med varer og tjenesteydelser.

Teoretisk kan der skelnes mellem formelle og uformelle begrænsninger som følge af institutionernes eksistens.¹⁷ Begrebet formelle begrænsninger henviser til de adfældsregulerende regler, som udgår fra officielt hold og inkluderer politiske, juridiske og økonomiske bestemmelser samt disses fysiske frembringelser i form af f.eks. infrastruktur, domhuse m.v. Ved uformelle begrænsninger skal forstås måder at strukturere og opsætte rammer for mellem menneskelig interaktion i den økonomiske sfære uden formaliseret indgriben fra tredjepart, i praksis lokalmyndighederne eller staten. De uformelle begrænsninger skabes, formes og vedligeholdes som sådan i civilsamfundet. Formelle og uformelle begrænsninger har forskelligt ophav, men understøtter og komplementerer i praksis ofte hinanden.

De institutionelle rammer, som konstituerer et samfund, er ikke statiske. Institutionelle forandringer finder i hovedreglen sted, når aktører reagerer på en

¹⁷ North: *Institutions*, særlig kapitel 5-8, 36-69.

incitamentsstruktur indlejret i institutionerne og forsøger at ændre disse ved at påvirke det politiske niveau. Teoretisk benævnes sådanne aktører eller aktørgrupper organisationer. Et særkende ved organisationerne er, at de bevidst forsøger at velstandsmaksimere og fremme specifikke interesser inden for de rammer, som bestemmes af samfundets institutionelle strukturer.¹⁸ Institutioner og organisationer er teoretiske nøglebegreber i den følgende fremstilling.

Fire parametre er udvalgt som udtryk for de institutionelle rammebetingelser i Slesvig: Næringslovgivningen, retssystemet, kapitalforhold og infrastruktur. Det skal understreges, at disse fire elementer alene udgør delaspekter af de samlede rammevilkår for erhvervsdrift. Andre relevante forhold af industriel og handelsmæssig betydning så som hele toiddimensionen, skattesystemet eller den teknologiske udvikling indgår ikke i undersøgelsen, da det har været nødvendigt at foretage en afgrænsning af hensyn til studiets omfang. En udtømmende liste over forhold med indvirkning på det økonomiske liv lader sig under alle omstændigheder vanskeligt fremstille og i endnu mindre grad operationalisere.

Især to typer af organisationer i hertugdømmet havde mulighed for at påvirke institutionerne og dermed udformningen af de formelle begrænsninger: Den slesvigske stænderforsamling og byernes handelsforeninger. Organisationernes stilling til forskellige erhvervmæssige sagsforhold kan i de konkrete tilfælde være vanskeligt at vurdere ud fra kildematerialet, idet de nationale modsætninger ofte spillede ind på argumentationen. Følelser og økonomisk rationalitet synes ikke at have været klart adskilt. I undersøgelsen her er de nationalpolitiske momenter nedtonet til fordel for opfattelsen af lovgivningsmagten og organisationerne som rationelt handlende aktører med et højt informationsniveau og klare, stabile præferencer. Af samme årsag, og fordi bladet betonede erhvervsstoffet så højt, tages de inddragede citater fra *Flensburger Zeitung* som udgangspunkt for pålydende, skønt avisens politiske ståsted ubetinget var den danske helstat. Avisens beretninger og vurderinger må således til en hver tid ansues i konteksten af det spændte nationalpolitiske klima, inden for hvilket de blev formuleret og optrykt i bladets spalter.

BYERNE I HERTUGDØMMET SLESVIG

De spatiale rammer om byerhvervenes virke var hertugdømmets købstæder og flækker. *Købstæderne*, af hvilke der ved midten af 1800-tallet var 13, var de største og politisk og økonomisk set mest betydningsfulde. Af den anden og lidt mindre bytype, *flækkerne*, fandtes godt 10. Købstaden Flensborg var byerhvervenes højborg. Byen var gennem hele perioden den største i hertugdømmet målt på antallet af indbyggere. Et forholdsvis diversificeret udbud af industriproduktion havde, betragtet med samtidens målestok, hjemme her.¹⁹ Det var også ubetinget

¹⁸ North: *Institutions*, 73.

¹⁹ Se bl.a. Albrecht: 'Wirtschaftliche Wechsellen'.

i denne by, at håndværksslavene var talrigest og stod stærkest. Frem til begyndelsen af 1860'erne var Flensborg desuden den førende søfartsby i hertugdømmet. Købstaden Slesvig, den næststørste by målt på indbyggertal, var indtil Treårskrigen administrationscentrum i hertugdømmet. Denne position overgik i anden halvdel af perioden til Flensborg, da en række regeringsinstitutioner og stænderforsamlingen flyttedes til byen.²⁰ Funktionen som regeringsby på regionsniveau gav ikke alene politisk pondus; det forhold, at embedsmænd og stænderdeputerede i perioder havde deres daglige virke i købstaden, medførte en øget efterspørgsel og dermed større afsætning på byerhvervenes produkter.²¹ Aabenraa på østkysten var gennemgående præget af søfarten, mens Haderslev lidt længere nordpå først og fremmest levede af handlen med sit opland. Købstæderne på vestkysten var generelt mindre end byerne på østkysten. Størst var Husum.²²

Bystrukturen var traditionelt anderledes i Slesvig end i kongeriget, idet laget af mellemstore byer var fraværende i landsdelene nord for Kongeåen. Her var København, lige som på så mange andre områder, altdominerende.²³ Omkring midten af 1800-tallet begyndte imidlertid en udjævning af bystørrelserne provinserne imellem. 1840 fandtes der i hertugdømmet to byer med mere end 10.000 indbyggere (Flensborg og Slesvig) samt fire middelstore byer med mellem 3500 og 10.000 indbyggere. I kongeriget var der én storby (København), men til gengæld ingen andre byer med over 10.000 indbyggere. Ni byer talte mellem 3500 og 10.000 indvånere. I 1860 var Flensborg og Slesvig fortsat de eneste byer i hertugdømmet med over 10.000 indbyggere. I kongeriget var der nu tre (Odense, Århus og Ålborg) ud over København, af hvilke den ene af byerne (Odense) endda havde overhalet Slesvig med hensyn til indbyggertallet. Af byer med middelstørrelse (3500-10.000 indbyggere) var der fem i Slesvig, 16 i kongeriget.²⁴ Den relative tilbagegang for de slesvigske byer lader sig kun delvis forklare med den generelle befolkningsudvikling. Bag det langsommere væksttempo lå også nogle erhvervs-mæssige lokaliseringstendenser, som igen var betinget af den institutionelle udvikling.

Det daglige styre i de slesvigske byer varetoges af magistrat og deputeretkollegium i forening. Begge organer, og især magistraten, domineredes af byernes ledende økonomiske lag. Der skete, med enkelte og mindre betydningsfulde undtagelser, ingen egentlige reformer af købstadsstyret i perioden.

20 Hansen: 'Byerne', 83.

21 Hansen: *Danskheden*, 15.

22 Momsen: *Die Bevölkerung*.

23 Her henvises i almindelighed til Christensen: *Klassiske købstad*.

24 Hansen: 'Byerne', 90; *Statistisk Tabelværk*, s. III; Bergsøe: *Statistik I*, 405-406; *Beiträge*, 13-15.

DEN ØKONOMISKE UDVIKLING I SLESVIG 1840-1860

De gode konjunkturer under den florissante handelsperiode afløstes af krigsdepression og landbrugskrise.²⁵ Fra 1830'erne begyndte imidlertid et økonomisk opsving. Priserne på landbrugsprodukter steg, og indtjeningsevnen i den agrare sektor forbedredes. De gode tider smittede efterhånden af på byerhvervene, som via en forøget efterspørgsel på forbrugsgoder og produktionsmidler fik del i landbrugssektorens velstandsfremgang. Set i et samlet perspektiv var tiden 1840-1860 en periode præget af højkonjunktur for de slesvigske byer; kun omkring Treårskrigen og i forbindelse med handelskrisen i 1857 var der direkte økonomisk tilbagegang at spore.²⁶ Nedbrydes udviklingen i delelementer, fremkommer der imidlertid nogle vigtige nuancer til dette generelle billede.

Mellem 1840 og 1860 voksede indbyggertallet i Slesvig med 17 pct., (fra 350.000 til 410.000), mens det i kongeriget tiltog med 24,5 pct. (fra 1.285.000 til 1.600.000) (i Holsten med 20 pct.). Den slesvigske befolkningstilvækst stod altså tilbage for den kongerigske samlet set. Ser vi isoleret på befolkningsforøgelsen i købstæderne (for Slesvigs vedkommende inkl. flækkerne), hvor byerhvervene som regel var hjemmehørende, øges gabet mellem landsdelene. Således voksede den slesvigske bybefolkning i samme periode med 20 pct. (fra 72.500 til 87.000), den kongerigske med 38 pct. (fra 260.000 til 359.000) (den holstenske med 40 pct.). Udtages København af beregningen, stiger væksten for de øvrige købstæder i kongeriget til 47 pct.²⁷ Befolkningsforøgelsen i hertugdømmets byer var langt fra jævnt fordelt, akkurat som den heller ikke var det i kongeriget.²⁸ Hovedpointen er, at væksten i det samlede befolkningstal i de kongerigske provinsbyer var mere end dobbelt så stor som i de slesvigske købstæder og flækker. Dette antyder en forskel i den økonomiske udvikling.²⁹ Nok havde kongerigets byer et lave udgangspunkt for væksten og dermed grobund for en vis indhentningseffekt. Men tallene viser, at den slesvigske urbanisering i perioden var markant mindre end den kongerigske. Årsagerne hertil var flere. Industribedrifterne, i det omfang de var placeret i byerne, sugede ikke så meget arbejdskraft til sig, at de afstedkom nogen omfattende vandring fra land til by. Desuden fandtes der, navnlig i Ejdersted og på østkysten, en ret stor købekraft i landzonerne, hvad der gav øgede beskæftigelsesmuligheder for en række håndværksnæringer på landet.³⁰ Væksten i landhåndværkernes antal var således i Slesvig forholdsmæssigt større end befolkningstilvæksten som helhed.³¹ En liberal håndhævelse af næringslov-

25 Brockstedt: 'Konjunkturen'.

26 Om krisens årsager og virkning generelt se Rosenberg: *Weltwirtschaftskrise*.

27 *Statistisk Tabelværk*.

28 Der henvises for Slesvigs vedkommende til *Beiträge*, 13-15.

29 Befolkningstilvæksten som målestok for den økonomiske udvikling forudsætter en nogenlunde uændret, eller højere, levestandard blandt indbyggerne i forhold til udgangspunktet.

30 Greve: *Zentrale Orte*, især figurer, 151-152.

31 Ahlf: *Stadthandwerk*, 57.

givningen muliggjorde og forstærkede denne udvikling. Endelig hæmmede infrastrukturens ufærdige beskaffenhed i nogen grad den regionale mobilitet. Mere systematiske udvandringsbevægelser fra hertugdømmet forekom først senere i 1800-tallet, og var således ikke årsag til den langsommere urbanisering.³² Også i kongeriget var landhåndværket vidt udbredt,³³ men fungerede inden for mere snævre formelle begrænsninger.

Trods den relativt afdæmpede vækst i bybefolkningen, set i forhold til kongeriget, fandt en stadig større del af arbejdsstyrken i hertugdømmet beskæftigelse i den gryende slesvigske industrisektor.³⁴ Fra at have talt 128 virksomheder med ca. 2.500 arbejdere i 1845, voksede sektoren til 256 virksomheder med ca. 5.200 arbejdere i 1857.³⁵ Der var altså tale om en fordobling af industriens omfang på blot 12 år. Betragtes virksomhedstilvæksten fordelt på hovedbrancher, ses det, at den betydelige kvantitative vækst ikke modsvarede af tilsvarende kvalitative udviklingstræk. Den helt dominerende erhvervsgren var og forblev teglværksbranchen.

Af nettotilvæksten på 128 virksomheder mellem 1845 og 1857 var 82, altså 65 pct., teglværker og, i mindre udstrækning, kalkbrænderier. I alt var der 143 industrivirksomheder af denne type i 1857. Baggrunden for teglværkernes vækst var ikke mindst landbrugssektorens store efterspørgsel på teglsten og drænrør.³⁶ Teglværkerne var først og fremmest placeret i länddistrikterne nær ved de nødvendige råstofforekomster. Geografisk var produktionen koncentreret i nogle få områder, først og fremmest omkring Flensborg Fjord.³⁷ Herfra udskibedes teglværksprodukter til vidt forskellige egne af monarkiet. Teglværker og kalkbrænderier var udprægede sæsonbedrifter. De ca. 2.200 arbejdere som i 1857 fandt deres udkomme ad denne vej, var således kun en del af året beskæftigede med fremstilling af teglværksprodukter.

Blandt de resterende 46 virksomheder, den slesvigske industrisektor blev forøget med mellem 1845 og 1857, var der otte jernstøberier og maskinfabrikker samt fire tobaks- og cigarfabrikker. Disse virksomhedstyper var i hovedreglen placeret i byerne. Jern- og maskinbranchen var på flere måder den ledende sektor i den tidlige industrialisering, dvs. den virksomhedstype, som drev den industrielle udvikling frem. I 1840'erne grundlagdes jernstøberier i Haderslev og Flensborg; i perioden 1850-57 fulgte en række købstæder og flækker i hertugdømmet efter.³⁸ Jernstøberiernes produkter efterspurgtes i snart sagt alle dele af økonomien. Tobaks- og cigarfabrikationen derimod var et mere traditionelt erhverv. Ligesom i teglværksbranchen var produktionen her relativt arbejdskrafts-

32 Sievers: 'Überseewanderung'.

33 Henningsen: *Studier*.

34 Industrivirksomhed = Virksomhed med seks eller flere arbejdere.

35 Hansen: "Tidlige industrialisering". Gælder også de følgende tal.

36 Hansen: *Sønderjyske landbrugs historie*, 77-78.

37 Harsberg: *Træk*, 44.

38 Hansen: 'Tidlige industrialisering', 156; Henningsen: 'Jernstøberier'.

intensiv. Netop jernstøberierne og tobaksfabrikkerne var angiveligt blandt de erhvervsgrene, der tabte mest terræn i forhold til den kongerigske industri efter Treårskrigen.³⁹

De anførte tal tyder på en betydelig udvikling i de industriprægede byerhverv. En mere dybtgående diversificering af produktionslivet synes til gengæld ikke at have fundet sted i takt med sektorens kvantitative vækst. Ganske vist opstod der inden for enkelte hovedbrancher nye virksomhedstyper, herunder en korkfabrik og flere tændstikfabrikker. Ved siden af jernstøberierne og tobaksfabrikkerne kunne også oliemøllerne og til dels tekstilindustrien notere sig en fremgang i perioden.⁴⁰ Det overordnede billede må dog blive, at den industrielle udvikling i hertugdømmet kendetegnedes ved en vækst i bredden snarere end en vækst i dybden, dvs. af en udvidelse af allerede eksisterende brancher, hvor oven i købet de manuelle arbejdsgange og sæsonbeskæftigelse var fremherskende. Det var de etablerede sektorer, og altså navnlig teglværkerne, der voksede, mens grundlæggelsen af nye virksomhedstyper var mere sjældne. Det var på den baggrund i tråd med realiteterne, når *Flensburger Zeitung* i december 1857 i en artikel om teglværksproduktionen i hertugdømmet, og med forudgående henvisning til de industrielle forhold i kongeriget, konkluderede: "Da så mange produktionsgrene ikke rigtig vil trives hos os, er det dog glædeligt at vide, at den nævnte erhvervsbranche [teglværkerne] for tiden blomstrer".⁴¹

På søfartsområdet fulgte Slesvig bedre med. Den kraftigste vækst i flådestørrelsen inden for det danske monarki fandt sted i kongerigets provinsbyer, hvor tonnagemængden tredobledes mellem 1840 og 1860. I Slesvig skete der en fordobling. Handelsflåderne i København og Holsten voksede hver med ca. 40 pct.⁴² Målt på antallet af søfolk og skibenes samlede tonnagemængde i forhold til befolkningstallet var Slesvig perioden igennem den stærkeste søfartsregion i riget.⁴³ Tilvæksten i flådestørrelse var dog ikke jævnt fordelt blandt hertugdømmets søfartsbyer. Marstals og Sønderborgs flåder var blandt dem, der voksede mest. Ved periodens slutning stod Aabenraa på nippet til at overtage Flensborgs position som førende søfartsby.

De fremhævede træk ved den demografiske og erhvervsmæssige udvikling 1840-1860 peger i retning af, at de slesvigske byerhverv havde nogle strukturelt betingede udfordringer. Befolkningstilvæksten i byerne var markant mindre end i kongeriget (og Holsten). Industrisektorens vækst skyldtes frem for alt det øgede antal teglværker. Tonnagemængden voksede kraftigt, men væksten blev dog overgået af den kongerigske provins. Hvad var baggrunden for, at Slesvig ikke

39 Hornby: 'Industrialization'.

40 Hansen: 'Tidlige industrialisering', tabel 1, 147-148.

41 *Flensburger Zeitung* 03.12.1857.

42 Møller: *Jagt og skonnert*, tabel 10, 40.

43 Hansen, Henningsen og Rasmussen: *Efter 1815*, 43.

holdt trit med udviklingen i monarkiets øvrige hoveddele? Hvad var udslagsgivende for, at hertugdømmet på sigt udviklede sig til en struktursvag region? Der var i hvert fald to, afgjort sammenhængende, hovedmomenter i udviklingen: Treårskrigen og den institutionelle stagnation.

BAGGRUNDEN FOR DEN INSTITUTIONELLE STAGNATION

Treårskrigen vurderes generelt i forskningslitteraturen som værende af forholdsvis underordnet betydning for den efterfølgende økonomiske udvikling i hertugdømmerne.⁴⁴ En loyal udlægning af paradigmet siger, at den tidlige industrialiseringsfase, der var sat ind fra 1830'erne, og hvis ledende sektor, som vi har set, var jernstøberierne, fortsatte uden større negative følgevirkninger fra krigsbegivenhederne, og kulminerede i året for den verdensomspændende økonomiske krise i 1857. Herefter videreførtes væksten i mere moderat tempo. Nok havde selve kamphandlingerne og den langtrukne krigstilstand nogle mere kortsigtede negative indvirkninger på det økonomiske liv, så som skader på produktionsapparatet, periodevis mangel på arbejdskraft, tabte handelsforbindelser og afstraffelse af illoyale næringsdrivende ved målrettet tilbageholdelse af erhvervskoncessioner eller, i langt færre tilfælde, direkte landsforvisning. Men samlet set var Treårskrigen i økonomisk og erhvervsmæssig henseende en krusning på overfladen.

Denne opfattelse, som den summarisk er gengivet her, er problematisk. Meget taler for, at Treårskrigen i bred forstand havde mere langsigtede økonomiske konsekvenser, end umiddelbart lader sig ane. Selve krigsbegivenhederne havde ganske rigtig en vis gennemslagskraft, som naturligvis varierede på regionalt plan.⁴⁵ Flensborg ramtes mærkbart, mens en by som Kappel på østkysten havde en imponerende økonomisk udvikling efter krigen. Både kommuner og privatpersoner i hele hertugdømmet ramtes til gengæld finansielt af de tvangslån, som de slesvig-holstenske myndigheder udskrev under krigen.⁴⁶ Men ud over disse direkte følger må også fjendtlighedernes optakt og eftervirkninger tillægges stor betydning. Det langtrukne forspil til konflikten, hvor de nationale modsætninger opbyggedes, samt det spændte klima efter krigen må i det samlede billede alt andet lige tilskrives en betydelig rolle i den relative tilbagegang for de slesvigske byerhverv. Disse omstændigheder var nemlig, som vi skal se, kraftigt medvirkende til, at de institutionelle rammer i Slesvig ikke blev behørigt reformeret.

Den anden årsag til stagnationen, som her skal fremhæves, omhandler netop rammebetingelserne. Årene omkring 1840 markerer i den henseende et skel. Grundlæggelsen af stænderforsamlinger på regionalt niveau og oprettelsen af en provinsregering for begge hertugdømmer med sæde i købstaden Slesvig i

44 Hansen: 'Tidlige industrialisering', 155; Lind: *Byerhvervenes*, 28-29; Brockstedt: 'Frühindustrialisierung', 25.

45 Brockstedt: 'Konjunkturen', 234.

46 Clausen: 'Tvangslånene'.

1834 var en logisk fortsættelse af den positive institutionelle udvikling som beskrevet tidligere. Den slesvigske stænderforsamlings oprettelse muliggjorde en fornyelse og en udvidelse af det politiske liv, som også indbefattede behandlingen af erhvervsmæssige spørgsmål. Og med provinsregeringens etablering, der indgik som del af en større forvaltningsreform i hertugdømmerne, blev de formelle begrænsninger på den økonomiske samfærdsel i højere grad et regionalt anliggende, hvad der bragte administration og beslutningsproces tættere på byerhvervene og ikke mindst på de organisationer, der varetog deres interesser. Mulighederne for at påvirke det politiske niveau – for at ændre de formelle begrænsninger - forbedredes. Hverken stænderforsamling eller provinsregering fik dog på lidt længere sigt den intenderede betydning. Derimod indtrådte en stivhed i de institutionelle rammer, som blev et stadig større problem. Næringslovgivningen vedblev at være bygget på stadig mere utidssvarende betingelser. Domfældelse i erhvervsager skete fortsat ved ikke-specialiserede underretter, hvor den dømmende og den udøvende magt var sammenfaldende. Vejnettets udbygning blev efter Treårskrigen markant forsinket i forhold til det planlagte forløb. Pengesystemet savnede fasthed og konsistens, trods en ret håndfast ibrugtagning af den nye rigsmønt i årene efter 1854.⁴⁷ Fraværet af generel lovgivning for brug af moderne omsætningsmidler i form af veksler virkede hæmmende på kreditforsyningen til erhvervslivet.⁴⁸ Og kapitalmarkedet domineredes fortsat af private låneforetagender og sparekasser, mens opkomsten af et egentligt bankvæsen lod vente længe på sig.

De formelle begrænsninger om institutionerne var kort sagt ugunstige for videre økonomisk udvikling, og de rodfæstede uformelle begrænsninger kunne i stadig mindre grad kompensere herfor. Denne omstændighed udgjorde ikke nødvendigvis i sig selv et langsigtet problem. Havde man i hertugdømmet haft stærke og indflydelsesrige interesseorganisationer til at varetage byerhvervenes tarv, ville de institutionelle strukturer kunne være påvirket i positiv retning. Problemet var, at de slesvigske organisationer under indtryk af den nationalt og politisk spændte situation hverken besad den fornødne styrke eller vilje til at ændre på forholdene. Hertugdømmets stænderforsamling var splittet mellem to modsatrettede nationale anskuelser, hvad der ramte lovgivningsarbejdet. Aktivitetsniveauet blandt handelsforeningerne i de slesvigske købstæder var, med Handelsforeningen i Flensborg som en mulig undtagelse, generelt lavt i perioden efter Treårskrigen sammenlignet med det forudgående årti. Dermed manglede den afgørende drivkraft til en reformering af de formelle begrænsninger.

I den følgende sektion undersøges rammebetingelserne for byerhvervenes virksomhed i Slesvig. Det sker med udgangspunkt i de fire parametre nævnt i det

47 Clausen: 'Monetary reform'.

48 Svenson: 'Bankpolitik', 289.

foregående: Næringslovgivning, retssystem, kapitalforhold samt infrastruktur. Endvidere behandles de slesvigske organisationer.

RAMMEVILKÅR FOR DE SLESVIGSKE BYERHVERV

Næringslovgivning

Næringslovgivningen i Slesvig svarede formelt set i hovedtræk til samme i kongeriget.⁴⁹ Reelt administreredes den dog mere lempeligt i hertugdømmet som følge af de anderledes geografiske og sociale strukturer.⁵⁰ Hertil kom, at der formelt herskede næringsfrihed i store områder af Slesvig, hvad der ikke var tilfældet i kongeriget. Frem til langt ind i 1800-tallet var den økonomiske aktivitet på landet og i byerne i teorien skarpt adskilt. Vareudveksling mellem bønder og byboere fandt sted på byernes markedsdage. Læbæltezoner omkransede byerne. Inden for disse områder måtte der med få undtagelser ikke drives borgerlig næring. I byerne udgjorde de forskellige håndværksbedrifter ryggraden i det økonomiske liv. Håndværksudøverne var som hovedregel organiseret i lav med skarpe faggrænser. Medlemskab af et håndværkerlav var i princippet en forudsætning for udøvelse af et håndværksfag som mester. Til undtagelserne hørte skibsbyggeriet, som i hertugdømmerne til dels var et frit, dvs. ikke lavsbundet, erhverv.⁵¹

Op gennem første halvdel af 1800-tallet kom den gamle lavsordning, og dermed selve det traditionelle fundament for størstedelen af byerhvervenes næringsdrift, imidlertid under stærkt pres såvel i hertugdømmerne som i kongeriget. Det skyldtes flere, til dels sammenhængende, omstændigheder. Allerede før det 19. århundredes begyndelse var *koncessionssystemet* blevet udbredt. Gennem udstedelse af særlige tilladelser – kongelige koncessioner – fra myndighederne blev det muligt at nedsætte sig som håndværksmester uden om lavene. Også til erhvervsaktivitet i landzonerne og til industrielle foretagender udstedtes der i stigende grad koncessioner. Med tiden blev en tiltagende del af efterspørgslen på varer og tjenesteydelser i landdistrikterne dækket af specialiserede erhvervsdrivende uden for byerne.⁵² Den demografiske udvikling forstærkede processen, idet befolkningstilvæksten, som vist ovenfor, først og fremmest fandt sted i landsognene. Markedsdagene i byerne mistede som følge heraf betydning.

Ved siden af koncessionssystemet og befolkningsudviklingen trykkede også den generelle udvikling i næringslovgivningen lavene. Tidsrummet fra midten af 1820'erne til sidst i 1830'erne, der sommetider i forskningslitteraturen betragtes som forholdsvis stillestående, var faktisk en reformperiode i hertugdømmet, hvad angår erhvervslovgivningen. Landhøkernes salgsrettigheder udvidedes, lavene

49 For den her omhandlede periode gælder, at flere af de reformer af næringslovgivningen som gennemførtes i kongeriget i 1850'erne, opererede med en overgangsperiode, således at de først trådte i kraft i 1862. Se Cohn: *Økonomi*.

50 Brockstedt: 'Grundzüge', 16.

51 Veltmann: 'Strukturen', 61.

52 Kettemann: 'Landhandwerk', 82.

domsmyndighed indskrænkedes og underlagdes byretterne, skibsbyggeriet blev formelt tilstået lavsfrihed, og lavshåndværkeres tilladte arbejdsområde udstraktes til at omfatte landdistrikterne såvel som andre byer. Endelig fratoges lavene deres selvstændige politimyndighed.⁵³ Fra 1830'erne blev nyoprettede lav som grundregel etableret uden lavstvang, hvorved den tidligere adgangs begrænsning til håndværksfagene gradvis forsvandt.⁵⁴ Ved begyndelsen af den her omhandlede periode var den traditionelle regulering af by- og landerhverv så tilpas gennemhullet, at den i praksis var mere eller mindre opløst.⁵⁵ På den anden side var der langt fra tale om en tilstand af fuld næringsfrihed. Snarere virkede det eksisterende lovgrundlag uigennemskueligt og savnede en grundlæggende revision.⁵⁶ Skønt reformerne enkeltvis medvirkede til at nedbryde eller reformere ældre institutionelle indretninger, pegede de ikke frem imod en helhedsløsning.

I 1844 fremsatte regeringen i den slesvigske stænderforsamling et lovforslag til en gennemgribende reform af hertugdømmets næringslovgivning.⁵⁷ Gennem en udjævning af erhvervsforholdene land og by imellem havde forslaget til formål at udviske nogle af de – med lovbemærkningernes udtryk – stærke økonomiske spændinger, der fandtes i samfundet. Reformudkastet betegnede et markant skridt i retning af indførelsen af egentlig næringsfrihed under regulering af formelle begrænsninger. Stænderforsamlingen var i princippet imødekommende over for reformtiltaget, men på grund af de nationale stridigheder lykkedes det ikke for regeringen at sikre lovforslagets færdigbehandling og vedtagelse (jf. afsnittet om stænderforsamlingen nedenfor). Hermed forpasses ikke alene muligheden for at skabe klare og mere gennemsigtige juridiske rammer for næringsdriften i hertugdømmet. Forslagets forkastelse kom på sigt også til at betyde, at en oplagt og nødvendig modernisering af det overordnede lovgrundlag for det økonomiske liv først gennemførtes ca. 25 år senere. De nationale modsætninger spærrede for yderligere økonomiske reformer af mere vidtgående betydning i perioden.⁵⁸

Ikke kun i hertugdømmerne, men også i kongeriget havde der forud for 1840'erne været kraftige og bredt funderede røster, som talte for indførelsen af næringsfrihed, eller i hvert fald ønskede en tilbundsgående revision af det bestående regelsystem. At et lovforslag sigtende på at udbedre disse ytrede misligheder, da det endelig blev fremsat af regeringen, fremkom i de slesvigske og

53 *Chronologisk Samling*, forsk. årgange.

54 Kraack: 'Handwerkerämter', 45

55 Ahlf: *Stadthandwerk*, 40.

56 Ahlf: *Stadthandwerk*, 69-70.

57 Lange: 'Ordnung'. Lovforslaget omfattede begge hertugdømmer og blev derfor også forelagt den holstenske stænderforsamling.

58 Flere steder i forskningslitteraturen præsenteres det synspunkt, at den danske regering tøvede med at gennemføre en reform af næringslovgivningen, fordi den ikke turde lægge sig ud med den slesvigske håndværkerstand. Så vidt jeg kan se, mangler denne påstand dokumentation i en dækkende undersøgelse af emnet. Se Hansen: 'Slesvigske erhvervsforhold', 16; Madsen: 'Håndværk'.

holstenske stænderforsamlinger og ikke i de kongerigske, var næppe en tilfældighed. Tilsvarende andre områder, som landbrug og pengevæsen, havde hertugdømmerne her historisk været den danske regerings forsøgsmark, simpelt hen fordi de økonomiske forhold var mere veludviklede i Slesvig og Holsten. Stænderforsamlingens afvisning af næringsloven markerer et symbolsk brud med denne tradition, eftersom det politiske tyngdepunkt hvad angår fremlæggelsen af reformudspil herfra gled over til de politiske forsamlinger i kongeriget.

Infrastruktur

Samfærdselssystemets udstrækning og beskaffenhed var af stor betydning for de slesvigske byerhverv. Skibe, veje og fra 1850'erne jernbaner øgede fremkommeligheden og muliggjorde transport af gods og personer i forøget skala. Endnu i hovedparten af 1800-tallets første halvdel foregik størstedelen af varetransport dog på traditionel vis: til fods. Kun de mere velhavende handelsfolk rådede over egne hestetrukne befordringsmidler.⁵⁹ Ved transport over længere strækninger benyttedes enten koncessionerede fragtfolk eller statslige postvogne. Det eksisterende vejnet i hertugdømmet var af højst forskelligartet karakter. Stedvis var der knap tale om egentlige veje, men snarere om blivende vognspor.⁶⁰ Forholdene fik i 1840'erne en tysk rejsende til at give færdselssystemet følgende skudsmål:

Jeg tror, at Hertugdømmet Slesvig er slettere chauseret end nogen anden del af den danske stat. Holsten har nu næsten lige så mange mile jernbane som Slesvig har chaussee. Når man kommer over til de danske øer Fyn og Sjælland, finder man gode chausseer overalt. Også i Jylland skulle vejene være uforlignelig bedre vedligeholdte. Slesvig synes i så henseende at være mere tilbagestående end noget andet dansk land.⁶¹

Vejene i Nørrejylland, især på halvøens vestlige del, var, trods den rejsendes formodninger, ikke stort bedre end i Slesvig, mens hovedruterne på Fyn og Sjælland ganske rigtig fremstod mere moderne.⁶² Op gennem 1850'erne kom der dog skub i udbygningen af det nørrejyske vejnet.⁶³ Til gengæld stagnerede anlægsarbejdet i Slesvig.

Infrastrukturen i hertugdømmet gennemgik flere forbedringer mellem 1840 og 1860. Til trods for opgraderingen af landtransporten forblev søfartsvejen dog den dominerende til transport af varer og mennesker.⁶⁴ Siden dens indvielse i 1784 var Ejderkanalen, som gennemskar de to hertugdømmer fra øst til vest, en hovedfærdselsåre for den internationale skibstrafik. Kun Øresund var vigtige-

59 Asmus, Kunz og Momsen: *Atlas*, 59.

60 Asmus: 'Grundzüge', 20.

61 Kohl: *Reisen*, 166. Forfatterens oversættelse.

62 Thestrup: *Sporet*, 14f.

63 Aagesen: *Studier*, 44f.

64 Asmus: 'Probleme', 197.

re som sejlroute for varetransport mellem Nord- og Østersø.⁶⁵ Af øvrige vandveje fandtes i hertugdømmet en lille håndfuld af betydning. Det gjaldt foruden fjordene ved Haderslev og Aabenraa, fjorden Slien, som forbandt købstaden Slesvig med Østersøen, samt Vidåen, der førte fra Tønder til Nordsøen.⁶⁶ Disse tjente alle hovedsagelig den indenlandske skibsfart.

I begyndelsen af 1840'erne indledtes udbygningen af det slesvigske vejnet med anlæggelsen af chausseer. Grundlaget for arbejdet var en i 1842 udstedt vejforordning for hertugdømmerne, som udstak rammer og retningslinjer for chaussernes placering. Sigtet med forordningen var at forbedre handelsforholdene i regionen ved at muliggøre større transportmængder samt at nedsætte befordringstiden for varer og personer.⁶⁷ Ved Treårskrigen udbrud var hovedvejnettet fra Aabenraa i nord til Garding, Rendsborg og over Eckerförde mod Kiel i syd chausseret.⁶⁸ Flensborg udgjorde det trafikale knudepunkt. Anlæggelsen af chausseer var for Holstens vedkommende påbegyndt i det forudgående årti, i kongeriget fra anden halvdel af 1700-tallet, dog kun for de østlige landsdele.

Under Treårskrigen lå vejbyggeriet i hertugdømmet stille, men det genoptoges fra 1852, dog i et væsentligt langsommere tempo. Mens der i Slesvig i tidsrummet 1842-1849 anlagdes godt 200 km. chausse, blev der i perioden 1852-59 kun anlagt små 100 km.⁶⁹ Det tal var et stykke fra at opfylde det planlagte anlægsarbejde, og den træge fremdrift i byggeriet blev da også påpeget løbende af deputerede i den slesvigske stænderforsamling. Sammenlignet med kongeriget forøgedes antallet af kilometer chausseret hovedvej i Slesvig 1850-59 med 25 pct., mens vejnettet i kongeriget i samme periode voksede med 80 pct. (Holsten 160 pct.) (tabel 1). Først efter periodens ophør og løsrivelsen fra Danmark kom der atter fart i vejlægningen i hertugdømmet.

Tabel 1. Kilometer chausse i Slesvig, kongeriget og Holsten. Udvalgte år.

År/kilometer kunstvej	Slesvig	Kongeriget	Holsten
1842	-	575 (år 1836)	-
1848	212	750	300
1859	264	1350 (år 1860)	780

Kilder: Asmus: 'Probleme', 189; Falbe-Hansen og Scharling: *Statistik*, 31; Rigsdagstidende 1860, Anhang B.

65 Hedrich: *Entwicklung*.

66 Kunz: 'Bedeutung', 142.

67 Lange: *Geschichte*, 348.

68 Asmus, Kunz og Momsen: *Atlas*, kort 4, 21; Bergsøe: *Statistik* II, 628-629.

69 Trap: *Beskrivelse*, 61.

Fra 1840'erne begyndte anlæggelsen af jernbaner i det danske helstatsmonarki. September 1844 åbnede jernbanestrækningen Altona-Kiel i Holsten som den første jernbane i helstaten. I 1847 blev skinnenettet mellem København og Roskilde taget i brug. Slesvig fik sin første jernbane efter Treårskrigen, da strækningen Tønning-Husum-Flensborg eller "Kong Frederik den Syvendes Sydslesvigske Jernbane", blev indviet i 1854. I nogle få år fik banen stor betydning som transitroute for varetransport. Opgangstiderne endte imidlertid i 1857, da Øresundstolden afskaffedes mod økonomisk compensation til den danske stat fra en række implicerede lande. Generelt var det dog persontransporten, som dominerede togtrafikken i dens tidlige faser. Endnu ved periodens slutning var jernbanernes rolle i godstransporten ganske underordnet personbefordringen.⁷⁰

Debatten om jernbanernes linjeføring var intens gennem hele perioden. Det var et område, hvor de erhvervsmæssige organisationer i hertugdømmet med bl.a. stænderforsamlingen og diverse bykomiteer som talerør, satte mange ressourcer ind i forsøg på at påvirke beslutningsprocessen. Deres muligheder for at opnå indflydelse på jernbanenettets fremtidige udformning var dog af flere grunde begrænsede. For det første spillede andre hensyn end de rent økonomiske ind på placeringen af nye jernbanestrækninger. Det gjaldt frem for alt geopolitiske og militære interesser.⁷¹ For det andet anlagdes den sydslesvigske jernbane – i modsætning til strækningen mellem hovedstaden og Roskilde som var statestjet – af et udenlandsk konsortium, hvis ønsker til linjeføringen vejede tungt. Endelig var de samfærdselsmæssige interesser blandt hertugdømmets, for så vidt også kongerigets, byer og landområder talrige og ofte uforenelige. Dette gjaldt såvel spørgsmålet om anlæggelser af jernbaner som chausseer.⁷² Samfundsøkonomisk havde jernbanerne i det danske monarki, når undtages den sydslesvigske bane i årene 1854-1857, som helhed dog forholdsvis ringe betydning før 1860'erne. Vejnettet havde endnu i det brede billede erhvervsmæssigt primat, og her forløb udviklingen i Slesvig altså trægt i årtiet efter Treårskrigen.

Kapitalforhold

Forøgede investeringer i produktionsapparatet var en grundbetingelse for udnyttelse af ny teknologi ved overgangen fra de førmoderne økonomier til de industrialiserende samfund. Til at foretage de nødvendige investeringer krævedes pengekapital. En nøgle til økonomisk udvikling lå i at aktivere de eksisterende pengemidler ved at kanalisere dem fra småsparere o. l. over i økonomiens vækstsektorer. Ét eller flere bindeled mellem den udbudte og den efterspurgte pengekapital måtte dog i reglen være til stede. Traditionelle udlånsformer mand og mand imellem havde generelt hverken den nødvendige størrelsesorden, fleksi-

70 Federspiel: 'Verkehrsinnovation', 195f; Thestrup: *Sporet*, 282.

71 Thestrup: *Sporet*, 99.

72 Se f. eks. debatten om chaussernes linjeføring i T 1856/1857.

bilitet eller sikkerhed til at kunne fungere som finansielt grundlag for industrielle foretagender. Hertil krævedes et organiseret kapitalmarked kendetegnet ved en vis professionalisering og transparens.⁷³ Et sådan eksisterede ikke i Slesvig i perioden. Hertugdømmets kapitalmarked bestod helt frem til slutningen af 1860'erne i al væsentligt af tre hovedelementer. Det ene var den filial af Nationalbanken, der grundlagdes i Flensborg i 1844, men som beskæftigede sig meget lidt med udlån af risikovillig kapital. Det andet var dagspressen, hvor privatpersoner annoncerede efter eller udbød lånesummer.⁷⁴ Det tredje var hertugdømmets spare- og lånekasser, som drev udlånsvirksomhed i stort omfang. En mindre del af udlånene kom de erhvervsdrivende til gode. Typisk var det små og kortfristede lånebeløb til håndværksbedrifter.⁷⁵ En kort overgang i midten af 1840'erne eksisterede der endvidere en slesvig-holstensk "Landesbank" oprettet på privat initiativ i opposition til Nationalbankens filial.⁷⁶ Landesbanken fik dog en kort levetid. Kreditforbindelser til Hamborg og Holsten stod i nogen grad til rådighed for slesvigske næringsdrivende.⁷⁷ Sidstnævnte lokalitet var dog også uden egentlige banker. Opstartskapital til større og mere specialiserede virksomheder måtte som hovedregel tilvejebringes enten via arv, opsparing eller familieforbindelser.⁷⁸

Både forskningslitteraturen og samtidige kilder angiver, at der fandtes rigeligt med mønter og sedler i den slesvigske pengecirkulation.⁷⁹ Der er til gengæld også enighed om, at kreditmarkedet fungerede utilstrækkeligt i forhold til at understøtte en effektiv allokering af midlerne. Den indskrænkede kapitalstruktur i hertugdømmet og det manglende lovgrundlag på området vanskeliggjorde generelt opdyrkelsen af nye erhvervsbrancher.⁸⁰ *Flensburger Zeitung* udtrykte det i august 1854 på følgende måde:

Man hører ikke sjældent den mening udtalt, at i forhold til den betydelige kapital, hvilken her er til stede eller tilstrømmer, så burde industrielle og handelsmæssige foretagender have en større rolle, end det er tilfældet. Enkelte vil se grunden til dette fænomen deri, at kapitalisten nu engang ønsker at konservere, hvad han har, og derved ikke vil vove risikoen ved nye projekter [*Unternehmungen*] mens iværksættere kun ved store besværligheder kan skaffe sig penge og kredit. Andre mener, at her mangler kreditanstalter, ligesom der findes eller oprettes i de forskellige danske provinser.

73 Andersen: *Evolution*, 9.

74 *Flensburger Zeitung* diverse numre årgang 1851-1858.

75 Brockstedt: 'Frühindustrialisierung', 64-65. Sparekasserne praktiserede dog udlån til større bedrifter i nogen grad. Se således Henningsen: 'Mellem håndværk', 63.

76 Hornby: *Striden*; Sørensen: 'Monetary'.

77 Lind: *Byerhvervenes*, 196.

78 Wulf: 'Frühe', 24-27.

79 Brockstedt: 'Frühindustrialisierung', 64; *Flensburger Zeitung* diverse numre årgang 1851-1858.

80 Wulf: *Kleine*, 24.

[...]. Hvor vidt disse anskuelser er begrundede, må andre vurdere. Sikkert er det, at handel, skibsfart og andre vigtige industriveje, f. eks. sukkerraffinaderierne, vedblive er i færd med at synke.⁸¹

I kongeriget var udviklingen på kreditmarkedet, som fremhævet af avisen, mere levende. Frem til periodens midte var nogenlunde de samme kapitaludlånsformer fremherskende som i hertugdømmet. 1846 stiftedes den første provinsbank: Fyens Disconto Kasse. Denne blev efterfulgt af ikke færre end 13 provinsbanker grundlagt i tidsrummet 1854-1857.⁸² Kerneopgaven for disse pengeinstitutter var diskontering af vekslers.⁸³ 1854 stiftedes i København en privat bank, som drev udlån til håndværkere og industridrivende.⁸⁴ I slutningen af 1857 åbnede endnu en bank i hovedstaden: Privatbanken. Med dette banklandskab var grundstenen lagt til et landsdækkende kreditmarked, skønt et sådan først var virkelig etableret nogle årtier senere.

Det institutionaliserede kreditmarkeds betydning for byerhvervenes adgang til pengekapital i kongeriget må ikke overvurderes. Endnu ved periodens slutning stod denne type af kreditformidling angiveligt kun for omkring en fjerdedel af erhvervenes investeringer, mens resten finansieredes på traditionel vis, dvs. ved långivning mand og mand imellem samt gennem spare- og lånekasserne.⁸⁵ Det må dog anses for ubestrideligt, at byerhvervene i kongeriget nød godt af kreditmarkedets institutionalisering,⁸⁶ mens man i hertugdømmet i tiltagende grad måtte føle savnet af egentlige bankforetagender.

Det er et omdiskuteret spørgsmål, hvorfor der ikke blev oprettet moderne former for kreditinstitutioner i Slesvig i 1850'erne, ligesom der gjorde i kongeriget. Som mulige årsager har været nævnt den manglende udbredelse af vekselovgivning (Svenson), de nationalpolitiske modsætninger og en økonomisk konservatisme,⁸⁷ dvs. opretholdelsen af Hamborg som primær långiver (Lind), samt en bevidst obstruktionspolitik mod bankgrundlæggelser i hertugdømmerne fra den danske regerings side (Schultz).⁸⁸ Mens de to første hypoteser givetvis har en del for sig, fremstår Schultz's påstand umotiveret og mere tvivlsom. Svensons tese om at årsagen til bankgrundlæggelsernes udeblivelse skal findes i fra-

81 *Flensburger Zeitung* 17.08.1854.

82 Hansen: *Økonomisk vækst*, 157.

83 Nielsen: *Bankpolitik*, 312.

84 Falbe-Hansen og Scharling: *Statistik*, 314.

85 Hansen: *Økonomisk vækst*, 161. Senere forskning har dog peget på, at industrifinansieringen, i hvert fald hvad gælder Fyens Disconto Kasse, var mere omfattende end hidtil antaget. Hansen: 'Fyens'.

86 Willerslev: *Studier*, navnlig 194-206.

87 I samtiden pegede flere iagttagere desuden på en form for *mental* konservatisme blandt hertugdømmernes mere kapitalstærke borgere som årsag til bankforetagendernes udeblivelse. Således *Flensburger Zeitung* diverse årgange.

88 Svenson: 'bankpolitik'; Lind: *Byerhvervenes*, 200; Schultz: *Bankwesens*, 22.

været af almindelig vekselovgivning i hertugdømmet, er ret bestemt blevet af-
fejret af Lind.⁸⁹ De to forhold var dog ikke uden forbindelse til hinanden, hvad det
følgende afsnit vil vise.

Benyttelsen af vekslen som omsætningsmiddel vandt kraftigt frem i perio-
den i takt med den tidlige industrialiserings frembrud.⁹⁰ Som udtryk herfor kan
tages, at Nationalbankens diskonteringsvirksomhed forøgedes markant i peri-
oden.⁹¹ Vekslens fremgang havde flere sider. Dels knyttede sig til denne afreg-
ningsform nogle åbenlyse transport- og sikkerhedsmæssige fordele, som gav
mulighed for øget omsætning og smidiggjorde den økonomiske samfærdsel så-
vel ved indenrigs- som ved udenrigshandel.⁹² Dels var vekslen før opkomsten af
bankinstitutter og institutionaliseringen af checksystemet uden konkurrence i
forhold til at yde hurtig og fleksibel kreditgivning.⁹³

I kongeriget blev vekselovgivningen op gennem første halvdel af 1800-tal-
let, navnlig fra 1820'erne, udbygget og liberaliseret.⁹⁴ Holsten fik en almindelig
vekselanordning inden for rammerne af den danske stat i 1853. I Slesvig derimod
fandtes ingen generel veksellov i perioden, skønt flere forsøg blev gjort på at til-
vejebringe en sådan. Behovet for indførelsen af veksleret i hertugdømmet aner-
kendtes i toneangivende kredse. Således vurderede det førende oplysningsblad
Neues Staatsbürgerliches Magazin i midten af 1830'erne en vekselovs potentielle
nyttevirkninger på følgende måde:

Veksleret tvinger til punktlighed, gør det vanskeligt at bedrage sine kreditorer gen-
nem overlagte fallitter, forkorter vidtløftige procedurer, forøger kreditten og beta-
lingsmidlerne på hele handelspladsen og hos de enkelte købmænd og forhindrer me-
get svindel, hvilket ikke kun er ønskværdigt for den bemidlede købmand, men for hele
handelsstanden".⁹⁵

I 1842 forelagde regeringen den slesvigske stænderforsamling et udkast til indfø-
relsen af en almindelig veksleret i hertugdømmet. På grund af stændermajoritetens
modstand blev forslaget imidlertid ikke gennemført. Året efter udstedtes efter
opfordring fra størsteparten af den derværende handelsstand og bystyret en lo-
kal vekselanordning for Flensborg. Ønsket hang bl.a. sammen med, at National-
banken stillede indførelsen af veksleret som betingelse for at etablere en filial i
byen. Også i Frederikstad på vestkysten fandtes der lovgivning på området. Vek-
selretten de to nævnte steder omfattede dog kun personer bosiddende i Flens-

89 Lind: *Byerhvervenes*, 199.

90 Freund: *Wechselverpflichtung*, 20.

91 Svendsen et al.: *Pengehistorie*, 250

92 Moshinsky: *History*.

93 Hansen: *Pengevæsen*, 122.

94 Cohn: *Privatbanken*, 22ff.

95 *Neues Staatsbürgerliches Magazin* 1834, 900-901. Forfatterens oversættelse.

borg respektive Frederiksstad.⁹⁶ Fra 1844 kunne kommunalbestyrelserne i de enkelte byer i hertugdømmet formelt anmode særskilt om at få indført en ordning ligesom den flensborgske, men endnu i 1860 var intet sådan andragende blevet modtaget af regeringen. Om tilbageholdenheden eventuelt også havde nationalpolitiske årsager, vil ikke blive taget op her. I stedet skal der fokuseres på den økonomiske side af sagen. I de slesvigske købstæder og flækker eksisterede der en generel bekymring for, at indførelsen af vekselovgivning ville medføre en stramning af kreditforholdene for de næringsdrivende på bekostning af den lempelse, som egentlig var intentionen. Argumentet var, at handlende i byer uden moderne kreditinstitutioner ville få vanskeligt ved at sikre sig mod ”vekselstrengheden”, dvs. de lovfastede bestemmelser omkring betalingsfrist mv.⁹⁷ Hvor vekselbrugerne i byer med hjemmehørende banker, som Flensborg og København, havde mulighed for relativt hurtigt at tilvejebringe pengemidler via lånoptagelse gennem det institutionaliserede kreditsystem, ville næringsdrivende i hertugdømmets øvrige købstæder og flækker derimod være nødsaget til at binde en vis kapital af egen lomme som sikkerhed. Så længe de nødvendige bankinstitutioner ikke fandtes i byerne, frygtede man med andre ord at havne i en slags kreditklemme ved indførelsen af almindelig vekselret. Det er ikke utænkeligt, at potentielle bankforetagere i hertugdømmet har ræsonneret på samme måde som Nationalbanken, nemlig at den manglende vekselovgivning måtte virke begrænsende på lånevirkomhedens tænkelige udstrækning.

Behovet for et sæt af formelle begrænsninger på vekselbrugen ses også af det forhold, at den danske regering ikke var det eneste styre, som i perioden forsøgte at indføre en generel veksellov i Slesvig. Under Treårskrigen sørgede statholderskabet, den af slesvig-holstenerne indsatte regeringsmyndighed, hurtigt for, at den almindelige tyske vekselovgivning fra 1848 også blev udbredt til hertugdømmet. Da den tysk-britisk-danske bestyrelseskommission⁹⁸ umiddelbart efter dens indsættelse i 1849 ophævede en række forordninger og bestemmelser udstedt af det slesvig-holstenske styre, undlod den at ophæve den tyske veksellov samt en lov om rettergang i vekselager.⁹⁹ Skønt det har ligget uden for rammerne af forskningsundersøgelsen at kortlægge baggrunden for denne beslutning, kan det meget vel have været et medvirkende motiv, at der i kommissionens øjne eksisterede et uopfyldt behov for en almindækkende veksellov i hertugdømmet – den være sig tysk eller dansk. Først i juni 1851 ophævede Ministeriet for Hertugdømmet Slesvig, som ellers ikke var sen til at sætte slesvig-holstensk initieret lovgivning ud af kraft, de tyske vekselregler fra 1848. I 1860 forsøgte regeringen igen at

96 *Juridisk Ugeskrift for Hertugdømmet Slesvig* 1856, 159.

97 T 1840, 380f; T 1860, 1. Tillægsbind, 164.

98 Midlertidig, neutral administrationsmyndighed indsat som led i våbenhvileaftale mellem parterne.

99 Hjelholt: *Treårskrigen* II, 89.

opnå stænderforsamlingens tilsagn til indførelsen af en generel veksellov, men på ny afvistes lovforslaget af forsamlingens flertal under indtryk af de tilspidsende nationale omstændigheder.

Retssystem

Den geografiske udvidelse af samhandelsrelationer, vekslens udbredelse og det økonomiske livs tiltagende kompleksitet i almindelighed afstedkom et stadig større behov for juridisk sikkerhed omkring indgåede forretningsaftaler o.l. Der fandtes i perioden – med en enkelt lokal undtagelse – ingen specialiserede erhvervsdomstole i hertugdømmet. Langt de fleste handelsstridigheder løstes uden om retssystemet ved private overenskomster, uden at denne praksis dog var institutionaliseret.¹⁰⁰ De forskrifter, som retsplejen baserede sig på, blev betragtet som mangelfulde og forældede. Der knyttede sig endvidere ikke nogen stærkt udviklet retlig præcedens til området, eftersom hovedparten af sager fandt deres afgørelse lokalt i civilsamfundet. I almindelighed baserede handelssamkvemmet mellem de økonomiske aktører sig ikke på retlige strukturer, men på ”god tro og redelighed”.¹⁰¹ Lignende omstændigheder gjaldt i kongeriget¹⁰² dog med nogle væsentlige modifikationer, jf. afsnittet nedenfor.

Mens justits og forvaltning i Slesvig formelt blev adskilt på provinsniveau med den tidligere omtalte forvaltningsreform i 1834, gjorde det samme sig ikke gældende på lokalt plan. Magistraten fungerede frem til preussisk tid som første retsinstans i byerne.¹⁰³ Enkelte købstæder havde særlige underretsinstanser.¹⁰⁴ Blandt disse var en enkelt erhvervsrettet domstol, nemlig søretten i Husum. Dens virke var dog begrænset til lokalområdet. I løbet af 1800-tallets første årtier etableredes egentlige politiretter i en række byer ved siden af magistratdomstolene. Politiretterne tog sig hovedsagelig af småsager og var i øvrigt ofte besat med personer fra magistraten. Generelt gælder det, at underretterne fik tillagt flere kompetenceområder op gennem første halvdel af 1800-tallet.¹⁰⁵ Bl.a. overtog de som nævnt lavenes domsmyndighed. Også de erhvervsretlige sager lå i hovedreglen hos de almindelige underretter. Det kunne f.eks. være såkaldte spoliesager (sager om uretmæssig besiddelse), stridigheder om hyrepenge for sømandskab, vekselsamt visse toldsager.¹⁰⁶ Arbejdsbyrden for magistratsmedlemmerne kunne være stor, da de ved siden af funktionen som domsmyndighed også havde deres forvaltningsmæssige opgaver at varetage. Dertil kommer, at de umuligt kunne besidde tilstrækkelig juridisk sagkundskab på alle retsområder. Det ramte efter

100 Esmarch: *Bürgerliche Recht*, 507.

101 Esmarch: *Bürgerliche Recht*, 507.

102 Dübeck: 'Grosserer-Societetets', 80-81.

103 Schlaber: *Administrative strukturer*.

104 Runge: *Appellationsgericht*, 18f.

105 Jf. fodnoterne hos Runge: *Appellationsgericht*, 158-159.

106 Runge: *Appellationsgericht*, 157f.

alt at dømme i et vist omfang kvaliteten af retsplejen. Klager over retsprocessernes tidsmæssige udstrækning hørtes ofte. I Flensborg sukkede mange købmænd efter en handelsret, efter at tidligere forsøg på at få oprettet en søret i byen var strandet.¹⁰⁷ *Flensburger Zeitung* besværede sig jævnligt over retstilstandene for handelslivet såvel i Flensborg som i hertugdømmet generelt med henvisning til forholdene i navnlig kongeriget og Hamborg.¹⁰⁸

Retssystemet i kongeriget adskilte sig fra det slesvigske på i hvert fald tre punkter, når det kom til behandlingen af sager med erhvervsmæssigt indhold. For det første eksisterede der siden slutningen af 1700-tallet egentlige forligsinstitutioner, såkaldte "forligelseskommissioner", i flere etablerede grene af det juridiske system, herunder ved Søretten i København.¹⁰⁹ I forligsinstitutionerne fik parterne mulighed for at bilægge stridigheder, førend det kom til retssag, og var dermed et typisk eksempel på en positiv formel begrænsning. Kendetegnende for den erhvervsorienterede del af forligsvæsenet er en sag, hvor en rebslagermester havde leveret tovværk til en kaptajn uden at modtage fuld betaling for varen. Sagen løstes i sørettens forligsinstitution.¹¹⁰ I Slesvig fandtes ingen tilsvarende indretning.¹¹¹ Fra Sønderborg indkom i 1857 en petition til den slesvigske stænderforsamling om at få oprettet forligsinstitutioner i hertugdømmet – en anmodning der uden resultat blev gentaget tre år senere.¹¹² Også i Flensborg ønskede flere handelsfolk forligsinstitutioner indført, ligesom Den slesvigske Forening (grundlagt 1843) tog interesse i spørgsmålet.

For det andet var der i kongeriget kutyme for at indhente sagkyndiges vurderinger i handelsretssager. Således havde en komite under Grosserer-Societetet autorisation til at indgive erklæringer i handelsretlige spørgsmål. Herved bragtes de almindelige underretter en ekspertviden, som kunne være afgørende for udfaldet af private retssager.¹¹³ I Slesvig fandtes ikke en lignende funktion, og Grosserer-Societetet blev kun undtagelsesvis inddraget i sager fra hertugdømmet.

For det tredje styrkedes den generelle retssikkerhed i kongeriget ved, at den dømmende magt formelt adskiltes fra de lovgivende og udøvende magter med

107 *Flensburger Zeitung* diverse numre 1850-1858; Schlaber: *Administrative strukturer*, 308.

108 Se f.eks. *Flensburger Zeitung* 29.12.1851.

109 I årene 1837, 1838 og 1839 behandlede forligsinstitutionerne i kongeriget i gennemsnit knap 27.500 sager af alle typer om året, jf. *Collegial-Tidende*, 233. Af disse udgjorde erhvervsrelaterede sager kun en mindre del.

110 Rigsarkivet (RA). "Sø- og Handelsretten i København Forligskommissionen. Forligsbog. 1826-1861". Forligsprotokol 1826-1858, 289.

111 Amtmændene spillede dog en vis rolle som forligsmæglere i retssager, jf. Schlaber: 'Modernisering', 88-89. I byerne kunne borgmesteren påtage sig rollen som forligsmægler, jf. *Flensburger Zeitung* 08.04.1853. Forligsvæsenet var dog ikke institutionaliseret i hertugdømmet i samme grad som i kongeriget.

112 *Flensburger Zeitung* 08.02.1857.

113 Dübeck: 'Grosserer-Societetets', navnlig 82-84.

grundloven i 1849.¹¹⁴ For underretternes vedkommende, hvor langt størsteparten af erhvervsrelaterede sager førtes, skete dette dog først reelt med retsplejeloven af 1916.

I tillæg til de omtalte forskelle bør det også nævnes, at mens det slesvigske domstolssystem i perioden 1834-1848 havde tre instanser – med overappellationsretten i Kiel som den øverste i fællesskab med Holsten – indskrænkedes retsstrukturen fra 1852, således at hertugdømmet nu kun havde to instanser.¹¹⁵ Baggrunden var, at man også på retsområdet ønskede at adskille de to hertugdømmer efter Treårskrigen. I kongeriget fandtes tre instanser perioden igennem. Hvad denne omstændighed havde af betydning for de erhvervsdrivende, som i 1850'erne kom i kontakt med det juridiske system, skal ikke vurderes her. Blot skal det konstateres, at majoriteten af den slesvigske stænderforsamling med forskellige begrundelser ønskede den tredje retsinstans genindført.

Sammenfattende kan det konstateres, at hertugdømmet i perioden blev stående ved nogle institutionelle rammer, som i stadig mindre udstrækning modsvarede tidens fordringer. Det hæmmede udnyttelsen af den tidlige industrialiseringsfases økonomiske potentialer og begrænsede antagelig den mulige velstandsfremgang.

HERTUGDØMMET SLESVIGS ORGANISATIONER

Stænderforsamlingen

Med oprettelsen af de fire stænderforsamlinger i det danske monarki i 1831/1834 etableredes et forum for politisk repræsentation, hvor rigets indbyggere – gennem de stænderdeputerede – kunne udtrykke deres regionale eller lokale interesser over for regeringsmagten. Gennem fremsættelse af private forslag og indgivelse af petitioner kunne spørgsmål af relevans for bestemte befolkningsgrupper tages op. Også erhvervsforholdene for de næringsdrivende i byerne var genstand for debat i stænderforsamlingerne.¹¹⁶

Den slesvigske stænderforsamling var en betydningsfuld organisation med gode forudsætninger for at påvirke de institutionelle begrænsninger i hertugdømmet. Efter Treårskrigen, hvor forsamlingens besluttende myndighed blev udvidet, styrkedes dens indflydelsesmuligheder.¹¹⁷ Den slesvigske stænderforsamling bestod af 44 deputerede.¹¹⁸ Blandt disse var 12 valgt i købstæderne. Her var

114 Ussing: 'Domstolenes'.

115 Engberg: *Slesvigske spørgsmål*, 51.

116 Jensen: *Stænderforsamlingers*, 539-558.

117 De to stænderforsamlinger i hertugdømmerne havde, i modsætning til forsamlingerne i kongeriget, en vis, men også begrænset, besluttende myndighed allerede fra oprettelsen i 1834, jf. Jensen: *Stænderforsamlingers*, 75.

118 Efter forfatningsloven af 1854, som var gældende ved det første valg til stænderforsamlingen efter Treårskrigen, dog kun 43 medlemmer.

de kandidater, som repræsenterede byerhvervene, især oppe imod advokater og embedsmænd i bestræbelserne på at opnå valg.

Ligesom i enhver anden politisk repræsentation var der en række forskellige potentielle konfliktområder i den slesvigske stænderforsamling. Set over hele perioden var modsætningsforholdet mellem dansk og tysk det, der trådte tydeligst frem. Kun under forsamlingerne i 1836, 1838 og 1853 spillede de nationale fjendtligheder ingen større rolle. Mere materielle sagsforhold, som i bund og grund handlede om fordelingen af økonomiske goder i hertugdømmet, aktiverede lejlighedsvis andre konfliktakser end den nationale. Forskellige geografiske, sociale og økonomiske spændinger havde således også deres plads i forsamlingen.

Regeringens reformvilje var – målt på antallet af fremlagte lovforslag – størst i de kongerigske stænderforsamlinger.¹¹⁹ Det var dog ikke ensbetydende med, at forsamlingerne i hertugdømmerne var uvirksomme. Med inddragelse af den slesvigske stænderforsamling gennemførtes vigtig lovgivning på erhvervsområdet i slutningen af 1830'erne, hvorved de formelle begrænsninger for byerhvervene styrkedes. Det gjaldt en de facto ophævelse af lavstvungen for skibsbyggeriet, en statslig regulering af bissekram- og prøvehandlen på landet, en af tidens helt store gener for byernes handelsliv, samt den store toldlov i 1838. Ved siden af regeringens reformudkast fremsatte flere stænderdeputerede private forslag til ny lovgivning. Det gjaldt også på erhvervsområdet. 1838 stillede en fremtrædende deputeret fra Flensborg eksempelvis en proposition om ”bortryddelse af de hindringer, der er i vejen for agerdyrkningens og industriens, såvel navnlig handelens fremme”.¹²⁰ Forslaget sigtede hovedsageligt mod at støtte engros-handlen. Reformsporet endte i praksis med den slesvigske stænderforsamling i 1842 og det ”nationale brud”. En gennemgribende og fremsynet næringslov, etableringen af en mere demokratisk kommunalforfatning samt gennemførelsen af ensartet lovgivning for brug af vekslere som omsætningsmiddel kuldsejlede alle i 1840'erne som følge af den slesvigske stændermajoritets fortrinsvis nationalt begrundede modstand.

Da stænderforsamlingerne blev genetableret efter Treårskrigen, var hovedparten af de slesvig-holstensksindede deputerede fra 1840'erne blevet udskiftet med nye ansigter. Desuden var der sket en udvidelse af valgretten. *Flensburger Zeitung* så på den baggrund fortrøstningsfuldt på stændernes fremtidige virke:

En meget væsentlig forskel på den forestående slesvigske provinsialstænderforsamling og alle tidligere ligger (...) i dens sammensætning og også i de kræfter, med hvilke den kan virke. Mens tidligere det juridiske element gennemgående var fremhersken-

119 Jensen: *Stænderforsamlinger*, 328.

120 T 1838, 170.

de, om ikke i antal, så dog hvad angår parlamentariske evner, så står nu det erhvervs-mæssige, det merkantilt-landbrugsmæssige og industrielle element i spidsen.¹²¹

Avisen forhåbninger brast dog hurtigt. Spørgsmålet om de mellemslesvigske sprogreskripter og de nationale modsætninger i det hele taget kom til at sætte deres tydelige præg på forsamlingens politiske arbejde i perioden mellem de slesvigske krige.¹²² Ret hurtigt skete der en forholdsvist solid national blokdannelse med et tysk flertal på 2/3 af forsamlingens medlemmer mod et dansksindet mindretal på 1/3.¹²³ De deputerede, som i national henseende var mere eller mindre indifferente, udgjorde en ubetydelig minoritet. Disse omstændigheder medførte et om ikke stillestående, så dog trægt lovgivningsarbejde i stænderforsamlingernes sidste ti år.

Om reformaktiviteten i kongeriget skal her blot konstateres, at den perioden igennem var langt større end i Slesvig. Uden at stille sig følgagtigt til styrets forslag underkastede stænderforsamlingerne i Viborg og Roskilde generelt de reformtiltag, regeringen fremlagde, en saglig behandling. Samspillet mellem regering og stænder var i kongeriget betydelig mere konstruktivt end i hertugdømmerne. Efter Treårskrigen var billedet om ikke uændret, så dog nogenlunde det samme. Nok var der rigeligt med politiske spændinger i den danske rigsdag, hvad der også i nogen grad ramte lovgivningsarbejdet.¹²⁴ Overordnet betragtet var tidsrummet 1840-1860 dog her kendetegnet ved en frugtbar udbygning af de formelle begrænsninger på det økonomiske område.

Handelsforeningerne

I en række slesvigske købstæder fandtes der i perioden private foreninger, som havde til formål at varetage de stedlige næringsdrivendes erhvervsinteresser. Mest fremtrædende var de såkaldte handelsforeninger, af hvilke der eksisterede tre i hertugdømmet. Trods navnet forfægtede foreningerne som hovedregel byerhvervenes tarv generelt og ikke kun handelsfagenes. Uden sammenligning mest indflydelsesrig var Handelsforeningen i Flensborg, som frem til 1857 havde den karismatiske storkøbmand og kongelige agent Heinrich Carstensen Jensen (1789-1860) i spidsen.¹²⁵ Foreningen grundlagdes i 1831 og virkede fra begyndelsen aktivt for at fremme interesserne hos størstedelen af handelsfolk i Flensborg.¹²⁶ Blandt foreningens mærkesager var udstedelsen af en vekselordning, oprettelse af forligsinstitutioner i hertugdømmet samt iværksættelsen af tiltag mod omstrefjende bissekræmmere og prøvehandlende på landet. Også told- og

121 *Flensburger Zeitung* februar 1853.

122 Hjelholt: 'Stænderforsamling', 221; T 1860, 862-863.

123 Hjelholt: 'Stænderforsamling'; Plesner: 'Partidannelsen'.

124 Her tænkes navnlig på landbolovgivningen, jf. Cohn: *Økonomi*.

125 Schütt: *H. C. Jensen*.

126 Vaagt: *Geschichte*.

skatteforhold havde Handelsforeningens store bevågenhed.¹²⁷ Foreningen søgte indflydelse ved at påvirke beslutningstagerne i København gennem petitioner og deputationer og havde ganske stor succes hermed. Grundet de nationale modsætninger deltes foreningen en overgang under Treårskrigen i to. Trods krigstilstanden søgte Handelsforeningen aktivt at påvirke de slesvig-holstenske myndigheder til at føre en politik, som var i de flensborgske handelsfolks interesse.¹²⁸ I byen fandtes fra 1838 tillige en forening, som repræsenterede håndværk og industri.

Også i Haderslev fandtes en handelsforening. Den var dannet i 1844 og havde til formål at "befordre og muligst at udvide denne stads handel og skibsfart og de dermed i forbindelse stående industri- og erhvervsgrene (...)".¹²⁹ Foreningen forsvarede byens traditionelle erhvervsprivilegier og var i 1840'erne aktiv i kampen mod uberettiget handel på landet og den forøgede konkurrence i byen. Endelig fandtes der i Aabenraa en handelsforening, grundlagt 1847 af slesvig-holstensksindede handelsfolk, hvis formål det var "at drøfte og rådslå om merkantile anliggender".¹³⁰ Foreningen forsøgte aktivt at modarbejde udbredelsen af koncessionsvæsenet og de omstrefjende handlende på landet.

Handelsforeningerne stod ikke alene. I andre af hertugdømmets købstæder eksisterede foreninger, der med hensyn til mål og midler mindede om handelsforeningerne. I Husum bestod siden 1824 en sammenslutning af købmænd og skipperne under navnet "Commerzium". Foreningen, som havde til formål at "vogte over den herværende handels og søfarts interesser",¹³¹ kæmpede først og fremmest for at bevare retten til at opkræve skibsafgifter i farvandet nord for Ejdersted. I flere købstæder havde såkaldte kræmmerkompagnier hjemme.¹³² Disse var en form for handelsforeninger i mindre skala. Endelig oprettedes der i perioden, og navnlig i 1850'erne, håndværkerforeninger i en række slesvigske byer. Som foreningstype tjente disse hovedsagelig sociale og uddannelsesmæssige formål. I næringspolitiske spørgsmål varetog de lavenes interesser. I kongerigets provins grundlagdes der i 1840'erne to handelsforeninger, nemlig i Randers og Viborg. Sammen med den gamle handelsforening i Helsingør (grundlagt 1744) udgjorde de de eneste handelsforeninger uden for København. I hovedstaden havde tre større erhvervsforeninger hjemme. Foruden det allerede berørte Grosrerer-Societetet gjaldt det de omkring 1840 stiftede Den merkantile Industriforening og Håndværkerforeningen.

Efter Treårskrigen indtrådte en gennemgående nedgang i aktivitetsniveauet blandt de slesvigske erhvervsforeninger. Den omstændighed at handelsforenin-

127 Jensen: *Handel*.

128 Fuglsang, Hähnßen og Schütt: *Flensburg*, 307.

129 Christensen: *Handelsstandsforening*, 18.

130 Rud: *Handelsforening*, 8-9.

131 *Das Commerzium*.

132 *Flensburger Zeitung* 12.07.1854.

gen i Aabenraa kun afholdt to møder i hele perioden mellem de slesvigske krige,¹³³ var nok usædvanlig, men dog symptomatisk for situationen generelt. Der var flere årsager til denne udvikling. Organisationerne i hertugdømmet, hvad enten de havde økonomiske, sociale eller politiske formål, fik generelt sværere arbejdsbetingelser i 1850'erne. Mens indbyggerne i kongeriget formelt blev udstyret med en række frihedsrettigheder med Junigrundloven i 1849, herskede der i hele perioden presse censur og foreningsforbud i Slesvig.¹³⁴ Også debatten om økonomiske spørgsmål blev nu i væsentlig kontrast til førkrigsårene strengt overvåget og kontrolleret af myndighederne. Foreningsdannelser på tværs af hertugdømmerne var som grundregel forbudt. Mange erhvervsdrivende var som tidligere støtter af det slesvig-holstenske oprør flygtet eller pacificeret.¹³⁵ Visse steder gjorde et modsætningsforhold mellem de af det danske styre indsatte magistrater og den af slesvig-holstenere dominerede økonomiske elite sig gældende.¹³⁶ I *Flensburger Zeitungs* spalter formuleredes situationen i sensommeren 1854 på følgende måde:

Siden krigsårene har foreningsvæsenet hos os ikke længere den frodige vækst og fremgang, som før denne periode. [...] Ganske mange borgerforeninger, arbejderforeninger, læseforeninger, erhvervsforeninger, lærdomsforeningen, med et utal af harmonier, unioner, casinoer, selskaber og andre klubber, er gået ind [...]¹³⁷

Avisen begræd ikke denne udvikling, så meget mere som foreningslivets aftagen var nært sammenhængende med de slesvig-holstenske anskuelsers undertrykkelse og – i hvert fald på det synlige plan – tilbagegang. Men organisationernes tab af terræn var på den anden side forbundet med betydningsfulde omkostninger for det økonomiske liv i hertugdømmet, idet initiativ og gennemslagskraft formindskedes. Set i forhold til perioden før Treårskrigen koncentreredes indsatsen omkring nogle bestemte punkter, hvoraf spørgsmålet om infrastrukturens videre udbygning på erhvervsiden afgjort var det mest fremtrædende.¹³⁸ Først omkring indlemmelsen i Preussen dannedes egentlige handelsforeninger i byer som Garding, Slesvig og Tønder.¹³⁹

133 Japsen: 'Aabenraa', 28.

134 Som Kenn Tarbensen har påvist, slog grundlovens proklamationer om politiske frihedsrettigheder dog ikke fuldt igennem straks efter 1849. Presse censur forekom således i nogen grad fortsat i praksis. Tarbensen: 'Proklamationer?'. For hertugdømmerne se: Neergaard: *Under Junigrundloven*, 387; Lauridsen: 'Førere', 233f.

135 11.01.1850 bragte avisen *Flensburger Correspondent* en oversigt over formodede støtter af oprøret. Denne liste talte, retfærdigt eller ej, en betydelig andel af næringsdrivende.

136 *Das Commerzium*, 42.

137 *Flensburger Zeitung* 29.08.1854.

138 *Das Commerzium*, 44f; Jacobsen: 'Debatten'.

139 Landesarchiv Schleswig-Holstein (LASH), abt. 62.1, no. 63.

Igen stod udviklingen i kontrast til kongeriget. I perioden mellem de to slesvigske krige stiftedes ikke færre end 14 handelsforeninger i de kongerigske provinsbyer, heraf halvdelen i 1850'erne.¹⁴⁰

Sammenfattende kan det konstateres, at organisationerne i Slesvig – og da navnlig set i forhold til organisationerne i kongeriget – udviklede sig i en retning, hvor de i stadig mindre grad besad forudsætningerne for at øve indflydelse på udformningen af de institutionelle rammer. Tendensen er især tydelig efter Treårskrigen, hvor de slesvigske handelsforeninger lå i dvale, og stænderforsamlingen koncentrerede opmærksomheden om andre spørgsmål end de erhvervsmæssige.

KONKLUSION

Resultaterne af den her gennemførte undersøgelse peger i retning af, at en gradvis økonomisk stagnation i hertugdømmet Slesvig i kontrast til den gængse opfattelse i forskningslitteraturen, satte ind allerede i årtierne før krigen i 1864. I hvert fald hvis vi ser isoleret på byerhvervene, navnlig industrien, og i øvrigt betragter opbremsningen som en relativ frem for en absolut størrelse. Over den tyveårige periode, som er behandlet her, halede kongeriget ind på Slesvigs århundredelange førerposition. Urbaniseringen i kongeriget foregik i et højere tempo end i hertugdømmet, og flere af de slesvigske nøgleindustrier tabte terræn til de kongerigske. Efter Treårskrigen knopskød banker og handelsforeninger nord for Kongeåen, mens de slesvigske erhvervsforhold på disse punkter stod i stampe. Den institutionelle udvikling spillede en vigtig rolle i dette forløb. Mens kreditmarkedet, infrastrukturen og næringslovgivningen i kongeriget undergik forandringer, der modsvarede tidens fordringer, forblev de traditionelle institutionelle strukturer gældende i hertugdømmet. Og mens stænderforsamlingerne og senere rigsdagen nord for Kongeåen i hovedreglen konstruktivt modtog den danske regerings lovforslag på erhvervsområdet, var gennemførelsen af reformer sanktioneret af den slesvigske stænderforsamling snarere undtagelsen end reglen. Kort sagt: de uformelle begrænsninger fortsatte med at dominere på de formelle begrænsningers bekostning. På længere sigt var den institutionelle stagnation en medvirkende årsag til, at problemerne for regionens erhvervsliv blev af mere strukturel karakter efter krigen i 1864.

LITTERATURLISTE

Utrykte kilder

Landesarchiv Schleswig-Holstein (LASH), abt. 62.1.
Rigsarkivet (RA). "Sø- og Handelsretten i København Forligskommissionen. Forligsbog. 1826-1861". Forligsprotokol 1826-1858.

140 Dybdahl: *Partier*, tabel 44, 295.

Trykte kilder

- Acemoglu, Daron og James A. Robinson (2013): *Why Nations Fail. The Origins of Power, Prosperity and Poverty*, London: Profile Books, 2003.
- Ahlf, Heinrich Detlef: *Das schleswig-holsteinische Stadthandwerk in seiner Entwicklung zur Gewerbefreiheit*, 1926.
- Albrecht, Ulrike: *Das Gewerbe Flensburgs von 1770 bis 1870*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1993.
- Albrecht, Ulrike: 'Wirtschaftliche Wechsellagen Flensburgs vom ausgehenden 18. Jahrhundert bis 1864'. I Jürgen Brockstedt (red.): *Wirtschaftliche Wechsellagen in Schleswig-Holstein vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1991, 99-119.
- Andersen, Steffen E.: *The Evolution of Nordic Finance*, New York: Palgrave Macmillan, 2010.
- Asmus, Walter: 'Grundzüge der Verkehrsentwicklung Schleswig-Holsteins vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg'. I Walter Asmus (red.): *Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1996, 17-51.
- Asmus, Walter, Andreas Kunz og Ingwer E. Momsen: *Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1995.
- Asmus, Walter: 'Probleme der Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung in Schleswig-Holstein und ihr Einfluss auf die gewerbliche Entwicklung 1800-1867'. I Jürgen Brockstedt (red.): *Gewerbliche Entwicklung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zum Übergang ins Kaiserreich*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1989, 183-206.
- Beiträge zur historischen Statistik Schleswig-Holsteins*, Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein, 1967.
- Bergsøe, A.F.: *Den danske Stats Statistik II*, København: Forfatterens Forlag, 1847.
- Bergsøe, A.F.: *Den danske Stats Statistik I*, København: Forfatterens Forlag, 1844.
- Boldorf, Marcel: 'Entwicklung und institutionelle Rahmenbedingungen: Die Beispiele Niederschlesien und Nordirland (1750-1850)', *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 90 Bd., H. 4, 2003, 399-415.
- Brockstedt, Jürgen: 'Konjunkturer in der Wirtschaftsentwicklung Schleswig-Holsteins 1864-1913, mit einem Überblick der Periode 1773-1864'. I Jürgen Brockstedt (red.): *Wirtschaftliche Wechsellagen in Schleswig-Holstein vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1991, 221-263.
- Brockstedt, Jürgen: 'Grundzüge der gewerblichen Entwicklung in Schleswig-Holstein 1773-1867'. I Jürgen Brockstedt (red.): *Gewerbliche Entwicklung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutsche Ländern und Dänemark von der Mitte des 18. Jahrhundert bis zum Übergang ins Kaiserreich*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1989, 13-44.
- Brockstedt, Jürgen: 'Frühindustrialisierung in den Herzogtümern Schleswig und Holstein. Ein Überblick'. I Jürgen Brockstedt (red.): *Frühindustrialisierung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1983, 19-77.
- Christensen, Olav: *Haderslev Handelsstandsforening*, Haderslev, 1968.
- Christensen, Søren Bitsch (red.): *Den klassiske købstad*, Århus: Aarhus Universitetsforlag, 2005.
- Chronologisk Samling af Forordninger, Rescripter etc. for Hertugdømmet Slesvig*, årgang 1826-1834.
- Clausen, Thomas: 'The monetary reform of 1854 in the Duchy of Schleswig: a case of attempted state-building'. *European Review of History*, Vol. 21, Nr. 5, 2014, s. 711-728.
- Clausen, Thomas: 'Tvangslånene. Om fiskale forhold i Slesvig under og efter Treårskrigen'. *Historisk Tidsskrift*, Vol. 113, Nr. 2, 2013, s. 445-478.
- Cohn, Einar: *Privatbanken i København gennem hundrede år 1857-1957 I*, København: Privatbanken i København, 1957.
- Cohn, Einar: *Økonomi og Politik i Danmark 1849-1875*, København: G.E.C. Gads Forlag, 1967.
- Collegial-Tidende 1836-1838*.
- Commerzium der Stadt Husum: *Das Commerzium der Stadt Husum 1738-1988*, 1988.
- Dübeck, Inger: 'Grosserer-Societetets responderende virksomhed'. I Kjeld Simon Villadsen (red.): *Handelens veje er altid kulturens veje*, København: Det Danske Handelskammer, 1992, 77-99.

- Dybdahl, Vagn: *Partier og Erhverv I-II*, Århus: Erhvervsarkivet, 1969.
- Engberg, Jens: *Det slesvigske spørgsmål 1850-1853*, Historisk Samfund for Sønderjylland, 1968.
- Esmarch, H.C.: *Das im Herzogthume Schleswig geltende bürgerliche Recht*, Schleswig: Königlichen Taubstumme-Institut, 1846.
- Falbe-Hansen, V. og W. Scharling: *Danmarks Statistik III*, København: Forlagsbureauet i København, 1878.
- Federspiel, Ruth: 'Verkehrsinnovation und regionale Entwicklung: Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins 1844-1914'. I Walter Asmus (red.): *Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918*, Neumünster: Wachholtz Verlag, 1996, 187-203.
- Flensburger Correspondent* 1850.
- Flensburger Zeitung* 1851-1858.
- Freund, Judith: *Die Wechselverpflichtung im 19. Jahrhundert*, Frabkfurt/New York: Peter Lang, 2008.
- Fuglsang, Fritz, Fritz Hähnsen og Otto Schütt: *Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt*, Flensburg, 1966.
- Greve, Klaus: *Zentrale Orte im Herzogthum Schleswig 1860*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1987.
- Hansen, Björn: 'Schleswig im 19. Jahrhundert – eine strukturschwache Region'. I Henrik Becker-Christensen (red.): *Geschichte Schlesiens*, Sønderborg: Institut for Grænseregionsforskning, 1998, 161-187.
- Hansen, Hans Schultz: 'Fra bro til periferi. Slesvigske erhvervsforhold i det 19. århundrede'. I Hans Schultz Hansen, Elisabeth Vestergaard og Torben A. Vestergaard (red.): *Sønderjysk Erhvervshistorie 1800-2000*, Odense: Syddansk Universitet/Institut for Grænseregionsforskning/Syddansk Universitetsforlag 2013, 11-38.
- Hansen, Hans Schultz, Lars N. Henningsen og Carsten Porskrog Rasmussen (red.): *Sønderjyllands Historie 1. Indtil 1815*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2008.
- Hansen, Hans Schultz, Lars N. Henningsen og Carsten Porskrog Rasmussen (red.): *Sønderjyllands Historie 2. Efter 1815*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2009.
- Hansen, Hans Schultz: 'Byerne i Slesvig ca. 1830-1914', *Sønderjyske Årbøger*, 2007, 69-104.
- Hansen, Hans Schultz: *Danskheden i Sydslesvig som folkelig og national bevægelse*, Flensburg: Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1990.
- Hansen, Hans Schultz: 'Den tidlige industrialisering i hertugdømmet Slesvig 1830-1864', *Sønderjyske Årbøger*, 2006, 141-168.
- Hansen, Hans Schultz: *Det sønderjyske landbrugs historie 1830-1993*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland og Fælleslandboforeningen for Nordslesvig, 1994.
- Hansen, Per Henning: 'Fyens Disconto Kasse 1846-1886', *Erhvervshistorisk Årbog*, 1989, 98-137.
- Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark I*, København: Universitetsforlaget i København, 1972.
- Hansen, Svend Aage: *Pengevæsen og kredit 1813-1860*, Arnkrone, 1960.
- Harsberg, Vibeke: *Træk af den sønderjyske industris udvikling 1850-1864*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 1988.
- Hedrich, Otto: *Die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens*, Altona: Lipsius & Tischer, 1915.
- Henningsen, Lars N.: 'Mellem håndværk, industri og handel'. I Hans Schultz Hansen, Elisabeth Vestergaard og Torben A. Vestergaard (red.): *Sønderjysk Erhvervshistorie 1800-2000*, Odense: Syddansk Universitetsforlag og Institut for Grænseregionsforskning, 2013, 57-78.
- Henningsen, Lars N.: 'Jernstøberier og maskinfabrikker i Nordslesvig indtil ca. 1900', *Sønderjyske Årbøger*, 1982, 137-162.
- Henningsen, Sven: *Studier over den økonomiske liberalismes gennembrud i Danmark*, Göteborg, 1944.
- Hjelholt, Holger: *Sønderjylland under Treårskrigen II*, København: G.E.C. Gads Forlag, 1961.
- Hjelholt, Holger: 'Den slesvigske stænderforsamling i 1860', *Historisk Tidsskrift*, Bind 9. række 3, 1925, 209-344
- Hornby, Ove: *Striden om filialen*, Flensburg: Union-Bank 1975;

- Hornby, Ove: 'Industrialization in Denmark and the loss of the Duchies', *Scandinavian Economic Review*, 1970, 23-57.
- Hyltdoft, Ole: *Danmarks økonomiske historie 1840-1910*, Århus: Systime, 1999.
- Jacobsen, N.H.: 'Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling før 1864', *Sønderjyske Årbøger*, 1975, 21-85.
- Japsen, Gottlieb: 'Aabenraa bys økonomiske historie 1850-1864', *Sønderjyske Årbøger*, 1935.
- Jensen, Hans: *De danske stænderforsamlings historie 1830-1848 I*, København: J.H. Schultz Forlag, 1931.
- Jensen, H.C.: *Ueber Handel und Gewerbe*, Flensborg, 1835.
- Juridisk Ugeskrift for Hertugdømmet Slesvig*.
- Kettemann, Otto: 'Landhandwerk und Modernisierung der Landwirtschaft auf dem Gerätesektor, am Beispiel einer Stellmacherei'. I Jürgen Brockstedt (red.): *Gewerbliche Entwicklung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutsche Ländern und Dänemark von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zum Übergang ins Kaiserreich*, Neumünster: Wachholtz Verlag, 1989, 73-94.
- Kohl, J.G.: *Reisen in Dänemark und den Herzogthümern Schleswig und Holstein I*, F.A. Brockhaus, 1846.
- Kraack, Gerhard: 'Die Geschichte der Handwerkerämter im Kammerbereich'. I *Handwerkskammer Flensburg 1900 bis 1975*, Handwerkskammer Flensburg/der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 1975.
- Kunz, Andreas: 'Die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert (1835-1914)'. I Walter Asmus (red.): *Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918*, Neumünster: Wachholtz Verlag, 1996, 137-168.
- Lange, Ulrich: *Geschichte Schleswig-Holsteins*, Neumünster: Wachholtz Verlag, 2003.
- Lange, Ulrich: 'Ordnung und Freiheit – Zur Diskussion über die Einführung der Gewerbefreiheit in Schleswig-Holstein in den 1830er und 1840er Jahren'. I Ingwer E. Momsen (red.): *Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1988, 29-42.
- Lauridsen, P.: 'Sønderjyske Førere i 1850erne', *Historisk Tidsskrift*, bd. 9, række 2, 1921, 233-280.
- Lind, Gunner: *Byerhvervenes udvikling i hertugdømmerne Slesvig og Holsten i tiden mellem de slesvigske krige*, 1981.
- Madsen, Lennart S.: 'Håndværk'. I Inge Adriansen, Elsemarie Dam-Jensen og Lennart S. Madsen (red.): *Sønderjylland A-Å*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 175.
- Momsen, Ingwer E.: *Die Bevölkerung der Stadt Husum von 1769 bis 1860*, Geographischen Instituts der Universität Kiel, 1969.
- Moshinsky, Sergei: *History of the Wechsel. Bill of Exchange and Promissory Note*, Xlibris, 2008.
- Møller, Anders Monrad: *Jagt og skonnert*, København: Falcon, 1988.
- Neergaard, Niels: *Under Junigrundloven II 1*, København: Selskabet for Udgivelse af Kilder til Dansk Historie, 1916/1973.
- Neues Staatsbürgerliches Magazin* 1834.
- Nielsen, Axel: *Bankpolitik I*, København: Hagerups Forlag, 1923.
- Nielsen, Leif Hansen: *Ad industriens vej*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2007.
- North, Douglass C.: *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, 1990/2009.
- Plesner, Johan: 'Partidannelsen i de slesvigske Provinsialstænder i Tiden mellem de to danske Krige', *Sønderjyske Årbøger*, 1925, 225-281.
- Rasmussen, Carsten Porskrog: *Det sønderjyske landbrugs historie 1544-1830*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2013.
- Rosenberg, Hans: *Die Weltwirtschaftskrise 1857-1859*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1974.
- Rud, Harald J.: *Aabenraa Handelsforening 1847 – 2. februar – 1922*, Aabenraa: Aabenraa Handelsforening, 1922.
- Runge, Georg Alfred: *Das königliche Appellationsgericht für das Herzogthum Schleswig in Flensburg (1852-1867)*, Kiel: Inaugural-Dissertation, 1985.
- Schultz, Peter Wilhelm: *Über die Entwicklung des Bankwesens in den Provinz Schleswig-Holstein*, 1924.

- Schütt, Hans Friedrich: *H.C. Jensen – ein Lebensschicksal im Grenzland Schleswig*, Wiesbaden: Krausskopf, 1956.
- Schlaber, Gerret Liebing: *Hertugdømmet Slesvigs forvaltning. Administrative strukturer og retspleje mellem Ejderen og Kongedåen ca. 1460-1864*, Flensborg: Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 2007.
- Schlaber, Gerret Liebing: 'Modernisering eller stagnation? Reformere i Slesvigs forvaltning og jurisdiktion 1850-1864', *Sønderjyske Årbøger*, 1998, 81-104.
- Sievers, Kai Detlev: 'Schleswig-Holstein in Rahmen der deutscher Überseewanderung des 19. Jahrhunderts', *Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte*, 1976, 285-307.
- Statistisk Tabelværk*, 3. række, 1. bind, 1863.
- Svendsen, Knud Erik et al.: *Dansk Pengehistorie I. 1700-1914*, København: Nationalbanken, 1968.
- Svenson, Bjørn: 'Helstatens bankpolitik', *Sønderjysk Månedsskrift*, Vol. 44, 1968, 283-289.
- Sørensen, Anders Ravn: 'Monetary romanticism: nationalist rhetoric and monetary organisation in nineteenth-century Denmark', *Scandinavian Economic History Review*, 2013, 1-24.
- Tarbensen, Kenn: 'Tomme proklamationer? Junigrundlovens politiske frihedsrettigheder', *Den jyske historiker*, 1999, 33-59
- Thestrup, Poul: *På sporet 1847-1997 I*, Odense: Jernbanemuseet, 1997.
- Tidende for forhandlingerne ved Provindsialstænderne for Hertugdømmet Slesvig* (i fodnoterne forkortet T 18XX [årstal]).
- Trap, J.P.: *Statistisk-topographisk Beskrivelse af Hertugdømmet Slesvig I*. Almindelig Deel, København: G.E.C. Gad, 1864.
- Ussing, C.V.: 'Om Domstolenes Forhold til den lovgivende Magt efter Grundloven', *Tidsskrift for Retsvæsen*, 1863, 214-252.
- Vaagt, Gerd: *Geschichte des Handelsvereins der Stadt Flensburg im 19. Jahrhundert*, Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, 1992.
- Veltmann, Claus: 'Strukturen des schleswig-holsteinischen Schiffbaus im 18. und frühen 19. Jahrhundert'. I Walter Asmus (red.): *Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918*, Neumünster: Wachholtz Verlag, 1996, 53-75.
- Willerslev, Richard: *Studier i dansk industrihistorie*, København: Einar Harcks Forlag, 1952.
- Wulf, Peter: *Kleine Schleswig-Holsteinische Bankgeschichte*, Neumünster: Wachholtz Verlag, 2010.
- Wulf, Peter: 'Frühe Schleswig-holsteinische Unternehmer'. I Ingwer E. Momsen (red.): *Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne*, Neumünster: Karl Wachholtz Verlag, 1998, 15-28.
- Aagesen, Aage: *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*, København: H. Hagerups Boghandel.

THOMAS CLAUSEN

ADJUNKT, PH.D.

DANMARKS INSTITUT FOR PÆDAGOGIK OG UDDANNELSE

AARHUS UNIVERSITET

E-MAIL: THC@EDU.AU.DK

ABSTRACT (UK)

Institutional stagnation in the Duchy of Schleswig 1840-1860

Thomas Clausen

Danish School of Education (DPU), University of Aarhus, E-mail: thc@edu.au

This article provides a study of the framework conditions for trade and industry in the Duchy of Schleswig in the middle of the 19th century. Grounded on theory of institutional economics the main argument of the paper is that Schleswig on a

range of parameters suffered from stagnation in the development of the economy. The cause of this slowdown had to do with inertia in adaptation of important institutional arrangements to the increasing complexity of trade and business. The study concludes that the Duchy, despite a seemingly favorable starting point, lost ground and that the institutional stagnation contributed negatively to the long-term, structural economic problems that showed itself under Prussian hegemony after 1864.