

Slesvig-Holsten som foregangsregion i Helstaten¹

Af Thomas Riis

Under forfatningsdiskussionen i det danske monarki undrede man sig fra slesvig-holstensk side over, at Hertugdømmerne ydede 40% af statens indtægter. Det fandt man overdrevet meget, men kunne ikke vide – da en officiel statistik endnu ikke fandtes – at bidragets størrelse temmelig nøjagtigt svarede til Slesvig-Holstens andel af monarkiets samlede befolkning.

Befolkning (i tusinde indbyggere): Danmark, Norge og Slesvig-Holsten

	Ca. 1600	Ca. 1650	Ca. 1710-20	1801/1803
Danmark	750 49%	800 46%	700 41%	927 38%
Norge	300 20%	450 26%	550 32%	883 37%
Sl-Holst.	470 31%	500 28%	470 27%	598 25%
Total	1.520	1.750	1.720	2.408

KILDE: 1600 og 1650: Øystein Rian, *Danmark-Norge 1380-1814 II*, Oslo- Kbh. 1997, ss. 285-286 (omtrentlige tal); 1710-1720: Ståle Dyrvik: *Danmark-Norge 1380-1814 III*, Oslo- Kbh. 1998, s. 371 (omtrentlige tal); 1801: Folketælling for Danmark og Norge, 1803: Folketælling for Slesvig-Holsten, citeret i Ole Feldbæk: *Danmark-Norge 1380-1814 IV*, Oslo-Kbh. 1998, s.240.

Regner vi for 1801/1803, for hvilke år vi har folketællinger, Norge fra, får vi som totalbefolkning 1.525.000, der fordelte sig med 61% i Danmark og 39% i Slesvig-Holsten.

Med 101.000 indbyggere var hovedstaden København monarkiets største by, uden at den dominerede på samme måde som i dag, da 25% af Danmarks befolkning bor i Storkøbenhavn. Internationalt er et af kriterierne på et udviklingsland, at mindst 40% af befolkningen lever i den største by,

så der er et stykke igen, inden Danmark når så vidt! Alligevel er det betænkeligt, at en fjerdedel af danskerne bor i hovedstaden, i Storbritannien og Frankrig er det kun 12-15%.

Efter København var de største byer Altona med 23.000, Bergen med 18.000 og Flensborg med 13.000 indbyggere.² Monarkiets befolkningsstruktur betød også, at kulturcentre var hoffet, hovedstaden og herregårdene; de færreste byer, ja egentlig kun Altona, synes at have haft et kulturliv af nogen betydning.

Den merkantilistiske økonomiske politik havde bevidst koncentreret oversøisk handel og manufakturer i hovedstaden – et træk, vi også finder i Berlin; men i 1755 blev Vestindienfarten og sukkerfremstillingen frigivet for nordmænd, danske og slesvigere. Holsten blev holdt udenfor, formentlig for at undgå udenlandsk dominans ved hjælp af holstenske stråmænd. Først i 1764 fik Altona, men ikke resten af Holsten, ret til at handle med Dansk Vestindien. Herfra var dog rørsukker undtaget, som provinsbyerne indtil 1786 skulle hente i hovedstaden. Flensborgenserne forsynede sig nu også i Frankrig.

København mistede sit monopol på tobaksfremstilling i 1778 og på sukkerforædling otte år senere, hvilket gav provinsbyerne en tiltrængt, økonomisk saltvandsindsprøjtning. Altona var omkring 1775 til trods for konkurrencen fra Hamburg monarkiets næstvigtigste industriby efter København; men også Flensborg rangerede højt med sine fire sukkerraffinaderier, sine romfirmaer, sine papir- og sæbefabriker samt Kobbermøllen og teglværkerne lidt uden for byen. Hertil kommer, at Flensborgs store handelsflåde gjorde den til en af de vigtigste søfartsbyer i Hertugdømmerne.³ En så livlig handel og søfart kunne uden for København og Flensborg vel kun Altona og Bergen byde på.

I dag er vel kun de færreste klar over, at Slesvig-Holsten på flere områder var en foregangsregion, især i landbruget. Vi kender den sortbrogede ko,

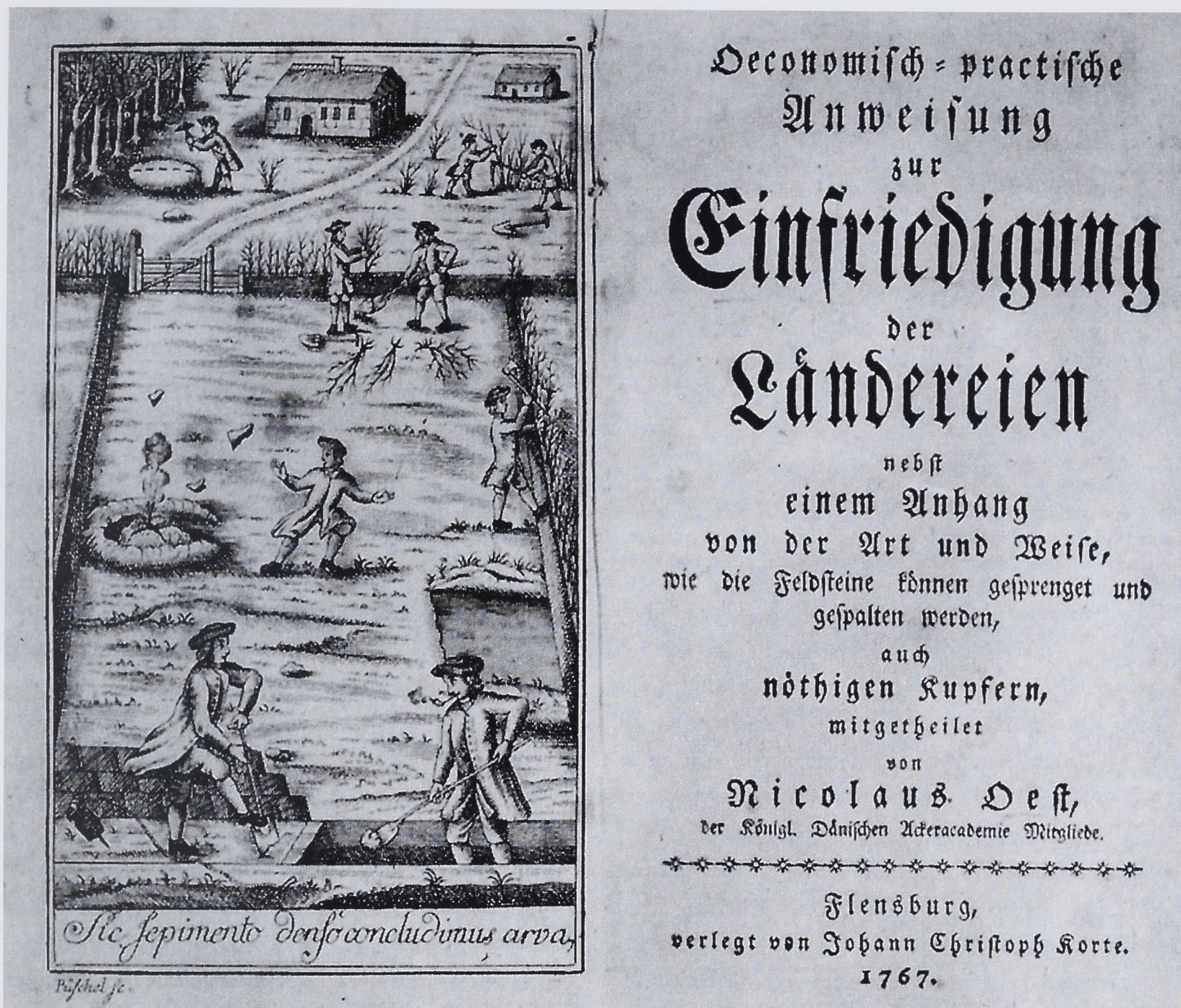


Fig. 1. Landboreformernes landskab. Plantning af levende hegn. Gengivet efter *Oeconomisch-practische Anweisung zur Einfriedigung der Ländereien*, Flensburg 1767.

som i Danmark betragtes som en jysk race, men i virkeligheden er den holstensk. I det egentlige Danmark fandt afviklingen af landsbyfællesskabet først og fremmest sted i det 18. århundrede; men i Slesvig-Holsten begyndte udskiftningen allerede i det 16. århundrede. Løjter Land ved Aabenraa hører til de tidligst udskiftede områder, ligeledes Østholsten, hvor bønderne selv tog initiativet til reformen. Markerne blev afgrænset med gærder eller levende hegn og blev dyrket i en 12-års cyklus med 6 år afgrøder og 6 år græsning⁴ (fig. 1). Denne dyrkningsform betød også, at man kunne regne med at kunne holde et bestemt antal køer.

Naturligvis har man også i middelalderen kunnet lave ost; men spørgsmålet er, om man kendte til fremstilling af andre typer end skørost (det er den, der i røget tilstand bliver til rygeost). Endnu i

dag bygger osteproduktionen i den arabiske verden på skørost som grundstof.

Nederlandene, især Holland, er også i dag kendt for sine oste; det var religionsflygtninge herfra, der i slutningen af det 16. århundrede slog sig ned i Slesvig og bragte den nye mejeriteknologi med sig. Den slog først igennem i Ditmarsken og Ejdersted, begge områder er udprægede kvægavls-egne med udstrakte græsgange. Gennem et målbevidst avlsarbejde lykkedes det at forbedre oxeracen i Ejdersted således, at den gav mere mælk. Det hollandsk påvirkede mejeribrug fremstillede omkring 1600 først og fremmest smør; men efterhånden blev osteproduktionen i Ejdersted så betydelig, at man exporterede ost til Nordtyskland, Frankrig og Norge. Et andet vigtigt område for mejeribrug var Elbmarsken, især egnen omkring Wilster vest



Fig. 2. Rencks tekstilfabrik i Neumünster. Gengivet efter *Christian Degn: Schleswig-Holstein, eine Landesgeschichte. Historischer Atlas, Neumünster 1994, s. 219.*

for Itzehoe.⁵ Endnu i dag er osten herfra en særlig type, der svarer fuldstændig til det, man i Danmark, før Danbos enevældige tyranni, kaldte hollandsk ost eller Maribo.

I det hele taget er det nærliggende at forestille sig, at sydfra kommende reformer nåede Danmark over Slesvig-Holsten, således f.ex. dyrkning af kløver, der i 1740erne optrådte flere steder i Danmark; men som kan påvises en generation tidligere på Fehmarn.⁶ Landbrugsfaglige problemer og reformforslag diskuteredes indgående i Hertugdømmerne, tilsyneladende nogle år før det var tilfældet i Danmark. På grund af den tosprogede dannede kultur i det 18. og begyndelsen af det 19. århundrede kunne nye ideer uhæmmet udbredes, og vi må derfor antage en vevselvirkning mellem Hertugdømmerne og det egentlige Danmark.

Vi ved alle, at omkring midten af det 19. århundrede kunne Helstatens kornproduktion ikke længere konkurrere med korn fra oversøiske lande som USA eller Canada. Resultatet var en bevidst omstilling til kvægavl med forædling af mælken til smør og ost. Gennem oprettelse af andels- eller fællesmejerier kunne også den lille gård få sin mælk behandlet, medens den endnu var frisk.

I Danmark regnes traditionelt oprettelsen af det første andelsmejeri i 1882 som udgangspunkt

for denne udvikling; men tilsvarende mejerier kan allerede påvises i Slesvig-Holsten i tiden mellem de slesvigske krige. Produktionsomlægningen synes altså at være begyndt her kort efter 1850. Afståelsen af Hertugdømmerne i 1864 betød, at disse fik adgang til det store tyske marked, og her kunne man sælge sit korn. Der var således ingen grund til at drive på med produktionsomlægningen. Det hævnedes sig efter 1920, idet det nu danske Nordslesvig hinkede bagefter resten af Danmark, som i mellemtiden var blevet et af verdens førende lande i mejeribrug og svineavl.

Også i industrien synes Hertugdømmerne at have været tidligere fremme end de øvrige dele af monarkiet. Manufakturer var ganske vist tidligst blevet anlagt i København; men allerede 1612 blev Kobbermøllen ved Flensborg grundlagt, en generation før man i større stil begyndte at udnytte vandkraften industrielt i Mølleådalene nord for København eller ved Brobyværk på Fyn. Her var der dog tale om industri, som var afhængig af den eksisterende energi, i dette tilfælde vandkraften.

I ældre økonomisk litteratur ser man ofte den betragtning, at dansk industrialisering tog fart efter tabet af Hertugdømmerne i 1864, idet man gik ud fra, at Slesvig-Holsten var langt mere industrialiseret end de rent danske dele af monarkiet.

Denne opfattelse holder generelt set ikke stik,⁷ om end den kan være rigtig for enkelte branchers vedkommende. Selv om jernstøberiet Carlshütte blev grundlagt i 1827 ved Rendsborg og i øvrigt klarede sig godt, synes netop denne branche at have været stærkere i Kongeriget end i Hertugdømmerne.⁸ Derimod beherskede den holstenske tekstilindustri en væsentlig del af det danske marked indtil krigen 1848-1850; dette skyldtes først og fremmest Rencks teknologisk set meget avancerede klædefabrik, som grundlagdes i Neumünster i 1813⁹ (fig. 2).

Hertugdømmernes sukkerindustri havde en omfattende afsætning i Kongeriget i 1840erne; men i det følgende årti fandt en koncentration og teknologisk forbedring sted. Hovedstadens sukkerfabrikker overtog hovedparten af det danske marked, medens i 1862 raffinaderiet i Itzehoe stadig forsynede Fyn med sukker.¹⁰

Helt frem til 1864 dækkede Hertugdømmerne en del af monarkiets tobaksforbrug, og noget tilsvarende gjaldt for oliemøllerne, der i Hertugdømmerne før 1864 generelt stod på et højere teknologisk niveau end Kongerigets. I denne branche havde Hertugdømmerne domineret markedet indtil 1848; i tiden mellem de slesvigske krige lykkedes det den københavnske olieindustri at erobre en del af markedet. Indtil 1864 må vi dog regne med, at Hertugdømmernes oliemøller forsynede dele af det jyske og fynske marked.¹¹

Sukker- og olieindustrien viser klart, at monarkiets økonomiske tyngdepunkter lå i Hertugdømmerne og i København; det er derfor ikke mærkeligt, at forbindelsen mellem hovedstaden og Altona prioriteredes højt i udbygningen af monarkiets infrastruktur. To ruter kom her i betragtning: Vejen over Storebælt og ned gennem Jylland – den vej fulgte den af Christian IV i 1624 indrettede postforbindelse, og denne rute blev for nogle år siden vældigt udbygget på begge sider af grænsen: Elektrificering af jernbanerne Hamburg – Helsingør og Neumünster – Kiel samt bygning af Storebæltsforbindelsen. I princippet skulle man altså kunne køre med højhastighedstog fra Hamburg til København på 3-4 timer; men strømspændingen er forskellig på hver side af grænsen, og ved nogle forbindelser må man stige om i Padborg for bag et rangerlokomotiv at lunte nok så gemytligt over grænsen; endvidere er der kun enkeltspor på det meste af strækningen mellem Padborg og Kolding.

Slesvig-Holsten og Danmark har hver især fået forbedret sin egen infrastruktur; men som helhed er forbindelsen Hamburg – København over Storebælt ikke blevet væsentlig bedre.

Den anden hovedrute kan betragtes som en variant af Fugleflugtslinien, idet den gik så direkte som muligt mellem hovedstaden og Slesvig-Holsten.¹² Omkring 1780 fandtes der allerede en skibslinie med regelmæssige afgang fra København og Kiel; men på grund af vinden kunne man aldrig være helt sikker på ankomsttidspunktet. Det ændrede sig først i 1819, da S/S Caledonia (fig. 3) blev indsat på denne monarkiets første dampskibsrute. Med anløbssteder undervejs på Lolland, Falster og Møen varede hele rejsen 28 timer.

Forbindelsen blev en succes, i 1843 transporterede den 11.000 passagerer. Da i 1850erne jernbanen fra København vestpå nåede Korsør, blev dampskibsruten urentabel; togene nåede hurtigere frem. Senest i 1840erne havde man forudset denne udvikling, idet man åbnede en dampskibsrute mellem Syddanmark og Kiel; i Korsør og i Næstveds havn Karrebæksminde havde skibet forbindelse med diligencen til og fra København.¹³ Denne linie var en forløber for den senere efterkrigsrute Kiel – Korsør; men de mange anløbssteder i Syddanmark antyder, at andre hensigter gjorde sig gældende end blot at forbedre persontransporten mellem Hertugdømmerne og hovedstaden.

Endnu i dag præges Sydsjælland, Lolland og Fyn af det »store hartkorn«, og da kornpriserne på det vigtige kornmarked i Hamburg lå højere end f.ex. i København, kunne det betale sig for en syddansk godsejer at sende sit korn med skib og (efter 1844) med jernbanen til Altona.

Med jævne mellemrum blev der i det 17. og 18.

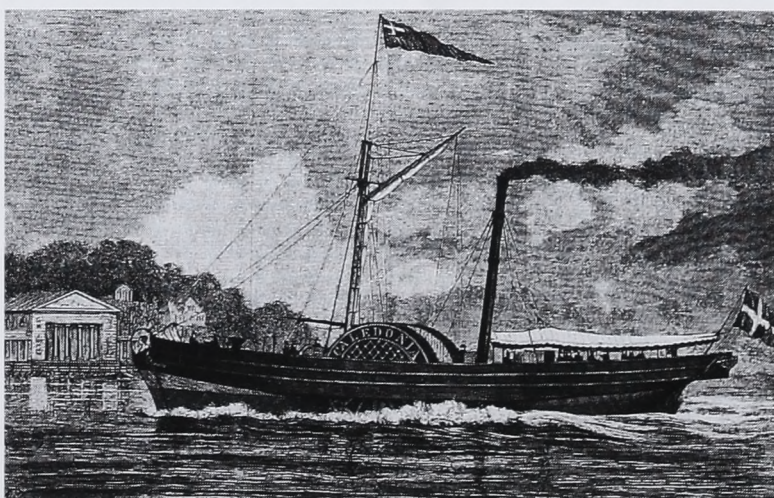


Fig. 3. Dampskibet Caledonia.



Fig. 4. Chaussees (stensatte landeveje) i Slesvig-Holsten 1867. Gengivet efter W. Asmus, A. Kunz og I. E. Momsen: *Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert*, Neumünster 1995, pl. 3 b.



Fig. 5. Jernbaner i Slesvig-Holsten 1867. Gengivet efter W. Asmus, A. Kunz og I. E. Momsen: *Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert*, Neumünster 1995, pl. 19 b.

århundrede udstedt vejforordninger, der fastlagde en mindste standard for vejene, som sjældent var brolagt. På grund af de gode transportmuligheder til søs begyndte man sent at anlægge stensatte landeveje, de såkaldte chaussees, i Slesvig-Holsten. Den ældste blev bygget mellem Altona og Kiel i årene 1830-1832, og endnu kan man hist og her i vejkanterne se en bevaret milesten med Frederik VI's navnetræk.

I 1838 var der altså allerede chausseeforbindelse mellem Kiel og Altona, mellem Lübeck og Altona samt mellem sidstnævnte by og Lauenburg. Ti år senere var der kommet mange flere chaussees: Fra Aabenraa over Flensborg til Husum, Tønning og Garding, fra Slesvig over Kiel til Preetz og fra Slesvig over Rendsborg og Itzehoe til Elmshorn. I 1858 kunne man rejse ad chaussee hele vejen fra Altona til Kolding med undtagelse af det korte stykke mellem Elmshorn og Uetersen. Endnu i begyndelsen af 1860erne var det ikke blevet bygget; men ellers løb der en chaussee gennem marsken fra Altona over Itzehoe, Heide, Husum og Bredstedt til Tønder (fig. 4).

Bygningen af jernbaner lignede anlægget af

chaussees deri, at det var de samme strækninger, der først blev færdige. I 1844 blev »Kong Christian VIII's Østersøbane« mellem Kiel og Altona åbnet som den første i det danske monarki; formålet var naturligvis at forbedre rejsemulighederne mellem hovedstaden og monarkiets næststørste by; året efter indviedes marskbanen fra Altona til Glückstadt, der i 1857 blev forlænget til Itzehoe. I 1845 kunne man også tage banen mellem Rendsborg og Neumünster i brug.

Treårskrigen 1848-1850 blev for det meste udkæmpet nord for Ejderen, og derfor havde jernbanen ingen videre betydning for krigens udfald. Selv om udbygningen af banenettet var blevet fortsat i tiden mellem de to slesvigske krige synes dette heller ikke i krigen 1864 at have spillet nogen væsentlig rolle. I 1854 blev strækningerne Flensborg – Rendsborg og Flensborg – Husum – Tønning taget i brug. Dette var vigtigt, da Tønning var den store havn for eksport til Storbritannien. Det var derfor ikke tilfældigt, at Esbjerg allerede 1868, kun fire år efter afståelsen af Hertugdømmerne, blev anlagt som dansk havn for udførselen til dette land.

I Nordslesvig blev jernbanen af praktiske, her-

under også økonomiske, grunde anlagt på det jyske vandstel. Man havde overvejet en tilsvarende linieføring nord for Fredericia, men opgivet den igen således, at de østjyske havnebyer kunne få tilslutning til jernbanenettet. I krigsåret 1864 var stambanen gennem Nordslesvig næsten færdig, idet kun stykket fra Vojens nordpå manglede. Til gengæld havde ingen af de nordslesvigske havnebyer fået jernbane før 1864; Haderslev og Aabenraa fik det ganske vist indtil 1868, medens Sønderborg måtte vente helt til 1898.

Vi kan altså konstatere, at hovedstrækningerne i alt væsentligt stod færdige ved den danske tids slutning: På nord-syd-chausseen gennem Slesvig-Holsten manglede kun stykket mellem Elmshorn og Uetersen og marskchausseen forbandt Itzehoe med Tønder. Kiel stod både med chaussee og jernbane i forbindelse med Altona; en bane forbandt Flensborg med den vestlige exporthavn Tønning, og jernbanen nordpå fra Altona var allerede nået til Vojens. Naturligvis måtte både chaussee- og jernbanenettene udbygges videre, men i det store og hele var hovedstrækningerne allerede færdige.

På flere punkter var, som vi har set, Slesvig-Holsten en foregangsregion inden for monarkiet; Hertugdømmerne og hovedstaden dannede dettes tyngdepunkter, hvilket trafikpolitikken fuldt ud tog hensyn til. Det er intet tilfælde, at den første dampskibslinie, den første brolagte landevej og den første jernbane alle forbedrede forbindelsen mellem København og Altona. Geografisk og øko-

nomisk gik grænsen ved Elben, hvilket med tiden ikke kom til at svare til grænsen mellem dansk og tysk nationalbevidsthed. Denne modsætning førte som bekendt til Slesvigs deling, med det resultat, at både Nordslesvig og den tyske del af Slesvig-Holsten set fra København og Berlin blev den yderste provins. Da Tyskland er en forbundsstat og Danmark en centralistisk enhedsstat, kan Slesvig-Holstens regering normalt ikke forhandle direkte med den danske regering, kun med Sønderjyllands eller Fyns amtsråd.

Med åbningen af Øresundsbroen i sommeren 2000 er København på vej til efter næsten 350 år at generhverve sit naturlige opland i Skåne; men det betyder også, at Sydvestdanmark bliver betragtet som endnu mere provinsielt. Spørgsmålet er, om man ikke skal benytte de muligheder, som EU giver os til at lade grænserne miste deres betydning? Jeg kan i alt fald udmærket forestille mig, at der vil danne sig to tyngdepunkter i Danmark og tilstødende landskaber: København med Østsjælland og Skåne samt det historiske Slesvig-Holsten, Sydjylland til Fredericia med Fyn. Begge regioner vil være stærke nok i sig selv til ikke at være periferi i forhold til et centrum, begge har geografien med sig og vil således have gode muligheder for at udfolde sig. Vil vi gribe chancen for samarbejde, eller skal betonhoveder på begge sider af grænsen endnu en gang have lov til at forhindre det ... jeg håber det i hvert fald ikke!

Noter

1. Da begrebet Sønderjylland gennem historien ikke omfatter det samme område, benytter jeg bevidst de præcisere betegnelser Nord- og Sydslesvig om de dele af det historiske hertugdømme Slesvig, som i dag ligger nord, henholdsvis syd for den dansk-tyske grænse. For stednavne nord for Ejderen har jeg benyttet den danske form, for navne syd for, den tyske.
2. A. C. Gudme, *Die Bevölkerung der beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein in früheren und späteren Zeiten, Altona 1819*, Tabelle VIII 1-2.
3. Lars N. Henningsen, *Handel und Manufakturen in Schleswig und Holstein, 1775, Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte (ZSHG) CXVI, 1991*, ss. 65-67 (Altona) og 87-92 (Flensburg); Ole Ventegodt, Tausend Schiffe aus Flensburg, i: *Flensburg 700 Jahre Stadt – eine Festschrift I*, Flensburg 1984 (Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 36,1), ss. 239-250.
4. Jens Jessen, Die Entstehung und Entwicklung der Gutswirtschaft in Schleswig-Holstein bis zum Beginn der Agrarreformen, ZSHG LI, 1922, s. 159; Arnold Lühning, Koppelwirtschaft und Knicks. Eine neue Wirtschaftsweise und ihre Auswirkung auf die Landwirtschaft in Schleswig-Holstein seit dem 18. Jahrhundert, *Jahrbuch Angeln LII*, 1988, ss. 59-69; Susanne Schumacher, *Die Entwicklung der Kulturlandschaft im alten Kirchspiel Travemünde von 1433 bis zur Weltwirtschaftskrise*, Phil. Diss. Bonn 1987, ss. 28-30.
5. Peter Kr. Iversen, Hollænderier i Sønderjylland i 1600- og 1700-årene, *Sønderjyske Årbøger*, 1992, ss. 73-III; C. M. A. Matthiessen, *Die Käseproduktion in Eiderstedt im 17. Jahrhundert*, ZSHG XX, 1890, ss. 245-268.
6. Thorkild Kjærgaard, *Den danske revolution 1500-1800. En økohistorisk tolkning*, København 1991, ss. 71-72.
7. Ove Hornby, Industrialization in Denmark and the Loss of the Duchies, *Scandinavian Economic History Review XVII*, 1969, s. 57; Jürgen Brockstedt, Anfänge der industriellen Entwicklung in Schleswig-Holstein 1830-1867, *Statistische Monatshefte für Schleswig-Holstein XXXIV*, 1982, ss. 202-210.
8. Hornby, op.cit., ss. 27-28.
9. Hornby, op.cit., s. 28; Brockstedt, Anfänge (som note 7), p. 203.
10. Hornby, op.cit., ss. 29-30.
11. Hornby, op.cit., s. 30.
12. Thomas Riis, Handelswege, Verkehrswege und Verkehrspolitik in Schleswig-Holstein, i: *1000 Jahre Verkehrswege in Schleswig-Holstein*, red. Thomas Riis, Kiel 1996, ss. 140-141.

13. Ying Deng, Entstehungsgeschichte der Eisenbahn Altona-Kiel, i: *1000 Jahre Verkehrswege in Schleswig-Holstein* (som note 12), ss. 104-105.

Resümee

Im dänischen Gesamtstaat bildeten die Hauptstadt Kopenhagen und die Herzogtümer Schleswig und Holstein die bevölkerungsmäßigen, kulturellen und wirtschaftlichen Schwerpunkte. In vielen Bereichen war Schleswig-Holstein fortschrittlicher als Dänemark, vor allem in der Landwirtschaft. Nördlich der Königsau fand die Aufhebung der Dorfgemeinschaften besonders im 18. Jahrhundert statt, während in einigen Gegenden Schleswig-Holsteins die Verkoppelung schon im 16. Jahrhundert eingeführt wurde. Von niederländischen Glaubensflüchtlingen lernten die Schleswig-Holsteiner ab 1600 die moderne Molkereiwirtschaft kennen, die allmählich im Königreich übernommen wurde. Auch in bezug auf die Verbesserung der Molkereiwirtschaft im 19. Jahrhundert (Genossenschaftsmolkereien) scheinen die Herzogtümer ein paar Jahrzehnte vor dem Königreich diese Organisationsform übernommen zu haben.

Im industriellen Sektor waren die Herzogtümer nicht immer fortschrittlicher als die Hauptstadt, jedoch hatten die schleswig-holsteinischen Zucker-, Tabak- und Textilfabriken sowie Ölmühlen große Teile der dänischen Märkte erobert.

So war es nur logisch, daß im Ausbau der Infrastruktur die Verbindung zwischen den beiden Schwerpunkten, den Herzogtümern und Kopenhagen, vorrängig gefördert wurde. Heute ist sowohl Nordschleswig als das Bundesland Schleswig-Holstein aus der Sicht Kopenhagens bzw. Berlins die äußerste Provinz geworden. Die Frage ist aber, ob nicht die Etablierung einer größeren Region, die Schleswig-Holstein, Nordschleswig und Südjütland bis Fredericia mit Fünen sinnvoll wäre. Sie wäre wirtschaftlich stark genug, um einen Schwerpunkt zu bilden, der ein Gegengewicht zur Øresundregion sein würde.