

Peter Dragsbo (red.)

INDUSTRIELLE MILJØER AF NATIONAL INTERESSE I SØNDERJYLLAND

Rapport til Kulturarvsstyrelsen, udarbejdet af Museet på Sønderborg Slot / Cathrinesminde Teglværksmuseum

MUSEUMSRÅDET for SØNDERJYLLANDS AMT * KULTURMILJØRÅDET FOR SØNDERJYLLANDS AMT

2005

Industrielle miljøer af national interesse i Sønderjylland

Denne rapport om industrimiljøer af national interesse i Sønderjyllands Amt er udarbejdet som led i Kulturarvsstyrelsens ønske om regionale oversigter, der skulle danne basis dels for en udvælgelse af ca. 25 industrielle miljøer af national interesse, dels som led i en stadig mere kvalificeret oversigt over danske industrimiljøer. I rapporten har vi udvalgt 4 industrimiljøer eller industrihistoriske komplekser, som efter vores mening har ”national” – dvs. såvel landsdækkende som nationshistorisk – interesse: *Teglværksegnen ved Flensborg Fjord, Danfoss og Danfoss-landskabet, den sønderjyske infrastruktur samt arbejderboligbyggeriet i byerne 1890-1920.*

Det var egentlig meningen, at den daglige leder af Cathrinesminde Teglværksmuseum, museumsinspektør John Rendboe, skulle have udarbejdet den samlede rapport. På grund af overgang til ny stilling fra 1.12.04 måtte vi imidlertid finde en alternativ løsning med flere skribenter. Til stykket om teglværksegnen ansattes stud.mag. Ann Brinck, som netop var begyndt på et specialearbejde om teglværkernes organisationshistorie. Bidraget om infrastrukturen i lyset af de danske og tyske nationale ”projekter” er leveret af lederen af Institut for sønderjysk Lokalhistorie, arkivar Kim Furdal, mens afsnittet om Danfoss lagdes i hænderne på den mangeårige leder af Danfoss-Museet, fhv. afd.leder Erik Petersen. Endvidere har undertegnede skrevet stykket om arbejderboliger som et resumé af cand.mag. Anne-Dorthe Holms artikel i Cathrinesmindes årsskrift 2004, ligesom jeg sammen med John Rendboe har skrevet det indledende kapitel. Rapporten bærer præg af de forskellige forfattere, deres forskellige stil og baggrund. Til gengæld håber vi, at den alsidige ekspertise har bidraget til en grundigere og dermed mere interessant rapport, end det ellers ville have været tilfældet.

Indledningen samt bidragene om Flensborg Fjord som teglværksegn, Danfoss og den sønderjyske infrastruktur er desuden publiceret i *Industrisamfundets miljøer i Sønderjylland, Årsskrift XVIII for Cathrinesminde Teglværksmuseum / Cathrinesmindes Venner*, 2005.

Peter Dragsbo
Museumsleder, Museet på Sønderborg Slot

Indledning

Af Peter Dragsbo

Bevidstheden om det, vi lever af, og måden, vi producerer på, er i høj grad med til at skabe vores identitet i form af klassebevidsthed eller livsform – og skaber også efterfølgende en identitet om erhverv og produktion som en del af den lokale, regionale eller nationale kulturarv. Som al kulturarv er denne bevidsthed imidlertid ret så selektiv. Som påpeget, blandt andet af historikeren Thorkild Kjærgaard, tog det lang tid for det danske samfund – og danske historikere – at erkende, at Danmark havde udviklet sig fra bondesamfund til industrisamfund. Sønderjyllands bevidsthed om fortidens erhverv og produktion er også ambivalent. På den ene side hvilede hele den nationalpolitiske diskussion fra 1840'erne til 1950'erne på en bevidsthed om, at bondebefolkningen var den kultur- og identitetsbærende kraft. Kampen om sjælene var en jordkamp: Domænegårde og koloniststeder, husmandsudstyknings og kreditanstalter, tvangsauktioner og ”grænseværn” var den nationale kamps slagvåben. Men ser vi på den nyere tids kulturarv, som den viser sig i museernes klassiske samlinger, synes det snarere at være de sønderjyske ”specialiteter”, der har været følt som vigtige i udvælgelsen af materiel kulturarv: Det er købstadskulturen i Haderslev, folkekulturen på Als og Sundeved i Sønderborg, søfartskulturen i Aabenraa – samt overalt, men især i Tønder, den genstandskultur, som blev skabt af den urbaniserede slesvigske by- og landbokultur i 1700- og 1800-tallet: Sølv og guld, lertøj og fajance, tekstiler og kniplinger, inventar og ”folkekunst”. En erhvervsgren, som med få undtagelser ikke har været regnet til sønderjysk kulturarv, er derimod industrien.

Sønderjylland – en industriregion gennem tiderne

Med begrebet industri forstår vi her fremstillingsvirksomhed, der har mindst 6 ansatte, ensartet produktion til fremmed marked, arbejdsdeling, brug af maskiner og kraftkilder. Organisation, kapital og teknologi i tilstrækkelige mængder er forudsætningen for industri. Dette var først i større omfang til stede i det danske rige fra ca. 1830-40, men under 1600- og 1700-årenes merkantilisme groede der dog en række industriforetagender frem i en kombination af centraldirigering og privat initiativ. Et centrum for denne virksomhed blev Nordsjælland, især området langs Mølleåen. Mindre kendt er det, at hertugdømmet Holsten spillede en lige så vigtig rolle i det danske riges industrialisering, med f.eks. tekstilindustrien i Neumünster og jernstøberiet Carlshütte ved Rendsborg. Hertugdømmet Slesvig fik færre foretagender end Holsten, men dog så vigtige initiativer som Christian IV's Kobbermølle ved Kruså anlagt 1602 og industrianlæggene i Christiansdal ved Haderslev fra 1772. Ligeledes var Flensborg i perioden 1830-64 en af de vigtigste industribyer i helstaten.

Efter 1864 blev Sønderjylland – dvs. landsdelen Schleswig – blev et udkantområde i det tyske rige. En massiv udvandring til Amerika begyndte, fra det nordlige Slesvig delvis af nationale grunde – men for resten af regionen som følge af nedturen for de traditionelle erhverv: Søfart og knipling i marskegnene, skibsbyggeri i Aabenraa osv. Også for industrien blev det en hård

tid. Gamle virksomheder som tobaksfabrikkerne mistede deres kongerigske marked, og nye markeder opstod stort set ikke i denne afkrog i den ellers blomstrende tyske industrination. Kun Flensborg hævdede sig, ikke takket være det store skibsvært, grundlagt 1872. Først i årene op mod 1. Verdenskrig kom der gang i den nordslesvigske industri, men med få undtagelser var der tale om leverandører til det omgivende landbosamfund. Denne lille industrialisering er imidlertid blevet glemt både i skyggen af de anderledes markante industrielle gennembrud i Mellemtyskland og de større danske byer og i skyggen af den dansk-nationale myte om Sønderjyllands totale stagnation mellem 1864 og 1920.

Efter 1920 skulle man så igen vende sig mod et nyt marked. Især for landbruget var omstillingen fra et trygt hjemmemarked til eksportmarkederne smertelig, men en del af omstillingsprocessen bestod i, at Sønderjylland fik andelssvineslagterier som resten af landet. Nogle firmaer måtte lukke, som Mahlers garverier i Aabenraa, mens nye blev grundlagt, som Kamgarnsspinderiet i Sønderborg, og andre overlevede krisen og nød godt af den statslige protektionisme i mellemkrigstiden – som f.eks. Schaumanns Klædefabrik i Haderslev. Samtidig var det i 1930'erne, at det moderne industrisamfunds "eventyr" lagde grunden, som Mads Clausen, der startede sin produktion på fødegårdens loft i 1933, eller Brdr. Gram i Vojens, der tog springet fra maskinfabrik for landbruget til køleteknisk storindustri. Endelig var der teglværkerne, som næsten altid havde været der, og som holdt skansen trods lukninger af nogle af de ældste og største værker.

I tiden efter 2. Verdenskrig fulgte den sønderjyske industri efterhånden tendenserne fra dansk industri i almindelighed. Grænserne blev åbnet og konkurrencen skærpedes. De løntunge brancher som teglværkerne fik det sværere, men samtidig blev landsdelen begunstiget af de store entreprenørvirksomheder, som kunne opsuge den ledige arbejdskraft fra andre industrier og fra landbruget. Især Danfoss ekspanderede voldsomt gennem 1950'erne og 1960'erne, men senere kom nye enkeltmandsoperatører til, som ECCO Sko i Skærbæk fra 1963, fremhjulpet af egnsudviklingsstøtte, og LINAK – en lille maskinfabrik i Guderup med rødder tilbage til 1907, som i løbet af 1980'erne og 1990'erne blev en af landets mest markante "gazellevirksomheder". I løbet af 1950'erne og -60'erne kom der også virksomheder udefra til landsdelen, som f.eks. Brdr. Hartmann – et verdensomspændende firma, der lagde sin produktion i Tønder – og Hydrovirksomhederne i Tønder/ Løgumkloster.

I dag er Sønderjylland faktisk trods sin karakter af "udkantområde" en af de danske regioner, der har højest % af beskæftigede i industrien. Men dette gør samtidigt regionen sårbar over for de stigende tendens til udflytning af løntung industriel produktion. Imidlertid er det en sandhed med modifikationer, at vi er på vej mod et post-industrielt samfund, og at industriens miljøer i de kommende år blot bliver et monument over noget, der var. Nok synes det, som om industrien – og arbejderbevægelsen – sejrede sig ihjel, når man ser på eksporten af industriarbejdspladser. Men vi skal huske, at det er *industriproduktionen* på vestlig grund, som forsvinder. Når vi ser os omkring, er vores hverdag derimod mere præget af industrielt fremstillede eller organiserede produkter og ydelser end nogen side før. I stedet for at tale om post-industrialisme, burde vi i stedet tale om *forbrugerindustrialisme*. Dette kræver imidlertid, at vi arbejder på helt nye måder med "industrihistorien" og udvider begrebet til "industrisamfundet" med dets livsformer, varer og forbrugskulturer.

Et nationalt perspektiv på industrien

Ved udvælgelsen af industrielle miljøer og strukturer af national interesse står vi i Sønderjylland med en særlig problematik. For dels skal vi ved udvælgelsen – som i resten af landet – både tænke på, hvad der er eller har været særligt karakteristisk eller betydningsfuldt for landsdelen set i relation til resten af landet, og tænke på, hvad der i landsdelen evt. findes af for hele landet unikke industrimiljøer (hvilket i sidste instans afhænger af et nationalt overblik, som på nuværende

tidspunkt ikke er til stede). Og dels skal vi indtænke, at Sønderjylland i kraft af de forskellige nationale tilhørsforhold også rummer fortællingen om to nationsprojekter, det danske (før 1864 og efter 1920) og det tyske (1864-1920). På den måde afspejles i landdelen både forskelle i de to nationers industrialisering og forskelle i de to nationers ideologi og politik med hensyn til vejen til det moderne industrisamfund.

Et eksempel herpå er arbejderboligerne i de sønderjyske købstæder, som består af tre ”lag”: De offentligt støttede foreningsbyggerier fra perioden 1898- ca.1914, de kommunale arbejderboligbyggerier primært fra perioden 1904-ca.1938, og det almennyttige boligbyggeri fra ca. 1938 til i dag. Selv om der er tale om små bebyggelsesmiljøer, er de sønderjyske arbejderboliger alligevel af mere end regional interesse, fordi de afspejler både den bismarck'ske Sozialstaat og dens tidlige velfærdsreformer og vejen til det danske ”velfærdssamfund”. Arbejderboligerne i Haderslev, Aabenraa og Sønderborg fortæller derfor en national historie.

Et lignende nationalt perspektiv kan lægges på infrastrukturen, der også i høj grad kan betragtes som en af industrisamfundets vigtige grundstrukturer. Vej- og banebyggeriet i Sønderjylland i perioden 1848-1864 skal ses både i strategisk og nationalpolitisk sammenhæng, som midler til at ”hægte” Slesvig på kongeriget. Netværket af smalsporede amtsbaner – de såkaldte Kleinbahnen – som blev anlagt under det tyske herredømme i årene 1896-1912 havde et nationalt koloniserende sidemotiv, men var først og fremmest udtryk for politisk valg af transportteknologi. Heroverfor står den danske stats storstilede byggeri af landeveje, som med ”Den store Vejplan” 1921 sattes i værk på kryds og tværs i landsdelen.

Hvad angår industrimiljøer af national interesse – dvs. miljøer, der fremstår om indlysende og uomgængelige eksempler, når man ”hæver” sig op over de mange interessante enkelte industrimiljøer og industrielle kulturspor (Se Dragsbo & Hubrich-Messow 2004) – er der to miljøer eller strukturer, der falder i øjnene: For det første Flensborg Fjords kyster som Danmarks ældste, største og i dag fortsat mest koncentrerede og betydningsfulde teglværksområde. Den nationale interesse bæres ikke alene af den industrielle historie og produktionens betydning for dansk byggeri, men også af mængden af bebyggelses- og kulturspor på begge sider af grænsen, inklusive Cathrinesminde Teglværksmuseum, som er landets eneste komplet bevarede ældre teglværksmiljø, med ringovn, arbejderboliger mv. – siden 1997 fungerende både som museum for dansk teglindustri og som ansvarsmuseum for sønderjysk industrihistorie.

For det andet Danfoss-komplekset på Nordals, hvor Danfoss blandt ”den tredje industrialiserings” industrieventyr i de danske landdistrikter står stærkt i den nationale konkurrence. Dels fordi virksomheden selv gennem virksomhedsmuseum og samlinger har vist en høj grad af historiebevidsthed, med egne samlinger, eget museum, bevaringen af alle udviklingstrin fra Mads Clausens lofts”værksted” over Max Louws direktørkontor på toppen af administrationshøjhuset til de sidste nye tiltag. Og dels fordi hele opvæksten af en ny infrastruktur med veje og færger, byplanlægningen af den nye by ved Nordborg, følgeinstitutioner og -virksomheder danner en helhed, der kan stå som eksemplarisk model for Europas modernisering efter 2. Verdenskrig, og som står ”pædagogisk” ren og klar i kontrast til det traditionelle alsiske kulturlandskab.

Litteratur

- Adriansen, Inge; Paulsen, Kim J.: Et sønderjysk industrimuseum med feltstationer – forslag til bevaring og formidling af industrikulturen i Sønderjyllands Amt. I: *Nordslesvigske Museer*, nr. 22, 1997, s. 73-80.
- Askgaard, Helle: *Den sønderjyske industris udvikling fra 1920 til 1970*. C.A. Reitzel, København, 1970. (Kulturgeografiske skrifter 8).
- Boje, Per; Johansen, Hans Christian: *En iværksætter. Historien om Mads Clausen og Danfoss*. Odense Universitetsforlag, 1995.
- Dragsbo, Peter; Hubrich-Messow, Gundula: *Industrimuseum Slesvig / Industriemuseum Schleswig*. udg. af Museet på Sønderborg Slot, 2004.
- Fangel, Henrik: *Haderslev Bys Historie 1800-1945, Bind 1*. Haderslev, 1975.
- Hansen, Hans Schultz: Det industrielle miljø i Sønderborg 1875-1914. I: *Sønderjyske Årbøger 1987*, s. 35-66.
- Holm, Anne Dorthe: ”Med kærlighed til hus og hjem”. Arbejderboliger i de sønderjyske købstæder 1864-1920. I: *Årsskrift XVII for Cathrinesminde Teglværksmuseum*, 2004, s. 5-30.
- Nielsen, Leif Hansen: Sønderjyllands industri. I: *Sønderjysk Månedsskrift*, nr. 4, 2004, s. 76-86.
- Kjærgaard, Thorkild: *Om at bekende sig til virkeligheden. Industriens image – historisk set*. Pjece, udg. af Dansk Industri, København, 2000.
- Rendboe, John; Dragsbo, Peter: Den industrielle kulturarv i Sønderjylland. I: Inge Adriansen & Peter Dragsbo (red.): *Sønderjysk Kulturarv*. Sønderjyske Museer 2003-04, 2005.

Flensborg Fjord – Danmarks teglværksegn

Af Ann Brinck

Området omkring Flensborg fjord var i slutningen af den sidste istid dækket af dødis og enkelte issøer. Et stort område omkring Nybøl Nor samt en del af Broagerland var dækket af to store issøer. I disse issøer samledes smeltevand fra de isdækkede områder. Med smeltevandet kom forskellige former for søaflejringer, og netop i området omkring Iller strand og Egersund blev der aflejret store mængder stenfrit ler. Selve aflejringsfasen har været 50-60 år, og i denne periode er der nogle steder blevet aflejret et stenfrit lerlag på op til 18 meters tykkelse. Det er disse forhold for ca. 15.000 år siden, der har dannet grundlaget for den nyere udvikling af teglværksindustrien i området omkring Flensborg fjord. Uden de store forekomster af stenfrit ler ville teglproduktionen aldrig være kommet til at spille en så afgørende rolle for området og dets befolkning, som det er tilfældet.

Produktionens udvikling – fra bierhverv til industri

Brændte teglsten er i Danmark blevet brugt så langt tilbage som omkring 1200-tallet. Et vidnesbyrd om denne tidlige teglstensproduktion er Broager kirke, som under den hvidpudsede facade er bygget af røde teglsten. Teglsten har i middelalderen ikke været hvermandseje, men et byggemateriale, som er blevet anvendt til prestigebyggerier som kirker, klostre og borge. Produktionen af de brændte sten foregik i forbindelse med det enkelte byggeri, og brændingen af stenene er sket i til lejligheden byggede ovne, som arkæologisk er påvist mange steder. Teglproduktionen i middelalderen var formentlig en opgave for specialister, der deltog i byggeprocessen på stedet.

I 15-1600-tallet grundlagdes en lang række teglværker ved de danske kyster til forsyning af det store teglbyggeri ved herregårde, slotte og kirker. Dette skete også ved Flensborg Fjord, men fra omkring 1700 begyndte bønderne omkring Flensborg fjord at producere brændte teglsten til lokalområdet, hvor grundmuring af bygninger var ved at brede sig, både i byerne og på landet. Med væksten i nybyggeriet i de større byer som Flensborg og København blev markedet for bondeteglværkerne ved Flensborg Fjord efterhånden landsdækkende, og det nye hollandske stenformat, som i disse år blev populært, fik på den måde betegnelsen ”flensborgsten”. Efter Københavns brand i 1728 blev ”flensborgsten” som byggemateriale et hverdagsprodukt - i modsætning til den ophøjede status, som tegl tidligere havde haft i forbindelse med prestigebyggerier. Efterhånden blev de små ovne, som bønderne havde bygget i nærheden af de store lerskrænter omkring Flensborg fjord, erstattet af større kammerovne, og produktionen af tegl steg betragteligt. Det var dog ikke muligt at producere teglsten i vinterhalvåret p.gr.a. frost i lergravene samt manglende muligheder for tørring af stenene, og derfor var teglværkerne kun i gang fra midten af april til starten af oktober. Langt de fleste teglværker blev derfor stadig drevet som bierhverv til landbruget, og der var således tale om en industri, som var tæt knyttet til områdets gårde og bondeslægter.

Forudsætningen for al teglproduktion var, at der skulle være både ler og brændsel til stede. Men afgørende var også gode afskibningsmuligheder, thi tegl er et meget tungt og uhåndterligt produkt, som før jernbanernes og lastbilernes tid nødvendigvis måtte transporteres med skib. Området ved Flensborg Fjord havde alle forudsætninger, og desuden havde man her både et hjemmemarked og en lokal søfartstradition. Med tiden opdagede man også fordelene ved, at det ler, der findes omkring Flensborg fjord, var stenfrit og dermed gav nemmere arbejdsgang og færre fejlbehæftede sten. I løbet af 1700-tallet opstod der omkring Flensborg Fjord en koncentration af

teglværker, som ikke findes andre steder i Skandinavien, og som først fra omkring 1840 fik konkurrence fra teglværker andetsteds i landet.

I 1800-tallet voksede den industrielle udvinding af ler og produktionen af brændte teglsten. Alene ved Iller Strand blev der i 1830'erne produceret ca. 3 millioner teglsten og ca. 450.000 tagsten. Denne produktion blev varetaget af seks teglværker, der beskæftigede omkring 100 arbejdere. Opfindelsen af ringovnen i slutningen af 1850'erne dannede grundlaget for, at produktionen af brændte teglsten kunne udvikles til en egentlig industri. Den øgede produktion, som fulgte af de teknologiske forbedringer, blev afsat til store anlægsbyggerier som f.eks. Kielerkanalen. Da antallet af teglværker var på sit højeste i 1890'erne, var der i området omkring Flensborg Fjord ca. 70 teglværker.

I 1894 havde teglværkerne ved Iller strand og omkring Nybøl Nor en fælles produktionskvote på 51.469.980 sten. Men denne kvote blev langt fra opfyldt i nedgangstider, hvor afsætningen var vigende. Således blev kvoterne beskåret kraftigt i perioden op til 1. Verdenskrig; fra 1908 til 1913 blev kvoterne beskåret med mindst 60%, og i krigens sidste år var produktionen på omkring 10% af, hvad den havde været i 1894. Efter krigens afslutning og grænsedragningen 1920, som betød, at de fleste af teglværkerne kom til at ligge på dansk jord, blev kvoten på brændte sten sat til ca. 73.000.000 - en væsentlig stigning i forhold til udgangskvoten i 1894 - men allerede i 1926/27 var produktionen faldet til 12.500.000 sten. Den store nedgang i produktionen skyldtes, at der i Danmark var en væsentlig overproduktion af teglsten. Igen i 1932 var der store problemer med afsætningen af teglsten; nu var det den økonomiske verdenskrise, der slog igennem, og teglværkerne ved Iller Strand og Nybøl Nor måtte dette år gå fra en produktion på 34.500.000 sten til omkring 10.000.000 sten. Under 2. Verdenskrig gik det forholdsvis godt for teglværkerne, idet bl.a. eksporten til Tyskland steg væsentligt. I efterkrigsperioden steg produktionen af teglsten igen i 1950'erne, hvor kvoterne gik fra 54.000.000 sten i 1950 til 69.700.000 sten i 1953, hvilket dog stadig lå under kvoten i 1921. I 1955 gik teglværkerne fra at benytte antal styk til at benytte antal enheder; derfor er det svært at sammenligne produktionen før og efter 1955. I perioden fra 1960 til 1973 var produktionen støt stigende, således at der i 1960 blev produceret 87.700.000 enheder, og i 1973 var produktionen steget til 127.100.000 enheder. Herefter blev teglindustrien ramt af oliekrisen og den følgende stagnation inden for byggeriet, og produktionen af tegl faldt derfor væsentligt. Nedgangen kan illustreres med, at omsætningen for De Forenede Teglværker faldt med 44% fra 1979 til 1982. I dag produceres omkring 35% af den samlede danske teglproduktion i området omkring Nybøl Nor. De syv teglværker, som i dag producerer teglsten i området, har en samlet kapacitet på omkring 110.000.000 enheder, altså lidt under produktionsniveauet i starten af 1970'erne.

Samlet set har produktionen af tegl i området ved Iller Strand og omkring Nybøl Nor som sagt været meget svingende, således som det også er tilfældet for den øvrige teglindustri i Danmark. Udsvingene i produktionen skyldes, at afsætningen af tegl hænger uløseligt sammen med vækst- eller nedgangstider inden for byggeriet. Byggebranchen er en meget konjunkturfølsom branche, og denne konjunkturfølsomhed afspejles direkte i teglværkernes produktion. Det er dog ikke udelukkende byggeriets omfang, men også valget af materialer, som er afgørende for teglindustrien. Beton og gasbetonelementer kom især i årene efter 1945 til at udgøre en væsentlig trussel for teglindustrien. Ved langt de fleste nybyggerier benyttes i dag betonelementer til indervægge, og teglsten udgør kun en ydre skalmur. Fordelen ved teglstenene er dog, at de er stort set vedligeholdelsesfri, og det gør sammen med de æstetiske kvaliteter ved en teglstensfacade fortsat ydermere af teglsten attraktive.

Teglværkernes antal og placering

Omkring 1800 lå der omkring 20 teglværker på Broagerland og ved Nybøl Nor. Dette antal blev senere fordoblet, således at der i teglværkernes driftigste tid omkring 1880 var ca. 40 teglværker i området. Koncentrationen af teglværker er godt eksemplificeret ved de teglværker, som lå ved Iller Strand. Allerede i 1830 lå her seks teglværker, og omkring 1860 lå der 8 teglværker på en strækning på under to kilometer. Denne ekstreme klyngedannelse hænger naturligvis sammen med den overvældende forekomst af stenfrit ler, og den dag i dag er det imponerende at gå en tur på teglværksstien langs Iller Strand og forestille sig, hvorledes teglværkerne har ligget skulder ved skulder for godt 100 år siden. I 1994 var antallet af teglværker på Broagerland og omkring Nybøl Nor reduceret til otte, og i dag er der kun syv teglværker tilbage, som producerer teglsten. På trods af nedgangen i antallet af værker kom 35% af den danske teglproduktion i 1994 fra området Broagerland-Nybøl Nor.

Der har gennem tiderne eksisteret 40 kendte navngivne teglværker på Broagerland og ved Nybøl Nor. Ved at inddеле teglværkerne efter beliggenhed er det muligt at inddеле værkerne i følgende seks grupper:

Gruppe 1 (ved Iller Strand):

- Hans Petersens teglværk, nedrevet i 1937
- Heides (Maylands) teglværk, nedrevet i 1913
- Jessens teglværk, nedrevet i 1909
- Matzens teglværk, nedrevet i 1918
- Hansens teglværk, nedrevet i 1913
- Jomfru Petersens teglværk, nedrevet ca. 1913
- Knutzen / Iller Teglværk, nedrevet 1938
- Cathrinesminde Teglværk, lukket 1968, men 1993 genåbnet som teglværksmuseum.

Gruppe 2 (beliggende syd for Egersund):

- Egeskov Teglværk, nedrevet i 1928
- Rendbjerg Teglværk, nedrevet 1928
- Minde Teglværk, nedrevet 1979

Gruppe 3 (beliggende i og omkring Egersund) :

- Prinzenhof Teglværk, nedlagt 1917
- Bjerg Teglværk, nedlagt 1932
- Schlaikiers teglværk, nedlagt 1932
- Brille Teglværk, nedrevet 1922
- Carl Matzens teglværk, stadig i drift
- Gl. Schlaikiers / Holm & Molzen, nedlagt 1916
- Hölle Teglværk, nedrevet 1922
- W. Christensens teglværk, nedlagt ca. 1960
- Holm & Molzens teglværk /Jan Mayen, nedlagt 1923
- Island Teglværk, samdrift med Grønland teglværk
- Grønland Teglværk, nedlagt ca. 1990

Gruppe 4 (beliggende ved Nybøl Nor, nord for Skodsbøl):

- Bösbæk teglværk / Maylands, nedrevet 1910
- Tornskov / Kuhlmanns teglværk, nedrevet 1930
- Tornskov / Clausbruchs teglværk, nedrevet 1909

- Tornskov / Hüls & Christiansen, i drift (?)
- Skodsbølmark Teglværk, nedlagt 1983
- R. Tychsens teglværk, i drift
- T. Tychsens teglværk, nedlagt 1954
- H.A. Petersens teglværk, i drift
- J. Tychsens teglværk, nedlagt 1918-19

Gruppe 5 (beliggende ved Nybøl Nor vest for Nybøl):

- H. Petersens teglværk, nedlagt 1918-19
- Bachmanns teglværk, i drift
- Stoffers teglværk / Iversen, i drift
- Vesterled Teglværk / F. Christensen, i drift
- C. Andersen / Vandmølle Teglværk, nedlagt 1914

Gruppe 6 (Beliggende ved Nybøl Nor øst for Gråsten):

- Gråsten Teglværk, i drift
- Hohwüs teglværk, nedlagt 1915
- Pelzerhof og Toft teglværker, nedlagt ca. 1960

Arbejde og teknologi

Efterhånden som teglværkerne er blevet mere og mere industrialiserede og automatiserede, er der ikke længere brug for det tidligere store antal arbejdere på teglværkerne. Stort set alle arbejdsområder er gennem de sidste 100 år blevet moderniseret og rationaliseret. Men før i tiden var arbejdet på teglværkerne hårdt og tungt, og der har været brug for mange hænder, både til gravning af ler, formning af sten, tørring af sten, transport af de forskellige produkter, og endelig brændingen af sten.

Gravningen af ler var udelukkende mandsarbejde. Der var tale om meget hårdt fysisk arbejde, og der var betydelig risiko for sammenstyrtninger i lergravene. Lergravningen foregik på flere teglværker med håndkraft frem til 1940'erne, hvor det hårde arbejde efterhånden blev overtaget af gravemaskiner. I dag foretages en meget stor del af lergravningen med gummiged.

Teglværkernes placering hænger som tidligere nævnt sammen med forekomsten af stenfrit ler samt muligheden for at afskibe de færdige produkter. Teglværkerne lå så tæt på lergravene som muligt, da transporten af leret var tung og besværlig. I starten blev leret transporteret med trillebør eller hestekærre; senere udlagde flere teglværker skinner fra lergravene og ind til værket, og på disse skinner kunne teglværksarbejderne skubbe store tipvogne fyldt med ler. I 1930'erne indførtes på flere værker skinnetraktorer, som lettede arbejdet med transporten af leret betydeligt. Efterhånden som den teknologiske udvikling har gjort transporten af ler langt mindre arbejdskrævende, er placeringen af lergraven i forhold til teglværkerne ikke længere af samme store betydning. I dag foregår gravningen af ler bl.a. på grund af opbrug af ler-ressourcerne tæt ved teglværkerne ofte langt fra de fungerende teglværker, og leret transporteres derfor over kortere eller længere afstande med lastbiler.

Når leret er transporteret frem til teglværket, skal det æltes og tilføres sand eller andre magringsmidler. Tidligere benyttede man store æltemøller nedgravet i jorden og trukket af heste. Senere, efter dampmaskinens indtog, blev æltningen af leret overtaget af maskiner. Det var dog ikke alle teglværker, som var lige hurtige til at tage de nye og arbejdsbesparende metoder i brug; på Hans Petersens teglværk ved Iller Strand blev der f.eks. udelukkende benyttet hånd- og hestekraft frem til 1925, hvor værket lukkede.

Efter æltningen skal leret formes til de forskellige produkter, som ønskes fremstillet. Gennem mange år blev formningen af mursten, tagsten og drænrør hovedsageligt udført ved hjælp af håndkraft, med brug af forskellige træforme. Men ligesom på de andre arbejdsområder gjorde maskinel fremstilling sig efterhånden mere og mere gældende. I dag bliver der udelukkende fremstillet mursten og fliser i området omkring Nybøl Nor, og arbejdet med formningen af sten er blevet fuldautomatiseret. Dog holdes det gamle håndværk med at forme sten ved håndkraft stadig i hævd på få værker, hvor der sideløbende med de maskinelt fremstillede produkter fremstilles små specialbestilte partier af håndstrøgne sten, som primært benyttes til restaureringsopgaver.

De formede sten skal tørre inden brændingen. I begyndelsen foregik tørringen af stenene i solen på den bare jord, hvor kvinder og især børn havde til opgave at vende stenene, så de tørrede ligeligt fra alle sider. Senere foregik tørringen i de store og meget karakteristisk udseende tørrelader. Stenene blev transporteret til laderne med trillebør, hvorefter de blev sat til tørring på lange reoler. Fordelen ved tørreladerne var, at stenene ikke blev ødelagt af regnvejr. Men tørretiden var dog stadig afhængig af vejrforholdene, idet tørreladerne hverken var lukkede eller opvarmede, hvilket har betydet, at vejrets luftfugtighed og temperatur har været afgørende for, hvordan tørringen af stenene skred frem. På et tidspunkt begyndte teglværkerne at benytte ovnenes overskudsvarme til tørringen af sten, og i dag tørres stenene udelukkende i automatiske tørringsanlæg, hvor der er nøjagtig kontrol med både temperatur og luftfugtighed. Den kontrollerede tørring af teglstenen har betydet, at tørretiden i dag ligger på to-tre døgn, hvor den tidligere i tørreladerne kunne ligge på op til tre uger. Som det er tilfældet med udviklingen inden for de andre arbejdsområder i teglproduktionen, har denne rationalisering af tørringsprocessen naturligvis bevirket, at mængden af producerede sten pr. uge har kunnet forøges meget kraftigt, samtidig med at behovet for arbejdskraft er faldet væsentligt.

Fra kammerovn til tunnelovn

Rent teknologisk kan produktionen af tegl opdeles i tre perioder, defineret af de ovntyper, som er blevet brugt til at brænde teglstenene: Kammerovne, ringovne og tunnelovne. Skiftene i ovntype betød, at det efterhånden var muligt at producere større og større mængder sten med brug af mindre og mindre arbejdskraft. Den rationalisering, som har fundet sted, har haft afgørende betydning for det industrimiljø, som eksisterede omkring værkerne.

Både de tidlige bondeteglværker og de tidlige industrielle værker benyttede sig af kammerovne til brændingen af teglsten. Kammerovnens princip var, at stenene stabledes til brænding med en overdækning, så opbygningen samtidig fungerede som ovn. På den måde var det kun muligt at foretage en brænding af gangen, da der skulle bruges tid til stabling, brænding, afkøling og nedtagning – og brændingsprocessen tog derfor omkring to uger. Det var denne periodiske arbejds gang, som var kammerovnens begrænsning; med en brændetid på 14 dage var produktionens størrelse begrænset til det antal brændinger, som kunne gennemføres i løbet af en sæson. Nogle teglværker som f.eks. Cathrinesminde havde dog to kammerovne, som brændte på forskudt tid; dette betød, at det var muligt at hæve produktionen samt indarbejde en mere kontinuerlig arbejds gang. Kammerovnsprincippet blev benyttet mere eller mindre uændret frem til slutningen af 1800-tallet.

I 1880'erne og 1890'erne vandt den såkaldt Hoffmann'ske ringovn indpas blandt teglværkerne omkring Flensborg fjord. Ringovnens princip var, at den var indrettet med en vandrende ildzone, således at det var muligt at brænde kontinuerligt. Når en sektion teglsten var færdigbrændt, fik man ilden til at vandre videre til næste sektion, og således vandrede ildzonen til stadighed. Ringovnen betød, at produktionen kunne sættes betragteligt i vejret, og samtidig var det

muligt at spare på mængden af brændsel. Produktionsforøgelsen blev yderligere styrket af indførelsen af dampmaskiner, som kunne hjælpe til i forbindelse med bearbejdningen af leret. Indførelsen af ringovnen betød dog ingen rationalisering mht. antallet af arbejdspladser på teglværkerne, idet det nye princip ikke var arbejdsbesparende.

Både i kammerovnen og den senere ringovn blev stenene stablet med håndkraft, og når stenene var på plads, blev ovnåbningen muret til og brændingen påbegyndt. Når stenene var færdigbrændt, skulle muren for ovnåbningen fjernes igen, og stenene skulle tages ud. Ved brænding i ringovn skete det, hvis der var brug for teglværkets fulde kapacitet, at arbejderne skulle fjerne de færdigbrændte sten, så snart ilden var flyttet en smule længere frem i ovnen, hvilket betød, at arbejderne blev udsat for ekstrem varme i forbindelse med tømningen af ovnene.

Omkring 1. Verdenskrig havde alle teglværkerne på Broagerland og på Nybøl Nor investeret i de nye ringovne, og denne ovntype blev benyttet på teglværkerne helt frem til 1958, hvor den første tunnelovn blev bygget i Nybøl. Tunnelovnens indførelse fik stor betydning for brugen af arbejdskraft på teglværkerne. Tunnelovnen fungerer i modsætning til ringovnen efter det princip, at det er stenene, og ikke ilden, der bevæger sig. Teglstenene kører på en ”vogn” med meget lav hastighed gennem en lang tunnel, som indeholder de ovne, som brænder teglet. En af de meget store fordele ved tunnelovnen er, at teglværksarbejderne ikke skal arbejde inde i ovnen; både stabling og tømning foregår uden for ovnen.

De teglværker, som er i drift i dag, benytter alle sammen tunnelovne. Tunnelovnen giver mulighed for en væsentlig øget produktion samt en stor besparelse på arbejdskraften. Endelig giver tunnelovnen mulighed for at styre brændingen med stor nøjagtighed, hvilket giver mulighed for at fremstille meget ensartede og fejlfri sten. Efterhånden som processen er blevet mere og mere automatiseret, er der efterhånden kun brug for meget få arbejdere på teglværkerne.

Den teknologiske udvikling i teglværksindustrien har også betydet, at det specielle arbejdsmiljø, som efterhånden var blevet skabt omkring teglværkerne i kraft af de mange familier, som levede en stor del af deres liv på værkerne, er forsvundet igen. Idet der ikke længere var brug for det store antal arbejdere på teglværkerne, er arbejderboligerne og dermed arbejderfamilierne forsvundet fra teglværkernes områder, og værkerne har mistet deres tidligere så store betydning som arbejdsgiver på egnen. Teglværkerne er derfor ikke længere et fast holdepunkt, som danner centrum for mange familiers liv, således som de har været det tidligere.

Transporten – fra sejl til lastbil

I begyndelsen blev de teglsten, som skulle sælges, fragtet fra teglværkerne med skibe. Det var som fornævnt den eneste måde, det var muligt at flytte de meget tunge produkter, som teglværkerne fremstillede. Hvert teglværk havde en anløbsbro eller en afskibningsmole, hvor mindre skibe eller pramme kunne lægge til og blive losset for tørv og kul for derefter at blive læsset med teglsten. Teglintustrien havde derfor stor betydning for de mange små skippere og deres besætninger, som levede i og omkring Egersund. I 1904 valgte teglværkerne at købe andele i et rederi, som kunne stå for transporten af sten til bl.a. Hamborg, og i en årrække drev teglværkerne rederivirksomhed ved siden af teglproduktionen. Efterhånden blev de mange små skibe dog udkonkurreret af lastbiler, som i dag står for al transporten af tegl fra værkerne omkring Nybøl Nor. Teglværkerne oprettede derfor i 1957 et fælles speditjonskontor: Egersund Kørselskontor A/S som skulle stå for transporten af værkerens produkter. Det faktum, at teglværkerne begyndte at drive rederi- og senere speditjonsvirksomhed, viser, hvor stor en betydning transporten af de meget tunge varer har haft for værkerne – det er dyrt og besværligt at transportere tegl.

Organisation

Teglværkerne på Broagerland og omkring Nybøl Nor har gennem mere end hundrede år samarbejdet omkring salg og markedsføring af deres produkter. Sammenslutningen af de slesvig-holstenske teglværker skete i 1894 under navnet "Vereinigte Ziegeleien von Kiel, Flensburg und dem Sundewitt" og omfattede på grundlæggelsestidspunktet 48 teglværker, hvoraf de fleste lå rundt om Flensborg Fjord. Ved grænsedragningen i 1920 blev forholdene på de to sider af grænsen meget forskellige, og Vereinigte Ziegeleien blev opløst. I stedet dannede teglværkerne på den danske side af fjorden aktieselskabet De Forenede Teglværker. Sammenslutningen stod for al salg af teglsten fra de værker, som indgik i sammenslutningen, og fastlagde samtidig kvoter for, hvor mange enheder hvert enkelt teglværk måtte producere. Sammenslutningen betød, at teglværkerne på intet tidspunkt konkurrerede mod hinanden på prisen - den eneste konkurrence, der kunne være tale om, var på de forskellige produkttyper. Endeligt fastsatte sammenslutningen nogle kvalitetskrav, således at et produkt fra De Forenede Teglværker altid ville kunne leve op til en fastlagt standard. Ud over salgsarbejdet havde sammenslutningen til opgave at fastsætte kvoter, således at hvert enkelt teglværk kun producerede den mængde tegl, der på forhånd var aftalt. På den måde undgik man overproduktion - der blev kun produceret det tegl, som kunne sælges. Sammenslutningen af teglværker kunne ved hjælp af den overordnede styring kontrollere priser og produktion i deres eget område, og gennem aftaler med blandt andet en række sjællandske teglværker blev det muligt for sammenslutningen at være med til at fastsætte minimumspriser samt opdele handelen med teglsten i en stor del af Danmark. Karteldannelsen blandt teglværkerne har på den måde haft meget stor betydning for det enkelte teglværk, både i forhold til den fastlåste produktionsandel og i forhold til prisfastsættelsen.

Kartellets magt og indflydelse gjorde sig også gældende, hvis et eller flere af teglværkerne kom i økonomiske vanskeligheder. Hvis et teglværk kom på tvangssalg eller kom ud i så store økonomiske vanskeligheder, at et salg var uundgåeligt, opkøbte De Forenede Teglværker det nødstedte værk, som så enten blev lukket eller drevet videre i en årrække med en begrænset produktion. Disse opkøb havde til formål at sikre, at der ikke kom nye teglværksejere til egnen, samt at mindske produktionen i perioder, hvor afsætningen var stagneret eller faldende. Hvis et teglværk blev lukket og jorden solgt, sørgede De Forenede Teglværker for, at det blev forbudt at drive teglværk på ejendommen, således at fremtidig konkurrence var udelukket. Også teglværker, som frivilligt ønskede at standse produktionen, blev købt af De Forenede Teglværker, således som det var tilfældet med Rendbjerg Teglværk, der i 1928 blev opkøbt og lukket af De Forenede Teglværker. Rendbjerg var på dette tidspunkt det største og et af de mest veldrevne værker i sammenslutningen, men p.gr.a. faldende afsætningsmuligheder valgte sammenslutningen at lukke værket, da muligheden bød sig.

De Forenede Teglværker er i folkemunde blevet kaldt "Ringene" på grund af den meget tætte sammenslutning. Netop sammenslutningens styrke og magt er unik, idet der ingen andre steder i landet har eksisteret sammenslutninger af teglværker, som har været så tætte som i området omkring Egersund. De Forenede Teglværker eksisterer stadig i dag, på trods af adskillige problemer med Konkurrencestyrelsen p.gr.a. kartellovgivningen.

Som tidligere nævnt startede teglværkerne som bierhverv til landbrug, og værkerne har traditionelt været familieejede helt til vore dage. Dette familieeje adskiller teglindustrien fra mange andre industrigrene, hvor selskabs- eller fondsdannelse er almindeligt. På den måde minder teglværkernes organisation meget om organiseringen inden for landbruget før landboreformerne, hvor bønderne i fællesskab besluttede hvad der skulle dyrkes på markerne, hvornår der skulle pløjes, høstes, sås og så videre. Der var tale om et fællesskab, hvor den enkelte havde meget lidt at sige, og hvor fællesskabets interesser til enhver tid gik forud for individets interesser. Når teglværksejerne satte

sig sammen i De Forenede Teglværker og besluttede, hvem der måtte producere hvad og til hvilken pris, varerne skulle sælges til, var der ligeledes tale om et fællesskab, hvor individet til enhver tid måtte træde tilbage for fællesskabets interesser. Landbrugets ændrede organisationsform efter landboreformerne betød, at ejendommens drift beroede på den enkelte landmands initiativ, og organiseringen i andelsselskaber ændrede ikke på dette princip, idet der her var tale om fællesskaber om afsætning, indkøb og specialproduktioner, ikke produktionsfællesskaber. Teglværkernes karteldannelse kunne også med et andet begreb kaldes planøkonomi. Reguleringen eksisterer som sagt den dag i dag, dog med større frihedsgrad for det enkelte teglværk, end det var tilfældet i sammenslutningens første mange år. Hvorvidt teglværkerne kunne have draget fordel af en mere fri indbyrdes konkurrence, som det skete i landbruget, står hen i det uvisse.

Arbejdskraft og boligforhold

Arbejdet på teglværkerne var sæsonarbejde, hvilket betød at teglværkerne allerede fra midten af 1800-tallet benyttede sig af vandrearbejdskraft. I starten var der især tale om tyske sæsonarbejdere fra Lippe-Detmold – en gammel teglværksegn i Westfalen, præget af mange småbrug - men senere kom der også arbejdere fra andre dele af det tyske rige, især de østlige egne, samt bl.a. fra Sverige. De forskellige grupper af sæsonarbejdere var ofte organiseret i hele sjak, ledet af en mester. Efterhånden blev det almindeligt, at mesteren blev boende på teglværkerne året rundt og skaffede de nødvendige arbejdere, når der var brug for dem. Efter grænsedragningen i 1920 blev det dog vanskeligt at skaffe vandrearbejdere fra de sydlige egne, og teglværkerne måtte indstille sig på at skaffe de nødvendige arbejdere fra den fastboende befolkning. Her var der mange af de tidligere tyske vandrearbejdere, som efterhånden havde bosat sig på egnen. Men på dette tidspunkt var arbejdet ved teglværkerne dog stadig sæsonarbejde, hvor arbejderne ikke kunne påregne arbejde i vinterhalvåret.

De mange teglværksarbejdere blev efterhånden organiseret i fagforeninger, og en del blev medlem af Socialdemokratiet. Der er eksempler på, hvorledes arbejderne har protesteret og er gået til fagforeningen og politikerne, bl.a. i forbindelse med lukningen af værker, hvilket var tilfældet, da Iller Teglværk blev lukket i 1935-36. Her klagede teglværksarbejderne til den socialdemokratiske folketingsmand I.P. Nielsen fra Dynt, der forsøgte at gøre noget ved sagen, dog uden resultat.

Et af de karakteristiske træk ved teglværkerne på Broagerland og ved Nybøl Nor er de beboelsesbygninger, som fandtes i forbindelse med værkerne. De forskellige boligtyper kan groft inddeles i fire kategorier: Barakker eller små rum ved ovnene til sæsonarbejdere, arbejderboliger til de fastboende arbejdere og deres familier, mesterboliger til teglværksmestrene og deres familier samt endelig ejerboligerne, som blev beboet af teglværksejere og deres familier.

Boligerne til sæsonarbejderne var gennem en lang periode meget ringe. Ofte sov arbejderne i små kamre, som lå lige op ad ovnen eller i forbindelse med tørreladerne, og de var henvist til at lave mad over åbne ildsteder. Disse meget kummerlige forhold blev først begyndt forbedret efter 1886, hvor to teglværksarbejdere på Grønland teglværk omkom af kulilteforgiftning, mens de lå og sov. Derved blev den preussiske fabriksinspektion opmærksom på de meget dårlige forhold, og det var også fabriksinspektionen, der pressede de modvillige teglværksejere til at forbedre forholdene for værkernes sæsonarbejdere.

De fastboende arbejdere havde som regel bedre forhold end sæsonarbejderne, og med tiden udgjordes størstedelen af arbejdsstyrken på teglværkerne af fastboende teglværksarbejdere, der boede ved værkerne sammen med deres familier. Den største del af arbejderboligerne bestod af længer med flere lejligheder, der typisk bestod af et køkken og et opholds- og soverum samt evt. en stue. Efterhånden var der dog en del af teglværksarbejderne, som købte eget hus. Et eksempel på

disse huse er bebyggelsen Trekrøner ved Iller, som består af tre teglværksarbejderhuse. På mange af teglværkerne var der dog af hensyn til overvågningen af brændingen bopælspligt, således at arbejderne på teglværkerne i sommerhalvåret var forpligtiget til at bo i arbejderboligerne eller "kasernerne" ved teglværkerne. Selv for arbejdere, der ikke boede meget mere end et stenkast fra værket, var det ikke muligt at blive boende på deres bopæl om sommeren, når de arbejdede på teglværket. De familier, der boede i Trekrøner, boede derfor kun i deres huse uden for sæsonen, resten af tiden måtte de bo på et kammer på teglværket.

I slutningen af 1970'erne eksisterede der stadig arbejderboliger ved nogle af teglværkerne, bl.a. på Grønland. Princippet med, at arbejderne skulle på bo teglværkerne, bundede – ud over behovet for vagt og overvågning - muligvis i værkernes oprindelse som bierhverv til landbruget, hvor der var gammel tradition for udvidede hushold, hvori karle og tjenestepiger indgik. Men generelt var meget af den tidlige industri i Danmark præget af en patriarkalsk organisation med boliger ved arbejdspladsen, således som det f.eks. også sås i skibsværfterne i og ved Aabenraa i 1840-50'erne.

Teglværksmesteren boede som en central person i produktionen naturligvis også på teglværkets område. Mestrenes boliger var af væsentlig bedre beskaffenhed end arbejderboligerne, men naturligvis ikke af samme standard som ejerboligerne. Det hierarki, som fandtes på arbejdspladsen, blev ganske tydeligt afspejlet i de boliger, som de forskellige ansatte boede i. Teglmesterens bolig var ofte et selvstændigt hus, idet der jo kun var en teglmester ved hvert teglværk, og da teglmesteren ikke tilhørte resten af teglarbejdergruppen.

Teglværksejernes boliger er et kapitel for sig. En del af ejerboligerne var stuehuse til de gårde, som blev drevet sammen med teglværkerne, og markerede sig kun som lidt finere – f.eks. med to kviste – end almindelige stuehuse. Efterhånden som teglværkerne udviklede sig til selvstændige industrier, blev der i forbindelse med mange af teglværkerne bygget store villaer til teglværksejerne. Flere af disse ejerboliger, som f.eks. ejerboligen til Rendbjerg Teglværk (velbevaret, opført 1872-73) og N.A. Matzens villa i Iller blev kaldt for "slotte" p.gr.a. deres størrelse, arkitektur og overdådige udsmykninger. Der var en markant forskel mellem de ydmyge arbejderboliger og ejernes pragtvillaer, - men de forskellige beboelser har ofte ligget ganske tæt på hinanden. Ejerboligerne blev dog ofte, som man kan se det ved Cathrinesminde, bygget en smule tilbagetrukket fra selve teglværket.

Teglværksegnens historisk bevidsthed

Cathrinesminde Teglværk blev nedlagt i 1968, og i modsætning til de andre nedlagte teglværker fik værket lov til at stå og forfalde. I 1986 blev der oprettet en selvejende institution, som overtog bygningerne og fik dem sat i stand ved hjælp af arbejdsløse i forbindelse med et beskæftigelsesprojekt. Det var de tre teglværkskommuner Gråsten, Sundeved og Broager samt blandt andet Sønderjyllands Amt, Arbejdsmarkedsrådet og teglindustrien, som stod for igangsættelsen af restaureringsprojektet. Der blev herefter oprettet et teglværksmuseum i bygningerne i 1993 med et tilhørende historisk værksted. Museet blev i 1997 en del af Museet på Sønderborg Slot, hvorunder museets inspektør også er ansat.

Cathrinesminde Teglværksmuseum og foreningen Cathrinesmindes Venner er i høj grad med til at styrke den historiske bevidsthed i forhold til teglindustrien og dennes indflydelse i området på Broagerland og omkring Nybøl Nor. Cathrinesminde Teglværksmuseum står som et eksempel på, hvorledes teglværkerne så ud før tunnelovnenes og dermed de store rationaliserings-tid. Det er det eneste teglværk ved Flensborg Fjord, som er bevaret i sin ældre skikkelse – og det eneste bevarede ældre teglværk, komplet med arbejderboliger mm. i Danmark. På den måde er

Cathrinesminde som industrimiljø både et centralt led i teglværksegnens netværk af industrielle kulturspor og et vigtigt omdrejningspunkt for den lokale historiske bevidsthed om Broagerland som teglværksegn gennem mere end 300 år.

Teglværksspillene - de egnsspil, der frem til 2004 har været spillet som friluftsteater hvert 2. år - er en af de tilbagevendende begivenheder, som er med til at sikre, at historien om leret og teglværksindustrien bliver fortalt. En sådan illustrativ historiefortælling er uden tvivl med til at styrke den historiske bevidsthed i et lokalområde. Leret og teglværkerne har gennem en lang periode haft afgørende betydning for området og dets indbyggere. Mange af beboerne på egnen har selv – eller deres forældre eller bedsteforældre - har levet en stor del af deres liv på værkerne og har arbejdet med det ler, som er så karakteristisk for området. I dag er produktionen af tegl så automatiseret, at der ikke længere er ret mange mennesker beskæftiget i teglindustrien, og dermed har teglen og leret fået mindre betydning blandt områdets beboere. Men teglværksspillene, teglværksmuseet og de mange kulturbegivenheder på Cathrinesminde er alligevel med til at give befolkningen en fælles identitet, der er knyttet til leret og teglindustrien.

Det industrielle kulturmiljø ved Flensborg Fjord

Bevarede produktionsanlæg og boligmiljøer

I dag er 8 af de oprindelige ca. 40 teglværker på nordsiden af Flensborg Fjord i drift, men de værker, som eksisterer i dag, er siden 1960'erne moderniseret så gennemgribende, at der ikke længere er spor efter ældre produktionsanlæg. Den teknologiske udvikling, samt traditionen for, at værker blev fjernet, når de ikke længere var i brug, har betydet, at de gamle produktionsanlæg stort set er forsvundet, bortset fra Cathrinesminde. Selv om der ikke findes produktionsanlæg, er der dog stadig spor efter de mange værker i landskabet ved Iller Strand og omkring Nybøl Nor. Disse spor vil blive gennemgået herunder i afsnittet ”Spor i landskabet”.

De tidligere teglværksboliger er derimod i stort omfang bevarede, men der er meget stor forskel på, i hvor høj grad boligerne er restaureret og ombygget og dermed genkendelige som de ejer-, mester- eller arbejderboliger, de engang var. Alligevel er det i høj grad klyngerne af beboelsesejendomme, som rundt omkring i landskabet vidner om, hvor de gamle teglværker lå. Den nedenstående gennemgang af de boliger, som kan ses i dag, er opdelt efter den geografiske opdeling, som er præsenteret under afsnittet om teglværkernes antal og placering.

Gruppe 1- Teglværkerne ved Iller Strand

Ingen af de tidligere otte teglværker ved Iller Strand er i dag er i drift. Bortset fra Cathrinesminde teglværk er de andre værkers produktionsbygninger fuldstændig forsvundet. Tilbage står en række beboelsesbygninger samt de spor i landskabet, som teglværkerne har efterladt sig.

Cathrinesminde teglværk lukkede som nævnt i 1968 og fik lov til at stå og forfalde, indtil den selvejende institution Cathrinesminde i 1986 overtog bygningerne og begyndte en omfattende restaurering. De bevarede bygninger med ringovn og tørrelader stammer stort set fra moderniseringen i 1890'erne. Nogle af anlæggets bygninger er dog rekonstrueret eller nyopført i forbindelse med genopbygningen 1986-93. Det var dog ikke alle bygninger fra tide o. 1900, der havde overlevet frem til 1986; for eksempel er vandarbejderens barak forsvundet. Til gengæld er værkets arbejderbolig fra o. 1900 bevaret (dog delvist genopført efter brand og stormskade). Arbejderboligen var oprindeligt indrettet med fire, senere med tre lejligheder, som i dag er forsøgt

genindrettet for årene 1890, 1930 o 1960 med tilhørende arbejderhver. Ejerboligen og ejerfamiliens aftægtsbolig ligger ligeledes velbevarede på bakken oven for Cathrinesminde, men er i dag i privat eje. Ved kysten er bevaret en ca. 100 m lang stenmole, en del af værkets oprindeligt over 300 m lange afskibningsbro. Bag værket ses endvidere de imponerende lergrave, som på trods af delvis tilgroning stadig fremtræder tydeligt med deres næsten lodrette skrænter og dermed giver et godt indtryk af de store mængder ler, som her er blevet gravet siden starten i 1732. Endelig skal ikke glemmes, at den gård i Mølmark, hvorfra familien Hollensen indtil ca. 1890 drev værket, ligger velbevaret som et trefløjet nlæg, opført (i flenborgsten, naturligvis) omkring 1850.

Lige syd for Cathrinesminde teglværk lå *Iller Teglværk*, som tidligere hed Knutzens teglværk. Jorden til dette teglværk blev oprindeligt udskilt fra Cathrinesminde i første halvdel af 1800-tallet, og værket blev som førnævnt nedlagt sidst i 1930'erne p.gr.a. den overkapacitet, der på dette tidspunkt fandtes i området. De eneste spor, der er tilbage af værket, er resterne af værkets afskibningsbro samt lergraven, der til tider stadig er i brug, da Vesterled Teglværk i perioder henter ler på stedet.

Det næste teglværk på strækningen var *Jomfru Petersen*. Dette teglværk blev nedlagt under 1. Verdenskrig, og sporene efter værket er meget begrænsede. Der ses i området tilgroede rester efter værkets ovn og lergrav, men det eneste bevarede er beboelsesbygningerne til værket, nemlig ejerboligen og mesterboligen samt to arbejderboliger; alle boligerne er i privat eje og er i større eller mindre grad blevet ombygget.

Matzens teglværk kan umiddelbart spores tilbage til 1774, men har måske eksisteret endnu tidligere. I slutningen af 1800-tallet var dette teglværk, som lå lige ved siden af jomfru Petersens teglgård, det teknologisk set mest udviklede på egnen. Teglværket har været et imponerende og også meget særpræget syn på grund af værkets specielle Cohr'ske tørresystem, der betød, at værket havde nogle meget store tørrekasser på taget over ovnen på begge sider af bygningen. Værket blev forgældet p.gr.a. for store investeringer, og i 1907 blev værket solgt for derefter at blive helt nedlagt og bortsprængt i 1914. Når man ser hen over den mark, som engang bar det imponerende industrialnæg, er der ikke mange spor tilbage: Nogle små græsbevoksede forhøjninger, som indeholder rester fra værket - men man skal vide, hvad man skal se efter, for at kunne se, at der ikke bare er tale om en almindelig eng. Værkets lergrav ses tydeligt, på trods af at den er tilvokset, og den karakteristiske dæmningsagtige vej op til Matzens tidligere villa, "Iller Slot", viser, hvor dybt landskabet er blevet afgravet på begge sider af vejen. Værkets arbejder- og mesterbolig eksisterer stadig, og ejerboligen er ligeledes bevaret, men i dag så ombygget, at det næsten ikke er til at genkende. Bygningen huser i dag en børnehave. Ud over beboelsesbygningen er også resterne af afskibningsbroen synlig, ligesom ved de andre værker ved Iller Strand.

De tre resterende teglværker langs Iller Strand, *Jessens teglgård*, *Heides teglgård* (senere *Bachmanns*) og *Hans Petersens teglgård* har lidt samme skæbne som de andre værker. De eneste spor, der er tilbage, er enkelte beboelsesbygninger, tilgroede lergrave samt resterne af afskibningsbroerne.

Gruppe 2 – Teglværkerne syd for Egersund

Rendbjerg teglværk og det tilhørende anneksteglværk *Egeskov Teglværk* lå på kysten mellem Cathrinesminde og Egersund. Rendbjerg teglværk blev oprettet i 1783 og blev under ejerslægten Dithmer et af de største værker på egnen. Ejerboligen til Rendbjerg teglværk er et imponerende villabyggeri, opført i 1872-73 og ejes i dag af Sønderjyllands amt, som driver hjem for handicappede børn på stedet. Fortsætter man forbi den imponerende ejerbolig og bevæger sig længere ned mod vandet, kommer man ned til en lidt mindre villa, som gennem teglværkets sidste mange år var bolig for værkets direktør. Både ejer- og direktørboligen er smukt udsmykket med formsten, som var teglværkets speciale. Lidt længere nede mod vandet ligger "Det store hus" i

Rendbjerg, en tidligere arbejderbolig, der indeholdt seks lejligheder. Over for ”Det store hus” ses teglværkets gamle maskinhus, som i dag er renoveret og benyttes som beboelse. Der er derimod ingen spor efter det øvrige produktionsanlæg på Rendbjerg; hvor ringovnen tidligere lå, er i dag en privat parkeringsplads. Det er dog stadig muligt at finde spor efter lergravningen, idet der øst for ”Det store hus” er tydelige spor i landskabet efter en lergrav i form af en slugt omgivet på to sider af stejle skrænter.

Sporene efter det nærliggende *Minde teglværk*, som blev nedrevet i nedrevet 1979 er efterhånden forsvundet, idet området i dag bliver bebygget med feriehus. I den forbindelse foretages der store gravearbejder, som sletter sporene i landskabet. Der er muligvis spor efter en afskibningsbro i området, men det er svært at afgøre, da der i dag er bygget marina med bådebroer.

Gruppe 3 – Teglværkerne i og omkring Egersund

I Egersund lå teglværkerne en gang tæt i rad og række langs vandet, men i dag er det kun Carl Matzens teglværk, som er i drift. Langt de fleste af de andre teglværker blev nedlagt i 1920’erne og -30’erne, og der er ikke efterladt mange spor efter værkerne. Ved Matzens teglværk står stuehuset til den Matzen’ske gård står mere eller mindre uforandret, men både de tilhørende landbrugsbygninger og den tilhørende arbejderbolig er forsvundet i nyere tid. Ud over stuehuset og de totalt ombyggede produktionsbygninger er der bevaret en aftægtsbygning, som tidligere blev beboet af forpagteren af landbruget.

Ud over Matzens teglværk står også *Grønland teglværk* endnu i Egersund. Værket er nedlagt, men det er stadig muligt at identificere arbejderboliger, både nede ved vandet foran værket og bag værket, hvor det tidligere gårdstuehus også stadig kan ses. En stor bygning placeret midt mellem værkets produktionsbygninger ligner en tidligere ejerbolig. Bygningerne omkring Grønland er i dag i forfald; en stor del af arbejderboligerne har tydeligvis været beboet indtil for få år siden, men nu minder værket og de tilhørende bygninger mest af alt om en spøgelsesby. Bag værket er der endnu spor af den gamle ringovn samt den industribane, som blev brugt til at transportere de færdige sten væk fra værket. Det er umiddelbart svært at identificere, hvor de øvrige teglværker i Egersund har ligget, da området i dag er bebygget med private huse, der ikke vidner om, at området engang var et driftigt industriområde.

Gruppe 4 – Teglværkerne ved Nybøl Nor nord for Skodsbøl

Teglværket *Bøsbæk* og to af *Tornskov-teglværkerne* er for længst nedrevet, men der kan stadig ses stuehuse eller ejerboliger. Ved *Tornskov / Kuhlmann* er der ud over stuehuset stadig nogle produktionsbygninger, som dog sandsynligvis har hørt til landbruget og ikke til teglværket. De tre afskibningsbroer fra værkerne eksisterer stadig, og på trods af at de er meget medtagne, betyder deres karakteristiske udformning, at de ses som tydelige spor i landskabet. Lergravene er stadig meget tydelige i området - hvis man bevæger sig ned til vandet og ser op mod land, springer det straks i øjnene, at terrænet er præget af slugter, som strækker sig ind i de lerfyldte bakker. Disse slugter er skabt ved hjælp af spade og trillebør og på den måde spor efter en industri, der i bogstaveligste forstand gravede sig ind i landet. Det er ikke på grund af fare for oversvømmelse, at vejene ned til de gamle Tornskov-værker ligger hævet væsentligt over resten af terrænet - det er terrænet, som i forbindelse med lergravningen er blevet sænket rundt om vejene.

Tornskov / Hüls og *Christiansens teglværk* er stadig i drift, men under navnet PM tegl, og fabrikken laver ikke længere teglsten, men teglfliser. Både det gamle stuehus og ejerboligen til Tornskov teglværk står endnu, og afskibningsbroen ses ligeledes tydeligt. Området omkring værket og de to tilbageværende beboelsejendomme bærer tydeligt præg af lergravningen, idet terrænet er karakteriseret ved stejle skrænter og dybe grave, nogle fyldt med vand. Vejen, der fører forbi de to

beboelser og videre ned til selve værket, ligger også på den karakteristiske dæmningslignende forhøjning, som vidner om, at der er blevet gravet ler på begge sider af vejen.

Skodsbølmark teglværk blev nedlagt i 1983, men en stor del af værkets bygninger er blevet bevaret, idet de i dag indeholder en yachtfabrik. Bag fabrikken står en af de gamle tørrelader endnu i stærkt forfald, men den særprægede bygning vidner om, at her engang har ligget et driftigt teglværk. Fabriksområdet er lukket, og det er derfor svært at afgøre, hvor mange af de gamle teglværksbygninger, der er bevaret. Afskibningsbroen til værket ses tydeligt, og er i dag blevet udbygget i forbindelse med den bådhavn, som er oprettet ved den nye fabrik.

R. Tychsens teglværk er stadig i drift, og der graves stadig ler i nærheden af værket. Ud over de mange produktionsbygninger og den karakteristiske skorsten findes også to beboelsesejendomme ved værket. *T. Tychsens teglværk* blev derimod nedlagt i 1954, og der er ikke andre spor af værket end nogle beboelsesbygninger og en afskibningsbro.

H.A.Petersens teglværk er stadig i drift. Ud over værkets drifts-og administrationsbygninger findes der også i forbindelse med dette værk beboelsesbygninger, blandt andet en ejerbolig.

Gruppe 5 – Teglværkerne ved Nybøl Nor vest for Nybøl

H. Petersens teglværk blev nedlagt i 1918-19. Sporene af værket er af samme type som ved de øvrige nedlagte teglværker: Der står en ejerbygning og et par andre beboelsesbygninger tilbage, og vejen ned til kysten forbi boligerne ligger på den karakteristiske dæmning, som vidner om, at der er blevet gravet ler på begge sider af vejen.

Bachmanns, Stoffers og Vesterled teglværker er stadig i drift, og her er blandt andet bevaret de smukke ejerbygninger, gårdstuehusene til Stoffers og Vesterleds ejendomme. Det er svært at vurdere, hvor meget der er tilbage af de oprindelige værker, da de nutidige produktionsanlæg ligger, hvor de gamle i sin tid befandt sig, men der er bl.a. bevaret nogle af de gamle tørrelader ved Vesterled.

C. Andersens / Vandmølle teglværk blev nedlagt i 1914. Her er stadig spor af den gamle vandmølle, og der ligger som ved de andre værker en lille gruppe beboelsesbygninger tilbage.

Gruppe 6 – Teglværkerne ved Gråsten

Gråsten teglværk er stadig i drift, men værket er i 1960 blevet genopbygget efter en brand, som stort set ødelagde det meste af værket. Sporene efter det gamle teglværk er derfor forsvundet, nøjagtigt som det er tilfældet hos de andre værker, som stadig er i drift i dag.

Pelzerhof teglværk, det senere *Toft teglværk* ved vestsiden af Egersund eksisterede i nøjagtigt 200 år. Det blev bygget i 1765 og solgt til anden anvendelse i 1967, da lerreserverne på dette tidspunkt var udtømte. I dag ligger der anden industri på området, og det er svært at vurdere, hvor meget der er tilbage af det gamle teglværk. Umiddelbart er det muligt at genfinde et af de oprindelige to arbejderhuse samt en mesterbolig. Billedet er altså det samme som ved de andre nedlagte teglværker: det er udelukkende beboelsesejendomme, som er tilbage.

Arkiver og museer

Cathrinesminde Teglværksmuseum er som filial af Museet på Sønderborg Slot ansvarsmuseum både for dansk teglindustri og for den sønderjyske industrihistorie. Cathrinesminde Teglværksmuseum rummer det teglværkshistoriske arkiv samt museets industrihistoriske bibliotek. I det teglværkshistoriske arkiv ligger en stor del af det skriftlige materiale, som findes om teglværkerne i Danmark, sammen med en række undersøgelsessager og interviews, især med gamle teglværksarbejdere. Museet på Sønderborg Slot / Cathrinesminde Teglværksmuseum gennemfører løbende industrihistoriske undersøgelser og dokumentation i forbindelse med virksomhedslukninger. I 2004-05 er bl.a. gennemført undersøgelser af Aabenraa Karrosseri A/S (sa.m. Institut for sønderjysk Lokalhistorie, Aabenraa) og Schaumanns Klædefabrik, Haderslev. Cathrinesminde er endvidere ankerpunkt for det grænseoverskridende samarbejde om ”Industriemuseum Slesvig”, en kæde af industrihistoriske ”stationer” nord og syd for grænsen. Endelig opbygger museet løbende en samling af industrihistoriske genstande fra Sønderjylland med henblik på indretningen af en permanent industrihistorisk udstilling. Men ikke mindst er der opå Cathrinesminde gennem årene opbygget en stor samling af teglprodukter (stemplede sten, formsten mv.), arbejdsredskaber og andre teglhistoriske genstande fra hele landet i kraft af museets rolle som eneste statsanerkendte teglværksmuseum.

De Forenede Teglværker A/S har desuden et omfattende arkiv på koncernkontoret i Egersund, som indeholder skriftlig dokumentation for store dele af firmaets historie. Her findes blandt andet regnskaber og årsberetninger, desværre er arkivet dog ikke komplet, da en række år mangler.

Sammenfatning

Et unikt industrimiljø i Danmark

Danmark er et land stort set uden råstoffer af betydning for landets industri – hvis man ser bort fra Nordsøens beholdninger af olie og gas. Tidligere var der et af de få råstoffer, som i større omfang skabte industri og arbejdspladser. Teglproduktionens betydning afspejles blandt andet i det forhold, at teglindustrien i Sønderjylland var den industri, der beskæftigede flest mennesker i hele landsdelen frem til 1925. Umiddelbart ligger den store koncentration af teglværker omkring Broagerland lidt afsides i landet, men kombinationen af råstoffet, det stenfri ler, sammen med muligheden for søtransport har været altafgørende for denne beliggenhed. Samtidig fik områdets teglproduktion tidligere end resten af landet et hjemmemarked, samtidig med at det lå godt for de væsentlige søtransportruter. På den måde har teglindustrien langt op i vor egen tid været uafhængig af baner og veje.

Oprindelsen som bierhverv til landbruget har også betydet, at teglværkerne både i organisation og slægtstilknytning langt hen ad vejen er blevet drevet som landbrug. Teglværkerne levede af jorden, på samme måde som landbruget levede af jorden. På den måde er teglindustriens historie på Broagerland og omkring Nybøl Nor også historien om, hvordan et landbrugssamfund langsomt er blevet transformeret til et industrisamfund i et forløb, der strakte sig over mere end 200 år – i stærk modsætning til f.eks. Danfoss' chokagtige omformning af det alsiske landbosamfund. På den måde kan eksemplet teglindustrien muligvis også være med til at kaste lys over identitetsdannelsen i samfundet, hvor danskerne et langt stykke hen ad vejen har betragtet Danmark som et landbrugsland og haft svært ved at identificere landet som en industrination. At være teglværksegen var ikke nødvendigvis det samme som at være industriegn.

I forhold til andre danske teglværksegne, f.eks. Sydfyn og Nordsjælland, er området omkring Flensborg fjord også unikt som teglværksegn, dels p.gr.a. den tidlige udvikling – der går ca. 100 år længere tilbage end de andre teglværksegne – dels p.gr.a. den meget store koncentration af værker i området. I et lille område har den europæiske teglindustri teknologiske og konjunkturmæssige udvikling afspejlet sig i mange variationer – og samtidig kommer som en ekstra accent den nationale udvikling, der har haft betydning både m.h.t. afsætning, lovgivning (f.eks. om arbejderbeskyttelse), organisation, arbejdskraftrekruttering og nationalt tilhørsforhold (f.eks. de ofte tysksindede ejerfamilier).

Teglværkernes organisering er også ganske bemærkelsesværdig. Det unikke fællesskab, som fandtes inden for De Forende Teglværker fandtes ikke andre steder inden for teglværksbranchen, og kun få steder i det øvrige erhvervsliv. Det, der i dag på nogle områder bliver betragtet som et lovstridigt kartel, har gennem flere generationer kontrolleret og reguleret teglindustrien på Broagerland og ved Nybøl Nor, således at flest mulige værker kunne overleve. Fællesskabet har til en hver tid haft forrang for det enkelte teglværk, og de fleste værker har holdt sammen både i de gode, men også i de meget dårlige år. Flertalshensynet har betydet, at tildeling af kvoter og overholdelse af den tildelte kvote har haft overordentlig stor betydning for det enkelte teglværk, og dermed for de arbejdere som var tilknyttet værket. De Forende Teglværker A/S har på den måde haft en afgørende indflydelse på både den økonomiske udvikling, men også på den udvikling der skete inden for industrimiljøet på egnen. Det er let at forestille sig, hvordan de enkelte værker ville være begyndt at konkurrere på prisen i krisetider, hvis ikke de havde været samlet under en fælles salgsorganisation. Konsekvensen ville da på sigt have været, at mange teglværker havde måttet lukke, og det er på den måde givet, at der i så fald ikke frem til 1. Verdenskrig havde ligget 70 teglværker side om side ved Flensborg Fjord.

Antallet af værker blev alligevel kraftigt reduceret med tiden, men der var tale om en reguleret afvikling i perioder med manglende afsætningsmuligheder - og med tiden også som følge af den stærkt forøgede produktionskapacitet pr. teglværk. Værkerne på Broagerland og omkring Nybøl Nor var til tider truet af konkurrence fra andre teglværker i Danmark eller i udlandet, men de konkurrerede aldrig indbyrdes på prisen. Det er svært at afgøre, hvorfor det lige netop er i dette område, at teglværkerne har været så utrolig knyttet sammen. En meget sandsynlig årsag er, at det overvældende antal af værker på et meget lille område har skabt en bred ejerkræds med en høj grad af fællesskabsfølelse, ligesom udspringet fra landbruget, og dermed landbrugets traditioner for slægts- og lokalsamfundsfællesskab, formentlig har haft betydning.

Teglværkerne i området omkring Nybøl Nor og på Broagerland har betydet andet end arbejdspladser for området, de har også været et centralt element i det lokale samfund. Arbejderne, mestrene og ejerne har haft deres daglige gang på værkerne, og størstedelen af dem har ikke kun været på værkerne i arbejdstiden, men har boet på teglværkernes områder med hele deres familie. Ægtefæller og børn er på den måde også blevet inddraget i arbejdet og i det specielle miljø, som fandtes på værkerne. Teglværkerne har på den måde været centrum og ramme for hele tilværelsen for mange familier i området.

Også landskabet er blevet dybt præget af 300 års teglværksindustri. De mange lergrave og afskibningsmoler, som i dag præger landskabet omkring de gamle teglværker, viser, hvorledes en industri har forandret det landskab, som var basis for teglværkernes eksistens – ja, udnyttet det frem til lerressourcens delvise udtømmning. De mange små veje i området, som ligger på dæmningslignende forhøjninger med stejle skrænter ned på begge sider, fortæller bedre end mange ord, hvorledes teglindustrien i bogstaveligste forstand har skrælet et tykt lag af jorden. Teglintustrien har på den måde, på trods af at mange værker er totalt forsvundet, efterladt markante spor i landskabet.

Fremtidige forskningstemaer

I de senere år har der været foretaget forskellige registreringer og historiske oversigter vedr. teglværksejeren ved Flensborg Fjord. En egentlig industrihistorisk forskning med nutidige teoretiske og faglige vinkler mangler dog i høj grad endnu. Blandt de mange mulige temaer for en fremtidig forskning står bl.a. teglindustriens forhold til områdets skiftende nationale tilhørsforhold. Ph.D.-stipendiat Morten Andersen, Landsarkivet i Aabenraa, er p.t. ved at undersøge grænsedragningens betydning for den sønderjyske industri og ser i den forbindelse også på konsekvenserne for teglværkerne. Morten Andersens resultater vil sikkert være meget interessante i forhold til teglindustrien ved Flensborg Fjord, og hans forskning vil sikkert afdække endnu flere spørgsmål, som det vil være relevant at få besvaret.

Karteldannelsen i form af De Forenede Teglværker A/S er et andet område, det ville være interessant at undersøge nærmere. Den meget fasttømrede sammenslutnings overlevelseskraft og magt er fascinerende, og vil derfor være et oplagt tema for en organisationshistorisk undersøgelse. De Forenede Teglværker har formentlig som tidligere nævnt været en af årsagerne til, at der blev opretholdt et så stort antal teglværker på egnen og har dermed haft afgørende betydning for det samlede industrimiljøes karakter og opbygning.

Et tredje emne, som burde kortlægges, er teglværkernes oprindelse i, udvikling sammen med og til slut adskillelse fra landbruget – den ”langsomme” overgang fra landbrugssamfund til industrisamfund. Specielt interessant er i denne forbindelse landbrugslivsformens evt. indvirkning på måden, hvorpå teglværkerne blev drevet, på forholdet mellem ejer, mester og arbejder, og som nævnt på teglværkernes organisation – set i forhold til øvrig tidlig industri i Europa.

Endvidere ville det, netop fordi vi her har et så bredt spektrum af teglværker på et lille område, gennem arkivalier og andre kilder at forsøge at kortlægge forskelle og ligheder i den teknologiske udvikling på værkerne, f.eks. fornyelsen af produktionsapparatet set i forhold til f.eks. generationsskifter i ejerslægten, produktionens karakter, værkets størrelse, økonomi og konjunkturer.

Endelig vil det have stor betydning både for forståelsen og den fremtidige bevaring af teglværksegnens kulturmiljø, hvis der kunne skabes mulighed for en gennemgribende registrering af de mange tidligere teglværker og de efterladte spor i landskabet, som meget overfladisk er blevet behandlet i denne rapport.

Cathrinesminde Teglværksmuseum kan fungere som den naturlige og frugtbare ramme om udforskningen og formidlingen af teglværkshistorien. Disse års fokus på industri og industrimiljøer giver en åbenbar mulighed for at udvide museets tilbud til besøgende, således at der i højere grad bliver mulighed for at give de besøgende et indblik i det specielle miljø, som fandtes omkring teglværkerne. Resultaterne af flere systematiske undersøgelser vil kunne bidrage til, at det i endnu højere grad kan gøres tydeligt for museets besøgende, at teglindustrien omkring Flensborg fjord ikke blot handler om teknik og teknologiske landvindinger, men i lige så høj grad om et industrimiljø, som prægede livsvilkår og identitet for en meget stor del af områdets befolkning.

Udforskningen og formidlingen af teglværkerne omkring Flensborg fjord har samtidig en naturlig grænseoverskridende dimension. Emnet inviterer til grænseoverskridende projekter i forlængelse af ”Industrimuseum Slesvig”-initiativet, både fordi området gennem tiden både har hørt under Danmark og Tyskland, og fordi grænsedragningen 1920 trak et skel midt gennem det industriområde, som tidligere udgjorde en samlet enhed.

Litteratur:

Adriansen, Inge; Paulsen, Kim Jacobus: *Teglværker ved Iller Strand*. Årsskrift for Cathrinesminde Teglværksmuseum – Cathrinesmindes Venner 1999.

Adriansen, Inge (red): *Teglværker ved Flensborg Fjord*. 100 år i billeder. Det sønderjyske teglværksprojekt, Sønderborg 1984.

Adriansen, Inge: *De Forenede Teglværker i Egersund 1894-1994*. Historisk Samfund for Als og Sundeved, Sønderborg 1994.

Askgaard, Helle: *Den sønderjyske industris udvikling fra 1920 til 1970*. C.A. Reitzels Forlag. København 1970.

Duggen, Harald: *Ziegeleien entlang der Flensburger Förde – Teglværker langs med Flensborg fjord*. Broager 1989.

Hansen, Knud Erik Thurøe: *Teglfremstilling*. Teglintustriens Tekniske Tjeneste, Ny revideret udg. 1965.

Kjærgaard, Thorkild; Lyngby, Thomas: *Matzens Teglværk Egersund*. Årsskrift XIV, Cathrinesminde Teglværksmuseum – Cathrinesmindes Venner. 2001.

Paulsen, Kim Jacobus: *De danske teglværker 1997*. Årsskrift for Cathrinesminde Teglværksmuseum – Cathrinesmindes Venner 1997.

Danfoss – moderniseringens industrilandskab i Sønderjylland

Af Erik Petersen

For turister og andet godtfolk, der gæster øen Als vil det utvivlsomt være den frodige natur, de velplejede marker, Alsfjordens og Lillebælts blinkende, blå vand og de mange små idylliske landsbyer, der først tiltrækker sig opmærksomheden. For nogle vil det derfor sikkert komme som en overraskelse, pludselig at befinde sig midt i et område med én af Danmarks største industrivirksomheder. De mange fabriksbygninger syner ikke af meget i landskabet. Kun virksomhedens administrationsbygning rager lidt naturforstyrrende 11 etager op i det nordalsiske landskab og afslører, at her ligger altså Danfoss.

Mange vil nok være enig med journalisten, der engang spurgte Danfoss' grundlægger, om det ikke var uhensigtsmæssigt med en fabrik i en så fjern afkrog af landet. Mads Clausens eneste kommentar var: "Fjernt fra hvad"? Mads Clausen var ikke de store talers mand, men helt så enkelt kan spørgsmålet nu ikke besvares. I det følgende vil jeg forsøge at give et mere nuanceret billede. Ikke blot af Danfoss' beliggenhed, men også af virksomhedens store betydning for udviklingen fra bondesamfund til industrisamfund, naturligvis især på Als og Sundeved, men også i store dele af Sønderjylland..

Bondesøn og fabrikant

Indtil slutningen af 1940-erne var Als et typisk bonde- og husmandssamfund. Slægt fulgte slægters gang, bondens børn blev bønder. Sådan var det og sådan skulle det også være i fremtiden, mente gårdejer Jørgen Clausen og hans kone Maren fra Elsmark på Als. De fik to sønner, først Johan, der fulgte i forældrenes fodspor og blev bonde. Fem år senere, i 1905, fik de nok en søn, som blev døbt Mads og som kom til at give sine forældre adskillige søvnløse nætter. Det lå naturligvis i luften, at han skulle være bonde ligesom forældrene og broderen, men til deres store bekymring udviklede Mads sig i en helt anden retning. Mekanikken trak mere end ploven, og denne udvikling fik stor næring af drengens oldefar, der havde været pumpemager og rokkedrejer. Mads opholdt sig meget i oldefaderens værksted og det fortælles, at han allerede i en meget tidlig alder fandt på mange tekniske finurligheder, fx at forbinde en halv snes af oldefaderens spinderokke med remme for at kunne få dem alle til at snurre ved blot at betjene én af dem. Skolegangen interesserede ikke den teknik-ivrige dreng synderlig meget. Men efter grundskolen blev han dog alligevel optaget på realskolen i Sønderborg. Realeksamen blev det imidlertid ikke til, men en efterfølgende læretid på en maskinfabrik i Sønderborg gav til gengæld en adgangsbillet til Teknikum i Odense, hvorfra han dimitterede som maskiningeniør i 1927.

Med et pænt eksamensbevis i baglommen var Mads Clausen ansat i forskellige virksomheder, bl.a. hos Silkeborg Maskinfabrik, og allerede på det tidspunkt kunne han have kaldt sig "fabrikant". Han havde nemlig udviklet en meget speciel donkraft til biler, som han producerede og markedsførte med økonomisk støtte fra sin onkel. Men det var først, da han fik ansættelse hos kølevirksomheden Brødrene Gram i Vojens, at der for alvor begyndte at tegne sig et fremtidsbillede for ham. I 1932, efter mange og stædige forsøg, stod han med sin første færdige køleventil i hånden, og allerede året efter var "Dansk Køleautomat og Apparat Fabrik" en realitet. Nu kunne bondesønnen fra Elsmark med rette kalde sig fabrikant.

Virksomhed med vokseværk

Selv om Mads Clausen nu var fabrikant, var hans fabrik i begyndelsen ikke noget at prale af. Et par værelser på loftet af forældrenes stuehus fungerede både som konstruktionstegnestue, værksted og soveværelse. Men pladsen blev snart for trang, og allerede i 1935, kun to år efter starten, kunne man tage den første egentlige "fabriksbygning" i anvendelse. Fabriksbygning er måske en lidt for flot benævnelse for det lille træskur på 60 m², som i al hast blev opført i moderens køkkenhave, men der var da plads til en brugt drejebænk og fire medarbejdere. I årene efter blev det oprindelige træskur, populært kaldt "høsehuset", udvidet flere gange, bl.a. blev det i 1941 løftet ved hjælp af en kran, hvorefter der på én dag blev bygget en etage under. I 1939 var arbejdsstyrken oppe på 26 medarbejdere og i 1941 udgjorde det samlede produktionsareal 1050 m².

Under 2. Verdenskrig nød virksomheden godt af de særlige forhold, hvor de nærmeste engelske og amerikanske konkurrenter var hindret adgang til det centraleuropæiske marked. Efter krigens afslutning fortsatte væksten i afsætningen både på hjemmemarkedet og eksportmarkederne. Endnu engang var der behov for arealudvidelser, og på et tilkøbt areal ganske tæt ved gården i Elsmark blev der opført en helt ny fabrik. Ny og ny er måske så meget sagt; fabriksbygningerne var nemlig en række udtjente flygtninge-barakker fra krigens tid, men de opfyldte det akutte behov. I 1949 var det samlede produktionsareal oppe på 4.500 m². Nu måtte der da være plads nok til langt ud i fremtiden, mente mange. Men nej - allerede i 1950 tog man første spadestik til en ny, rigtig grundmuret fabrik i umiddelbar nærhed af "barakfabrikken". Den nye fabriksbygning fik betegnelsen "E1" (E for Elsmark) og bragte det samlede produktionsareal op over 10.000 m².

Da den 11-etager høje administrationsbygning stod færdigbygget i 1961 var det ved at være slut med plads til yderligere byggeaktiviteter på de tilkøbte arealer nær landsbyen Elsmark. Det hindrede imidlertid ikke fremtidige udvidelsesplaner. Der blev erhvervet ret store arealer på den modsatte side af Nordborg/Sønderborg landevejen og her planlagt et byggeri af fire store fabrikshaller på hver 15.000 m². De nye fabrikshaller fik bogstavbetegnelsen "L" (L for landsbyen Lunden). Gennem 1960'erne, -70'erne og -80'erne blev der foretaget flere store udvidelser af Nordborg-fabrikken, som i dag omfatter ca. 250.000 etage-m² fordelt på kontor- og produktionsareal. Samtidig med udvidelserne i Nordborg var der også gang i betydelige byggerier andre steder i Sønderjylland, i det øvrige Danmark og i udlandet. Der var nok ikke mange - heller ikke manden bag det hele, der havde regnet med at det lille skur i moderens køkkenhave ville få et vokseværk af et sådant omfang.

Landbruget storleverandør af medarbejdere

I slutningen af 1940-erne blev Mads Clausen spurgt om, hvor mange medarbejdere fabrikken kunne komme op på. "Vel nok et par tusinde" svarede han nærmest i spøg og uden at vide, at den spådom ville blive overgået mange gange. Som tidligere nævnt var der ansat fire medarbejdere i 1935. I 1939 var medarbejderstaben nået op 26. I 1953 blev medarbejder nr. 1000 ansat og allerede året efter, i 1954 kunne man byde medarbejder nr. 2000 velkommen. I begyndelsen kunne lokalområdet "føde" virksomheden med arbejdskraft. Der var især behov for ufaglært arbejdskraft, og her var landbruget storleverandør. Men også faglærte smede, mekanikere og maskinbyggere fra omegnen fik i stigende omfang arbejde på Danfoss. Ikke alle bønder var begejstrede for konkurrencen fra Danfoss, og der var flere eksempler på at karlene på gårdene pressede lønnen op med truslen om at "gå til Danfoss", som det blev udtrykt. Fra midten af 1950'erne begyndte afvandringen fra landbruget, og her betød Danfoss en del ved at tilbyde ansættelse som bierhverv til landbruget. For de fleste blev det efterhånden hovederhverv, og i dag er det ikke mere muligt at kombinere landbrug og lønarbejde. I løbet af 1950'erne, da der rigtigt kom run på efterspørgslen af arbejdskraft, kunne nærområdet ikke mere følge med, og nye medarbejdere kom i stigende grad fra

andre dele af landet. Det skabte naturligvis en del problemer på flere forskellige områder – bl.a. på boligområdet (mere herom senere).

Der var ikke de store problemer med at skaffe ufaglært arbejdskraft, bl.a. fordi man nu også var begyndt at ansætte kvinder i produktionen. På en studierejse til Amerika i 1950 havde Mads Clausen nemlig set, at kvinder var mændene overlegne, især ved finere montagearbejde. Med hensyn til faglærte medarbejdere, især kvalificerede værktøjsmagere, var situationen mere vanskelig. De skulle hovedsageligt skaffes fra København og Aarhus og andre større byer, og ikke særligt mange var indstillet på at rykke teltpælene op og flytte til en usikker tilværelse i det "mørke udland", som nogen kaldte Als og Sønderjylland. Nogle lykkedes det trods alt at få ansat, måske på grund af et særligt løntillæg, som hurtigt blev døbt "hottentot-tillægget". Den vanskelige situation med de faglærte medarbejdere blev delvist løst ved import fra udlandet. Især fra Schweiz kom der mange værktøjsmagere. Mange blev boende og stiftede familie og blev gennem årene en naturlig del af den lokale befolkning, som samtidig blev stærkt præget af tilflyttere fra alle egne af Danmark.

Land bliver til by

Det var næsten indlysende, at Danfoss' voldsomme ekspansion og dermed store behov for arbejdskraft ville give det lokale samfund en række følgeproblemer. I 1950'erne kom der ca. 1000 nye medarbejdere om året, og det betød kæmpestore problemer med at skaffe et tilstrækkeligt antal boliger til de mange tilflyttere. De få karlekamre, værelser og aftægtsboliger, der var til rådighed, blev hurtigt optaget, afvandringen fra landbruget var endnu ikke begyndt. Skoler, børnehaver og fritidsaktiviteter var også et problem, for ikke at tale om infrastrukturen, offentlige transportmuligheder osv. osv.

Helt naturligt krævede de mange nye indbyggere indflydelse i både foreningsbestyrelser, sogneråd m.m. At de nye sådan kom og "blandede sig", blev ikke opfattet positivt af alle og var årsag til en del skærmydsler mellem de lokale og tilflytterne. Ikke mindst var holdningen til de nye tider hovedpunktet i det dramatiske borgmesterskifte i Nordborg 1946, hvor den nye borgmester Blomgren var mere positiv over for et samarbejde med Mads Clausen. Også på det nationale område var "de nye" årsag til både hovedrysten, undren og somme tider heftige diskussioner. Især når de meldte sig ind i en hjemmetysk forening, hvad enten det så var af uvidenhed om de nationale forhold eller af andre årsager. Der var desuden flere eksempler på, at folk trodsede de kaotiske boligforhold og selv tog initiativ til at skaffe sig tag over hovedet. Nogle boede med kone og børn i udrangerede rutebiler, andre i telte. En familie fra Tønder havde indrettet sig i en gammel kølevogn, som var anbragt på ringriderpladsen i Svenstrup, og en lokal bygmester fik den geniale idé at bygge specielle beboelsesvogne, som han lejede ud til de mange nye tilflyttere. Uden at overdrive kan man vist godt sige, at situationen var kaotisk.

Allerede i 1942 havde man fra Danfoss' side set skriften på væggen og støttede kraftigt tanken om at starte en andelsboligforening. Initiativet strandede imidlertid i Nordborg byråd, som ikke turde yde den lovpligtige kommunegaranti på 45.000 kr. på trods af, at Mads Clausen tilbød at betale andelsindskuddet for de Danfoss-medarbejderne, der ønskede at leje en lejlighed og et yderligere løfte om et kontant tilskud til foreningen. I 1946 kom Nordborg kommune og de to andre berørte kommuner, Havnbjerg og Svenstrup, på andre tanker og stillede de nødvendige garantier, så Nordborg Andelsboligforening kunne etableres. Allerede i 1948 var de første lejligheder klar til indflytning. I 1950 stiftedes endvidere det selvejende boligselskab Danbo på initiativ af Mads Clausen, og ud over at støtte boligforeningerne økonomisk byggede Danfoss også selv en række

huse, som blev udlejet til de ansatte. Fra 1952 blev der desuden ydet et kontant tilskud til medarbejdere, som ønskede at bygge eget hus. Nu var der tilsyneladende kommet skred i en positiv boligudvikling. Men alligevel blev der forsøgt at sætte en "kæp i hjulet" idet der i et notat fra boligministeriet blev foreslået, at nye parcelhuse på Nordals skulle opføres uden kælder. Så ville de være nemmere at fjerne og grundene kunne igen anvendes til agerjord, hvis udviklingen på Danfoss ikke fortsatte. Samme ministerium foreslog også, at alt nybyggeri skulle opføres i flytbare elementer.

Byplanlægning var der ikke noget af. Det meste byggeri foregik på "lurenkig", som Mads Clausen udtrykte det.

For egne midler engagerede han derfor arkitekten og byplanlæggeren professor Peter Bredsdorff, der bl.a. i 1949 havde udarbejdet byplan for Aabenraa, til at udarbejde et forslag til den bymæssige udvikling på Nordals. Bredsdorffs idé om en lang, smal by, hvor indbyggerne havde kort vej ud i naturen, blev stort set fulgt i den nye by, Langesø langs vejen øst for Nordborg. En del medarbejdere foretrak dog bylivet og bosatte sig i Sønderborg. Det satte naturligvis hele trafikken og de kringlede og krogede alsiske veje under pres. DSB udarbejdede derfor særlige køreplaner, som tog højde for arbejdstidens begyndelse og ophør. I midten af 1950'erne var der indsat ca. 30 busser alene til transport af Danfoss-medarbejdere.

Mads Clausen blev i et interview spurgt, hvad han tænkte, når han kørte gennem det alsiske landskab. "Vejene er for smalle", svarede han på sin vanlige korte og kontante måde og hentydede dermed til de trafikale forhold, som visse steder var ret kaotiske. Igennem 1960'erne blev landevejen fra Sønderborg til Nordborg, der var blevet anlagt i årene efter Genforeningen, da også Danfoss' behov og Mads Clausens store, personlige engagement satte ikke kun sit præg på boligbyggeriet og udbedringen af vejforholdene. Også inden for færgefart og luftfart satte Danfoss præg på udviklingen. Flytningen af færgeruten Fåborg/Mommark til den langt kortere forbindelse Bøjden/Fynshav, genoprettelsen af færgeruten fra Ballebro på fastlandet til Hardeshøj på Als samt lufthavnen i Sønderborg var i høj grad resultater af Mads Clausens initiativ.

Gaver fra jubilaren

Som omtalt støttede Danfoss økonomisk og på anden vis et utal af forskellige formål, primært i det lokale område, men også ud over det naturlige nærområde. At Mads Clausen også af egne midler støttede mange projekter er ikke ukendt. Det er heller ikke ukendt, at hans hustru Bitten Clausen gennem alle årene har ydet sit store, personlige bidrag til at knytte tætte bånd mellem medarbejderne, deres familier og arbejdspladsen. Begreber som "Danfoss-familien" og "Danfoss-ånden" er ikke kommet af ingenting.

Ved Danfoss' 25-års jubilæum i 1958 var der naturligvis gaver til jubilaren, som imidlertid også selv delte gaver ud. På jubilæumsdagen blev der oprettet tre fonde: Danfoss Børnehavefond, Danfoss Understøttelsesfond og Idrætsfonden for Nordals. Desuden blev der uddelt en række gavebreve til lokale institutioner. Nogle gaver var efter regning, fx reparationen af orglet i Havnbjerg Kirke, der løb op i flere hundrede tusinde kroner. I 1965, da Mads Clausen fyldte 60 år, blev der igen uddelt store pengegaver. I alt blev der givet 4 millioner kroner til kulturelle, idrætslige og rekreative formål. Det største enkeltbeløb på 2,8 millioner kroner gik til genopførelsen af forsamlingshuset Nørherredhus i Nordborg, der kort forinden var nedbrændt. Nu blev det til et større kompleks med idrætshal, hotel og restaurant, teatersal og mødelokaler mv. Også medarbejderne blev tiltænkt med større beløb, bl.a. til et feriecenter med sommerhuse og campingplads samt en feriefond. Ud over de nævnte donationer ydede Danfoss endelig løbende støtte til oprettelse og drift af en lang række hobby- og fritidsklubber på egnen.

Virksomheds- og uddannelseslokomotiv

Fra den første spæde start i 1933 baserede Mads Clausen sin virksomhed på leverancer fra underleverandører. Delene til de første køleventiler fik han fremstillet hos tre forskellige virksomheder. Messing-delene blev støbt hos Orlogsværftet i København, bakelit-delene blev støbt hos radiofabrikken Bang og Olufsen i Struer, fremstillingen af diverse fittings og bearbejdningen af de rå støbeelementer foregik hos to af hans tidligere lærekammerater, brødrene Müller i Vollerup på Als, mens Mads Clausen selv tog sig af konstruktion, udvikling, samling, afprøvning og forsendelse. Brødrene Müller i Vollerup er i øvrigt stadig med i skaren af underleverandører til Danfoss.

I takt med udbygningen af Danfoss' egne værksteder og fabrikker voksede også antallet af underleverandører. I første omgang var det de lokale smede- og maskinværksteder, der fik glæde af Danfoss' vækst. Men snart var også en lang række byggefirmaer, entreprenørvirksomheder og mange andre med på leverandørholdet. På Als, og i dele af det øvrige Sønderjylland er der gennem årene vokset en hel underskov af større og mindre, selvstændige special-virksomheder. Mange af disse har det tilfælles, at de har en tæt tilknytning til Danfoss. Der kan fx være tale om tidligere medarbejdere, der har gjort sig selvstændige og er blevet underleverandører, men også udefra kommende virksomheder er blevet inspireret til at være i området, "hvor tingene skete".

Mads Clausen var allerede på et tidligt tidspunkt klar over, at hvis man også i fremtiden skulle kunne tiltrække og fastholde kvalificerede medarbejdere og deres familier, var det vigtigt, at nærområdet kunne tilbyde både et rigt og varieret kulturliv og en bred palet af studie- og uddannelsesmuligheder. Teater- og hotelkomplekset Nørherredhus i Nordborg, Ingeniørhøjskolen i Sønderborg, Mads Clausen Instituttet – og senest Syddansk Universitet: Sønderborg er blot nogle af de institutioner, som Danfoss har været med til at opbygge i det sydøstlige Sønderjylland. Men også i forbindelse med de mange andre kultur- og uddannelses tilbud, som Sønderborg-området i dag kan byde på, har Danfoss været løftestang og lokomotiv.

Lokal, international og global

På trods af, at langt de fleste af koncernens medarbejdere i dag er ansat uden for Danmark, er der stadig mange, der opfatter Danfoss som en lokal alsisk og sønderjysk virksomhed. Det er vel også både naturligt og forståeligt, eftersom det var her, det hele startede og at mange af lokalområdets aktiviteter var og er direkte eller indirekte bundet sammen med virksomheden. Endelig må vi ikke glemme, at mange af nærområdets familier har sit udkomme fra fabrikken på Nordals. Danfoss er en lokal virksomhed, men i dag er den ikke kun lokal på Als. Både i Danmark og ude i verden, hvor koncernen har fabrikker og selskaber, optræder man som en lokal og national virksomhed, bl.a. ved at acceptere og efterleve de enkelte landes nationale og regionale love og regler, men også ved at være synlige og aktive i det offentlige rum. Også i forhold til medarbejderne er det af stor betydning at have en lokal profil, uanset i hvilket land fabrikkerne eller salgsselskaberne ligger.

Danfoss begyndte tidligt at betrede de internationale stier. Allerede i 1939 blev der skrevet kontrakt med den første udenlandske forhandler, Itho-Schiedam i Holland. Men snart var der også forhandlere af Danfoss-produkter i både Belgien, Norge, Finland, Sverige og Spanien. Det første udenlandske Danfoss-ejede selskab blev oprettet i Buenos Aires i 1949 og i flere år var Argentina det største eksportmarked. For at styrke den efterhånden ret omfattende eksport indbød Mads Clausen i 1950 sine forhandlere fra 21 lande til "Danfoss Convention". En begivenhed, som havde stor bevågenhed, og som man vist godt kan tillade sig at kalde for en af grundpillerne i den internationale Danfoss-familie.

Hidtil havde det været forhandlerne og salgsselskaberne, der virkede på den internationale scene, men i 1958 kom produktionen til, da den første fabrik uden for Danmark,

kompressorfabrikken i Flensborg, blev indviet. I mange år var fabrikken byens største arbejdsplads og dermed et betydeligt aktiv for hele den nordtyske region. I de følgende år blev der købt og bygget fabrikker og indgået aftaler om licensproduktioner i mange lande. I Tyskland, Canada, Australien, England og Japan. Senere i Indien, Slovenien, Mexico, USA, Frankrig, Polen, Rusland og Kina for blot at nævne nogle. - Fra at være et lille enkeltmands-firma er Danfoss i dag en global koncern med fabrikker, afdelinger og forhandlere i mere end 100 lande.

Danfoss-museet

Danfoss-virksomhedens udvikling afspejler sig i enestående grad i landskabet. Alle stadier i virksomhedens historie er endnu bevaret, fra den Clausen'ske slægtsgård i Elsmark via den første barak (som førnævnt i dag 1. sal), krigsbarakkerne, E 1, til de store nye afdelinger ved Lunden. Gennem en høj grad af historisk bevidsthed og pietetsfølelse hos ejerfamilien er det også lykkedes at bevare interiører fra de forskellige tidspunkter, bl.a. Mads Clausens direktørkontor på toppen af administrationsbygningen, indrettet 1961 af arkitekt Max Louw, og bevaret, selv om højhuset ellers fik ny arkitektonisk klædedragt i 2004.

Det er derfor helt naturligt, at Danfoss også har sit eget museum. Gennem årene har virksomheden opbygget en alsidig samling af genstande, der afspejler produktionen gennem årene. Dette gjorde det muligt at åbne Danfoss-Museet i 1991 som et primært teknisk museum, hvor de besøgende kunne følge virksomhedens spændende udvikling fra de allerførste køleventiler til nutidens avancerede, hydrauliske og elektroniske apparater og komponenter. Museet er indrettet i de fysiske rammer, hvor det hele startede – nemlig i Mads Clausens fødegård i Elsmark. Meget er bevaret, som det oprindeligt var, både forældrenes stuer med de sirligt udskårne lofter og de originale møbler fra tiden omkring 1910-14, og loftværelserne, hvor Mads Clausen udførte sine første eksperimenter og hvor han i 1933 startede sin virksomhed under meget beskedne forhold. Da pladsen blev for trang og produktionen blev flyttet til den lille fabriksbarak bag gården, blev de primitive loftværelser omdannet til kontorer, og her havde Mads Clausen sit privatkontor indtil 1961. Kontoret fremstår i dag, som da han forlod det for at flytte til det nyopførte kontorhus ved Nordborg/Sønderborg landevejen.

I skrivende stund er Danfoss-Museet under nyindretning i forbindelse med byggeriet af oplevelsesparken ”Danfoss Universe”, et nyt center for leg og læring knyttet til natur og teknik, som i maj 2005 indvies på markerne bag den Clausen'ske gård. Gennem den tætte forbindelse mellem historien og det helt nye signalerer virksomheden på den måde, at den opfatter fortid og fremtid som to sider af samme sag. På den måde er Danfoss ikke alene måske Danmarks bedste og mest anskuelige fortælling om ”den 2. industrialisering” og landbosamfundets forandring til industrisamfund efter 2. Verdenskrig – det er også en af de fysisk og musealt mest veldokumenterede virksomhedsudviklinger i landet. Samtidig ligger den af virksomheden affødte byudvikling, infrastruktur, institutioner, filialer og leverandørvirksomheder som et klart ”net” ned over det traditionelle alsiske kulturlandskab – men et net, der kan følges ud i det nationale og internationale industrielle landskab.

Dette gør Danfoss og Danfoss-landskabet til et industrielt miljø af national interesse !

Litteratur

Boje, Per og Hans Chr. Johansen: *En Iværksætter. Historien om Mads Clausen og Danfoss*. Odense Universitetsforlag, 1994.

Paulsen, Kim Jacobus: *"Det nytter ikke, at vi stritter imod-" Da Nordals blev industrisamfund i perioden 1950-1970*. Sønderborg, Historisk samfund for Als og Sundeved, 1996 (Fra Als og Sundeved, 74).

Steen Hansen, Hanne: *"Danfoss – Arven fra Mads"*. J.H. Schultz Forlag, 1994.

Vagner Rasmussen, Per: *Brudstykker af Danfoss' Historie*. Danfoss Forlag, 1997

Desuden er benyttet oplysninger fra Danfoss Museets arkiv, Danfoss Historisk Arkiv samt samtaler med fru Bitten Clausen og andre medlemmer af Clausen-familien.

Kunstveje og jernbanefeber – to nationale anlægsprojekter i Sønderjylland Af Kim Furdal

Indledning

Lige syd for Foldingbro, på højre side, når man kommer fra nord, ligger et lille genforeningsanlæg med to store mindesten. På den ene står med indhugget og rødt optrukken skrift:

*“Fædrelandet du søndret laa
Nord og syd for Kongeaa
Nu forenet Jord og Hjem
Bærer Danmark frem*

*Beboere paa begge Side af Kongeaaen
Rejste denne sten d. 15.6 1930
Til minde om Genforeningen 1920”.*

Denne type af mindesmærker kan man finde landet over, og de gode borgere lige syd og nord for Kongeåen har som andre steder ønsket et monument over landsdelens forening med Kongeriget i 1920. Langt mere interessant i denne sammenhæng er imidlertid stenen til højre for genforeningsstenen. Her kan man med tilsvarende typer læse teksten:

“Til minde om at Haderslev Amt Aarene 1924-28 med Statens Hjælp byggede 4 Landeveje fra Syd mod Nord

<i>Fjelstrup Landevej</i>	<i>6 km</i>
<i>Stepping Landevej</i>	<i>6 km</i>
<i>Skodborg Landevej</i>	<i>6 km</i>
<i>Rødding – Foldingbro Landevej</i>	<i>9 km”</i>

Det er næppe nogen tilfældighed, at stenen over Haderslev amts anlæggelse af 27 km nord-sydgående vej er blevet placeret netop her. Dermed er det hugget i sten markeret, at der ikke blot var tale om et stykke entreprenørarbejde. Det var hjerteblod, et symbol på landsdelens genforening med Danmark og en i fysisk forstand sammenbinding af selv de yderste afkroge af Sønderjylland med resten af landet.

Stenen er et godt memento om, at landets infrastruktur ikke blot er mere eller mindre smukke veje, broer, jernbaner og færgeforbindelser, men også kulturhistorisk udtryk for skiftende samfundsstrukturer og statsmagts ønske om at binde landet sammen i et fælles statsprojekt. På den baggrund kan det undre, hvor lidt fokus der egentlig har været på infrastrukturens historie. Ser man bort fra den arkæologiske forskning og den overvejende turistskabte interesse for Hærvejen, så er dansk vejhistorie kun i sin vorden. Det sparsomme, men markante gennembrud kom med Alex Wittendorffs disputats “Alvej og Kongevej” fra 1973, hvor Wittendorff bl.a. slutter med følgende bemærkninger om statsmagts placering i forhold til infrastrukturen, i dette tilfælde kongevejene: “Noget ganske nyt i forhold til denne udvikling var kongevejens anlæggelse. Her blev der for første gang skabt et vejnet, som var et resultat af central planlægning ud fra den grundlæggende idé, at vejene ikke skulle være bundet til landsbyerne, men danne direkte forbindelse mellem fjernere mål”.¹

¹) Alex Wittendorff (1973) s. 308.

Selv om han i bogens afsluttende kapitel således gjorde opmærksom på en problemstilling af vidtrækkende betydning, er synspunktet ikke tidligere blevet fulgt op fra anden side. Dette er heller ikke tilfældet i Steffen Elmer Jørgensen grundlæggende værk om dansk vejhistorie "Fra chaussé til motorvej". Vender man blikket mod den jernbanehistoriske forskning, er den nærmest overvældende med større eller mindre monografier og/eller artikler om hovedparten af de danske jernbanestrækninger. Til gengæld er de samfundsmæssige perspektiver i størsteparten af litteraturen meget begrænset, som oftest kompenseres af en ganske betydelig detaljeringsgrad i beskrivelse af banerne.

Senest har Thomas Højrup ud fra et teoretisk udgangspunkt henledt opmærksomheden på infrastrukturens betydning for forsvaret af dansk suverænitet eksemplificeret med overvejelser fra slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne om landets infrastruktur efter Danmarks indtræden i EF. Højrup tegner her et billede af en situation, hvor Hamborg efter Danmarks indtræden i EF ville kunne strække sin økonomiske indflydelse langt op i Jylland på Københavns bekostning, som det var tilfældet i 1700- og 1800-tallet.² Thomas Højrup ser derfor udbygningen af infrastrukturen, hvilket først og fremmest vil sige motorvejsnettet og broerne – Lillebæltsbroen, Storebæltsbroen, Øresundsbroen og i fremtiden muligvis også Fehmernbroen - som planlæggernes svar på den økonomiske udfordring fra Hamborg, som skulle sikre København og dermed centralmagtens indflydelse og suverænitet over hele landet.

Udgangspunktet for Thomas Højrup's analyse er Kongeriget, hvor hovedstaden nok har haft handelsmæssig konkurrence fra Hamborg om indflydelsen i Jylland, men hvor suveræniteten ikke for alvor har været prøvet. Men som "vejstenen" minder os om, har Sønderjylland ikke blot været genstand for et men to konkurrerende statsprojekter, nemlig et slesvig-holstensk/tyisk statsprojekt og et dansk, der fik afgørende betydning for den sønderjyske infrastruktur. Og her kan det træned øje endnu i dag se vidnesbyrd om de to statsprojekters konkrete nedslag i det sønderjyske kulturlandskab. I det følgende skal vi forsøge at samle denne tråd op fra første halvdel af 1840 og frem til Anden Verdenskrig, hvor der for alvor begyndte at komme skub i udbygningen af infrastrukturen i Sønderjylland.

Hertugdømmernes infrastruktur i spændingsfeltet mellem København og Hamborg

Infrastrukturen i hertugdømmerne var endnu i begyndelsen af 1800-tallet præget af den arbejdsdeling mellem landtransport og søtransport, der eksisterede i Europa helt frem til anlæggelsen af jernbanerne, der brød med hestenes fysiske begrænsninger til at transportere større laster. Transport over land var generelt ineffektiv og tilpasset lokalsamfundets behov. Indtil fremkomsten af de makadamiserede veje i 1700-tallets midte var vejnettet dårligt, og blev populært sagt skabt af de rejsende selv. Derfor var vejene ikke en fast defineret størrelse med en bestemt bredde og længde, som vi kender dem i dag. I stedet var vejen identisk med de hjulspor, som vognene sled ned i terrænet og de fodspor, som de gående satte. Som en konsekvens heraf taler den nyere udenlandske og danske forskning om "vejkorridorer" dvs. bælter, inden for hvilke de rejsende, alt efter årstid, vejforhold, rejseforhold, rejsemåde og andre forhold som f.eks. told og smugleri, kunne vælge en rejserute. Inden for disse korridorer var den rejsende som en søfarende, der anvendte kirketårne, bebyggelse og landskabets struktur som pejlemærker til at navigere med under rejsen.³ Landevejsnettet var i hertugdømmerne omkring 1840 i meget dårlig tilstand og vakte

²) Højrup, Thomas (2003) s. 131-172.

³) Furdal, Kim (1991) s. 14-16.

forargelse hos de rejsende. Således også hos en samtidig rejsende, der sågar betegnede landevejene nord for Elben som de dårligste i Mellemeuropa.⁴ Helt statisk var situationen dog ikke. Povlsbro (opf. 1744), Immervad bro (opf. 1786) og Gejl Å bro (opf. 1818) vidner endnu i dag om behovet for at tilgodese et stigende antal rejsende med broer over de sønderjyske åer til afløsning af de oprindelige vadesten.

Med landevejenes tilstand og datidens transportteknologi var rejser over land også kun egnet til persontransport og transport af lettere og mindre varegrupper, idet okser og heste til de store kreaturmarkeder var selvtransporterende. Så snart lasten ikke kunne være på ryggen af en gående, på en hest eller mindre vogn, var skibstransport det eneste og hurtigste alternativ. Her havde hertugdømmerne en række store vigtige havne i Altona og Flensborg, der kunne konkurrere med Hamborg og Lübeck. Endvidere var der mellemstore havne i Aabenraa, Sønderborg, Kiel og Neustadt, lige som Glückstadt ved Elben og Tönning ved Ejderen spillede en væsentlig rolle.

Hertugdømmerne havde ganske vist fået den første større vejlov i 1784. Den lagde dog ikke op til etablering af et landevejsnet, men rummede kun bestemmelser for de postveje, der var hertugdømmernes hovedfærdselsårer.⁵ Først med vejforordningen for hertugdømmerne Slesvig og Holsten af 1. marts 1842 fik man en lovgivning for området, som bl.a. lagde op til etablering af 515 km makadamiserede hovedlandeveje (chausséer) finansieret af den danske stat.⁶ Dette var set i forhold til etableringen af chausséer i Kongeriget ganske sent. Faktisk havde man i Kongeriget allerede påbegyndt en udbygning af chausséer i 1760'erne. Når man først fik en tilsvarende lovgivning for hertugdømmerne i 1842, så hænger det dels sammen med, at man frygtede indflydelsen fra Hamborg og Lübeck, hvor man ikke ønskede at fremme transporten til og fra de to byer med et nyt og effektivere vejnet.⁷ Hamborgs indflydelse på det nørrejyske pengemarked var traditionelt stor, ligesom der siden middelalderen havde været tætte handelsforbindelser i form af opdræt og handel med kreaturer og heste mellem Nørrejylland og hertugdømmerne.⁸ Derfor forhalede staten længe en udbygning af de regionale vejforbindelser i hertugdømmerne, og afviste i 1820 en ansøgning fra Hamborg og Lübeck om tilladelse til at etablere en chaussé mellem de to byer. Først i perioden 1820-1832 blev der anlagt en chaussé mellem de to byer, som den første "kunstvej" i hertugdømmerne. Herefter skal man frem til 1838, før den næste forbindelse blev anlagt mellem Altona og Lübeck.⁹

Man skal dog helt frem til vejforordningen i 1842, før der for alvor kom gang i anlæggelsen af chausséer i hertugdømmet Slesvig. Første strækning mellem Flensborg og Husum blev anlagt i årene 1842-1843, og efter anlæggelsen af yderligere nogle strækninger tværs over hertugdømmet, kom der fra 1846 for alvor gang i anlægsarbejderne, herunder de nord-sydgående veje.¹⁰ På dette tidspunkt var der imidlertid også opstået en hel anden politisk dagsorden. Med væksten i de nationale bevægelser fra begyndelsen af 1830'erne og de tiltagende nationale spændinger i hertugdømmerne havde man i stigende grad brug for et regionalt net af chausséer, der kunne knytte i alt fald Slesvig tættere til Kongeriget, og i værste fald lette adgangen for danske tropper.

⁴) Asmus, Walther (1996) s. 20.

⁵) Steffen Elmer Jørgensen (2001) s. 121.

⁶) Kühl, C. (1879) s. 40.

⁷) Steffen Elmer Jørgensen (2001) s. 121.

⁸) Møllgaard, Johannes (1988).

⁹) Asmus Walter (1996) s. 28.

¹⁰) Trap (1864) bd. I, s. 61.

Jernbanerne var i midten af 1800-tallet om noget symbolet på det moderne. Derfor fik etableringen af de første jernbaner også langt større opmærksomhed end etableringen af kunstveje. I 1835 blev den første jernbane i Tyskland åbnet mellem Nürnberg og Fürth. Indvielsen satte gang i en langstrakt diskussion om anlæggelse af et jernbanenet i hertugdømmerne, der for alvor tog til med indvielsen af Christian VIII's Østersøbane mellem Kiel og Altona den 18. september 1844, som den første jernbane i den danske helstat. Mange økonomiske og lokale interesser var på spil, hvor ikke mindst de større slesvigske og holstenske købstæder var yderst bevidste om jernbanernes fremtidige økonomiske betydning. Men som for chausséernes vedkommende spillede handelsforbindelserne mellem Nørrejylland og Hamborg en meget central rolle i debatten. I 1845 sendte Den Slesvigske Forening en ansøgning om jernbanesagen i hertugdømmet Slesvig til kongen, der bl.a. kunne læse følgende: "Det er klart... at en jernbane fra nord til syd vil bringe os i et langt snævrere handelsforhold til Hamborg, [og følgen deraf må blive] at ingen selvstændig handelsstad vil kunne eksistere i hertugdømmet Slesvig; ingen stad vil kunne holde sig andre købmænd end et par kommissærer for Hamborg og nogle spækhøkere eller detailhandlere af ringere klasse" og for at understrege synspunktet: "En jernbane til Hamborg vil uundgåeligt medføre slaveri for Slesvig". Ikke noget rart perspektiv for Christian VIII på et tidspunkt, hvor der var tryk på de nationale kedler.

Men forholdet til Hamborg var et had-kærlighedsforhold. For hurtigere forbindelser til Hamborg gav også hurtigere forbindelse til et voksende verdensmarked. Det gjorde Den slesvig-holstenske patriotiske Forening da også opmærksom på i et andragende til kongen senere samme år.¹¹ Dette problem kom også til udtryk, da jernbanekommissionen i 1847 bad de nørrejyske amter og købstæder besvare en række spørgsmål vedrørende et jysk-slesvigsk jernbaneprojekt. Københavns beskedne position som marked og handelspartner prægede besvarelsene. Amtsrådet i Århus understregede, at handlen med København begrænsede sig til, hvad hovedstaden skulle bruge til forplejning, mens amtmanden i Viborg understregede, at banen skulle gå til Hamborg, hvis den skulle blive en succes.¹² Men der lød også andre toner i besvarelsene. I Ringkøbing amt lød de samstemmende, at en jernbaneforbindelse til Hamborg ville forøge afhængigheden af den store metropol og modvirke de i forvejen beskedne forbindelser til København.¹³

Det er interessant, at det nationale spørgsmål kun får år inden Treårskrigen spillede en meget ringe rolle i overvejelserne, men efter krigen blev det i stigende grad nationalt ukorrekt at understrege forbindelserne til Holsten og Hamborg. Allerede i det andet krigsår begyndte man at prioritere opbygningen af en national sammenhængende infrastruktur og inddrage den jyske halvø i et politisk og økonomisk system på hovedstadens betingelser.¹⁴ Det gjaldt også for en internationalt orienteret vestjyde og verdensmand som Niels B. Breinholt på Vandborg Vestergård, der hjemvendt fra London i 1850 fik dannet en lokal komité for at etablere en udskibningshavn i Lemvig.¹⁵ Fokus kom nu på et jernbanenet, som kunne knytte København tættere til Jylland og hertugdømmet Slesvig. Som Steen Bo Frandsen har udtrykt det: "Krigen åbnede for de nationalliberale den længe ventede chance for at gøre udbygningen af infrastrukturen til et stykke politik af stor betydning for den danske nationalbygning. Debatten om denne udbygning begrænsede sig reelt til kongeriget – og Slesvig – og banede dermed vejen for en helt ny forståelse for statens sammenhæng".¹⁶ Nok

¹¹) Jacobsen, N.H. (1975) s. 28f.

¹²) Frandsen, Steen Bo (1996) s. 340f.

¹³) Frandsen, Steen Bo (1996) s. 342f.

¹⁴) Frandsen, Steen Bo (1996) s. 389.

¹⁵) Damgaard, Ellen og Esben Graugaard (1994) s. 35.

¹⁶) Frandsen, Steen Bo (1996) s. 393.

fortsatte debatten, men jernbaneprojektet i hertugdømmet blev nu tænkt ind i det danske nationalpolitiske projekt. Allerede i 1848 blev der åbnet regelmæssige dampskibsforbindelser mellem Hjørring og London for at tilgodese kreatureksporten, og den slesvigske længdebane blev – ikke uden heftig diskussion - placeret lige vest for den bakkede morænejord, så den både tilgodeså købstæderne på østkysten og jernbanens økonomi.¹⁷ Anlæggelsen af banen blev i samtidens bl.a. omtalt som et fredens projekt, men der er næppe nogen tvivl om, at generalstablen har set mulighederne i en jernbaneforbindelse, der hurtigt og effektivt kunne bringe tropper ned gennem Slesvig til Dybbøl og hertugdømmets østlige købstæder. Den 1. maj 1862 fik et engelsk firma efter længere tids lobbyarbejde koncessionen på anlæggelse og driften af jernbanerne i Nordslesvig, der bl.a. indeholdt bestemmelser om anlæggelse af en nord-sydgående stambane fra et punkt ved den nørrejyske grænse i nærheden af Vamdrup til den sydslesvigske jernbane ved Flensborg. Stambanen skulle være færdig til ibrugtagning inden 1. juli 1865. Færdiggørelsen blev forsinket af krigen i 1864, men strækningen fra Flensborg til Rødekro var færdig i 1864, tids nok til at de preussiske og østrigske tropper kunne tage strækningen i brug den 15. april 1864, kun få dage før stormen på Dybbøl.

Det danske vejprojekt efter Genforeningen

Med nederlaget i 1864 blev der de næste 56 år sat stop for en videre udbygning af et overordnet net af landeveje i Nordslesvig, der kunne knytte de forskellige dele tættere til Kongeriget. Generelt fortsatte udbygningen af det overordnede landevejsnet i hertugdømmerne. I 1865 var der anlagt 1.239 km “hoved- og sidelandeveje”, som i 1895 var vokset til 2.634, og i 1905 blevet til 3.003 km kunstveje.¹⁸ På denne baggrund kan det overraske med hvilken konsekvens de preussiske myndigheder stoppede de danske myndigheders udbygningsplaner i Nordslesvig. I Sønderborg kreds blev der frem til 1920 ikke anlagt en eneste km hovedlandvej. I Haderslev kreds skete der faktisk en ikke ubetydelig udbygning af hovedlandvejene, ligesom der i Aabenraa kreds frem til 1920 blev føjet 14 km hovedlandvej til de eksisterende og der skete en mindre udbygning i den nordlige del af Tønder amt. Udbygningen skete imidlertid uden nogen som helst form for systematik, og meget symptomatisk blev der ikke anlagt en eneste km hovedlandvej op til 1864-grænsen, men kun mindre provinslandeveje, så landevejen Haderslev-Kolding forblev den eneste større vejforbindelse helt frem til 1920. Karakteristisk for det centralistiske preussiske styre skete udbygningen af vejnettet omkring Haderslev som “fangarme” ligesom det var tilfældet med kredsens andre mindre administrative centre og stationsbyer. Konsekvenserne blev et ulogisk og nærmest ubrugeligt landevejsnet. Som eksempel kan nævnes, at landevejen mellem Arrild og Hellevad “svævede i den fri luft” uden videre forbindelse med det øvrige landevejsnet. Det ufuldstændige landevejsnet kunne naturligvis heller ikke undgå at give anledning til betydelige praktiske problemer for landsdelens fjerntrafik. Således kunne man ikke komme fra Tønder til Sønderborg, Aabenraa eller Haderslev ad hoved- eller provinslandeveje. På denne baggrund kan det heller ikke undre, at der ikke skete nævneværdige ændringer af vejloven for Slesvig og Holsten fra 1842. Den var stort set gældende, indtil den ved Genforeningen blev ophævet med indførelsen af den ikke væsentlig yngre kongerigske vejlov fra 1867.

Amtsvejsinspektør B. Poulsen måtte i 1924 formentlig til sin egen overraskelse konstatere: “Mindre naturligt er det derimod, at Landevejsnettet uden for Haderslev Kreds i 1920 i Hovedsagen saa ud, som det saa ud, da det danske Ingeniørkorps i 1864 afleverede det til de Tyske Myndigheder”. Ser man imidlertid planlægningen og anlæggelsen af de nord-sydgående hovedstamveje og de mindre

¹⁷) Jacobsen, N.H. (1975) s. 37 og 60ff.

¹⁸) Asmus, Walther (1996) s. 31.

landeveje, som et led i det danske statsprojekt for at knytte Slesvig tættere til Kongeriget for bl.a. bedre at hævde Kongerigets suverænitet over området, så er den manglende preussiske interesse for at videreføre projektet i Nordslesvig lettere at forstå. Da Nordslesvig efter 1864 samtidig blev et udkantsområde i Kongeriget Preussen og efter 1871 i mere udpræget grad som en del af det Tyske Rige og landsdelen frem til begyndelsen af 1890 generelt var præget af økonomisk stagnation, så forstår man, at infrastrukturen i Nordslesvig måtte have en lav prioritering hos statsmagten. Men da der lokalt fortsat var behov for en udbygning af infrastrukturen for at tilfredsstille transportbehovet i Nordslesvig, blev den overladt til provins- og kredsmyndighederne, hvorved udbygningen blev tilfældig og uden en overordnet styring og sammenhæng.

Ved Genforeningen fik sikringen af dansk suverænitet over Sønderjylland højeste prioritet. Fra de store til helt små områder søgte staten allerede fra november 1918 at sikre en genforening af Sønderjylland med Kongeriget, slette Kongeågrænsen og fortsat hævde dansk suverænitet over den nye landsdel.¹⁹ Hovedlandevejene var ved Genforeningen ikke alene usammenhængene. De var også nedslidt efter manglende vedligeholdelse under krigen. Slemst stod det bl.a. til med chausséen fra Aabenraa til Flensborg. "Enkelte Steder er det forbundet med Livsfare at passere den. I Nærheden af Sønder Hostrup, 200 meter Syd for Kadaveranstalten, er der et Kubikmeter stort Hul i denne Chaussée. Dette danner en stor Fare for Vejfarende, især for Automobilkørselen", lød en af vurderingerne.²⁰

I september 1920 besøgte statens overvejinspektør Sønderjylland for at besigtige vejene og udarbejde en plan for en udbygning af det sønderjyske hovedlandevejsnet. Resultatet blev "Den store Vejplan", der betød istandsættelse og udbygning af 1.834 km veje i Sønderjylland til en samlet pris på 32.5 mill. kr. over en periode på tolv år fra 1921 til 1933. Økonomisk indvilgede staten i at investere tolv millioner kr. fordelt over hele perioden i det sønderjyske landevejsnet. Til gengæld forpligtede de fire sønderjyske amter sig til at overtage administrationen og vedligeholdelsen af provinsvejene og de kommunale biveje, der i forbindelse med planen blev opgraderet til landeveje. Aftalen blev startskuddet til en gennemgribende omstrukturering af den sønderjyske vejstruktur. Frem til 1933 blev de eksisterende hovedlandeveje renoveret, udrettet efter linealer og udbygget med nye strækninger til et sammenhængende vejnet, bl.a. ved at istandsætte 428 km kommunevej og opgraderer dem til hovedlandevej.

Den store Vejplan fik imidlertid også nogle meget markante afledte konsekvenser. Først og fremmest var den med til at sikre beskæftigelse i en landsdel, der var præget af voldsomme arbejdsløshedsproblemer. Første Verdenskrig havde sendt landsdelens hovederhverv, landbruget, til tælling, problemer som ikke blev bedret af valutaproblemerne i kølvandet på Tysklands sammenbrud. Op gennem 1920'erne var økonomien præget af store svingninger med en række kriser, der ramte Sønderjylland særligt hårdt. Værst gik det, da kronekursen steg i løbet af 1925 og nåede pari i 1926. I Sønderjylland, hvor landbruget i forvejen var svækket, kom konsekvenserne prompte. Mens der i 1925 var 91 tvangsauktioner, nåede tallet i 1927 op på 340 tvangsauktioner. I november 1924 lå arbejdsløsheden på 24,5%, som i marts 1927 var vokset til 37%, hvorefter den stabiliserede sig på 30-35%.²¹ I en landsdel, hvor det tyske mindretal søgte at udnytte de økonomiske og sociale problemer til at skabe opbakning omkring en grænserevision var kombinationen af tvangsauktioner og arbejdsløshed en eksplosiv cocktail, der truede den danske

¹⁹) Arbejdet med den administrative Genforeningen er bl.a. beskrevet i Kim Furdal (1999), Peter Fransen (2002) og Erik Nørr (2003).

²⁰) Jørgensen, Steffen Elmer (2001) s. 248.

²¹) Furdal, Kim (2000) s. 50.

stats suverænitet over Sønderjylland. Her var investeringerne i det sønderjyske vejnet med til at afbøde de sociale problemer i landsdelen og dermed truslen om en grænserevision.²²

På længere sigt var det imidlertid nok så afgørende, at Den store Vejplan brød med en vejstruktur præget af et ekstremt finmasket net af kommunale biveje, der tjente meget lokale transportbehov. Vejnettet havde sin rod i det gamle landbrugssamfund før udskiftningerne, og blev holdt kunstigt i live af den preussiske kommunale struktur med mange meget små vejkommuner, oftest på størrelse med ejerlavet, som bidrog til at fastlåse en vejstruktur uden hensyn til en større vejæssig helhed og nye behov for fjerntrafik.²³ I begyndelsen af 1920'erne var 32,5 mill. kr. et astronomisk beløb, som i løbet af en kort årrække blev skudt ind i Den store Vejplan, og mere end noget andet fortæller investeringen, at en effektiv infrastruktur er andet og mere end transport fra et sted til et andet.²⁴ Faktisk var der overvejelser om at sætte farten op på damptrømlerne, men produktionsapparatet havde tydeligvis vanskeligt med at sætte tempoet op. I marts 1921, ved starten på Den store Vejplan, skrev amtsvejinspektøren i Sønderborg således til statens overvejsinspektør: "Vi arbejder med trømlerne i 12 timer daglig, og til april har jeg tænkt at gå op til 16 timer". Inden vejplanen blev godkendt af regeringen, var der også overvejelser om at fuldføre planen i løbet af finansåret 1926/27 dvs. på 5-6 år, men planen blev opgivet formentlig i erkendelse af, at det nødvendige produktionsapparat ikke var til rådighed. Adgangen til de forskellige dele af landsdelen skulle ikke længere ske ad små hullede tredjeklasses biveje, men ad et effektivt net af landeveje, så Sønderjylland hurtigst muligt blev en logistisk integreret del af Danmark. Dermed var planen som på så mange andre områder et meget målbevidst nationalt projekt for at slette Kongeågrænsen og hævde dansk suverænitet.

Den sønderjyske jernbaneepoke

Mens de preussiske myndigheder satte udbygningen af de nordslesvigske landevejene i stå, fortsatte arbejdet med anlæggelsen af den østjyske længdebane umiddelbart efter 1864. Dels var arbejdet så langt fremme, at det ikke lod sig standse, dels indeholdt fredstraktaten en bestemmelse, der forpligtigede den nye regering i hertugdømmerne til at overtage den danske stats kontraktlige forpligtigelser. Derved kom det engelske firma til at fuldføre anlæggelsen af den nordslesvigske jernbanestrækning. Den 15. april 1864 kunne strækningen fra Flensborg til Rødekro tages i brug, og 1. oktober samme år var strækningen til Vojens færdig. Hele strækningen fra Flensborg over Vamdrup til Kolding blev åbnet den 1. november 1866. Stikbanen fra Vojens til Haderslev blev færdig samme år, mens borgerne i Aabenraa af ukendte årsager måtte vente to år inden købstaden blev forbundet med stationen i Rødekro.

Anlæggelsen havde tilgodeset de kongerigske ønsker om en styrkelse af forbindelsen mellem Kongeriget og hertugdømmerne, men ikke vestkystens traditionelle handelsforbindelser mellem Nørrejylland og kreaturmarkederne i Husum, Wedel og Altona. I dette perspektiv var åbningen af jernbanestrækningen mellem Tinglev og Tønder i 1867 kun en ringe erstatning. De preussiske og senere tyske myndigheder havde ingen nationale interesser i en jernforbindelse, der styrkede forbindelserne til det konkurrerende danske statsprojekt lige nord for Kongeåen. I stedet kom

²²) Hele problemstillingen omkring vejanlæg som social sikring er yderst sparsomt belyst. For Broager kommunes vedkommende har jeg dog påvist, hvorledes kommunalbestyrelsen fra midten af 1920'erne meget målrettet anvendte investeringerne i kommunevejene som en social foranstaltning i forlængelse af de mere traditionelle socialpolitiske foranstaltninger som bl.a. fattighjælp og hjælpekassen. Furdal, Kim (2000).

²³) Furdal, Kim (1996) s. 120-122.

²⁴) Harsberg, Vagn (1985) s. 189.

initiativet til en videreudbygning af jernbaneforbindelserne fra lokalt hold, efter at Det holstenske Marskbaneselskab i november 1878 åbnede en banestrækning fra Itzehoe til Heide med klare ønsker om en forlængelse af banen til Frederiksstad, Husum, Tønder og Hviding. Perspektivet var nu ikke længere blot godstransport, transport af kreaturer og heste, men også et spirende marked for transport af passagerer til søbadeanstalterne på Føhr og Sild. I Tønder var interessen for banen fra starten stor. Allerede i 1881 tegnede byrådet sig for 130.000 mark aktier, mens Tønder kreds indskød 1 mill. mark som aktier i marskbaneselskabet. Diskussionen op til beslutningen var som andre steder præget af de vanlige lokale interesser i linieføringen bl.a. med en alternativ føring til Brørup i stedet for Hviding. Men konsortiet bag anlæggelsen af banen stod fast, og i 1887 åbnede hele strækningen fra Heide til Hviding. For at imødekomme de lokale interesser blev der i 1888 åbnet en 9 km lang sidebane fra Bredebro til Løgumkloster, mens den voksende skare af badegæster til Sild i 1892 blev tilgodeset med en bane fra Tønder til Højer sluse.

Med det manglende statslige engagement i en udbygning af infrastrukturen i Nordslesvig var det for en tid slut med en udbygning af jernbanenettet. Sammenholdt med Kongeriget havde Nordslesvig i 1901 derfor et væsentligt mindre finmasket jernbanenet. På dette tidspunkt var der dog afgørende ændringer på vej. Den 28. juli 1892 vedtog den tyske rigsdag den såkaldte småbanelov, der lempede sikkerhedskravene til småbaner, der skulle tjene mere lokale transportbehov, og som reelt kom til at erstatte anlæggelse af landeveje. Navnet på loven henviser til, at mens statsbanerne var normalsporede, blev disse kredsbaner bygget som smalsporede jernbaner med en sporvidde på kun 1 meter. Som noget ganske væsentligt var de langt billigere at anlægge og drive end de normalsporede jernbaner. Loven og den statsstøtte, der fulgte med loven, førte i perioden fra 1898 og frem til udbruddet af 1. Verdenskrig til en nordslesvigsk jernbanefeber, der ikke lod "jernbanedriften" i Kongeriget noget efter. Fra 1898 blev der anlagt 450 km smalsporede jernbaner i Nordslesvig, der gav landsdelen en jernbanetæthed markant højere end i resten af Tyskland. Størst var jernbanenettet i Haderslev kreds, hvor der blev anlagt 207 km, mens der omvendt ikke blev anlagt en eneste kleinbane i den del af Tønder amt, som kom til Danmark i 1920.

Der er flere forklaringer på den voldsomme udbygning, men der er næppe nogen tvivl om, at de preussiske myndigheders fuldstændige manglende interesse for udbygningen og færdiggørelsen af det overordnede landevejsnet efter 1864 har spillet en afgørende rolle sammen med en teknologisk fascination af jernbaneteknologien. Som jernbanedirektør Kuhrt udtrykte det i 1898 ved et møde i Aabenraa: "En sporbane er overhovedet for tiden det mest fuldkomne middel til en lokal samfærdsel".²⁵ Med den økonomiske vækst i 1890'erne har der simpelthen manglet en infrastruktur, der kunne imødekomme landbruget og den spæde industris behov for transport. Ikke mindst det nordslesvigske landbrugs stadigt mere intensiverede drift skabte behov for bedre transportmuligheder for afsætning af landbrugsprodukter og tilvejebringelse af de nødvendige produktionsmidler i form af korn, foderstoffer, gødning, bygningsmaterialer m.m. At prisen for flere af banernes vedkommende var en ualmindelig snørklet linieføring med ganske markante forlængelser af transporttiden er så en anden sag, som bidrog til at fremskrive nedlæggelsen af kleinbanerne i mellemkrigsårene.

Samtidig lagde de offensive tyske myndigheder under overpræsident Ernst von Köller ikke skjul på, at anlæggelsen af jernbanerne tjente som et middel i fortyskningspolitikken. De mange jernbanefunktionærer blev et voksende tysk befolkningsselement i de overvejende danske områder af Nordslesvig. Samtidig blev jernbanerne og stationsbygningerne symboler på det tyske riges

²⁵) Furdal, Kim (1996) s. 121.

økonomiske og tekniske evner. De mange prangende og tætliggende stationsbygninger i netop Haderslev kreds er næppe nogen tilfældighed, selv om man heller ikke kan underkende honnøret ambitioner hos landråden for Haderslev kreds, Karl Mauve. I alt fald konstaterede H.P. Hanssen senere i en omtale af landråd v. Tschirschnitz, Sønderborg kreds, at "De kredsbaner, der er bygget i Sønderborg kreds, skæmmes ikke af vilde projekter som dr. Mauves kostbare stationsbygninger i Haderslev kreds".²⁶

Jernbanefebren blev som i Kongeriget en kortvarig rasen. Allerede inden Genforeningen kunne man spore de første tegn på, at jernbanernes tid som det lokale transportmiddel havde en begrænset tidshorisont. Efter 1920 begyndte lastbiler og busser hurtigt, men sikkert at æde sig ind på jernbanernes økonomiske fundament. De var langt billigere og mere fleksible, når det gjaldt det helt lokale transportbehov. Samtidig gjorde banernes snørklede linieføringer og de langsomme tog det ikke lettere at tage konkurrencen op med bilerne. I 1927 blev der anlagt en ny normalsporet statsbane fra Rødekro til Løgumkloster, men i løbet af mellemkrigsårene blev amtsbanerne nedlagt. Tilbage blev de to nord-sydgående baner, banen fra Tinglev til Sønderborg samt frem til 1962 banen fra Sønderborg til Mommark.

Infrastrukturen i Sønderjylland ca. 1840-1940

Sønderjylland var fra 1840'erne genstand for en voldsom konkurrence mellem to de nationale projekter om suveræniteten over hertugdømmerne. Et af de mere upåagtede elementer i den nationale kamp er hele infrastrukturen i hertugdømmerne, hvor den danske stat med vejloven fra 1842 begyndte en udbygning af vejnettet i Slesvig, der skulle sikre Kongerigets suveræniteten, og som i 1862, efter lang tids diskussion, blev fulgt op med anlæggelsen af den østjyske længdebane. Efter nederlaget i 1864 havde de centrale preussiske myndigheder ikke behov for en udbygning af infrastrukturen i Nordslesvig, der kunne styrke forbindelsen til naboen nord for Kongeåen. Anlæggelsen af den østlige længdebane blev færdiggjort, mens udbygningen af det overordnede vejnet i Nordslesvig blev stoppet. Det nationale skift i suveræniteten over Nordslesvig og fraværet af en national preussisk/tysk interesse for infrastrukturen i Nordslesvig fjernede imidlertid ikke det lokale og regionale transportbehov i landsdelen. På vestkysten lykkedes det for stærke kræfter i slutningen af 1870'erne og 1880'erne at anlægge en længdebane fra Altona i syd til Hviding i nord for at styrke de stærke bånd mellem Nørrejylland og Hertugdømmernes vestkyst.

For at imødekomme transportbehovet i Nordslesvig begyndte de lokale myndigheder, dvs. kredsene, en udbygning af landevejsnettet, men uden den nødvendige overordnede styring og sammenhæng. Resultatet blev et usammenhængende net af landeveje og en fastlåsning af det anakronistiske og ekstremt udbyggede net af meget små kommunale biveje. Med småbaneloven fra 1892 fik kredsene imidlertid nye muligheder for at bedre det lokale transportbehov, hvilket blev udnyttet til det yderste. I løbet af en kort årrække blev der i Nordslesvig anlagt 450 km Kleinbaner, som blev nedlagt næsten lige så hurtigt i løbet af mellemkrigsårene.

I 1920 skiftede suveræniteten på ny over Sønderjylland og dermed også interessen for landsdelens infrastruktur. Allerede i 1921 blev der iværksat en plan, Den store Vejplan, der betød samlede offentlige investeringer på 32,5 mill. kr. i 1.834 km veje i perioden frem til 1933. Renoveringen og udbygningen af vejnettet havde tydeligvis højeste prioritet. Alene investeringernes omfang, men

²⁶) Jacobsen, N.H. (1976) s. 61f.

også overvejelserne om at gennemføre projektet i løbet af blot 5-6 år vidner om, at udbygningen af landevejsnettet blev set som et centralt element i sikringen af dansk suverænitet over Sønderjylland.

Siden 2. Verdenskrig og København-Bonn Erklæringerne i 1955 har der ikke hersket tvivl om den danske stats suverænitet over Sønderjylland. Ingen tænker derfor i dag over, at de to nord-sydgående jernbanestrækninger ned gennem Sønderjylland og det omfattende net af hovedlandeveje i bogstaveligste forstand er spor efter den nationale kamp om suveræniteten over landsdelen. For dem, der i 1930 rejste de to sten i det lille anlæg syd for Foldingbro var der imidlertid ingen tvivl om, at det omfattende vejbyggeri i 1920'erne også tjente en højere national hjertesag.

Litteratur

- Asmus, Walter: *Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750-1918*, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holstein bd. 26. Neumünster 1996.
- Beretning afgiven af det sønderjyske erhvervsudvalg 1928-1929, København 1929.
- Braudel, Fernand: *Civilization & Capitalism in the 15th-18th century*, bd. II: The Wheels of commerce. London 1982.
- Damgaard, Ellen og Esben Graugaard: *Niels Buch Breinholt. Vesttjyde og verdensmand*, Holstebro 1994, s. 35.
- Fransen, Peter m.fl.: *Harmonisering eller særordning*, Aabenraa 2002.
- Frandsen, Steen Bo: *Opdagelsen af Jylland. Den regionale dimension af Danmarkshistorien 1814-64*, Århus 1995.
- Furdal, Kim: I Hugo Matthiesens spor. I: *Sønderjyske Årbøger* 1991, s. 5-22.
- Furdal, Kim: "Det kommunale vejvæsen i Haderslev amt. Bivejstegnelser som kilde til vej-, lokal- og regionalhistorie" i: *Fortid og Nutid* 1996, s. 97-128.
- Furdal, Kim: *Fra preussiske landkommuner til danske sognekommuner. Kommunestyret i Sønderjylland fra 1867 til 1920'erne*, Aabenraa 1999.
- Furdal, Kim: Broager – en arbejderkommune på landet i 1920'erne. I: *Broagerland XI* 2000, s. 40-118.
- Furdal, Kim og Jørgen Toft Jessen: *Stationsbygninger i Sønderjylland*, Sønderjyllands kulturmiljøer nr. 6. Aabenraa 2004.
- Harsberg, Vagn: *De sønderjyske amtsråd indtil 1970*. Aabenraa 1984.
- Holm, P.: Åbenrå amts vejvæsen. I: *Dansk Vejtidskrift* 1956, s. 160-175.
- Højrup, Thomas: Fra erindring til erfaring i Danmarks kulturarv og kulturmiljø. I: Nic. Carlberg & Søren Møller Christensen (red.): *Kulturmiljø mellem forskning og politisk praksis*. Etnologiske Studier bd. 9. København 2003, s. 131-172.
- Jacobsen, N.H.: Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling før 1864. I: *Sønderjyske Årbøger* 1975, s. 21-85.
- Jacobsen, N.H.: De nordslesvigske jernbaners udvikling 1864-1920. I: *Sønderjyske Årbøger* 1976, s. 5-88.
- Jensen, Niels: *Sønderjyske jernbaner*. København 1975.
- Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej*. København 2001.
- Kühl, C.: *Die Wegegesetzgebung der Provinz Schleswig-Holstein*. Schleswig 1879.
- Lange, Ulrich (red.): *Geschichte Schleswig-Holsteins*. Neumünster 1996.
- Momsen, Ingwer E.(red.): *Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne*. Neumünster 1988.
- Møllgaard, Johannes: Det 'mørke' Jylland og verdensmarkedet. I: *Folk og Kultur* 1988, s. 61-99.
- Nørr, Erik: *Genforeningens bedste gave*. Aabenraa 2003.
- Poulsen, B.: De sønderjyske landeveje. I: *Dansk Vejtidskrift* 1924, s. 150-159.

Trap, J.P.: *Hertugdømmet Slesvig*, I-II. København 1864.

Wittendorff, Alex: *Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*. København 1973.

Arbejderboligerne i de sønderjyske købstæder

Af Anne-Dorthe Holm og Peter Dragsbo

Boligkvartererne i de sønderjyske byers sidegader havde aldrig været fyrstelige. Med industrialiseringen, der – trods stagnationen i de første årtier efter 1864 – tog fart i 1890'erne, øgedes tilvandringen til de sønderjyske byer, og i stigende omfang indrettedes små lejligheder til arbejderklassen i kældre og på kviste, samt i håndværkergårdenes tidligere værksteder og pakhuse. Forholdene var under al kritik, og arbejderklassens boligforhold begyndte at vække kritisk opmærksomhed.

Overalt i Europa var spørgsmålet om arbejderboliger – også til en vis grad p.gr.a. angsten for socialismen - kommet på dagsordenen fra o. 1850. Der blev både i England, Tyskland og Frankrig bygget mønsterhuse og mønsterkolonier, og i mange storbyer så filantropiske og filantropisk støttede byggerier dagens lys – i København således Lægeforeningens Boliger, de Classenske boliger samt fra 1865 "Arbejdernes Boligforening". Denne sidste gav inspiration til den første arbejderboligforening i det nordlige Slesvig-Holsten, Flensburger Arbeiter-Bauverein fra 1878.

Arbejderboligspørgsmålet kom også på dagsordenen i lovgivningen, og her var det kejserlige Tyskland tidligt ude som led i dannelsen af den bismarck'ske "Sozialstaat". Fra midten af 1880'erne prøvede man gennem politiforordninger og byggevedtægter at rette op på de mest graverende forhold, f.eks. de berygtede "kaserner" for sæsonarbejderne ved teglindustrien og landbruget. Af størst betydning for boligbyggeriet fik dog loven om alders- og invalideforsikring fra 1889, idet det bestemtes, at den opsparede kapital kunne anvendes til billige lån til byggeforeninger.

En foregangsmand i den preussiske provins Schleswig-Holstein for dette byggeri var Peter Christian Hansen (1863-1935). Han var i 1878 medstifter af byggeforeningen Flensborg og i 1889 af den store byggeforening for Kiel-Gaarden. I 1890 udnævntes han til Landesversicherungsrat, dvs. forretningsfører for invalideforsikringen, og som sådan stod han fadder til snesevis af byggeforeninger mellem Kongeåen og Elben.

I hele Tyskland steg antallet af arbejderbyggeforeninger fra 28 i 1889 til 378 i år 1900. I Danmark kom byggeriet af arbejderbyggeforeninger med få undtagelser først i gang med loven om tilskud til husmands- og byggeforeninger 1898, og endnu i 1900 var der næppe 10 foreninger i gang i Kongeriget. Så på dette felt må vi indrømme, at Tyskland var tidligere ude med opbygningen af en "velfærdsstat".

De første arbejderboligbyggerier i byerne i det nuværende Sønderjylland var dog helt private. Et tidligt, næsten patriarkalsk eksempel var "de lange huse", som af forskellige skibsbyggere opførtes til skibstømrere i Aabenraa i årene mellem 1850 og 1864. På teglværkerne ved Flensborg Fjord byggedes efterhånden en hel del arbejderboliger til de faste arbejdere, f.eks. ved Cathrinesminde Teglværk 1893-94. I Sønderborg var bryggeriejer Peter Petersen en foregangsmand, idet han først købte en ledig pakhyslænge og indrettede den til smålejligheder. I 1898 og 1905 lod han derefter bygge tre dobbelthuse samt en længe med otte lejligheder til sine arbejdere nær ved bryggeriet, og endelig byggedes i 1907 to 4-familieshuse i to etager; kun de sidstnævnte er bevaret.

Den første byggeforening i det nuværende Sønderjyllands Amt var *Arbeiter-Wohlfahrtsverein für den Kreis Hadersleben*, stiftet 1898 af en række virksomhedsejere, bl.a. brygger Fuglsang, sammen med landråd Dr. Mauve. Samme år fik foreningen et lån af invalideforsikringen, og man begyndte at opkøbe jord dels ved Simmerstedvej i arbejderbydelen Gammel Haderslev, dels ved Lindedal tæt ved en højborgerlige Aastrupvej – men også tæt på de

mange arbejdspladser ved havnen og amtsbanen. I alt opførte Arbeiter-Wohlfahrtsverein mellem 1898 og 1913 15 huse med i alt 60 lejligheder. En del af ejendommene var 4-familieshuse med lavt tag, delvist bygget efter model fra byggeforeningen i Kiel. En velbevaret gruppe ligger ved Lindedal, der blev Haderslevs mest udprægede arbejdergade, idet resten af gaden blev bebygget med arbejderbolig-etagehuse, opført i årene 1900-1908 af tømrermester og socialdemokrat Martin Nielsen, der havde kritiseret byggeforeningstanken for især at være rettet mod de bedst lønede arbejdere.

I Aabenraa påbegyndtes arbejderboligbyggeriet af den private murermester Peter Callesen, som med stort besvær anlagde en særlig arbejdergade, Feldstrasse (Lavgade), bag sit øvrige boligbyggeri og her byggede en række 6-familieshuse af ringe standard. Da Callesen på et tidspunkt standsede sit byggeri, tog kommunen initiativ til en lille række kommunale arbejderboliger i samme gade. Disse byggedes i kontrast til lejekasernerne som små 3-fags gavlhuse efter indhentet inspiration fra Frederiksstad. De første fire huse viste sig med en husleje på 140 Mark om året at være for dyre for de fleste arbejdere, og bag gavlhusene byggede kommunen derefter i 1907 tre 4-familieshuse med mindre lejligheder. Disse "kaserner" er siden nedrevet, men i Lavgade står de små gavlhuse stadig som et eksempel på kommunal idealisme over for Callesens spekulationsbyggeri. Men især var det bemærkelsesværdigt, at en lille borgerligt domineret by som Aabenraa overhovedet byggede arbejderboliger. I Danmark skal vi frem til bolignøden under 1. Verdenskrig, før visse større socialdemokratiske dominerede byer gav sig af med den slags "socialisme".

I Sønderborg var det også kommunen, der tog initiativet i 1903, i form af en række dobbelthuse. Husene blev anbragt langt fra byen, nær ved det kommunale landbrug, og alligevel var der røster, der mente, de ville komme i vejen for fremtidige pænere villakvarterer. Samtidig byggede den lokale afholdsloge I.O.G.T. også fire arbejderboliger i Rebslagergade i den ældre del af byen. I 1907 stiftedes så *Sønderburger Bauverein* – som i Haderslev under mistro fra dansksindede kredse.

Byggeforeningen fik opført en række dobbelthuse ved Langenvorwerker Allée (i dag Hertug Hans vej) efter model fra de engelske havebyer, som i disse år i høj grad blev model for byggeforeninger overalt i Europa (Deutsche Gartenbau-Gesellschaft stiftedes 1904). Det øvrige arbejderboligbyggeri i det hurtigt voksende Sønderborg var dog i disse år privat (bl.a. et kvarter af dobbelthuse i "Nystaden") eller bygget af den tyske marine til de mange underofficerer ved marinestationen (f.eks. havebyen ved Jungfernsteig / Jomfrustien).

Ved slutningen af 1. Verdenskrig var der i Tyskland som i Danmark en omfattende bolignød. I de sønderjyske byer mærkedes efterklangen af byernes interesse i arbejderboligspørgsmålet i, at både Aabenraa og Sønderborg meget hurtigt efter Genforeningen engagerede sig i et omfattende kommunalt boligbyggeri. I Aabenraa opførtes 1922-24 en række toetagers blokke i forlængelse af det Callesen'ske kvarter, mens man i Sønderborg fra 1924 opførte et helt kvarter, Nørvang, med dobbelthuse og rækkehuse i røde mursten. Senere blev situationen mere "normal", idet f.eks. det borgerlige bystyre i Aabenraa i 1930'erne kun byggede egentlige husvildeboliger og –barakker i sumpene syd for byen. Fremtiden lå, som i det øvrige Danmark, i det almennyttige boligbyggeri. Første eksempel var *Sønderborg Andels-Boligforening*, grundlagt 1938, men i løbet af 1940'erne kom alle fire købstæder med – i forlængelse af boliglovgivningen 1938-46 – med indtil flere foreninger i hver by. Ikke mindst Sønderborg har til vore dage været præget af de magtfulde boligselskaber, men også Aabenraa fik under et kort socialdemokratisk styre 1946-50 en række gode eksempler.

Når vi vover at udnævne det ret beskedne arbejderboligbyggeri i de sønderjyske byer fra 1898-1908 – og til dels de første år efter Genforeningen – for industrielt miljø af national interesse, er det fordi vi her i en nøddeskal får anskueliggjort to nationers forskellige veje til ”velfærdsstaten”: Den bismarck’ske ”Sozialstaat” med dens forsikringsprincip og stærke offentlige engagement over for den danske stat, hvor boligspørgsmålet efter de ”kommunale” år under og efter 1. Verdenskrig på langt sigt blev arbejderbevægelsens eget projekt i form af de almennyttige boligforeninger. Statens veje til velfærdsstaten er iflg. Thomas Højrup et af de vigtigste elementer i udviklingen af de moderne europæiske samfund.

Litteratur

Anne-Dorthe Holm: ”Med kærlighed til hus og hjem”, i: *Årsskrift XVII* for Cathrinesminde Teglværksmuseum / Cathrinesmindes Venner 2004, s. 5-30

Peter Dragsbo: *Mennesker og huse i Aabenraa 1850-1920*, SUC, Esbjerg 1978

Unikke industriminder i Sønderjyllands Amt

Af Peter Dragsbo

Ud over de udvalgte industrisamfunds-komplekser, der enten – som infrastrukturen og arbejderboligerne – fortæller om mødet mellem forskellige nationale projekter og deres forskellige veje til den moderne europæiske velfærdsstat, eller – som teglværksejeren eller Danfoss-egnen – fortæller afgørende kapitler i den danske industrialiserings historie, findes der også i Sønderjyllands Amt en række industrimiljøer, der i kraft af deres historie eller autenticitet efter alt at dømme har mere end regional betydning. En egentlig definition af national interesse er her dog afhængig af det nationale overblik, som er ved at blive tilvejebragt gennem de regionale oversigter, gennem udnyttelsen af materialet i industriregistreringen 1974 ff. samt gennem disse års opbygning af viden om danske industrimiljøer.

Marcussen & Søn orgelbyggeri

Storegade 24, 6200 – Aabenraa

Danmarks ældste orgelbyggeri, grundlagt 1806 af Jørgen Marcussen i Sottrup ved Sønderborg, fra 1826-1847 i kompagniskab med Andreas Reuter. 1830 flyttede virksomheden til Aabenraa, og i 1856 overtog den Storegade 24, en gammel købmands- og herredsfogedgård, opført ca. 1723 med sidehuse fra perioden 1740-60. 1859 opførtes en større treetagers værkstedbygning bagest i gården, og derefter skete der ingen væsentlige ændringer før en større tilbygning bagud på grunden i slutningen af 1950'erne. Det landskendte firma drives i dag af 7. generation.

Marcussen & Søn repræsenterer både et unikt erhverv, en unik historie og et enestående bygningsmiljø, der dog kun til dels skyldes virksomheden. Men udviklingen af industri i tidligere købmandsgårde på købstædernes hovedstrøg fik i løbet af 1800-tallet mange paralleller, der dog i dog stort set er forsvundet p.gr.a. udflytningen fra bykerne. På den måde er Marcussens orgelbyggeri også bymiljømæssigt af stor anskuelsesværdi, også set i sammenhæng med den nærliggende glødelampefabrik (se nedenfor).

Kalvø Værft

Kalvøvej, 6230 - Rødekro

I 1847 blev der, i forlængelse af udviklingen af træskibsbyggeriet i Aabenraa by fra 1830'erne og frem, på øen Kalvø i Genner Fjord anlagt et træskibsværft 1847-50 af den driftige skibsreder agent Jørgen Bruhn i Aabenraa. Værftet anlagdes med bedding, saluthøj, mesterbolig og arbejderboliger i en lang længe med tilhørende haver. Byggeri af arbejderboliger til skibsværftarbejderne skete samtidigt inde i Aabenraa by ("de lange længer") og fortsatte traditionen for opbygning af patriarkalske virksomhedssamfund som f.eks. Kobbemølle ved Flensborg (1600-tallet ff.) og industrierne ved Mølleåen nord for København. På den måde tilhører Kalvø overgangen fra det førindustrielle til det moderne industrielle samfund.

Bortset fra beddingen er miljøet på Kalvø stort set intakt bevaret fra 1850'erne (model af oprindelige skikkelse på Aabenraa Museum). Som eksempel på et tidligt værftsmiljø uden for byerne er Kalvø enestående i Danmark (nærmeste parallel er vel Petersværft ved Storstrømmen fra ca. 1800). Bygningsanlægget ejes sammen med øen i dag af Skov- og Naturstyrelsen, bygningerne er ikke fredet, men øen er underlagt naturfredning.

Skærbæk Uldspinderi

Kirkevej 13, 6780 – Skærbæk

Uldspinderiet blev anlagt i Skærbæk by af farver Broder Petersen 1889, og var i familiens eje til 1985. Spinderiet blev bygget som et samlet bygningskompleks i to etager, med facader af røde sten med murbånd og tjærepaptag. Komplekset indeholdt i starten både spinderi, farveri, væve, butik og boliger, og alle maskiner blev drevet af et dampkraftanlæg. Farveriets storhedstid lå i årene 1900-1920; sidst i 1920'erne blev farveriet og væveriet opgivet, og dampmaskinen blev afløst af en elmotor. I 2000 blev uldspinderiet omdannet til et arbejdende museum i samarbejde mellem Tønder Museum, Museet på Sønderborg Slot og foreningen Skærbæk Uldspinderis Venner.

Skærbæk Uldspinderi er regionalt særdeles interessant ved at repræsentere en industrialisering af egnens traditionelle satsning på fåreavl og tekstilfremstilling – og har vel også på en måde været med til at inspirere til oprettelsen af den berømte Scherrebeker Webschule i 1896. Såvel bygningen som de originale tyske karte- og spindemaskiner fra 1890'erne står stort set intakt bevaret. Skærbæk Uldspinderis nationale værdi afhænger af, hvorvidt tilsvarende småvirksomheder er bevaret andre steder i landet; så vidt vides er eneste parallel Rebstrup uldspinderi, som i 1960'erne blev hjemtaget af Nationalmuseet og som planlægges genopstillet i Brede. Bygningen er ikke fredet.

Sophus Fuglsangs bryggeri, Haderslev

Ribe Landevej 1-3, 6100 – Haderslev

Bryggeriet er grundlagt af Søren Christian Fuglsang 1865, fra 1878 udvidet til også at omfatte maltproduktion. De nuværende bygninger stammer fra alle perioder fra 1878 til vore dage, ikke mindst fra 1893, hvor der gennemførtes en adskillelse af bryggeri- og malterifunktionerne. Den store grå silo er opført 1961 og den høje produktionsbygning 1988; opførelsesåret for de mange interessante bygningsdele er angivet på bygningerne, hvilket gør Fuglsangs bryggeri til et meget pædagogisk formidlingseksempel på udviklingen i teknik og arkitektur gennem 100 år.

Fuglsang er Sønderjyllands sidste aktive bryggeri, og tilhører de efterhånden meget lille gruppe af provinsbryggerier i historisk ramme, hvor produktionsudviklingen kan aflæses i bygningerne. Den nationale bevaringsinteresse i Fuglsang skal derfor ses i forhold til øvrige provinsbryggerier som Albani (Odense), Ceres (Århus), Vestfyen (Assens) mfl., jfr. den i 2003 gennemførte oversigt (Kulturhistorisk Museum Randers). Ikke omfattet af fredning eller bevaringsplan.

Aabenraa Glødelampefabrik

Nygade 12 – 12 A, 6200 – Aabenraa

Forhuset og en del af sidehuset i syd er opført 1866 af skomagermester Peter Tondering til garveri. De fortsatte industrialisering af den tidligere håndværksvirksomhed med øget afsætning og nye teknikker medførte i 1897-1900 behov for et omfattende nybyggeri med opførelsen af et treetagers fabrikskompleks som baghus i den gamle håndværkergård. 1907 blev virksomheden overtaget af Jakob Mahler, søn af lædervarefabrikant Mahler, Flensborg, og denne foretog nye store udvidelser af komplekset i 1912. Efter Nordslesvigs indlemmelse i Danmark 1920 ramtes fabrikken af store økonomiske og afsætningsvanskeligheder, og i 1931 måtte garveriet lukke. Bygningerne blev derefter overtaget af Dansk Glødelampefabrik A/S. I starten var virksomheden en filial af Neufeldt & Kuhnke i Kiel, men senere blev Aage Havemann (Havemanns magasiner) i København hovedaktionær, og navnet ændredes til Dansk Glødelampefabrik A/S. Efterhånden er produktionen blevet koncentreret om speciallamper – f.eks. skibslaterne- og trafiksignallamper – og siden 1995 er det Danmarks sidste overlevende glødelampefabrik.

Bygningskomplekset har for det første interesse, fordi det smukt vier udviklingen fra håndværkergård til industri i de gamle købstæders sidegader. For det andet rummer anlægget også vidnesbyrd om et stykke industrihistorie i grænselandet. Og for det tredje er det nu landets eneste glødelampfabrik og tilmed fungerende i samme rammer – og til dels med samme indretning - som ved grundlæggelsen i 1931. Endelig er der miljømæssig sammenhæng med arbejderboligmiljøet i Lavgade umiddelbart sydvest for fabrikken. Ikke fredet, men forhuset omfattet af bevarende lokalplan.

Christiansdals vandkraftværk

Christiansdalsvej 59, 6500 – Vojens

Bygget 1911 af et privat konsortium, der havde overtaget ruinerne af en nedbrændt fabrik med rødder i 1700-tallet. Værket blev i 1917 overtaget af Haderslev kommune for at sikre forsyningssikkerheden under 1. Verdenskrig, og i 1920 blev en ny endnu bevaret turbine installeret. Efter at have hvilet i en årrække blev værket i 1974 istandsat, og produktionen af elektricitet blev genoptaget 1976; i dag fungerer værket som museum, drevet af en privat forening. Til værket hører et omfattende og velbevaret kanalsystem med udgangspunkt i Tørning mølledam.

Værket er det eneste bevarede vandkraftværk i Sønderjylland (bortset fra vandmølleanlæg med senere installerede turbiner), men set i sammenhæng med de større og fredede vandkraftanlæg i Nørrejylland har Christiansdal formentlig primært regional interesse. Området med kanalanlæg er omfattet af landskabsfredninger.

Schaumanns Klædefabrik

Simmerstedvej 1, 6100 – Haderslev

Klædefabrikken blev i 1872 grundlagt i Haderslevs centrum, men flyttedes i 1909 ud til sin nuværende placering i et tidligere savværk. Virksomheden omfattede da farveri, spinderi og klædefabrik. Efter en række svære år i 1920'erne p.gr.a. overgangen til Danmark blomstrede Schaumanns Klædefabrik op i 1930'erne og 40'erne, hvor en række store nye bygninger blev opført. Fabrikken standsede produktionen i 1995; siden er komplekset blevet restaureret af Sønderjyllands Amt til forskellige formål. Især rummer bygningerne Slesvigske Vognsamling (del af Haderslev Museum), men i 2004 opbyggedes også en lille udstilling om fabrikkens historie som station under "Industrimuseum Slesvig" (Museet på Sønderborg Slot).

Et interessant og velbevaret anlæg, med de store jernbetonbygninger en sønderjysk parallel til Brede ved København. Virksomheden kan dog ikke betegnes som specielt karakteristisk for Sønderjylland, og i sammenligning med tekstilindustrielle anlæg som fabrikkerne ved Mølleåen, Bruunshaab ved Viborg og Herningegnen har Schaumanns Klædefabrik formentlig primært regional interesse.

Cathrinesminde Teglværksmuseum

Årsberetning 2004

2004 var et spændende og fremgangsrigt år for Cathrinesminde Teglværksmuseum. På én gang formåede museet at opretholde det fine besøgstal fra 2003 og at være centrum for forskning og formidling af Sønderjyllands industrihistorie.

Den 24. februar 2004 lanceredes den lille dansk/tyske guide ”Industrimuseum Slesvig / Industriemuseum Schleswig”. Det skete under stor pressebevågenhed, med fremmøde fra aviser, radio og sågar tysk TV. Værket var nemlig det første synlige resultat af idéen om Cathrinesminde som ankerpunkt for et decentralt grænseoverskridende industrimuseum, som museumsinspektørerne Inge Adriansen, Museet på Sønderborg Slot, og Kim Paulsen, Cathrinesminde, fremlagde i 1998. Idéens kerne var at sammenbinde en lang række industrihistoriske seværdigheder, museer og kulturspor nord og syd for grænsen, og formidle dem samlet som ”feltstationer”. I 2002 lykkedes det museumsleder Peter Dragsbo at få søsat projektet i et samarbejde med Kulturstiftung des Kreises Schleswig-Flensburg, og støttet af Region Sønderjylland/ Schleswig, udvalget for kultur, sprog og ligestilling. I teksten, der er forfattet af Peter Dragsbo sammen med Gundula Hubrich-Messow, Landschaftsmuseum Angeln, er medtaget 48 ”stationer” – fra transformatorårne og sluser til bevaringsværdige industribygninger og virksomhedsmuseer som f.eks. Danfoss og Brdr. Gram i Vojens. I 2004 lykkedes det endda at oprette den første nye ”feltstation” i form af en udstilling om Schumanns Klædefabrik i Haderslev, indrettet i de tidligere fabriksbygninger i tilknytning til Slesvigske Vognsamling.

I tilknytning til starten på industrimuseet gennemførtes også det første af flere forskningsprojekter, nemlig undersøgelsen om arbejderboligbyggeriet i de sønderjyske købstæder i perioden 1890-1914. Undersøgelsen, som udførtes af cand.mag. Anne-Dorthe Holm, var støttet af Kulturarvsstyrelsen, og blev publiceret i Cathrinesmindes årsskrift 2004, samtidig med at flere af boligbyggerierne blev medtaget som ”stationer” i guiden. Til de næste trin i udviklingen af ”Industrimuseum Slesvig” opnåedes støtte fra både Kulturarvsstyrelsen og Kulturministeriets ”provinspulje”, i alt 400.000 kr. For disse midler er der bl.a. lavet logo-skilte til alle stationer, lavet hjemmeside, startet samarbejde mellem de danske og tyske stationer samt givet penge til flere af stationerne på dansk side, især Brdr. Grams museum og arkiv, der åbnede med nye udstillinger i marts 2005. Desuden skulle der for bevillingen udarbejdes en rapport, der gjorde status for industrimuseets stationer og skitsere deres fremtidsmuligheder. Rapporten, som blev udarbejdet af museumsinspektør John Rendboe 2003-04, blev udgivet i februar 2005.

”Industrimuseum Slesvig” er et dynamisk projekt, som Cathrinesminde er stolt af at være en del af. Det er vores håb, at ”industrimuseet” i de kommende år udvikles med inspiration fra både tyske og svenske industrielle ”øko-museer”. Men ikke mindst er det planen, at der i 2007 – til ”Industrikulturens år” – skal opbygges en permanent udstilling om Sønderjyllands industrihistorie i den store tørrelade. En forsmag på Cathrinesmindes rolle som centrum for den regionale industrihistorie fik vi, da Cathrinesminde 17.juni åbnede sommerens særudstilling ”Sønderjysk Industri”, som med plancher og enkelte genstande søgte at give en fremstilling af sønderjysk industrihistorie

Derudover startede Cathrinesminde udstillingssæsonen med Broagerlands Kunstforenings påskeudstilling. I år var det kunstnerne Martin Kvist og Johannes Caspersen, der udstillede billeder og skulpturer under titlen ”Søgen”, og udstillingen vakte berettiget opsigt og fik pæn tilslutning. Endelig havde museet for andet år sin egen juleudstilling i november måned, tilrettelagt af cand. mag. Gitte Werner Nielsen. I år med ekstraordinær stor publikumssøgning, idet

vi takket være gratis adgang i forbindelse med julemarkedet nåede op på 2.700 besøgende, et rekordstort besøgstal til en særudstilling. Juleudstillingen hed ”Nisserne på teglværket – traditioner og fortællinger” og mange skoler og institutioner benyttede muligheden for at få en omvisning.

På forskningssiden fortsatte samarbejdet med Schaumanns Klædefabrik, idet Max Schaumanns Fond ved årets udgang bevilgede penge til en egentlig publikation om fabrikkens historie og virke. Bogen, som skrives af Gitte Werner Nielsen, forventes at udkomme i foråret 2005. 2004 var også året, hvor museet tiltrak specialestuderende fra universiteterne; bl.a. er et speciale om De forenede Teglværker 1920 – 1950 undervejs. Det største projekt var dog undersøgelsen af Aabenraa Karrosseri A/S - en hæderkronet virksomhed, som desværre stoppede produktionen i august 2004 efter 67 års virke. Museet på Sønderborg Slot / Cathrinesminde Teglværksmuseum gik i samarbejde med Institut for Sønderjysk Lokalhistorie ind og fik lavet en undersøgelse af industrihistorikeren Jørgen Burchardt, delvist finansieret af Kulturarvsstyrelsen. Undersøgelsen affødte i første omgang en rapport, men ved nytårstid opnåedes bevillinger bl.a. fra Volvo og Aabenraa byhistoriske Forening, således at der til juni 2005 kan udkomme en bog om Aabenraa Karrosseri som et led i dansk busproduktion og -udvikling. I tilknytning til bogen udgives også en DVD med filmklip fra virksomhedens dagligdag inden åbningen, taget af medarbejderne. Museets og instituttets medarbejder er blevet særdeles godt modtaget af virksomheden og dens medarbejdere, og et godt og alsidigt materiale om en dansk industri er dermed sikret for eftertiden.

Alle disse spændende tiltag repræsenterer den side af Cathrinesminde, hvor museet som ansvarsmuseum for den sønderjysk industri, til stadighed skal udvikles til at være et selvfølgeligt centrum for den regionale industrihistorie. Men kernen i Cathrinesminde er naturligvis fortsat, at det både er Danmarks teglværksmuseum og et kulturcenter for Broagerland og omegn. Opretholdelsen af Cathrinesminde som et levende museum er imidlertid kun mulig takket være vores store skare af trofaste frivillige, der år efter år lægger liv og sjæl i museets drift. Uden dem, intet museum.

At interessen for teglværkshistorien lever i bedste velgående, blev bl.a. demonstreret på en tur til det gamle teglværksområde Lippe-Detmold i Tyskland – hvorfra så mange af de gamle sæsonarbejdere kom til Flensborg Fjords teglværker. Turen var arrangeret af Lokalhistorisk Forening for Broagerland og Cathrinesmindes Venner i fællesskab, og blev en stor succés. Museumsinspektør John Rendboe fik lov til at deltage i turen, hvor det sociale fællesskab med mange dygtige mennesker blev udbygget. På vores søstermuseum ”Ziegeleimuseum Lage” blev der også tid til at træffe aftaler om spændende arrangementer på Cathrinesminde i de kommende år, bl.a. en international konference om teglet og dets historie.

På personalesiden var der en del udskiftninger. Cand.mag. Annemette Lycke var projektansat fra august 2003 til 1. februar 2004, hvor hendes opgave var at aflaste John Rendboe, der bl.a. var beskæftiget med arbejdet med ”Industrimuseum Slesvig”. På kontoret tiltrådte Connie Mie Rasmussen i begyndelsen af året. Hun fik bl.a. ansvar for koordineringen af de frivilliges arbejde og billetsalget, og i forbindelse hermed tog Connie initiativ til en forbedret indretning af billetsalget, med et stærkt øget varesalg til følge. Endvidere blev Bjarne Nicolaisen ansat i foråret som pedelmedhjælper, 1-3 timer om dagen, og ganske kortvarigt var arkitektstuderende Bo Jacobsen ansat i august til en opmåling af dele af museet, i forbindelse med forberedelserne til en kommende hårdt tiltrængt restaurering af ”Jomfru Petersen”. I november måtte pedelmedhjælper Mogens Rasmussen til gengæld desværre sige op af helbreds-mæssige årsager efter at have været ansat siden 1995.

Sidst, men ikke mindst opsgavde museets daglige leder, John Rendboe, sin stilling med virkning fra 1. december 2004 for at blive ny leder af Grindsted-Vorbasse Museum. Samtidig frasagde museets tidligere leder, Thomas Lyngby, også sin stilling, hvorfra han var bevilget 3 års

orlov til et Ph.D.-projekt ved Århus Universitet, for at koncentrere sig om en forskerkarriere. Derfor kunne lederstillingen ved Cathrinesminde i januar 2005 opslås som fast stilling, og i skrivende stund er mag.art. Torben Vestergaard, Århus, blevet ansat – på grund af igangværende arbejde først fra 15. august.

I oktober blev cand.mag. Gitte Werner Nielsen ansat for to måneder til at arrangere juleudstilling. På grund af John Rendboes fratreden kunne hun imidlertid fortsatte efter 1. december, hvor hun blev konstitueret som museets daglige leder frem til udgangen af februar 2005. Gennem hele året har John Pedersen med sædvanlig ansvarsfølelse og engagement bestridt posten som vagtmester, som han har gjort gennem mere end 10 år. Allerede i 2003 var han i en periode konstitueret som daglig leder af Cathrinesminde, og denne funktion har han igen indvilliget i at påtage sig i perioden 1.3.-15.8., mens vi venter på den nye leder.

Men trods disse udskiftninger, bør Cathrinesminde se særdeles lyst på fremtiden. Mange spændende projekter venter forude, bl.a. en istandsættelse af arbejderboligen, fornyelsen af ”Jomfru Petersen”, den nye industrihistoriske udstilling, registrering og magasinering af genstande mv. Samtidig er der gode folk på ”posterne” – og her er det ikke mindst glædeligt, at der hele tiden kommer nye frivillige til. I det kommende år vil Cathrinesminde gøre mere ud af at byde nye frivillige velkommen, lave arrangementer og sørge for kontakten gennem en nyhedsbrev mm.

John Rendboe

Gitte Werner Nielsen

John Pedersen

Historisk Værksted 2004

Af Michael Stender

2004 – et godt - og et vådt år

Et år er gået på Cathrinesminde. Vinteren nærmer sig. Det betyder rengøring af bygninger, vedligehold og reparation af udstyr. Det betyder skrivebordsarbejde, kontakt til de nye hold i 2005 samt udvikling af nye idéer. Men først er det tid til et tilbageblik for os i Historisk Værksted. Os, det er jo Astrid Jensen – erfaringspræsident, Sonja Stender - den nye frivillige i køkkenet og undertegnede. Uden de frivillige kunne "En Dag i Leret" ikke lade sig gøre. Så stor tak til jer!!

Der sker meget på et år – også i Historisk Værksted. Det har været et år præget af Teglværksspillet, mange glade besøgende og en del vådt vejr. Lad os nu bare få overstået det med vejret først. Christian Frederiksen har en gang sagt – nok i spøg – at det aldrig regnede rigtigt, når han afviklede "En Dag i Leret". Der kunne komme regn dagen i forvejen eller dagen efter. Ja, i værste fald kunne der komme lidt regn om onsdagen. Men i år har vi flere onsdage – oven i købet i træk – oplevet det som englænderne kalder: "It is raining cats and dogs". Det har på moderne dansk stået ned i stænger. Jeg har her i efteråret sendt Christian en tanke i ny og næ, og han griner sikkert af det. Jeg tror forklaringen er den, at Christian vist har bedre forbindelser til de højere magter.

Jeg nyder meget, at dagene aldrig er ens. Man ved aldrig helt, hvordan en dag går: Nu har vi prøvet at flytte produktionen under halvtag. Vi har gravet ler op fra æltemøllen, mens vi skovlede vand ud. Trillebørene har aldrig været så svære at skubbe. De elever, der arbejdede under halvtag, havde noget at drille med - mens de, der var ude i vejret, selv syntes, at de var lidt sejere. Og se, så blev det alligevel en god dag på trods af vejret Det har også givet anledning til at snakke om produktionen før i tiden. For hvad gjorde man, når det regnede? Ja, så producerede man indtil et vist tidspunkt, og så reddede man stenene. Eleverne kunne tydeligt se, at deres sten fik mærker af slagregnen. Æltningen af leret har også været påvirket. Med så meget vand i æltemøllen, ville lerets konsistens blive for tynd. Derfor har jeg i den omtalte periode gravet ler op i lag nede i æltemøllen. Hullerne kunne så opfange regnen og jeg var ret sikker på at have egnet ler. Sammenfattet vil jeg sige, at "En Dag i Leret" giver mening. Det kan afvikles i stort set al salgs vejr, men det er helt klart, at mange børn i dag ikke ejer det rigtige udstyr: regntøj og gummistøvler. Heldigvis kan man klare sig ved at skifte tøj/sko, når arbejdsdagen er slut. Godt, at vaskemaskinen er almindelig folkeeje.

Afviklingen af "En Dag i Leret" er som sagt aldrig ens. Teglværksspillet har i år gjort sit til det. For eleverne har det ved rundvisningen været et ekstra pift med de spændende scener til stykket. Det har givet mig gode muligheder for at få en god snak med "mine arbejdere". Bekymringer om, at det ville skabe forvirring, har ikke holdt stik. Nu er det jo sjældent sådan, at man laver så stor en ting, uden at det griber forstyrrende ind i hverdagen. Der har da også været uventede situationer, hvor værktøj har manglet onsdag morgen, strygeborde, der blevet tilpasset til skuespillernes motoriske evner, og æltning om lørdagen, der pludselig er meget upassende. Ja, man kan jo ikke have en traktor i et teaterstykke fra dengang – vel? Løsningen har været forståelse. Som dengang, hvor eleverne fik en lille rolle i stykket,

da de fik besked på at køre sten ud til tørrehylderne - kulisserne. Det gav mening for både instruktøren og "arbejderne" i Historisk Værksted med den slags ændrede planer. Set på afstand er det småting, og jeg hilser forandringen velkommen, også om to år igen. Faktisk vil jeg mene, at vi kan være til mere hjælp. Jeg er åben for ønsker, så bare sig til - i god tid.

Omvendt vil jeg her gerne sende et spørgsmål ud: "Er det muligt at låne noget af det tøj, som skuespillerne havde på til udstillingen i Historisk Værksted"? Det ville forbedre det indtryk, som skolebørnene får med fra dagen.

I 2004 har der været 16 klasser på besøg. Det vil sige 15 - en klasse aflyste i sidste øjeblik. Det betyder, at 318 elever og 24 voksne - lærere og forældre - har prøvet de aktiviteter, som Historisk Værksted omfatter. Heraf var kun 7 klasser fra de tre teglværkskommuner, 4 klasser var fra andre sønderjyske kommuner, 2 klasser kom fra Sydslesvig, og endelig har der været 2 klasser på besøg fra resten af Danmark; de havde været på lejrskole i Sønderborg.

Så har der været tre specielle arrangementer: Det første hold i år bestod af 15 voksne fra Geografforbundet Sønderjylland. De ville i forbindelse med deres årsmøde gerne høre noget om teglproduktion og lave noget praktisk. Løsningen blev en konkurrence, hvor to hold dystede i viden og færdighed på Cathrinesminde. Et kursus som jeg havde tilbudt gennem Amtscentralen for Undervisning i Aabenraa, blev derimod desværre aflyst; for få lærere viste interesse. Til gengæld havde vi som afslutning på året besøg af 10 voksne fra Holm i Nordborg kommune. Der er de involveret i et restaureringsprojekt ved den gamle alsingergård "Jollmands gård", som er ved at blive bygget op fra bunden. I den forbindelse manglede de nogle specielle sten. Onsdag den 22. september kom de derfor på besøg, og lørdag i efterårsferien blev der produceret 450 adober af en form, som vist aldrig før er blevet lavet i Historisk Værksted. Stenene skulle ikke brændes og ligger lige nu til tørre på tørrehylderne. Til foråret fortsætter samarbejdet og muligvis kan det udbygges, så de sten vi normalt laver om onsdagen også kan finde anvendelse på Jollmands gård. Det ville give mening for eleverne, at deres indsats medvirker til, at en fin gammel gård bliver vakt til live igen.

Sammenfatter jeg tallene herover, så har vi næsten haft fuldt hus i år. Kun én gang har der ikke været "kunder" i butikken. Måske har sidst års store reklamekampagne med interaktiv CD-rom, nye foldere, opgavehæfter og reklamemapper givet bonus? Nogle klasser kommer fortsat p.gr.a. lærernes tidligere erfaringer, nogle har hørt om Cathrinesminde, og endelig har nogle få brugt amtets hjemmeside om museer i området. I vinterens løb vil jeg revurdere, hvor jeg kan gøre en indsats for at fastholde den nu forhåbentlig stabile interesse for værkstedet.

Næste år tegner heldigvis godt - i foråret har vi allerede nu 9 hold ud af 11 mulige og i efteråret er de første hold begyndt at vise interesse. Af hensyn til de relativt mange tyske hold, som besøger os, vil jeg oversætte det eksisterende materiale til tysk, så lærerne kan forberede besøget bedre, end de gør nu. I år har vi haft besøg af nogle meget store hold. Det overstiger vores kapacitet, og arbejdet i værkstederne bliver derfor ikke "hårdt" nok. Som et tilbud vil jeg derfor i næste sæson udvide listen af aktiviteter, bl.a. med et forløb, hvor nogle elever sammen med en lærer kan lære om kulturhistorien i landskabet omkring Cathrinesminde. I det hele taget er der gode fremtidsmuligheder også i fortællingen om teglhistorien ude i landskabet.

Alt i alt er det dejligt at kunne se tilbage på en god sæson. Det skyldes ikke mindst samarbejdet med teglværksmuseets ledelse og medarbejdere samt de to frivillige hjælpere i køkkenet. I øvrigt er jeg meget interesseret i at blive kontaktet, hvis der er nogen, som vil være den tredje i køkkenet. De to andre vil gerne dele den gode oplevelse med en tredje – det er en sjov dag, hver gang ! Hermed en stor tak til mine samarbejdspartnere !

Illustrationer

Indledning

1)

“Vejstenen syd for Foldingbro”. Foto: Kim Furdal. Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.

Hertugdømmernes infrastruktur i spændingsfeltet mellem København og Hamborg.

2)

Det store kreaturmarked i Altona på pladsen ved Bleicherstrasse. Litografi: Altonaer Museum. [Niels B. Breinholt. Vesttjyde og verdensmand s. 123]

3)

Lemvigs første skibbro 1851. Usigneret maleri: Lemvig Museum. [Niels B. Breinholt. Vesttjyde og verdensmand s. 34]

4)

Statsbanegården i Aabenraa. Foto: Kim Furdal. Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.

Det danske vejprojekt i mellemkrigsårene

5)

Kort over landevejnettet i 1920. Tegning: Naturafdelingen. Sønderjyllands amt.

6)

Anlæggelsen af “Minutvejen” i Ensted sogn ca. 1935. Foto: Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.

Den sønderjyske jernbaneepoke

7)

Foto af arbejderne ved anlæggelsen af amtsbanen Aabenraa-Gråsten, der åbnede i 1899. Foto: Institut. [N.H. Jacobsen 1975, s. 63]

8)

Kort over jernbanenettet i Nordslesvig. Tegning: Naturafdelingen. Sønderjyllands amt.

8)

Stationsbygningen i Gram. Foto: Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.

Infrastrukturen i Sønderjylland ca. 1840-1940

10)

Kort over vejplanen 1920 med indtegnede amtsveje og kommuneveje, som skulle overtages og udbygges. [Vagn Harsberg s. 190]

