

Martin Krieger

**Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins nach  
1864: Kontinuität und Wandel**  
**Den økonomiske udvikling i Slesvig-Holsten efter 1864:  
kontinuitet og forandring**

aus:

**1864 – Menschen zwischen den Mächten**  
**1864 – Mennesker mellem magterne**

Herausgegeben von / udgivet af Rainer Hering und /  
og Hans Schultz Hansen unter Mitarbeit von /  
under medvirken af Elke Imberger, mit Beiträgen von:  
Inge Adriansen, Sten Bo Frandsen, Silke Göttisch-Elten, Hans Schultz Hansen,  
Rainer Hering, Elke Imberger, Steffen Elmer Jørgensen, Martin Krieger, Leif Hansen  
Nielsen, Jörg Rathjen, Johannes Rosenplänter, Peter Wulf. Hamburg 2015.

Veröffentlichungen des  
Landesarchivs Schleswig-Holstein  
Band 108

S. 417–440

# Impressum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://portal.dnb.de/> abrufbar.

Die Online-Version dieser Publikation ist auf den Verlagswebseiten frei verfügbar (*open access*). Die Deutsche Nationalbibliothek hat die Netzpublikation archiviert. Diese ist dauerhaft auf dem Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek verfügbar.

Frei verfügbar über die folgenden Webseiten:

Hamburg University Press

[http://hup.sub.uni-hamburg.de/purl/HamburgUP\\_LASH108\\_1864-Menschen](http://hup.sub.uni-hamburg.de/purl/HamburgUP_LASH108_1864-Menschen)

Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek

<https://portal.dnb.de/>

ISBN 978-3-943423-24-2

ISSN 1864-9912

© 2015 Hamburg University Press, Verlag der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky, Deutschland

Produktion: Elbe-Werkstätten GmbH, Hamburg, Deutschland

<http://www.elbe-werkstaetten.de/>

Covergestaltung: nach Entwürfen von Atelier Bokelmann, Schleswig

Layout und Satz: Julia Wrage, Hamburg

Mit Unterstützung von:

Dansk Kultursamfund af 1910

Vicepolitimester Per Thaulows og Hustru Eva Agnete Thaulow, født Kihlstrøm's, Fond



Landesarchiv  
Schleswig-Holstein



Region Syddanmark



UdviklingsRåd  
SØNDERJYLLAND



## Inhaltsverzeichnis/Indholdsfortegnelse

<i>Anke Spoorendonk</i>	
Grußwort	9
Forord	11
<i>Eberhard Schmidt-Elsaesser</i>	
Grußwort	13
Forord	17
<i>Rainer Hering</i>	
Einleitung	21
Indledning	25
<i>Peter Wulf</i>	
Bundestruppen und Bundesverwaltung in Holstein	31
Forbundsroperne og forbundsadministrationen i Holsten	45
<i>Johannes Rosenplänter</i>	
Die geteilte Stadt. Kiel als augustinburgische Hochburg im preußisch-österreichischen Spannungsfeld 1863–1866	55
En delt by. Augustenborgernes højborg Kiel i det preussisk-østrigske spændingsfelt 1863–1866	81
<i>Jörg Rathjen</i>	
Die Zivilkommissare und die Oberste Zivilbehörde	103
Civilkommissærerne og den Øverste Civilforvaltning	125
<i>Inge Adriansen</i>	
Civilbefolkningens vilkår under krigen i Sundeved og på Alsi 1864	141
Die Lebensbedingungen der Zivilbevölkerung im Sundewitt und auf Alsen während des Krieges 1864	173
<i>Leif Hansen Nielsen</i>	
Aabenraa amt under preussisk-østrigsk besættelse	201
Das Amt Apenrade unter preußisch-österreichischer Besatzung	225

<i>Hans Schultz Hansen</i>	
Befolkningen, de nationale bevægelser og kampen om Slesvigs fremtid i 1864	245
Die Bevölkerung, die nationalen Bewegungen und der Kampf um die Zukunft Schleswigs im Jahre 1864	275
<i>Steffen Elmer Jørgensen</i>	
Et amt i krig – administrationen, civilbefolkningen og besættelsesmagterne i Vejle Amt i 1864	303
Ein Amt im Krieg – die Verwaltung, die Zivilbevölkerung und die Besatzungsmächte im Amt Vejle 1864	341
<i>Steen Bo Frandsen</i>	
Øvre i Jylland: Diskussionen om nørrejdernes nationale sindelag under krigen 1864	379
Drüben in Jütland: die Diskussion über die nationale Gesinnung der Nordjüten während des Krieges 1864	397
<i>Martin Krieger</i>	
<b>Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins nach 1864: Kontinuität und Wandel.</b>	<b>417</b>
<b>Den økonomiske udvikling i Slesvig-Holsten efter 1864: kontinuitet og forandring</b>	<b>431</b>
<i>Silke Göttisch-Elten</i>	
Wie Preußen gemacht werden – preußische Identitätspolitik in der deutsch-dänischen Grenzregion nach 1864	443
Hvordan man skaber preussere – preussiske identitetspolitikker i den dansk-tyske grænseregion efter 1864	461
Autoren- og Herausgeberverzeichnis	
Fortegnelse over forfattere og udgivere	477
Veröffentlichungen des Landesarchivs Schleswig-Holstein	
Landesarchiv Schleswig-Holstein publikationer	479

## Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins nach 1864: Kontinuität und Wandel

### Ein Überblick

Durch den Deutsch-Dänischen Krieg und die nachfolgende territoriale Neuordnung der kimbrischen Halbinsel war mit dem heutigen Nord-schleswig und den nördlich daran anschließenden reichsdänischen Gebieten eine ganz neue Grenzregion entstanden. Einstmals wichtige Brücke zwischen den Herzogtümern und den dänischen Inseln, entwickelte sich jener Raum zur Peripherie und ist es (gemeinsam mit anderen Regionen unter der despektierlichen Bezeichnung *Udkantsdanmark*) im Grunde bis heute geblieben. Auf der anderen Seite verlor die Elbe ihre politisch trennende Wirkung zwischen Nord und Süd, indem sich die Zollgrenze von dort aus nordwärts an die Königsau verlagerte. Im Folgenden gilt es, die wirtschaftlichen Auswirkungen jener Neuordnung für die Herzogtümer in ihren Grundzügen zu untersuchen. Führten allein die fundamentalen territorialen Veränderungen und die Integration in den preußischen Staat zu einer Neuorientierung der Wirtschaft Schleswig-Holsteins? Welche Rolle spielte demgegenüber der europaweit zu verzeichnende, von kurzzeitigen Einbrüchen gehemmte ökonomische Aufbruch der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts? Auf der anderen Seite ist aber auch zu fragen, ob es nicht eher die Kontinuitäten waren, die über 1864/67 hinweg die ökonomischen Trends in den Herzogtümern bestimmten. Denn auch vor 1864 stellten die Elbe und die hamburgisch-holsteinische Landgrenze in ökonomischer Perspektive keineswegs so eindeutig eine Grenze dar.

Schon seit Jahrhunderten war die Elbe für die Wirtschaft der dänischen Monarchie in hohem Maße durchlässig. Schon lange vor der Gründung des Deutschen Zollvereins und des Norddeutschen Bundes war doch eigentlich die Stadt Hamburg das Handels- und Finanzzentrum der Herzogtümer gewesen. Ganz zu schweigen vom Rinderhandel, der jahrhundertlang in südliche Richtung geführt wurde und für den die Elbe bei Wedel oder Zollenspieker ebenso wenig ein Hindernis darstellte. Über Hamburg wurde ein Großteil der im Lande produzierten Agrar- und Ge-

werbeprodukte in andere Regionen, etwa nach Westeuropa, exportiert. Und auch ein Blick auf die Statistik des 1784 fertiggestellten Schleswig-Holsteinischen Kanals zeigt deutlich, dass in umgekehrter Richtung in erheblichem Umfang Stückgutverkehr aus Westeuropa über Hamburg oder direkt durch den Kanal in die Häfen der dänischen und schleswig-holsteinischen Ostseeküste verlief.<sup>1</sup>

Wenn es also um die wirtschaftlichen Auswirkungen des Deutsch-Dänischen Krieges und der anschließenden territorialen Neuordnung geht, ist kaum von einer Art „Stunde Null“ auszugehen, mit der sich die Wirtschaft der Region praktisch von einem Tag auf den anderen von Dänemark in Richtung Preußen-Deutschland umorientierte und mit dem sich irgendwo zwischen Hadersleben, Kolding und Ribe eine neue wirtschaftliche Peripherie herausbildete. Im Gegenteil, wir müssen uns auch mit langen Kontinuitäten auseinandersetzen, die weiterhin den Gang der wirtschaftlichen Entwicklung prägten.

Gleichwohl brachte die Übernahme Preußens doch einen institutionellen Wandel mit sich, der direkte Auswirkungen auf die konjunkturelle Entwicklung hatte. So fiel die Inkorporation Schleswig-Holsteins in die preußische Monarchie in eine Phase ausgesprochen liberaler preußischer Wirtschaftspolitik seit dem Thronwechsel von 1858. Jene gründete sich auf das Erstarken der Liberalen im preußischen Landtag und auf die neue Regierung unter dem Fürsten zu Hohenzollern-Sigmaringen. Damit endete nicht nur der wachsende Zugriff des Staates auf das Kapital der Eisenbahngesellschaften in Preußen. Von größerer Bedeutung war das Freizügigkeitsgesetz, das die Entstehung eines freien Arbeitsmarktes begünstigte. Auch unter dem nachfolgenden Kanzler Bismarck änderte sich in den 1860er-Jahren nur wenig an der liberalen Wirtschaftspolitik. Nach dem Deutsch-Österreichischen Krieg führte insbesondere der Norddeutsche Reichstag diese Linie fort, indem er beispielsweise eine Vereinheitlichung der damaligen Maß- und Gewichtssysteme und des Handelsrechts durchsetzte. Von besonderer Bedeutung war ebenso die Liberalisierung des Aktienrechts, von der unter anderem bald auch der Flensburger Schiffbau profitieren sollte. Den Höhepunkt (gleichzeitig aber auch das Ende) verzeichnete das Jahr 1873 mit der Abschaffung der Zölle auf Roheisen, -stahl und auf Schiffe.<sup>2</sup>

---

1 Jan Schlürmann: Eider und Eiderkanal im Wirtschaftsnetz des dänischen Gesamtstaates, 1784–1863. In: Steen Bo Frandsen/ Martin Krieger/Frank Lubowitz (Hrsg.): 1200 Jahre Deutsch-Dänische Grenze. Neumünster 2013, 200–205.

2 Dieter Ziegler: Das Zeitalter der Industrialisierung (1815–1914). In: Michael North (Hrsg.): Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Ein Jahrtausend im Überblick. München 2000, 258–262.

Zu den unmittelbar seit 1867 auch in Schleswig-Holstein greifenden Rahmenbedingungen zählte insbesondere die Einführung der Gewerbe-freiheit und der Freizügigkeit. Hinzu kam die Eingliederung der Herzogtümer in den Deutschen Zollverein.<sup>3</sup> Damit fand Schleswig-Holstein zolltechnisch Anschluss an einen weiten Binnenmarkt, der bis nach Bayern und in das südwestliche Deutschland reichte, vor allem aber die aufstrebenden Industriegebiete in der preußischen Rheinprovinz umfasste. Dieser Anschluss schuf große wirtschaftliche Chancen, barg andererseits aber auch nicht unbeträchtliche Risiken. Von ebenso großer Bedeutung war die Einführung einer modernen Kommunalverwaltung und eines systematischen Steuerwesens 1867.<sup>4</sup> Gerade Letzteres avancierte trotz anfänglichen Misstrauens unter der Bevölkerung im Laufe der Zeit zu einem wichtigen Standortvorteil.<sup>5</sup> Ein Blick in die einzelnen Wirtschaftssektoren soll diese Tendenzen verdeutlichen.

## Landwirtschaft

Für die Landwirtschaft in Schleswig-Holstein, die bereits 1864 auf einem vergleichsweise hohen Niveau produzierte, musste es zunächst darum gehen, die Stellung im neuen, erweiterten makroökonomischen Gesamt-zusammenhang zu bewahren. Zweifellos überwogen hier die Chancen gegenüber den Risiken, die sich aus einer verstärkten deutschen und europä-ischen Konkurrenzsituation ergaben. Schon längst hatte der traditionelle Absatzmarkt für Nahrungsmittel im 1814 verloren gegangenen Norwegen keine große Rolle mehr gespielt. Seitdem lagen die Absatzgebiete verstärkt im westlichen Europa. Einen wichtigen Schub hatte in dieser Hinsicht die Aufhebung der Einfuhrbeschränkungen für Nahrungsmittel durch Großbritannien im Jahre 1842 bedeutet, was insbesondere die Fleischproduktion in Schleswig-Holstein begünstigt hatte.<sup>6</sup>

---

3 Hans Schultz Hansen: Nationalitetskamp og modernisering 1815–1918. In: Historisk Samfund for Sønderjylland (Hrsg.): Sønderjyllands Historie. Bd. 2. Aabenraa 2009, 141.

4 Ebd., 141f.

5 Zur Neuordnung der Verwaltung nach 1867 allgemein siehe: Oswald Hauser: Provinz im Königreich Preussen (Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 8/1). Neumünster 1966, 27–59.

6 Vgl. allgemein: Hans Schultz Hansen: Det Sønderjyske Landbrugs Historie, 1830–1993. Aabenraa 1994; Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt: Neuorientierung auf den deutschen Wirtschaftsraum. Wirtschaftliche Entwicklung 1864–1918. In: Ulrich Lange (Hrsg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster 1996, 385–392.

Mit der Angliederung an Preußen kam der schleswig-holsteinischen Landwirtschaft nunmehr eine ganz neue Rolle zu – die des Lieferanten von Nahrungsmitteln in die dicht bevölkerten preußischen und deutschen Industriegebiete. Eine besondere Attraktivität erlangte jene durch die hohen Marktpreise für Agrarprodukte, die bei den Feldfrüchten erst in den 1880er- und noch einmal in den 1890er-Jahren für einige Zeit einbrachen, sich sonst aber auf hohem Niveau bewegten. Als noch krisenresistenter erwiesen sich die Preise für Fleisch und Milchprodukte, denn Fleischknappheit war in Preußen zu jener Zeit ein Dauerthema. Wenn es die Bodenverhältnisse hergaben, konnten die Höfe ihre Produktion auf Viehhaltung umstellen – eine Entwicklung, die aber erst seit Mitte der 1880er-Jahre in vollem Umfang sichtbar wurde. Einher ging dieser Trend mit einer Verbesserung der Tierfütterung.<sup>7</sup> In zunehmendem Maße standen die Mittel zur Verfügung, Produktionssteigerungen durch technologische Innovation zu generieren, etwa in Form der Einführung von Kunstdünger sowie durch die allmähliche Technisierung und die Verbesserung der Beratung der Bauern. Zunehmend spielte auch die teils industrielle Lebensmittelverarbeitung eine Rolle.<sup>8</sup> Der Aufschwung des Genossenschafts- und Vereinswesens ging mit verstärkter Melioration bislang nicht genutzten Landes einher, in deren Gefolge große Heideflächen und Moore kultiviert wurden. Hier griffen die preußischen Landesbehörden auf eine dänisch-gesamtstaatliche Tradition zurück, die sich im 18. Jahrhundert durch die Kolonisationsbemühungen mittels der „Kartoffeldeutschen“ allerdings nicht recht hatte durchsetzen können. Ebenso ist die Neulandgewinnung an der Westküste zu nennen, die mit der Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Koogs 1875 ihren Anfang in der preußischen Zeit nahm.

Auch Holz wurde durch eine stetig wachsende Nachfrage teurer, und die Aufforstung von Heide- und Mooren, etwa im Bereich der Hüttener Berge, lohnte sich. Zu den zeitweiligen Erfolgen zählte die Einführung des großflächigen Anbaus von Zuckerrüben in preußischer Zeit. Schon 1870 gründete Charles de Vos, Zuckerfabrikant aus Itzehoe, in Wesselburen eine Zuckerfabrik. Weitere Zuckerraffinerien folgten zwischen 1880 und 1883 in St. Michaelisdonn, Ahrensböök, Neustadt und Oldesloe. Und der wachsende Transportbedarf bei Agrarprodukten machte bald auch die Anlage von regionalen Kreisbahnstrecken erforderlich.

---

7 Hansen: Nationalitetskamp (Anm. 3).

8 Walter Asmus/Andreas Kunz/Ingwer E. Momsen: Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert. Neumünster 1995, 13.

## Gewerbeproduktion und Industrialisierung

Ebenso wie im Bereich des primären Wirtschaftssektors führten die Jahrzehnte seit 1864 auch bei der Gewerbeproduktion und Industrialisierung zu einer deutlichen Beschleunigung, die allerdings ebenso nicht in allen Fällen ursächlich auf die preußischen Wirtschaftsreformen in den Herzogtümern zurückzuführen ist, sondern sich im Kontext eines allgemeinen wirtschaftlichen Aufbruchs in Europa bewegte. Mit Ausnahme Flensburgs lag der Schwerpunkt dieser Entwicklung eindeutig im Landesteil Holstein. Gerade hier konnten die Unternehmer auf ein bereits in gesamtstaatlicher Zeit errichtetes Fundament aufbauen.

So hatten bereits die 1820er-Jahre einen wirtschaftlichen Aufbruch in den Herzogtümern verzeichnet. Nach Überwindung eines lang anhaltenden konjunkturellen Einbruchs infolge der Napoleonischen Kriege hatte sich die Gewerbeproduktion in den 1820er-Jahren wieder erholt. Indikator für eine wachsende, wenn auch im europäischen Vergleich eher bescheidene Industrialisierung war die zunehmende Inbetriebnahme von Dampfmaschinen im Lande.<sup>9</sup> Besonders begünstigt war dabei zweifellos die Stadt Rendsburg, aber auch Flensburg, Kiel, Neumünster, Pinneberg und Altona profitierten von der Entwicklung. Rendsburg war nicht nur am traditionellen Ochsenweg durch die kimbrische Halbinsel, sondern seit 1784 auch am Endpunkt des schleswig-holsteinischen Kanals gelegen, womit die Stadt über eine optimale infrastrukturelle Anbindung verfügte. Mit Unterstützung des Statthalters Carl von Hessen hatte der Unternehmer Marcus Hartwig Holler hier bereits 1827 die Carlshütte gegründet, die sich gleichsam zum Motor der Frühindustrialisierung im Lande entwickelte.<sup>10</sup>

Ein weiteres Beispiel für eine frühe Industrialisierung stellt Neumünster dar. Auch der Marktflecken hatte seit alters her am Ochsenweg gelegen. Daneben querte den Ort aber auch eine mittelalterliche Handelsroute, die von Lübeck in Richtung Dithmarschen führte und gemeinhin unter der Bezeichnung „Lübsche Trade“ bekannt ist. Bereits seit dem 17. Jahrhundert stellte Neumünster das Zentrum der Tuchherstellung im Lande dar. Rohmaterialien waren ebenso in Reichweite wie fließendes Wasser für eine Walkmühle. Eine protoindustrielle Entwicklung konnte auch hier durch die problematische Zeit der Napoleonischen Kriege nur gehemmt, aber nicht vollständig abgeschnürt werden.

---

9 Ebd. (Anm. 8), 13.

10 Edward Hoop: Geschichte der Stadt Rendsburg. Rendsburg 1989, 343–347.

Ein mentaler und technologischer Nährboden für eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Gewerbeproduktion bestand also bereits, als Schleswig-Holstein 1864 den Landesherrn wechselte. Zu den Gewinnern der preußischen Zeit zählten neben Flensburg, Rendsburg und Neumünster vor allem Kiel, Elmshorn, Altona, Ottensen und das den Herzogtümern benachbarte Lübeck. Bemerkenswerterweise führte die wachsende Industrialisierung seit 1867 aber auch zu einer deutlichen Entwicklungsschere innerhalb der Herzogtümer, die sich zunehmend zwischen den Städten Schlesiws und Holsteins aufat. So fanden Industrialisierung und das damit einhergehende Bevölkerungswachstum in erster Linie in Holstein statt, wohingegen die Städte im Landesteil Schleswig zu den Verlierern zählten. Allein Flensburg sollte mit dem Aufbau der Werftindustrie eine erfolgreiche Ausnahme bilden.<sup>11</sup>

Noch deutlicher als in Flensburg fand der industrielle Aufbruch zu Beginn der preußischen Zeit wiederum im holsteinischen Neumünster statt, was sich auch in einer wachsenden Bevölkerungszahl ausdrückte. Hatte die Stadt 1860 noch 6.830 Einwohner, so waren es 1871 insgesamt 8.229 und 1880 11.623. Damit war Neumünster nach Kiel, Flensburg und Altona zur viertgrößten Stadt im Lande aufgestiegen.

Der mit dem Fall der Zollschranken einhergehende wachsende Wettbewerb zwang zur Spezialisierung und zur Erschließung von Marktlücken: Während beispielsweise die Baumwollfabrikation in jenen Jahren fast vollständig aus Neumünster verschwand, erlebte hier die Herstellung von Loden einen ungeahnten Aufschwung. Bei einem solchen Konzentrations- und Spezialisierungsprozess blieb natürlich auch der eine oder andere Unternehmer auf der Strecke. Nicht nur der Kleinproduzent, der sich unversehens als einfacher Fabrikarbeiter wiederfinden konnte, sondern auch mancher Unternehmerpionier hatte einen hohen Preis zu zahlen. Am spektakulärsten war sicherlich 1872 der Konkurs von Theodor Robby in Neumünster, eines Hannoveraners, der 1857 die Lodenfabrikation in Neumünster erst eingeführt hatte.

Dass die Öffnung von Märkten aber nicht immer nur Vorteile brachte, zeigt auch das Schicksal der Eisenindustrie, die sich in dänischer Zeit ebenfalls in Neumünster etabliert hatte. Diese litt seit 1864 vor allem unter der sächsischen Konkurrenz und ging später weitgehend ein. Übrig blieben wiederum nur diejenigen, die sich rechtzeitig eine Marktnische

---

11 Zur wirtschaftlichen Entwicklung Flensburgs in jener Zeit allgemein: Horst Windmann: Flensburg von 1864 bis zur Abstimmung 1920. In: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.): Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt. Flensburg 1966, 347–356.

erobert hatten, wie etwa die Fabrik von Rohwer & Ehlers, die sich auf Meiereianlagen sowie Maschinen für die Land- und Forstwirtschaft spezialisiert hatte.

Der Landesteil Schleswig blieb – bis auf Flensburg – von der allmählichen Industrialisierung des Landes kaum berührt. Hatte Schleswig vor 1864 eine geografische Mittlerrolle zwischen dem dänischen Kerngebiet und Holstein eingenommen, so rückte es nunmehr in eine periphere Lage und war nicht zuletzt durch die vergleichsweise langen Transportwege der preußischen Konkurrenz in besonderer Weise ausgesetzt. Ebenso wie in Holstein verlegten einzelne Unternehmer, etwa im Bereich der Tabakherstellung, ihren Sitz in das Königreich Dänemark, andere Unternehmer verschwanden wiederum von der Bildfläche. Stattdessen bildete sich allein in Flensburg ebenso wie im holsteinischen Kiel der Schiffbau zum Zugpferd einer Industrialisierung unter preußischer Ägide heraus. Dieselben Initiatoren, die schon 1859 eine Dampfschiffgesellschaft gegründet hatten (siehe unten), etablierten drei Jahre später die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, die als Aktiengesellschaft umfangreiches Kapital an sich binden konnte. Bald schon stellte die Flensburger Schiffswerft das größte Industrieunternehmen im Landesteil Schleswig dar. Zwischen 1864 und 1900 vervierfachte sich die Zahl der Industriearbeiter in Flensburg auf etwa 4.000.<sup>12</sup> Demgegenüber ist ein deutlicher Rückgang des traditionellen Landhandwerks zu verzeichnen.

## Handel und Verkehr

Neben Landwirtschaft und Gewerbeproduktion führte der Anschluss an Preußen auch im Bereich Handel und Verkehr zu einem deutlichen Wandel. Aber auch in diesem Bereich ging nicht sämtliche Entwicklung auf das Konto preußischer Politik, sondern zu einem Teil auch auf das der sich wandelnden technologischen und makroökonomischen Rahmenbedingungen. Während im sekundären Sektor vor allem Holstein der Gewinner war, stellte es sich bei der Schifffahrt geradezu umgekehrt dar.<sup>13</sup> So

---

12 Zur zahlenmäßigen Entwicklung und zur Lage der Industriearbeiterschaft: Kai Detlev Sievers: Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins in der Kaiserzeit 1867–1914 (Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 8/2/1). Neumünster 1991.

13 Für die Zeit bis 1864: Ingwer E. Mommsen: Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745–1865. In: Walter Asmus (Hrsg.): Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750–1918. Neumünster 1996, 77–97.

verdreifachte sich im Landesteil Schleswig die Schiffstonnage zwischen 1864 und 1913 von 32.000 auf 91.000 Nettoregistertonnen, während sich die Tonnage in Holstein rückläufig zeigte. Davon profitierte wiederum eindeutig die Stadt Flensburg mit einem ebenso deutlich steigenden Hafenumschlag.<sup>14</sup> Begleitet wurde das quantitative Wachstum in Flensburg von einem vergleichsweise raschen Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt. Dieser hatte sich in den Herzogtümern bereits vor 1864 ausgezeichnet, wie etwa 1859 mit der Gründung einer Dampfschiffgesellschaft in Hadersleben, erfuhr nun aber eine deutliche Beschleunigung.<sup>15</sup>

Waren noch 1864 kaum Dampfschiffe in Flensburg beheimatet, so machten zehn Jahre später Dampfer schon die Hälfte der Tonnage aus. Und 1884 hatte Flensburg das benachbarte Apenrade als größten Schifffahrtsstandort im Lande übertroffen – um dann nochmals einige Jahre später nach Hamburg und Bremen zur drittgrößten Schifffahrtsstadt in Deutschland aufzusteigen. Eine wichtige Ursache für diesen Wandel stellte auch hier die Fortentwicklung der institutionellen Rahmenbedingungen dar. So schlossen sich in Flensburg führende Unternehmer, Reeder und Kapitäne zur Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869 zusammen, deren Unternehmungen als Kapitalanlage auch für die übrigen Bürger eine große Attraktivität erlangten. Der zunehmende Anschluss an den Überseehandel begünstigte auch Flensburgs wachsende Bedeutung als Versorger eines weiteren, nord- und südschleswigschen Hinterlandes mit Importwaren. Lediglich im südöstlichen Teil Schleswigs konnte ebenso wie für das östliche und mittlere Holstein Kiel diese Rolle übernehmen. Auch der Detailhandel selbst erlebte im Zuge dieser Entwicklung einen deutlichen Aufschwung. Jener spezialisierte sich zusehends, während der traditionelle Gemischtwarenhändler in den Hintergrund trat.<sup>16</sup>

Der traditionell größte Konkurrent Flensburgs, Apenrade, zeigte sich in dieser Entwicklung deutlich langsamer. Noch zehn Jahre nach dem Deutsch-Dänischen Krieg war in der nordschleswigschen Hafenstadt noch keine Dampfschiffstonnage beheimatet. Und noch 1884 überwogen die Segelschiffe. Hier galten technisch fortschrittliche Segelschiffe immer noch als Investition in die Zukunft. In Apenrade übernahm Michael Jeb-

---

14 Altona verzeichnete hingegen erst im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts einen vergleichbaren Anstieg des Umschlags. Vgl.: Daniel Thomas: Güterumschlag und Verkehrsaufkommen in schleswig-holsteinischen Seehäfen im 19. und 20. Jahrhundert. In: Asmus (Anm. 13), 126.

15 Hansen: Nationalitetskamp (Anm. 3), 160.

16 Ebd., 162f.

sen eine Pionierrolle, als er unter dem Banner der drei Makrelen 1878 mit seinem ersten Dampfer *Signal* eine Dampfreederei gründete; diese sollte sich im Laufe der Jahre unter dem Zeichen des Freihandels und der Globalisierung zu einem blühenden Unternehmen entwickeln.<sup>17</sup>

Vom Ausbau des Eisenbahnwesens profitierte wiederum das ganze Land. So hatte sich der dänische Landesherr noch in erster Linie auf die strategischen Verbindungen konzentriert. Es hatte gegolten, die Ostseehäfen mit der Nordsee zu verbinden und dabei auch gleichsam en passant den Landtransport zwischen Hamburg und Lübeck auf schleswig-holsteinisches Gebiet abzuleiten. In diesem Sinne waren 1844 die bereits erwähnte Strecke zwischen Altona und Kiel und 1854 die Verbindung zwischen Flensburg und Tönning fertiggestellt worden. Letztere sollte nach 1864 den wirtschaftlichen Aufstieg Flensburgs durch eine gute infrastrukturelle Anbindung nachhaltig begünstigen. Ebenso waren Rendsburg und auch Schleswig an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Der Bau der Strecke von Schleswig zur dänischen Grenze nach Farris war bei Kriegsausbruch weit vorangeschritten. Zudem waren Tondern, Neustadt, Itzehoe und Lübeck an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

Hingegen stand der preußische Eisenbahnbau eher im Zeichen der sich intensivierenden Landwirtschaft und des damit wachsenden Transportbedarfs für Agrarprodukte. Ähnlich wie in Pommern überzog nach einiger Zeit ein vergleichsweise dichtes Netz an Staats- und Kreisbahnstrecken das Land – besonders signifikant in Dithmarschen, aber auch in Angeln und im östlichen Nordschleswig. Und nicht selten waren es dieselben Initiatoren, die auch im Seehandel vitale Interessen vertraten, wie Michael Jebsen, der sich sehr intensiv für den Bau der Kreisbahn zwischen Apenrade und Hadersleben einsetzte.<sup>18</sup> Von zentraler Bedeutung war darüber hinaus die bereits 1866 fertiggestellte Verbindungsbahn zwischen Altona und Hamburg. 1907 waren in Schleswig-Holstein etwa 1.500 Kilometer Gleise verlegt – eine Länge, die seitdem nicht mehr übertroffen, geschweige denn nach dem Zweiten Weltkrieg je wieder erreicht wurde.

Ähnlich lagen die Dinge im Bereich des Chausseebaus: So wurde von den seit dänischer Zeit existierenden Hauptstrecken aus vor allem in den 1870er-Jahren ein dichtes Netz an weiteren befestigten Kunststraßen errichtet, über die weite Teile des Landes erschlossen wurden. Besonders in den landwirtschaftlich ertragreichen Regionen der holsteinischen

---

17 Bert Becker: Michael Jebsen, 1835–1899. Reeder und Politiker. Kiel 2012, 174f.

18 Ebd., 729–737.

Westküste, wie in den Elbmarschen, Dithmarschen und auf Eiderstedt, erstreckte sich bald ein dichtes Netz an chaussierten Straßen über das Land. Betrug die Länge des Chausseenetzes im Jahre 1867 noch 1.239 Kilometer, so hatte es sich bis 1876 mit 3.555 Kilometern nahezu verdreifacht. Mit dem Wegegesetz für die Provinz Schleswig-Holstein von 1879 erfuhr der Ausbau schließlich eine Neuregelung, indem die Zuständigkeiten für den Bau und Unterhalt von Haupt- und Nebenwegen klar zwischen der Provinz und den Kreisen geregelt wurde.<sup>19</sup> Vom Ausbau der Infrastruktur war der Wasserbau zunächst nicht betroffen. Erst mit dem Ende der 1870er-Jahre setzte wie anderenorts in Preußen auch ein Ausbau der Wasserstraßen ein, während andere bestehende, kleinere Schifffahrtswege im Laufe der Zeit aufgegeben wurden.<sup>20</sup>

### Schlussbetrachtung

Wirtschaftlicher Wandel fand seit 1864/67 innerhalb des institutionellen Rahmens der preußischen Wirtschaftspolitik statt, die einen signifikanten ökonomischen Aufschwung in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts stützte. Allerdings war die Inkorporation in den preußischen Staat nicht allein für den Aufschwung verantwortlich – denn die sich verändernden europäischen und globalen Rahmenbedingungen spielten hier gleichfalls eine bedeutende Rolle. Aus dem Zusammenspiel zwischen institutionellem Wandel und den makroökonomischen Rahmenbedingungen ergab sich letztlich ein deutlicher Anstieg der Wirtschaftsleistung, der sich dadurch auszeichnete, dass er räumlich begrenzt blieb, sich teilweise gar punktuell vollzog, während wiederum für andere Regionen durchaus rückläufige Trends zu beobachten sind.

Für die Agrarproduktion lässt sich feststellen, dass ein struktureller Wandel bereits vor 1864 einsetzte und insbesondere aus den 1840er-Jahren datiert, als die Fleischexporte nach Großbritannien stark an Bedeutung gewannen. Mit dem Anschluss an Preußen-Deutschland öffneten sich neue Absatzmärkte. Allerdings ist zu hinterfragen, ob die Modernisierung, die Technisierung und der Erfolg neuer Agrarprodukte ursäch-

19 Asmus/Kunz/Momsen (Anm. 8), 20: Karten 3 c und d, 59f.

20 Zum Beispiel zum Ausbau der Krückau, womit sich der Zugang zum Hafen Elmshorns verbesserte: Peter Danker-Carstensen: Die Bedeutung des Elmshorner Hafens für die Industrialisierung der Stadt bis 1914. In: Asmus (Anm. 13), 173ff.

lich mit der Integration in den preußischen Staat oder nicht viel eher mit dem allgemeinen Fortschritt und der Expansion der Märkte in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in Verbindung stehen.

Auch in Hinblick auf die sich beschleunigende Industrialisierung dominiert eher die Kontinuität als der Wandel. Insbesondere kam es seit 1864 kaum zur Herausbildung neuer industrieller Zentren, sondern die bereits zuvor bestehenden Industriestandorte entwickelten sich unter den neuen preußisch-deutschen Marktbedingungen fort.<sup>21</sup> Insofern ist auch hier weniger von strukturellem Wandel denn vielmehr von einer Beschleunigung von bereits vor 1864 eingeleiteten Prozessen wirtschaftlicher Entwicklung auszugehen. Einen echten qualitativen Unterschied (der diese Beschleunigung letztlich begünstigte) stellte hingegen der Ausbau der Infrastruktur in der Fläche zur preußischen Zeit dar.

---

<sup>21</sup> Asmus/Kunz/Momsen (Anm. 8), 13.



Besonders seit den 1880er-Jahren legte die Landwirtschaft in den Herzogtümern größeres Gewicht auf die Milchproduktion. Daran hatten nun auch die Hofbesitzer ihren Anteil. Eine bedeutende Rolle spielten dabei die Genossenschaftsmeiereien. Die Abbildung zeigt die 1888 gegründete Genossenschaftsmeierei in Hjerting unmittelbar südlich der deutsch-dänischen Grenze an der Königsau. Quelle: Museum Sønderjylland – ISL.

Landbruget i hertugdømmerne lagde især fra 1880'erne større vægt på mælkeproduktionen. Det gjaldt nu også blandt gårdejerne. En vigtig løftestang for dette var andelsmejerierne. Her ses andelsmejeriet fra 1888 i Hjerting tæt syd for den dansk-tyske grænse ved Kongeåen. Foto i Museum Sønderjylland – ISL.



Die Gründung der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft von 1872 leitete die Industrialisierung des Herzogtums Schleswig nach 1864 ein. In den Jahren vor 1914 waren hier mehr als 2.500 Arbeiter beschäftigt.  
Quelle: Archiv der Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig in Flensburg.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft fra 1872 var spydspidsen for industrialiseringen i hertugdømmet Slesvig efter 1864. I årene før 1914 beskæftigede det over 2.500 arbejdere. Foto i Arkivet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig.



Eine ganz entscheidende Veränderung der Infrastruktur erfolgte mit dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, des heutigen Nord-Ostsee-Kanals, der 1895 eingeweiht wurde. Die Postkarte zeigt die Durchfahrt eines Dampfschiffs in der Nähe von Rendsburg.

En helt central forandring i infrastrukturen var anlægget af Kaiser-Wilhelm-Kanal, den nuværende Nord-Ostsee-Kanal, der blev indviet i 1895. Postkortet viser et dampskibs passage af kanalen ved Rendsborg.

## **Den økonomiske udvikling i Slesvig-Holsten efter 1864: kontinuitet og forandring**

### Et overblik

I kølvandet på den dansk-tyske krig kom det til en territorial nyordning på den jyske halvø. Nordslesvig og de tilstødende rigsdanske områder dannede nu en ny grænseregion. Den før så vigtige brofunktion mellem hertugdømmerne og det danske ørige måtte vige for rollen som et perifert område, og den dag i dag deler regionen skæbne med andre områder, som alle går under den lidt nedladende betegnelse „Udkants-Danmark“. På den anden side mistede Elben sin funktion som både den politiske grænse og toldgrænsen mellem nord og syd. Toldgrænsen forløb nu betydeligt længere nordpå ved Kongeåen.

I det følgende kommer vi nærmere ind på de økonomiske følgevirkninger af denne nyordning. Var det udelukkende de fundamentale territoriale forandringer og integrationen i den preussiske stat, der var årsag til, at økonomi og erhvervsliv i Slesvig-Holsten gik nye veje? Hvilken rolle spillede det økonomiske opsving i Europa i de sidste årtier af det 19. århundrede, på trods af korte perioder med tilbagegang? På den anden side rejser det spørgsmål sig, om der måske snarere kunne være tale om en kontinuerlig økonomisk udvikling i hertugdømmerne, før og efter 1864/67-perioden, særlig i betragtning af, at grænserne ved Elben og mellem Hamborg og Slesvig-Holsten før 1864 i økonomisk henseende langt fra havde været så entydige.

I århundreder havde Elben ikke udgjort en hindring for det danske monarkis økonomi, og længe før Den Tyske Toldforening og Det Nordtyske Forbund blev stiftet, havde Hamborg haft rollen som hertugdømmernes vigtigste handels- og finanscenter, for slet ikke at tale om kvæg-handelen, der i århundreder var gået sydover og hvor Elben ved Wedel eller Zollenspieker ikke havde betydet nogen hindring.

En stor del af hertugdømmernes landbrugs-, håndværks- og industriproduktion blev eksporteret via Hamborg, f.eks. til det vestlige Europa. Som det fremgår af statistikken over sejladsen på Ejderkanalen, der blev

taget i brug i 1784, forløb en væsentlig del af stykgodstrafikken i omvendt retning fra det vestlige Europa via Hamborg eller direkte gennem Ejderkanalen til de danske og slesvig-holstenske havne ved Østersøen.<sup>1</sup>

Når vi derfor undersøger følgevirkningerne af den dansk-tyske krig i 1864 og de territoriale forandringer, kan der næppe være tale om en slags „Stunde Null“, hvor hele den økonomiske sektor angiveligt fra den ene dag til den foretog en kovending med en orientering væk fra Danmark og hen imod Preussen-Tyskland, med det forventelige resultat, at der opstod et nyt økonomisk perifert beliggende område mellem Haderslev, Kolding og Ribe. Tværtimod, vi må også analysere de kontinuitetsprægede forhold, som influerede på den økonomiske udvikling.

Selvfølgelig medførte det nye preussiske styre institutionelle og administrative forandringer, som påvirkede den konjunkturelle udvikling. Slesvig-Holstens indlemmelse i det preussiske monarki skete i en periode præget af en yderst liberal erhvervspolitik efter den nye kong Wilhelm I.'s tronbestigelse i 1858.

De liberale i den preussiske landdag stod stærkt samtidig med, at den nye regering stod under fyrst Hohenzollern-Sigmaringens ledelse. Dette betød enden på statens råderet over jernbaneselskabernes kapital i Preussen. Desuden gennemførtes loven om erhvervs- og næringsfrihed – en af forudsætningerne for etableringen af det frie arbejdsmarked. Heller ikke i årene efter 1860, hvor Bismarck var ministerpræsident, blev der rokket ved den liberale økonomiske linje. Efter den tysk-østrigske krig valgte den Nordtyske Rigsdag at fortsætte denne politik f.eks. ved at standardisere alle mål- og vægtsystemer og ved at skabe en ensartet, fælles handelsret. Af særlig betydning blev desuden liberaliseringen af aktieselskabsloven, som bl.a. skibsværftet i Flensborg drog nytte af. Kulminationen og samtidig afslutningen på den liberale politik blev nået i 1873, da man afskaffede tolden på råjern, stål og skibe.<sup>2</sup>

Fra 1867 gjaldt en række nye rammebetingelser for Slesvig-Holsten, især med indførelsen af erhvervs- og næringsfrihed, og samtidig blev den nye provins indlemmet i Den Tyske Toldforening.<sup>3</sup> Det åbnede for et

---

1 Jan Schlürmann: Eider und Eiderkanal im Wirtschaftsnetz des dänischen Gesamtstaates, 1784–1863. I: Steen Bo Frandsen/Martin Krieger/Frank Lubowitz (udg.): 1200 Jahre Deutsch-Dänische Grenze. Neumünster 2013, 200–205.

2 Dieter Ziegler: Das Zeitalter der Industrialisierung (1815–1914). I: Michael North (udg.): Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Ein Jahrtausend im Überblick. München 2000, 258–262.

3 Hans Schultz Hansen: Nationalitetskamp og modernisering 1815–1918. I: Historisk Samfund for Sønderjylland (udg.): Sønderjyllands Historie, bd. 2. Aabenraa 2009, 141.

stort indre marked, der tilmed omfattede Bayern og den sydvestlige del af Tyskland. Af størst betydning var dog forbindelsen til de opblomstrende industriregioner i Preussens Rhin-provins. Dette indebar store chancer, men var på den anden side heller ikke uden betydelige risici. Af lige så stor betydning var etableringen af en ny kommunal forvaltningsstruktur og en systematisering af skattevæsenet i 1867.<sup>4</sup> Trods visse betænkeligheder fra befolkningens side gik netop denne reform hen og blev – i betragtning af Slesvig-Holstens beliggenhed – til en stor fordel for provinsen.<sup>5</sup> En oversigt over de enkelte erhvervsgrene vil tydeliggøre disse tendenser.

## Landbrug

Landbruget i Slesvig-Holsten befandt sig allerede i 1864 på et forholdsvis højt produktionsniveau. Nu gjaldt det om at bevare denne position inden for de nye, udvidede makroøkonomiske rammer. Uden tvivl var chancerne større end de mulige risici i forbindelse med en skærpet tysk og europæisk konkurrencesituation. Efter tabet af Norge i 1814 havde det traditionelle marked for fødevarer for længst mistet sin centrale betydning. De nye markeder lå snarere i det vestlige Europa. Det satte særlig skub i denne nyorientering, at England i 1842 ophævede importrestriktionerne for fødevarer, hvilket især gavnede den slesvig-holstenske kødproduktion.<sup>6</sup>

Med indlemmelsen i Preussen skulle landbruget i Slesvig-Holsten omstille sig til at levere fødevarer til de tæt befolkede preussiske og øvrige tyske industriregioner. Landbrugsprodukterne opnåede nu attraktive, høje markedspriser, kun afbrudt af kortvarige prisfald på afgrøder i 1880'erne og i 1890'erne. Priserne på kød og mælkeprodukter viste sig at være forholdsvis stabile, for på det tidspunkt herskede der permanent kødmangel i Preussen. Når jordbundsforholdene tillod det, kunne gårdene gå over til kvægavl – en udvikling, som dog først tog rigtig fart i midten af 1880'erne.

---

4 S.st., 141f.

5 Om de nye forvaltningsstrukturer efter 1867, se oversigten hos: Oswald Hauser: *Provinz im Königreich Preussen (Geschichte Schleswig-Holsteins, bd. 8/1)*. Neumünster 1966, 27–59.

6 Jvf. Hans Schultz Hansen: *Det Sønderjyske Landbrugs Historie 1830–1993*. Aabenraa 1994; Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt: *Neuorientierung auf den deutschen Wirtschaftsraum. Wirtschaftliche Entwicklung 1864–1918*. I: Ulrich Lange (udg.): *Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Neumünster 1996, 385–392.

Denne tendens var ledsaget af en kvalitetsforbedring af kvægfoderet.<sup>7</sup> I stigende omfang blev det muligt at øge produktionen ved hjælp af teknologisk innovation, såsom kunstgødning, mekanisering og forbedret faglig vejledning af bønderne. En væsentlig rolle spillede desuden den nye fødevarerindustri.<sup>8</sup> Andelsbevægelsen og faglige sammenslutninger oplevede et opsving samtidig med, at man forbedrede jordbunden på hidtil uopdyrkede arealer, dvs. store hede- og mosearealer kom under ploven. Her kunne den preussiske administration falde tilbage på den danske tradition fra helstatstiden, hvor man i 1700-tallet havde gjort forsøg med kolonister udefra, de såkaldte kartoffeltyskere – et forsøg, som tit ikke rigtig slog igennem. På lignende måde forholdt det sig med inddæmningen og landvindingen langs vestkysten, som i den preussiske tid begyndte med ibrugtagningen af Kaiser-Wilhelm-Kogen i 1875.

På grund af permanent stigende efterspørgsel steg prisen på tømmer, og nu kunne det betale sig at beplante hedearealer som f.eks. ved Hüttenberge. En overgang kunne det også svare sig at dyrke sukkerroer i stor stil. Allerede i 1870 grundlagde Charles de Vos, sukkerfabrikant i Itzehoe, en sukkerfabrik i Wesselburen, og mellem 1880 og 1883 kom der flere til i St. Michaelisdonn, Ahrensböök, Neustadt og Oldesloe. Øget transportbehov for landbrugsprodukter førte til nye, regionale jernbanestrækninger.

## Fremstillingserhverv og industrialisering

I årtierne efter 1864 accelererede både den primære sektor og fremstillingserhvervene mærkbart, og industrialiseringen tog fart. Men ikke alt i hertugdømmerne kan føres tilbage til de preussiske reformer af erhvervslivet, for hele udviklingen skal ses i en større kontekst med en økonomisk opbrudsstemning over det meste af Europa. Udover Flensborg skete denne udvikling hovedsageligt i Holsten. Netop her kunne erhvervslivet bygge videre på det fundament, som var blevet lagt i helstatstiden.

Allerede i 1820'erne havde man oplevet økonomisk fremgang i hertugdømmerne. Den lange konjunkturelle nedtur i kølvandet på Napoleonskrigene blev overvundet og erhvervslivet kom sig igen. Stadig flere dampmaskiner indikerer en tiltagende – men set i en europæisk sammen-

7 Hansen: Nationalitetskamp (note 3).

8 Walter Asmus/Andreas Kunz/Ingwer E. Momsen: Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert. Neumünster 1995, 13.

hæng beskeden – industrialisering.<sup>9</sup> Særligt gunstige forhold gjorde sig gældende i Rendsborg, men også Flensburg, Kiel, Neumünster, Pinneberg og Altona fik gavn af udviklingen. Rendsborg havde med sin beliggenhed ved den gamle Oksevej/Hærvej ned gennem den jyske halvø og ved det vestlige endepunkt for Ejderkanalen en optimal infrastrukturel placering. Godt hjulpet af statholderen Carl von Hessen havde forretningsmanden Marcus Hartwig Holler allerede i 1827 grundlagt „Carlshütte“ i byen, en virksomhed, der for alvor satte skub i den tidlige industrialisering.<sup>10</sup>

Et andet eksempel på den tidlige industrialisering findes i Neumünster, en mindre markeds- og handelsby med en historisk beliggenhed ved Oksevejen. Her løb også den tværgående handelsrute fra Lübeck i øst mod Ditmarsken i vest, der gik under betegnelsen „Lübsche Trade“. Fra 1600-tallet havde byen været førende inden for klædefremstilling. De fornødne råmaterialer fandtes inden for rækkevidde, og en større å dannede grundlaget for en stampemølle. Ganske vist bremsede de problematiske Napoleonskrige byens protoindustrielle udvikling, men den gik aldrig helt i stå.

Både mentalt og teknologisk var der allerede grobund for en kontinuerlig videreudvikling af erhvervslivet, da Slesvig-Holsten i 1864 kom under det nye styre. Vinderne i den preussiske tid blev foruden Flensburg, Rendsborg og Neumünster først og fremmest Kiel, Elmshorn, Altona, Otensen og det nærliggende Lübeck. Det er interessant, at den voksende industrialisering efter 1867 var med til at øge afstanden i industriel udvikling mellem byerne i Slesvig og byerne i Holsten, med det resultat, at industrialisering og befolkningstilvækst gik hånd i hånd – først og fremmest i Holsten, mens købstæderne i Slesvig befandt sig på tabersiden. Undtagelsen var Flensburg med dens ekspanderende værftsindustri.<sup>11</sup>

Mere udpræget end i Flensburg slog det økonomiske opsving i begyndelsen af den preussiske tid igennem i det holstenske Neumünster, hvilket førte til en anseelig befolkningstilvækst. Fra 6.830 indbyggere i 1860 voksede byen til 8.229 i 1871 og 11.623 i 1880. Efter Kiel, Flensburg og Altona var Neumünster nu provinsens fjerdestørste by.

9 S.st. (note 8), 13.

10 Edward Hoop: Geschichte der Stadt Rendsburg. Rendsburg 1989, 343–347.

11 Træk af den økonomiske udvikling i Flensburg hos Horst Windmann: Flensburg von 1864 bis zur Abstimmung 1920. I: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (udg.): Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt. Flensburg 1966, 347–356.

Med toldgrænsernes bortfald opstod der en skærpet konkurrence, og det betød øget specialisering og adgang til nye markeder: i disse år forsvandt f.eks. næsten hele bomuldsindustrien fra Neumünster, mens produktionen af loden i stedet oplevede et enormt og uventet opsving. Ikke alle virksomheder formåede at klare denne koncentrations- og specialiseringsproces. Det kunne hænde, at små producenter måtte fortsætte som fabriksarbejdere, og ikke så få virksomhedsledere måtte betale en høj pris. Det vakte opsigt, da Theodor Robby, der stammede fra Hannover og havde startet lodenproduktionen i Neumünster i 1857, gik konkurs i 1872.

Åbningen af nye markeder bragte ikke kun fordele. Det viser skæbnen for den jernindustri, som havde etableret sig i den danske tid i Neumünster. Efter 1864 led den under konkurrencen især fra Sachsen og måtte stort set indstille produktionen. Kun de virksomheder overlevede, som i god tid havde sikret sig adgang til små, nicheprægede markeder som f.eks. firmaet Rohwer & Ehlers, som var specialiseret i mejeriudstyr og maskiner til land- og skovbrug.

Hvad den tiltagende industrialisering angår, blev landsdelen Slesvig nærmest hægtet af – lige bortset fra Flensborg. Før 1864 havde landsdelen haft en brofunktion mellem det danske kerneområde og Holsten, men nu hørte Slesvig til periferien, og især de store afstande og de lange transportveje betød en væsentlig ulempe i konkurrencen med de andre preussiske udbydere. Enkelte fabrikker fra Holsten og Slesvig flyttede deres virksomheder til det danske kongerige, det gjaldt f.eks. tobaksproduktionen, mens andre gav op. I stedet blev værftsindustrien i Flensborg som i det holstenske Kiel førende i industrialiseringen under det preussiske styre. De samme initiativrige foregangsmænd, som allerede i 1869 havde grundlagt et dampskibsselskab (se nedenfor), startede tre år senere i 1872 „Flensburger Schiffbau-Gesellschaft“, der som et aktieselskab formåede at rejse en betydelig virksomhedskapital. Inden længe var skibsværftet i Flensborg blevet til den største industrivirksomhed i landsdelen Slesvig. Mellem 1864 og 1900 blev antallet af industriarbejdere i Flensborg firedoblet til ca. 4.000.<sup>12</sup> Til gengæld kunne man konstatere et markant fald i den traditionelle landbrugssektor.

---

12 Om den kvantitative udvikling og industriarbejdernes vilkår, se Kai Detlev Sievers: *Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins in der Kaiserzeit 1867–1914* (Geschichte Schleswig-Holsteins, bd. 8/2/1). Neumünster 1991.

## Handel og transport

Ud over i landbruget og i de vareproducerende erhverv medførte indlemmelsen i Preussen også dybtgående forandringer inden for handel og transport. Men heller ikke på dette felt skyldtes udviklingen udelukkende preussiske tiltag. Årsagen lå i lige så høj grad i de forandrede teknologiske og makroøkonomiske rammebetingelser. Den sekundære sektor stod særlig stærkt i Holsten, mens der tegnede sig et helt andet billede for skibsfarten.<sup>13</sup> I landsdelen Slesvig blev skibstonnagen tredoblet mellem 1864 og 1913 fra 32.000 til 91.000 nettoregister-ton, alt imens tonnagen i Holsten gik tilbage. Det gavnede især Flensborg, der også fik en tilsvarende stigning i havneomsætningen.<sup>14</sup> Den kvantitative vækst skyldtes også den ret hurtige overgang fra sejlskibe til dampskibe – en overgang, der tog sin begyndelse allerede før 1864, nemlig i 1859, hvor der blev grundlagt et dampskibsselskab i Haderslev, men efter 1864 accelererede udviklingen.<sup>15</sup> Endnu i 1864 var et dampskib med Flensborg som hjemsted et særsyn, men allerede ti år senere tegnede dampskibe sig for halvdelen af tonnagen, og i 1884 havde Flensborg overhalet nabobyen Aabenraa som hjemsted for skibe, for nogle år senere at indtage pladsen som den tredje største søfartsby i Tyskland efter Hamborg og Bremen.

En væsentlig årsag til disse forandringer lå i de nye institutionelle rammebetingelser. „Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869“ var en sammenslutning af byens førende forretningsfolk, skibsredere og kaptajner, og for en del borgere blev det interessant at investere deres kapital i den nye virksomhed. Flensborg deltog i stigende omfang i den oversøiske handel, hvormed byen udviklede sig til en vigtig leverandør af importvarer til sit nord- og sydslesvigske opland. Kun i det sydøstlige Slesvig samt i det østlige og mellemste Holsten var det Kiel, som varetog denne funktion. Også inden for detailhandelen skete der et opsving med øget specialisering, mens blandede virksomheder trådte i baggrunden.<sup>16</sup>

---

13 Om tiden indtil 1864, se Ingwer E. Mommsen: Die Entwicklung der Handelsflotte Schleswig-Holsteins 1745–1865. I: Walter Asmus (udg.): Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750–1918. Neumünster 1996, 77–97.

14 Først i det første årti af det nye århundrede oplevede Altona en lignende stigning i havneomsætning, jvf.: Daniel Thomas: Güterumschlag und Verkehrsaufkommen in schleswig-holsteinischen Seehäfen im 19. und 20. Jahrhundert. I: Walter Asmus (udg.): Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750–1918. Neumünster 1996, 126.

15 Hansen: Nationalitetskamp (note 3), 160.

16 S.st., 162f.

I lang tid havde især Aabenraa konkurreret med Flensborg inden for søfarten, men her skete udviklingen knap så hurtigt. Endnu ti år efter den dansk-tyske krig var Aabenraa ikke hjemsted for dampskibstonnage overhovedet, og så sent som i 1884 var det overvejende sejlskibe, der havde deres hjemsted her, fordi man stadigvæk betragtede moderne sejlskibe som en investering, der havde en fremtid. I Aabenraa var Michael Jebsen foregangsmand, da han i 1878 under banneret med byvåbnets tre makreller stiftede et dampskibsrederi – med sit første dampskib „Signal“. I en tid med frihandel og globalisering voksede rederiet og blev til en blomstrende virksomhed.<sup>17</sup>

Udbygningen af jernbanenettet gavnede hele landet. I den danske tid havde man satset på nogle strategiske strækninger, der skulle forbinde havnene ved Østersøen med Vesterhavet. Dermed ønskede man at trække en del af landtransporten mellem Hamborg og Lübeck ind over slesvig-holstensk territorium. I 1844 åbnedes således forbindelsen mellem Kiel og Altona og i 1854 mellem Flensborg og Tønning. Efter 1864 skulle den sidstnævnte forbindelse få stor betydning for Flensborgs infrastruktur og dermed byens økonomiske opsving. På samme måde blev også Rendsborg og Slesvig by tilsluttet jernbanenettet. Ved krigsudbruddet var strækningen fra Slesvig til den danske grænse ved Farris næsten færdigbygget. Tønder, Neustadt, Itzehoe og Lübeck blev snart også tilsluttet jernbanenettet.

Udbygningen af jernbanenettet i den preussiske tid blev derimod prioriteret anderledes: med intensivering af landbrugssektoren opstod et voksende transportbehov for landbrugsprodukter. Ligesom i Pommern blev der nu udstrakt et fintmasket net af stats- og lokalbaner over hele landet, tættest i Ditmarsken og i Angel samt i det østlige Nordslesvig. Tit drejede det sig om de samme initiativtagere, som også varetog vitale interesser inden for søfarten. Michael Jebsen forsøgte f.eks. meget energisk at fremme anlægget af en lokalbane mellem Aabenraa og Haderslev.<sup>18</sup> Af central betydning var desuden jernbaneforbindelsen mellem Altona og Hamborg, der allerede blev færdig i 1866. I 1907 rådede Slesvig-Holsten over 1.500 jernbanekilometer – det største jernbanenet nogensinde.

Lignende forhold gjorde sig gældende inden for landevejsbyggeriet. Hovedstrækningerne fra den danske tid blev især i 1870'erne udvidet betragteligt med et veludbygget net af nye, brostensbelagte landeveje, som

---

17 Bert Becker: Michael Jebsen, 1835–1899. Reeder und Politiker. Kiel 2012, 174f.

18 S. st., 729–737.

nåde ud selv til afsides beliggende egne. Især de økonomisk interessante og udbytterige landbrugsegne som den holstenske vestkyst med Elbmarsken og Ditmarsken samt halvøen Ejdersted kom hurtigt til at råde over et fintmasket net af brostensbelagte landeveje. I 1867 havde man i provinsen 1.239 landevejskilometer, en strækning, der i 1876 var blevet til 3.555 kilometer, altså næsten en tredobling. I 1879 trådte en ny vejlov for Slesvig-Holsten i kraft. Den bestemte, hvem der var ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af hoved- og biveje – om det var provinsregeringen eller amterne.<sup>19</sup> Ved udbygningen af infrastrukturen blev vandvejene i første omgang forbigået, men mod slutningen af 1870'erne kom turen – som så mange andre steder i Preussen – også til de større kanaler, mens en række mindre vandveje blev opgivet med årene.<sup>20</sup>

## Sammenfatning

Fra 1864/67 foregik den økonomiske forandring inden for rammerne af den preussiske erhvervspolitik, som medførte et markant økonomisk opsving i århundredets sidste årtier. Opsvinget skyldtes dog ikke alene indlemmelsen i Preussen. De europæiske og globale rammebetingelser var under forandring, hvilket også spillede ind. Samspillet mellem institutionelle omstruktureringer og makroøkonomiske rammebetingelser resulterede i en betydelig økonomisk fremgang og effektivisering, som dog var begrænset til bestemte regioner eller enkelte byer og egne, mens der måtte konstateres tilbagegang i andre dele af landet.

Allerede før 1864 havde landbrugsproduktionen undergået strukturelle forandringer, da kødeksporten til England fik stadig større betydning i 1840'erne. Indlemmelsen i Preussen-Tyskland åbnede for nye markeder. Men i den forbindelse kan man stille det kritiske spørgsmål, om moderniseringen, mekaniseringen og den stærke efterspørgsel på landbrugsprodukter var en logisk tvingende konsekvens af indlemmelsen, eller om det ikke snarere skyldtes samspillet mellem de almindelige teknologiske fremskridt og åbningen af nye markeder i løbet af de sidste årtier af 1800-tallet.

---

19 Asmus/Kunz/Momsen (note 8), 20: kortene 3 c og d, 59f.

20 Et eksempel er udbygningen af vandløbet Krückau, der lettede adgangen til havnen i Elmsborn, se Peter Danker-Carstensen: Die Bedeutung des Elmsborner Hafens für die Industrialisierung der Stadt bis 1914. I: Walter Asmus (udg.): Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750–1918. Neumünster 1996, 173ff.

Også med hensyn til den accelererende industrialisering burde man snarere tale om kontinuitet end forandring. Det skal bemærkes, at der næsten ingen nye industricentre opstod efter 1864, men at de eksisterende udviklede sig i takt med de nye preussisk-tyske markedsvilkår.<sup>21</sup> Derfor var der ikke kun tale om strukturelle forandringer, men snarere om en acceleration af allerede eksisterende tendenser, som også fandtes i den økonomiske udvikling før 1864. Der var dog én faktor, som gjorde en væsentlig kvalitativ forskel, som bidrog til accelerationen: den alle egne af landet omfattende udbygning af infrastrukturen i den preussiske epoke.

---

<sup>21</sup> Asmus/Kunz/Momsen (note 8), 13.