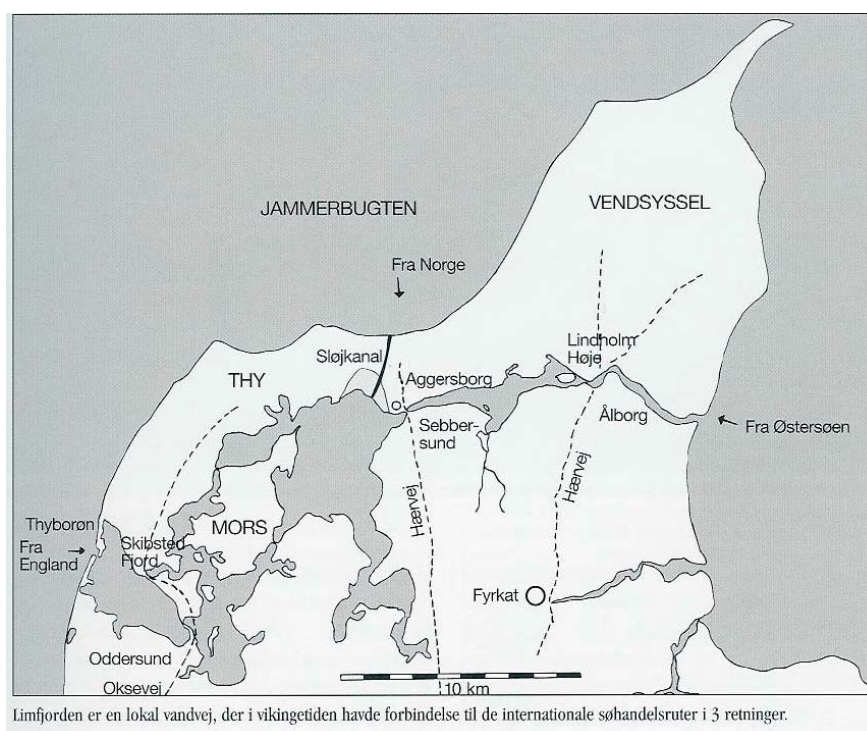


Limfjordsfortælling

”Aalborg og Søfarten”

Først skal vi høre lidt om Aalborgs tidlige historie og tilblivelse. For at forstå, hvorfor der opstod en by, hvor Aalborg ligger, må vi forestille os, hvorledes terrænet omkring den østlige ende af Limfjorden fra Løgstør Bredning ud til Hals har set ud i sidste halvdel af 900-tallet. Efter Istiden opstod i forbindelse med isens smeltning det såkaldte ”Stenalderhav” omkring nogle øer. Efterhånden hævede havbunden sig, og omkring Limfjorden opstod der vidtstrakte vådområder, der var såvel ubeboelige som ufremkommelige. De oprindelige øer i Stenalderhavet fremstod nu som højere og tørre områder, der var egnede til beboelse og dyrkning. På begge sider af Limfjorden og der, hvor Aalborg og Nørresundby nu ligger, var der 3 sådanne morænebakker. På sydsiden ”Trandersbakkerne” og ”Bejsebakken”, medens ”Sundby-bakken” (nu Lindholm Høje) lå nord for fjorden. Hele vejen ud til den østlige udmundning af fjorden var der brede vådområder på begge sider af fjorden og det samme var tilfældet vest på ud til Løgstør Bredning. Ved det smalle Aggersund lidt øst for Løgstør lå der ligesom ved Aalborg morænebakker på hver side af fjorden og tæt på denne, hvor der var mulighed for beboelse. Ved den østlige del af Limfjorden var det kun disse 2 steder der gav praktisk mulighed for at krydse Limfjorden.



Der er ikke tvivl om, at disse morænebakker har været beboet meget tidligt, og vi ved fra mange fund, at der fra den tidlige jernalder omkring år 400 har været landsbyer såvel på højene ved Aggersund som på morænebakkerne ved Aalborg. Da der var tale om de 2 eneste overfartssteder ved den østlige Limfjord, var det derfor også ganske naturligt, at datidens jyske hovedfærdselsåre, ”Hærvejen”, delte sig ved Viborg, hvorfra én gren gik mod Aggersund og den anden over Onsild Å ved Hobro og videre mod overfartsstedet ved Aalborg.

Ikke mindst landsbyen på Lindholm Høje er blevet udgravet. Man er derfor klar over, at der med skiftende placeringer har været en landsby her fra omkring år 400 og indtil slutningen af 1000-tallet. Meget tyder på, at den har været af en vis betydning, muligvis residens for områdets lokale høv-

ding. Fundene synes også at vise, at der har været nogen handel i området, men der er intet, der tyder på, at det har været en større handelsplads. Det er der imidlertid også en forklaring på.

Ved Sebbersund ved Halkjær Bredning sydvest for Nibe har man fundet en stor boplads med tilhørende markedsplads, og meget tyder på, at man her står overfor den største og vigtigste handelsplads ved Limfjorden i jernalderen og den tidligste vikingetid.. Placeringen har undret, idet den i modsætning til overfartsstedet ved Aalborg ikke er central i forhold til indlandets primitive vejssystem. Her skal man imidlertid huske på, at fjorde og åer, der gav adgang til det indre af landet, var en vigtig del af datidens infrastruktur på grund af de primitive veje. Limfjorden var på dette tidspunkt åben såvel mod Nordsøen som mod Kattegat, og blev derved en vigtig vandvej for handelen mellem det østlige og vestlige Europa. Mange arkæologiske fund omkring Limfjorden viser da også, at kulturen i området er blevet stærkt påvirket af f.eks. England i jernalderen og vikingetiden. F.eks. er 3 kirker i Limfjordsegnen, domkirken i Aalborg og kirker i Tømmerby og Viborg (Viborg havde forbindelse til Limfjorden via en handelsplads i Hjarbæk Fjord), indviet til den engelske helgen Sct. Budolfus. Man har også fundet ting, der stammer fra det sydlige Europa, og som vidner om handelsforbindelser også til Middelhavsområdet. Handelspladsen ved Sebbersund havde gode havneforhold, og Halkjær Å gav med datidens fartøjer, der kun havde ringe dybgang, også adgang til det indre Jylland. Vi ved, at Knud den Store i 1027 sejlede ind i Limfjorden vest fra, da han vendte tilbage fra England, ligesom vi ved, at Knud den Hellige i 1085 samlede ledingsflåden i Limfjorden med henblik på et togt til England. Togtet blev ganske vist ikke til noget, og skuffelsen herover var ivørigt en medvirkende årsag til drabet af Kongen i 1086 i Odense. Sebbersund havde en yderligere fordel, idet der ikke var langt til "Sløjkanalen" vest for Aggersund. Denne kanal skar igennem den smalle del af Han Herred og gik ud til Jammer Bugten.

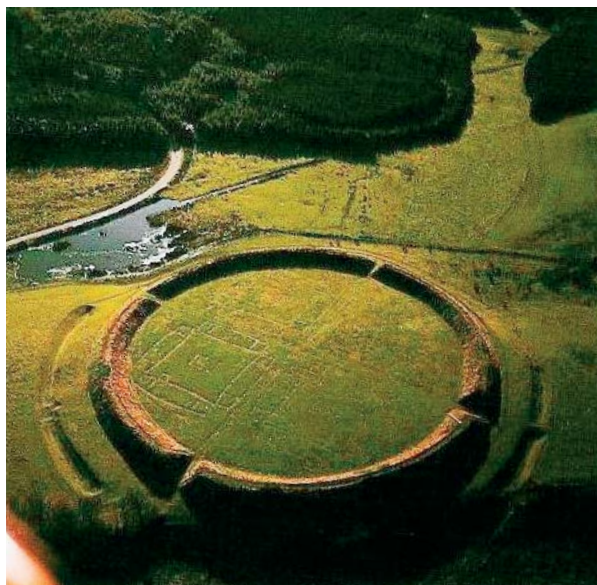


Model af vikingeskib

Man mener, at Aalborg er grundlagt af Harald Blaatand omkring 980. Kongen, der søgte at befæste kongegamten over det for nyligt samlede danske rige, anlagde en række ringborge på forskellige

strategiske lokaliteter rundt om i landet som f.eks. Trelleborg på Sjælland, Fyrkat ved Onsild Å ved Hobro og kæmpeborgen Aggersborg ved Aggersund. Disse ringborge var typiske anlagt på steder, hvor kongen kunne kontrollere vigtige trafikale knudepunkter, som f.eks. overgangstedet ved Aggersund, hvorfra vejen førte syd på til tingbyen Viborg. På samme måde ønskede kongen at kontrollere overfartsstedet ved Aalborg, ikke mindst for at sikre sig afgifter af overfarten; afgifter, der måske tidligere tilfaldt af den lokale høvding. Det er sandsynligt, at der allerede tidligere har været tilløb til en bymæssig bebyggelse ved overfartsstedet. Stedet havde den særlige fordel, at der foran morænebakkerne og i forbindelse med disse af strømmen i Stenalderhavet var dannet en lerbanke, hvor der kunne bygges huse. Denne banke lå, hvor Algade nu skærer Boulevarden, og det er på dette sted, man har fundet de hidtil ældste rester af bymæssig bebyggelse i Aalborg. Samtidigt lå banken ved munden af Østerå og tæt på andre åer, f.eks. Vesterå, der mandede ud i fjorden et kort stykke mod vest, og Lindensborg Å, begge på fjordens sydside og Ryå på nordsiden. Ikke mindst Østerå gav gode havnemuligheder for datidens små fartøjer, der kunne gå helt op i åen til byen. Østerå var oprindeligt Aalborgs havn, men blev efterhånden spærret af broer. Den nederste del af åen fungerede dog indtil overdækningen af åen i slutningen af 1800-tallet som havn for småskibe. Bolværker langs fjorden, hvor skibe kunne fortøje, blev først anlagt langt senere, og helt op til sidste halvdel af 1800-tallet, måtte de større skibe gå til ankers på fjorden og losse og laste fra pramme.

Det er sandsynligt, at Harald Blåtand blot befæstede en allerede eksisterende bebyggelse. Den oprindelige fæstning blev sandsynligvis bygget, hvor det gamle "Aalborghus" senere blev opført. Det lå mellem de nuværende Rantzausgade og Boulevarden, indtil det blev brændt af Rantzau under "Grevens Fejde" i begyndelsen af 1500-tallet i forbindelse med Skipper Clements forsvar af byen. Der var muligvis tale om en mindre udgave af Harald Blåtands ringborge, idet der under udgravninger mellem Boulevarden og Rantzausgade er fundet spor af ringvolde.



Borgen »Fyrkat«

I begyndelsen var Aalborg dog næppe nogen større handelsby. Den var et vigtigt overfartssted, men synes også tidligt at have været det sædvanlige udskibningssted, når man skulle til Norge og Sverige eller sågar videre til Island. I 1070 beskriver Adam af Bremen, der var kannik hos ærkebispens i Hamburg, hvorledes man fra Jylland kommer til Trondhjem for at besøge Olav den Helliges grav. Han fortæller, at der er 5 – 7 dagsrejser fra Slesvig til Aalborg, hvorfra man på 1 døgn sejler til Viken ved Oslo Fjord. Herfra er der yderligere 5 dagsrejser til Trondhjem. For god ordens skyld tilføjer han, at rejsen fra Aalborg til Island varer 30 døgn. Aalborg omtales også af den islandske abbed Nicolaus i en anvisning til pilgrimme om den rute, de skal følge, hvis de agter sig til Rom. Han fortæller, at der er 7 døgn sejlads fra Island til Norge, hvorfra man sejler til Aalborg. Resten af vejen må tilbagelægges til fods.

På et tidspunkt i 900- eller 1000-tallet sandede "Sløjkanalen" i Han Herred til, og omkring 1100 skete der en endnu større ændring af besejlingsforholdene, idet udsejlingen fra Limfjorden mod Nordsøen ved Agger Tange lukkede til, og muligheden for at benytte Limfjorden som vandvej mellem Nordsøen og Kattegat forsvandt, indtil havet igen brød igennem ved stormfloden i 1825 og reablerede denne vandvej.

Ændringen af besejlingsforholdene fik stor betydning for Aalborg, der nu udviklede sig hurtigt. Handelspladsen ved Sebbesund var ikke længere placeret ved "alfarvej", og mistede derfor hurtigt sin betydning, og handelen i Limfjordslandet blev overtaget af Aalborg, der nu var ideelt placeret. Tilsandingen af udsejlingen til Nordsøen gav imidlertid Aalborg en endnu større fordel i udviklingen som handelsby. Limfjorden blev nu ikke længere gennemstrømmet af vand fra Nordsøen og Kattegat, og vandet i fjorden blev derfor mere brakt. Det betød, at der i løbet af 1100-tallet begyndte at dukke store sildestimer op i forårsmånederne. Herved indledtes en meget lang periode, hvor sildefiskeriet var af afgørende betydning for Aalborg og dens søfart, en periode der først hørte op, da silden igen forsvandt efter gennembruddet af Agger Tange i 1825. Hvornår sildestimerne dukkede op, ved man ikke nøjagtigt, men det fremgår af den samtidigt levende Saxos "Danmarks Krønike", at sildefiskeriet allerede omkring år 1200 var så godt, at det gav beskæftigelse til de fleste i Limfjordslandet.

Fiskeriet blev ikke udøvet fra Aalborg, men fra de små fiskerlejer, der opstod langs fjorden, f.eks. Løgstør, Nibe og Hals. Silden skulle imidlertid sælges, og her kom staden Aalborg og dens købmænd ind i billedet. Der var i Middelalderen et stort marked i Europa for saltede sild, der var et vigtigt næringsmiddel i de katolske fasteperioder. For at kunne eksportere silden måtte den konserveres, og hertil brugtes store mængder af salt, der blev importeret. Importen kom i den tidlige Middelalder fra Lüneburg i Nordtyskland, der i realiteten havde monopol på at levere salt fra sine saltlejer. Vi ved ikke meget om den aalborgensiske skibsfart indtil 15 – 1600-tallene, men der har utvivlsomt allerede i den tidlige Middelalder været lokale skibsredere (købmænd), der deltog i transporten af salt fra Lüneburg og af de saltede sild til deres bestemmelsessteder, der formentlig mest lå langs den tyske østersøkyst, eller de kunne være bestemt for andre danske egne. Der dog næppe tvivl om, at købmænd fra de nordtyske Hansestæder, der den gang dominerede søfart og handel i Europa, har stået for det meste af handelen og den nødvendige søfart. Limfjordssilden konkurrerede med den sild, der blev fanget i Øresund ud for den skånske kyst. Skånesilden var imidlertid af bedre kvalitet, idet det var fede "høstsild". Den opnåede derfor en bedre pris og eksporteredes til det mere velhavende Vest- og Mitteleuropa, medens Limfjordssilden eksporteredes til det knapt så velstående Østeuropa. Selvom sild forblev en vigtig eksportvare fra Aalborg indtil gennembruddet af Agger Tange ved stormfloden i 1825, skal man være opmærksom på, at udbyttet af sildefiskeriet kunne være meget svingende i denne meget lange årrække.

Aalborg havde imidlertid en yderligere eksportvare, idet der også eksporteredes store mængder af korn, som købmændene opkøbte hos Limfjordsegnens bønder. De mange år, der kunne besejles af mindre skibe, gav mulighed for opkøb inde i byens opland, og var derfor af stor betydning for kornhandelen. Kornet blev eksporteret til Nordtyskland og ikke mindst til Norge. Det kornfattige Norge var i mange år den vigtigste aftager af korn fra Nordjylland.

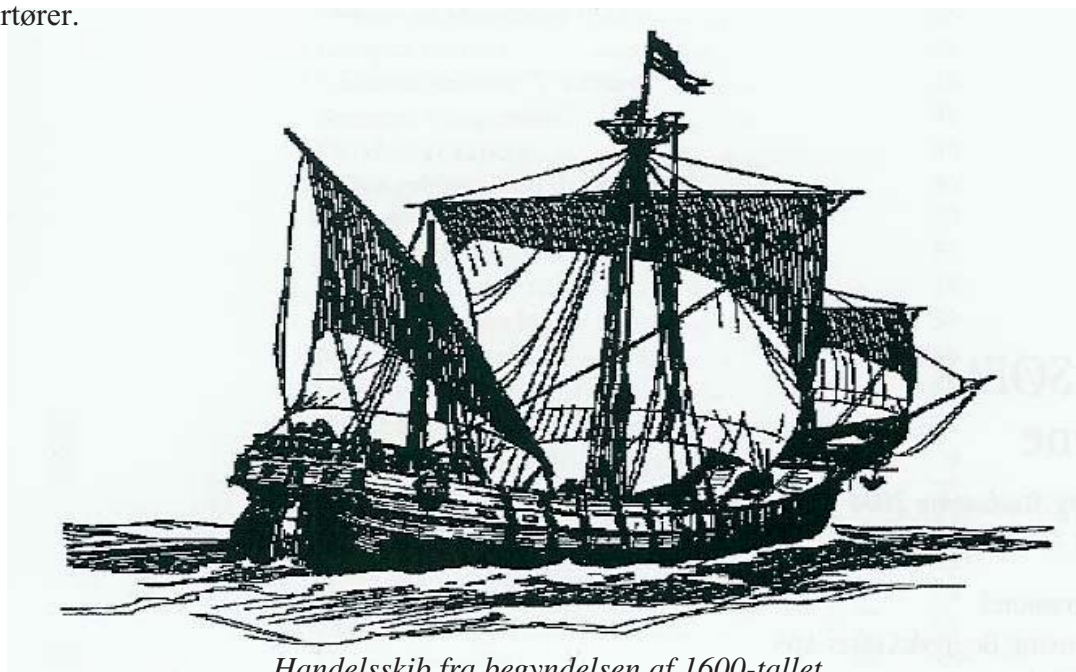
Aalborg udviklede sig under Harald Blaatands efterfølgere hurtigt, og byen fik på et tidligt tidspunkt tildelt købstadsprivilegier. Hvornår byen fik sine første købstadsrettigheder ved man ikke. De først kendte blev givet af Valdemar Atterdag i 1346. Privilegierne blev imidlertid fornyet, hver

gang en ny konge overtog tronen. Privilegierne beskyttede byens borgere, idet udefra kommende ikke måtte udøve håndværk eller handel i byen og dens opland. I Aalborgs privilegier blev det således allerede tidligt forbudt fremmede købmænd at opkøbe varer hos bønderne indenfor en afstand af 4 mil fra byen. Det gav byen eneret på handel i et område, der bl.a. omfattede Nibe og Nørresundby. Byens privilegier blev med tiden udvidet. En af de vigtigste udvidelser blev foretaget af Christian I i 1462 som en tilføjelse til de af ham givne privilegier fra 1449. I de ændrede privilegier hedder det i § 12:

”Ligeledes skulle ingen gæster eller udkommende købmænd sejle overmere i Limfjorden eller nogen handling have uden i Aalborg, Viborg, Nykøbing og Lemvig, der lovlige havne ere, uden vor fogeds, tolders, borgmester og råds lov og samtykke, undtagen dem, som salt og ved, kul og tømmer fører, og må fri mænd lade føre til deres gårde, hvad der til deres kost og gårds nytte gøres behov.”

Bestemmelsen betød en indskrænkning i de øvrige købstæders rettigheder, idet købmændene i disse byer nu blev tvunget til at lægge deres handel i én af de 4 nævnte byer. I 1682 kom den såkaldte ”stabelstadsforordning”, der gjorde Aalborg til stabelplads for hele limfjordsområdet for importerede varer. Det betød, at købmænd i de øvrige Limfjordsbyer blev tvunget til at købe importerede varer i Aalborg.

Som nævnt ved man ikke meget om Aalborgs skibsfart før i 1500-tallet. På dette tidspunkt var havneanlæggene blevet udvidet. Der var anlagt en skibsbro ved det nye Aalborghus Slot, og Vesterå var blevet inddraget i havneanlægget. De ældste toldregnskaber stammer fra 1517 og 18. I 1518 blev 63 skibe fortoldet. Af disse var 51 danske, medens 9 kom fra hansestaden Lübeck, 2 fra Rostock og 1 fra Holland. De fleste af skibene var bestemt for Lübeck og Rostock, og ladningerne bestod af sild og huder. Kun få af skibene var større skibe. De fleste var små danske fartøjer, sandsynligvis fra de øvrige limfjordsbyer. Toldregnskaberne viser imidlertid kun anløbet af fremmede skibe, og siger intet om byens egne skibe. Toldregnskabet fra 1583 viser meget tydeligt den udvikling, der skete i søfarten på Aalborg i løbet af 1500-tallet. Dette år var der tale om anløb af 323 skibe, og heraf kommer hele 101 fra udlandet. 53 var fra Norge, 20 fra Lübeck, 7 fra Rostock, medens 12 var fra Emden, 4 fra Sverige, 4 fra Holland og 1 fra Skotland. De 12 skibe fra Emden er interessante, fordi de formentlig medbragte ladninger af spansk og fransk salt. Det gjaldt muligvis også de hollandske skibe. Lüneburg saltet havde ikke længere monopol på markedet. De hollandske skibe kan måske også ses som et tegn på en ændring i handels- og transportmønstret, idet de nederlandske byer nu var ved at fortrænge de nordtyske Hansestæder som Europas dominerende købmænd og transportører.



Handelsskib fra begyndelsen af 1600-tallet

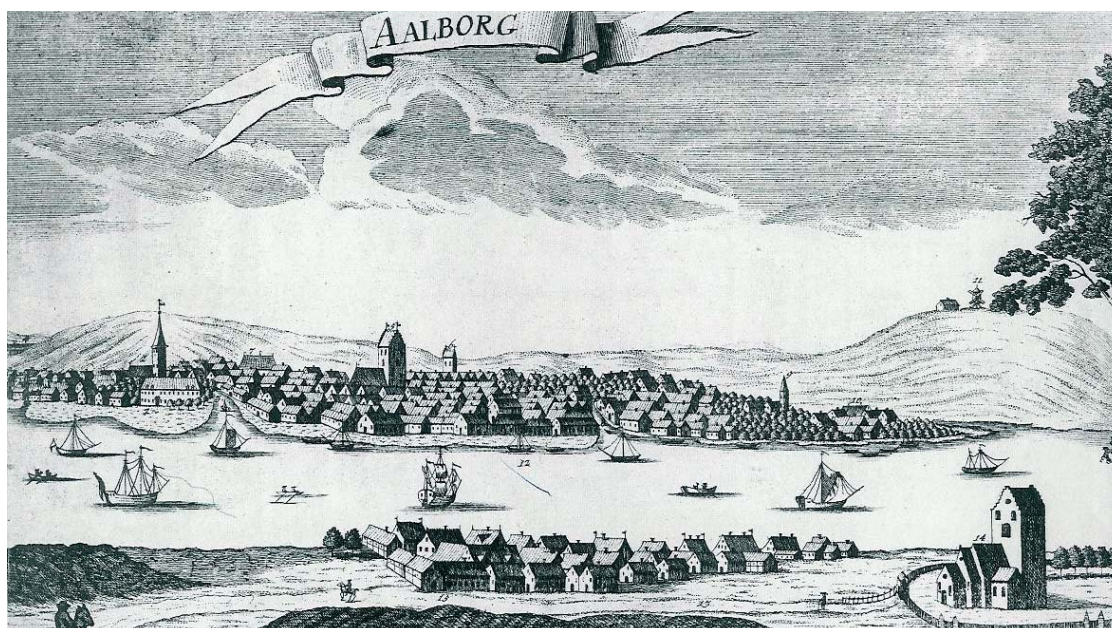
Toldregnskaberne fra Aalborg viser intet om størrelsen af byens egen handelsflåde. Vi ved dog, at der allerede i slutningen af 1400 tallet har været nogen søfart i Aalborg, idet byen i 1490 var forpligtet til at stille 80 søfolk til den kgl. flåde, når den skulle udrustes. Man har imidlertid regnskaber fra Lübeck og Danzig, hvor man kan se, at Danzig i 1583 blev anløbet af 6 skibe fra Aalborg, der medbragte i alt 1308 tønder sild. Som returfragt havde de korn, øl og tomme tønder til sildesaltning. Lübeck blev ikke anløbet af Aalborg skibe i 1583, men i de 4 foregående år var byen blevet anløbet af i alt 10 skibe. De skibe, der er tale om, var skibe af middelstørrelse. Selvom man ikke kan få noget samlet billede af flådens størrelse, er der næppe tvivl om, at byens handelsflåde på dette tidspunkt bestod af mindst en halv snes skibe af denne størrelse. Man mener også, at byens redere yderligere rådede over et par større skibe. Man ved således, at Aalborg i 1553 havde et skib på 154 læster i fart med korn på Amsterdam. Et skib af denne størrelse hørte til datidens største danske skibe.

I 1400-tallet og begyndelsen af 1500-tallet var der blandt byens købmænd og skibsredere mange købmænd, der oprindeligt hørte hjemme i Hansestæderne, men det fremgår af medlemslisten for byens købmandslaug, at antallet af tyskere i løbet af 1500-tallet formindskedes, og meget tyder på, at byens egne købmænd og redere på dette tidspunkt overtog mere af handelen og søtransporten. I denne periode skete der også en væsentlig forøgelse af byens handel, idet en ny importvare, træ, kom til. De store slotsbyggerier i sidste halvdel af 1500- og første halvdel af 1600-tallet, herunder det nye Aalborghus Slot i Aalborg, krævede store mængder af træ, og det samme gjaldt genopbygningerne efter datidens hyppige storbrande i byerne. F.eks. nedbrændte Nykøbing på Mors. Træet blev importeret fra Bohus Len på østsiden af Oslo Fjorden og fra Halland, der indtil 1658 hørte til fællesriget Danmark/Norge. I Halland var der mangel på korn, hvor Aalborg købmændene var leveringsdygtige. Transporten blev besørget på såvel hallandske skibe som aalborgensiske skibe. Som returfragt til Halland medtog skibene korn og sild.

Det var dog ikke kun sild fra Limfjorden, de aalborgensiske købmænd handlede med. I sidste halvdel af 1500-tallet forekom jævnligt meget store forekomster af sild langs Bohus Lens kyst. Det store sildefiskeri tiltrak mange udefra kommende købmænd, ikke mindst fra Hansestæderne, men også mange danske købmænd og søfarende deltog i dette fiskeri. Blandt de danske deltagere var også flere aalborgensiske, som med deres skibe transporterede silden gennem Øresund til Nordtyskland. På tilsvarende vis var der også aalborgensiske købmænd og søfolk, der deltog i det store sildefiskeri om efteråret ved den skånske Øresundskyst.

Den første halvdel af 1600-tallet betød yderligere vækst for Aalborgs handel og skibsfart. Byens større redere som f.eks. den navnkundige Jens Bang og Christen van Ginchel drev med deres skibe handel på Østersøkysten, f.eks. med den store hansestad Riga, hvor man hentede hør og hamp. De købte endvidere tømmer i Norge, som de fragtede til Spanien og Portugal, hvorfra de tog returlast af salt. Chr. IV indførte en lovgivning, der gav skibsredere, som investerede i store skibe, der kunne føre kanoner på samme måde som et orlogsskib, store toldlempelser. Sådanne skibe kaldtes ”defensionsskibe”, og skulle i krigstilfælde stilles til rådighed for Orlogsflåden. I den aalborgensiske handelsflåde, der i 1639 havde en samlet tonnage på 1000 læster, indgik 3 af disse store defensionsskibe. Aalborgs flåde blev i størrelse kun overgået af Københavns og Århus’s flåder på henholdsvis 6136 og 1167 læster. Den væsentligste opgave for de store defensionsskibe i fredstid var transport af salt, nu ikke længere fra Lüneburg, men fra Spanien, Portugal og Frankrig. På disse togter var deres kanoner også af væsentlig betydning, fordi de betød, at skibene kunne vægre sig mod sørøvere og de kapere, som blev udrustet i de krigsførende lande under 1600-tallets mange krige. Ikke mindst var sørøvere fra de nordafrikanske stater en svøbe, ikke blot i Middelhavet, men også i At-

lanterhavet helt op til Færøerne og Island. Blev et skib taget af sørøvere fra "Barbariet", blev besætningerne gjort til slaver, som sædvanligvis måtte løskøbes. Mange danske, herunder aalborgensiske, søfolk, måtte henslæbe deres tilværelse i slaveri. For eksempel kan man i tingbøgerne se, at Mette Sørensdaughter i 1632 krævede at få indført som tingsvidne, at hendes mand Niels Madsen havde siddet i "tyrkisk" fængsel i 11 år, og at ingen vidste, om han stadig levede. Kravet var formentligt et led i hendes bestræbelser på at blive gift på ny. Men der er mange tilsvarende eksempler.



Aalborg i 1600-tallet

Jens Bang, der er mest kendt for sit pragtbyggeri ved Østerå, foreslog i 1639, at han skulle have lov at bygge et bolværk til brug for sine store skibe, således at disse kunne losse og laste direkte ved kaj, i stedet for som ankerliggere at losse og laste fra og til pramme. Det affødte stor modstand fra de øvrige større købmænd og redere, der fandt anlægget unødvendigt og alene til gavn for Jens Bang. Kongen gav dog sin tilladelse, men inden byggeriet kunne påbegyndes, forliste Jens Bangs 2 skibe, "Ålen" og "Den forgyldte rose", og dermed var hans storhedstid forbi, og planen om det ny bolværk faldt væk.

Den første halvdel af 1600-tallet var præget af Chr. IVs tilbøjelighed til at føre krig. I 1624 blandede han sig i 30-års krigen. Det medførte, at Aalborg i 1627 blev besat af general Wallensteins tropper, der blev der til 1629. Den ventede besættelse førte til, at en stor del af den mere velstillede del af befolkningen flygtede til Bohus Len. I den forbindelse spillede overfartsstedets færger en vigtig rolle, idet de transporterede en stor del af de flygtende til Hals, hvorfra de blev sejlet til Norge med større skibe. Færgefarten tilhørte oprindeligt kongen, der mod en afgift bortfæstede den til færgemændene. De boede alle i Nørresundby, hvor de udgjorde den væsentligste del af befolkningen i den lille bebyggelse. Der var i alt 12 færgefæstere, der alle havde et boel, der hørte til færgesomheden. Disse færgefæstere havde eneret på at udøve færgesfart mod betaling. På et tidspunkt søgte borgerne i Aalborg kongen om tilladelse til at etablere færgesfart også fra Aalborg siden. Anmodningen blev imidlertid afslået for ikke at ødelægge sundbynitternes næring. I Aalborg lå færgesfarten oprindeligt ved Østerå, men det blev senere flyttet til Vesterå. Færgerne blev sædvanligvis roet, men flere kunne også føre sejl. Under Svenskekrigene i midten af 1600-tallet blev færgerne benyttet af den svenske besættelsesmagt til at transportere tropper til Hals, da man ville erobre Hals Skanse i 1657. Efter svenskekrigene og indførelsen af enevælden i 1660 manglede kongen penge. Nørresundby med færgeriet blev derfor pantsat til stadsøberst Frederik Thuresen, som kongen skyldte penge. Gælden blev indløst, men i 1717 solgte Frederik III færgeriet til borgmester Chr. Gjørup, hvis arvinger senere skænkede færgeriet til Fattigvæsenet, som senere solgte det til private. Der dannedes herefter et Færgelav, der drev færgeriet indtil det blev nedlagt i 1863 efter etableringen af pontonbroen over fjorden.

Der er ingen tvivl om, at Aalborg omkring 1650 var en meget aktiv handels- og søfartsby, hvorfra der blev drevet omfattende handel og søfart på Østersøegnene og Norge, nok mest med mindre skibe. Som nævnt var der også blandt byens borgere købmænd, der med store skibe deltog i handelen med Spanien, Portugal og Frankrig. Denne situation ændrede sig i de næste halvtreds år. Under svenskekrigene fra 1644 – 1660 blev byens borgere brandskattet af de svenske besættelsestropper, og byens sidste store defensionsskib blev brændt af byens borgere for, at det ikke skulle falde i svenskerne hænder. Roskildefreden, der medførte tabet af Bohus Len, Skåne, Halland og Blekinge, betød også, at Kattegat og Skagerak ikke længere var et dansk indhav, og Aalborg måtte i nogen grad afgive sin stilling som regionens vigtigste handelsby til det forholdsvis nye, men fremstormende Gøteborg. Handelen med korn fra Danzig faldt væk, fordi prisen steg, og dermed ødelagde Aalborg købmændenes mellemhandleravance. I stedet koncentrerede man sig om eksport af det danske korn, der var en dårligere kvalitet, men var billigere, og som fandt et stort marked i Norge. I 1735 indførtes der monopol, således, at kun dansk korn måtte indføres til Norge. Sild og tømmer var stadig betydelige handelsvarer, og der blev stadig drevet handel med salt fra Spanien og Frankrig.

Efter enevældens indførelse i 1660 var det kongens opfattelse, at rigets overlevelse nødvendiggjorde en samling af al økonomisk magt i hovedstaden, hvis købmænd derfor fik privilegier på import af forskellige vigtige varer, f.eks. sukker. Denne begunstiggelse af Hovedstadens handel og søfart førte naturligvis til stagnation i provinsen og dermed også i Aalborg. Byen klarede sig dog bedre end så mange andre provinsbyer, endog så godt, at den overtog stillingen som den største provinsby. Når Aalborg undgik den helt store nedtur, skyldtes det ikke mindst den omstændighed, at de fleste varer, der var bestemt for byerne i den vestlige Limfjord, måtte omlades i Aalborg til mindre skibe, fordi de oprindelige skibe ikke kunne passere grundene ved Løgstør. Aalborg bevarede derfor grebet om handelen ved Limfjorden.

Byens handelsflåde var stadig rimelig stor, selvom den manglede de helt store skibe. Flåden androg ca. 600 læster I 1672 havde man endog anskaffet et mindre defensionsskib, ”Sct. Johannes”, der førte 12 kanoner. Skibet, der deltog i salthandelen på Spanien og Portugal, gik dog tabt under den skånske krig, der rasede fra 1677 til 1679. Først i 1697 fik byen igen et defensionsskib, men denne gang et meget stort skib, ”Stadt Aalborg” på 182 læster. Det var bygget i Norge. Byen fik endnu et defensionsskib, ”Aalborg Våben” på 80 læster, der blev indkøbt i Rotterdam. Begge skibe var indkøbt med henblik på salthandelen med Spanien og Portugal. Den særlige ordning, hvorefter redere, der anskaffede defensionsskibe, fik store afgiftslempelser, blev imidlertid ophævet efter krav fra Holland ved fredsslutningen efter den kortvarige krig med Sverige i 1701. De 2 skibe blev herefter solgt.

I sidste halvdel af 1600-tallet var sildefiskeriet i Limfjorden dårligt, men omkring 1690 blomstrede det igen op, hvilket førte til vækst af den aalborgensiske flåde, der samtidigt nød godt af, at indførsel af korn til Norge i 1735 blev gjort til et dansk monopol. Omkring midten af 1700-tallet begyndte aalborgensiske redere også at deltage i transithandelen mellem Østersølandene og Spanien og Portugal. I 1755 udstedtes der således algierske søpas til 5 skibe, således at de kunne sejle i fred for de algierske sørøvere, der hærgede i Middelhavet og Atlanterhavet. Herefter var der hvert år en halv snes skibe på langfart, og ved århundredets slutning endnu flere. Man forsøgte sig også med andre gøremål. Således iværksatte købmand Jens Thagaard sammen med købmandsbrødrene Otte et forsøg med sælfangst 1753 – 57. Thagaard, der også drev et sukkerraffinaderi, trak sig herefter i en periode ud af engagementet, men vendte i 1764 tilbage. Selskabet drev sælfangst ved Svalbard under navnet Det Grønlandske Kompagni, og havde også etableret et trunkogeri i Aalborg. Selskabet måtte dog likvidere i 1770, og Thagaard forlod byen som fallent.

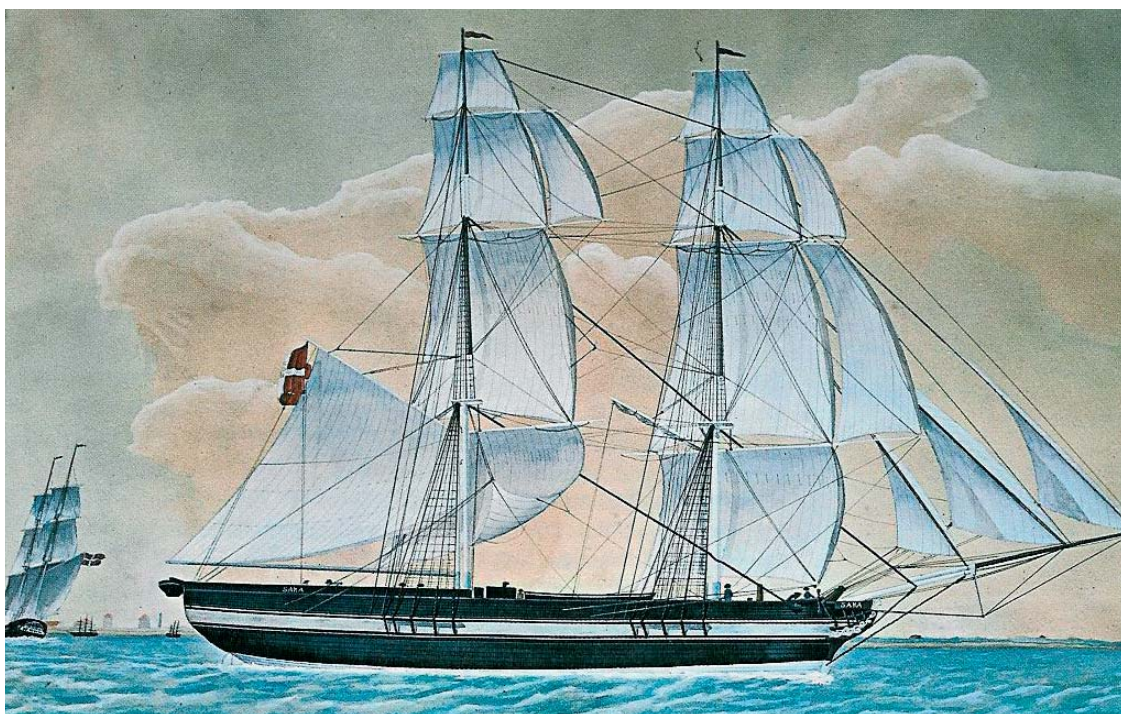
Byens største købmand og reder var på dette tidspunkt Jacob Kjellerup, der drev købmandshandel i Aalborg fra 1785 til sin død i 1831. Han havde andel i en række af byens skibe, og beskæftigede sig med alt fra sildehandel til oversøisk søfart. Andre fremtrædende købmænd og skibsredere i den sidste halvdel af 1700-tallet var Kjellerups broder Laurits, Laurits Winde, Søren Winkel og ikke mindst Christen og Peder Sødring. I denne periode udviklede den aalborgensiske skibsfart sig voldsomt. I 1767 udgjorde byens handelsflåde 36 skibe på i alt 860 kommercelæster, medens den i 1798 var vokset til 94 skibe på i alt 1622 kommercelæster.



Jacob Kjellerup, Aalborgs største købmand og reder i tiden 1800-1830.

Baggrunden for denne vækst var de ualmindeligt gode konjunkturer for skibsfarten på grund af de mange europæiske krige i århundredets sidste halvdel. I 1739 udbrød den østrigske arvefølgekrig mellem Storbritannien og Spanien, der senere blev støttet af Frankrig. Den varede til 1748, hvorefter 7-års krigen mellem Storbritannien og Frankrig brød ud i 1756 og varede indtil 1763. Den blev efterfulgt af den nordamerikanske frihedskrig, der brød ud i 1775 og varede indtil 1782. Og endeligt sluttedes århundredet med de franske revolutionskrige fra 1792 til freden i Amiens i 1802. Når disse krige, hvor Storbritannien og Frankrig var hovedmodstanderne i søkrigen, gav særligt gode forhold for den danske skibsfart, skyldtes det, at de krigsførende lande, især Frankrig og Spanien, overførte deres søtransport til neutrale skibe for at undgå, at ladningerne blev erobret af modparten. Denne meget lukrative tilstand blev for Danmarks vedkommende afbrudt af den kortvarige krig mellem Danmark og Storbritannien i 1801, men fortsatte med Napoleonskrigenes udbrud i 1803, indtil krigen mellem Danmark og Storbritannien brød ud i 1807 efter flådens ran.

De gode konjunkturer medførte også, at Aalborg så småt begyndte at blive en industriby. Det er i denne periode, at der opstår betydelige fabrikker i byen, bl.a. væveri, tobaksfabrik, sukkerraffinaderi m.m. Faktisk var Aalborg på dette tidspunkt den største industriby uden for København. Foreløbigt var byen dog stærkt afhængig af indtægterne fra kornhandelen på Norge, idet sildefangsterne i denne periode var gået stærkt tilbage. Nogen større skibsbygningsindustri var der dog, uanset væksten i byens handelsflåde, ikke tale om. En meget stor del af flåden var indkøbt ude fra, men byen havde fra gammel tid en række mindre skibs- og bådeværfter. Det er dog først i begyndelsen af 1800-tallet, at man begynder at bygge større skibe. Af de 36 skibe, som byens flåde bestod af i 1767, var kun 4 små bygget i Aalborg. Rederne Christen og Peter Sødring havde et værft, hvorfra man 1807 søsatte det første store skib bygget i Aalborg, et fregatskib på 111 læster. I 1813 fik skibsbygmester Peter Bonnesen, der havde arbejdet på Sødringernes værft, borgerskab som mester, og han anlagde i 1819 sit eget værft i det nye havnebassin, Nyhavn. Efter hans død under koleraepidemien i 1853 blev værftet videreført af hans 2 sønner med hvert sit værft. Det var en af dem, B.J. Bonnesen, der i 1863 –65 byggede pontonbroen sammen med andre i et til lejligheden oprettet interessentskab. I 1876 gik det sidste større træskibsværft i Aalborg, brødrene Wangs virksomhed, falit, hvorefter der indtil starten af brødrene Stuhrs værft i 1912 ikke var større værftsvirksomhed i Aalborg.



Briggen »Sara« bygget i Aalborg 1836

I 1807 besluttede den britiske regering, at den ville sikre sig den store danske orlogsflåde for, at den ikke skulle falde i Napoleons hænder. Man tilbød Danmark en traktat, hvorefter Storbritannien påtog sig forsvaret af Danmark imod, at den danske flåde blev deponeret i engelsk havn, således at den kunne udleveres til Danmark efter krigens afslutning. Tilbuddet blev afvist af den danske regering, hvorefter den britiske regering sendte en stærk eskadre under ledelse af admiral James Gambier og en transportflåde med en hærstyrke under ledelse af den senere berømte general, Hertugen af Wellington, til København. Da den danske regering stadig afslog at udlevere flåden, iværksattes landgang på Sjælland, og man belejrede København. Efter nogle dages voldsomt bombardement kapitulerede Københavns kommandant, og flåden med al udrustning blev udleveret til briterne.

Den nu indtrådte krigstilstand, hvor Danmark var allieret med Napoleon, medførte en brat afslutning på de hidtidige gode konjunkturer for dansk skibsfart. Britiske eskadrer i Kattegat og Skagerak forhindrede reelt al dansk oversøisk trafik, og også den indenlandske trafik, herunder kornfarten til Norge, gik nærmest i stå, selvom den britiske flåde en kort overgang udstedte licenser til eksport af

korn til Norge. De mange skibsrederes flåder og deres søfolk var nu uden deres sædvanlige beskæftigelse, hvorfor man kastede sig over en ny mulighed, der opstod i kølvandet på krigsudbruddet, man gik ind i kapervirksomhed.

Indtil sidste halvdel af 1800-tallet var det folkeretsligt helt lovligt, at regeringen i et krigsførende land udstedte autorisationer til civile redere til med deres skibe at drive kaperi mod fjendtlige skibe og ladninger. Der var således reelt tale om en form for statsautoriseret sørøveri. I krigen mod Storbritannien 1807 – 14 (i en del af perioden var Danmark også i krig med Sverige) havde danske kaperere sammen med de kanonbåde og brigger, der blev bygget som erstatning for den røvede flåde, en væsentlig rolle i søkrigen mod de fjendtlige skibe og konvojer, der sejlede gennem danske farvande. De udgjorde en væsentlig gene for de britiske konvojer, og erobrede mange handelsskibe.

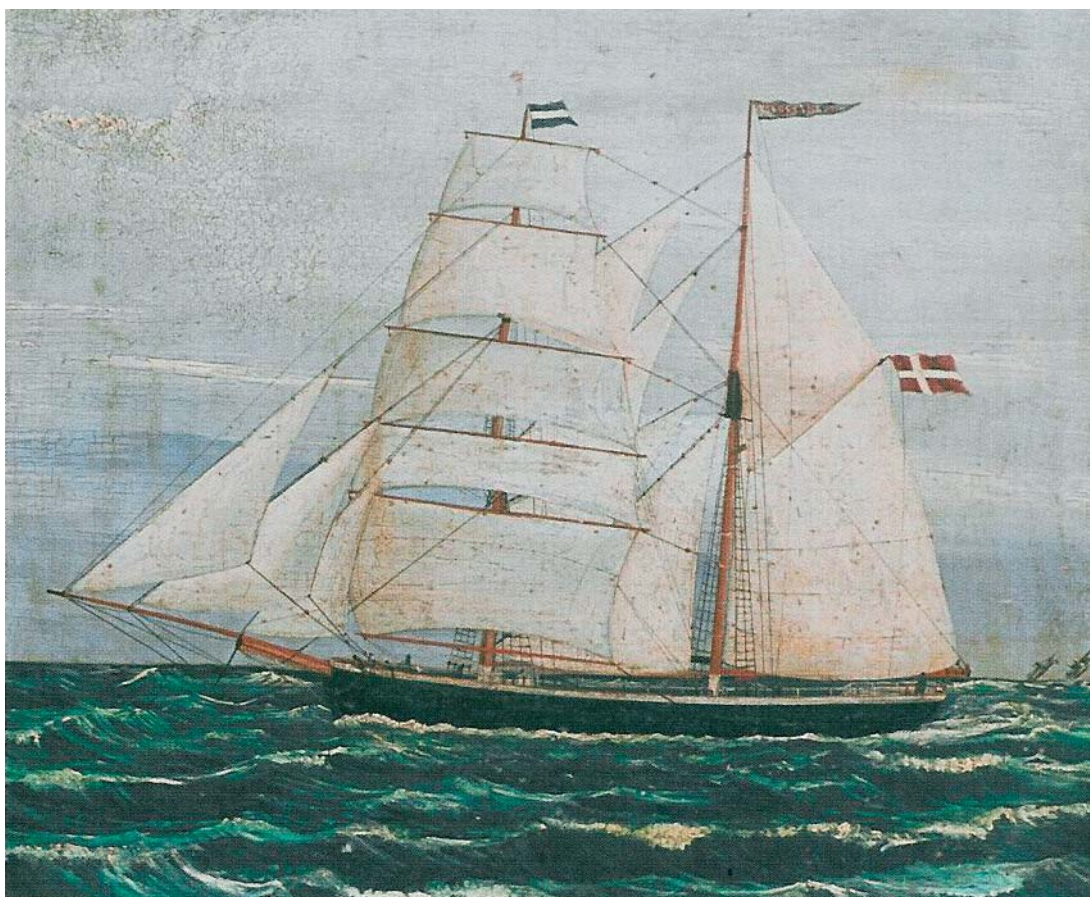
Også aalborgensiske redere kastede sig med begærlighed over denne nye indtjeningsmulighed, da der i 1808 udstedtes en kongelig forordning om kaperudrustning. Den gjaldt indtil 2. august 1809, hvor kaperdrift midlertidigt blev forbudt. Forbuddet bortfaldt allerede den 28. marts 1810, hvorefter kapervirksomheden fortsatte til krigens afslutning i 1814. I de 2 perioder udrustedes af 21 redere i Aalborg i alt 60 kaperfartøjer med en samlet besætning på 931 mand og armeret med i alt 129 kanoner. De fleste kaperfartøjer var småskuder, men enkelte var større fartøjer. En af de største kaperredere i Aalborg var købmand Peter H. Sødring, der udrustede i alt 11 skibe, herunder ”Willenoes” med 40 mands besætning og 8 kanoner, og ”Svanen” med 24 mand og 6 kanoner. Aalborgs kendteste kaperkaptajn var Jørgen Kock, der som chef for Sødrings ”Prøvesteen” erobrede den store bark ”Caledonia” fra Danzig, der var på 155 kommercelæster. Barken var i mange år efter krigen det største skib, der var hjemmehørende i Aalborg. Byens største kaperskib var Jacob Kjellerups ”Victoria”. Skibet opererede bl.a. fra Norge, men blev i forsommeren 1809 hjemkaldt af Kjellerup, der ikke ville risikere skibet i de lyse nætter. Det var ikke på kaperi, at Kjellerup tjente sin store formue. Reelt gav denne kaper ham et betydeligt driftsunderskud på 15.000 rigsdaler.

Efter fredsslutningen i 1815 regnede mange med, at behovet for transport af varer til genopbygningen efter krigen ville medføre, at man vendte tilbage til de gyldne tider før krigens udbrud. De første par år tydede da også herpå, men så indtrådte en kraftig afmatning med bl.a. stærkt faldende kornpriser. Det var et tilbageslag, der ramte hele Europa, og årene fra 1818 – 25 var en svær nedgangstid for de aalborgensiske købmænd og redere. Mange store handelshuse måtte lukke. Et par af de store redere, Jacob Kjellerup og Søren Winkel reddede sig igennem krisen, og Jacob Kjellerup var, da han døde i 1831, en hovedrig mand. Som bekendt mistede den danske konge Norge til Sverrige ved fredsslutningen. Det betød ikke så forfærdeligt meget for handelen med korn og levnedsmidler til Norge, idet eksporten af disse varer stadig var betydelig og nødvendig for Norge. Men da den danske regering nu toldmæssigt behandlede Norge som udland, blev der pålagt betydelige toldafgifter på eksporten til Norge, bl.a. på kornbrændevin, der var et af de vigtigste industriprodukter i danske provinsbyer. Det medførte et forbud mod import af dansk kornbrændevin til Norge. Også tømmerhandelen blev ramt af toldafgifter, hvilket var medvirkende til de mange konkurser blandt købmænd og redere. Tilbagegangen for søfart og handel i Aalborg blev dog i de første 30 år af 1800-tallet modvirket af, at sildefiskeriet var rimelig godt og af, at de nordjyske sildeværste konkurrent, silden fra Bohus Len var forsvundet i 1808.

I 1825 skete der en væsentlig ændring af Limfjorden, idet den ved gennembruddet af Agger Tange under Stormfloden i 1825 faktisk ophørte med at være en fjord. Den har siden været åben mod Kattegat i øst og mod Vesterhavet i Vest. Det medførte, at fjordens vand blev salt i stedet for som hidtil lidt brakt. I første omgang syntes det ikke at gå ud over sildebestanden i fjorden, men tværtimod at forbedre fiskeriet væsentligt. I 1828 nåede sildeeksporten således i et højdepunkt med 75.000 tønder. Men efter et par år forsvandt silden, og den er ikke siden vendt tilbage i noget større omfang. Gennembruddet af Agger Tange fik imidlertid endnu større betydning for Aalborg, da det fra 1834 blev muligt at sejle gennem åbningen mod Vesterhavet. Det betød, at Aalborg mistede en stor del af sin handel og skibsfart til de vestlige Limfjordsbyer, da deres skibsfartserhverv voksede efter gen-

nembruddet. Byens rolle som det nødvendige forbindelsesled i det dansk/norske rige var gået tabt. Resultatet var en stærk formindskelse af byens handelsflåde. Omkring 1830 udgjorde den kun halvdelen af tonnagen før krigen.

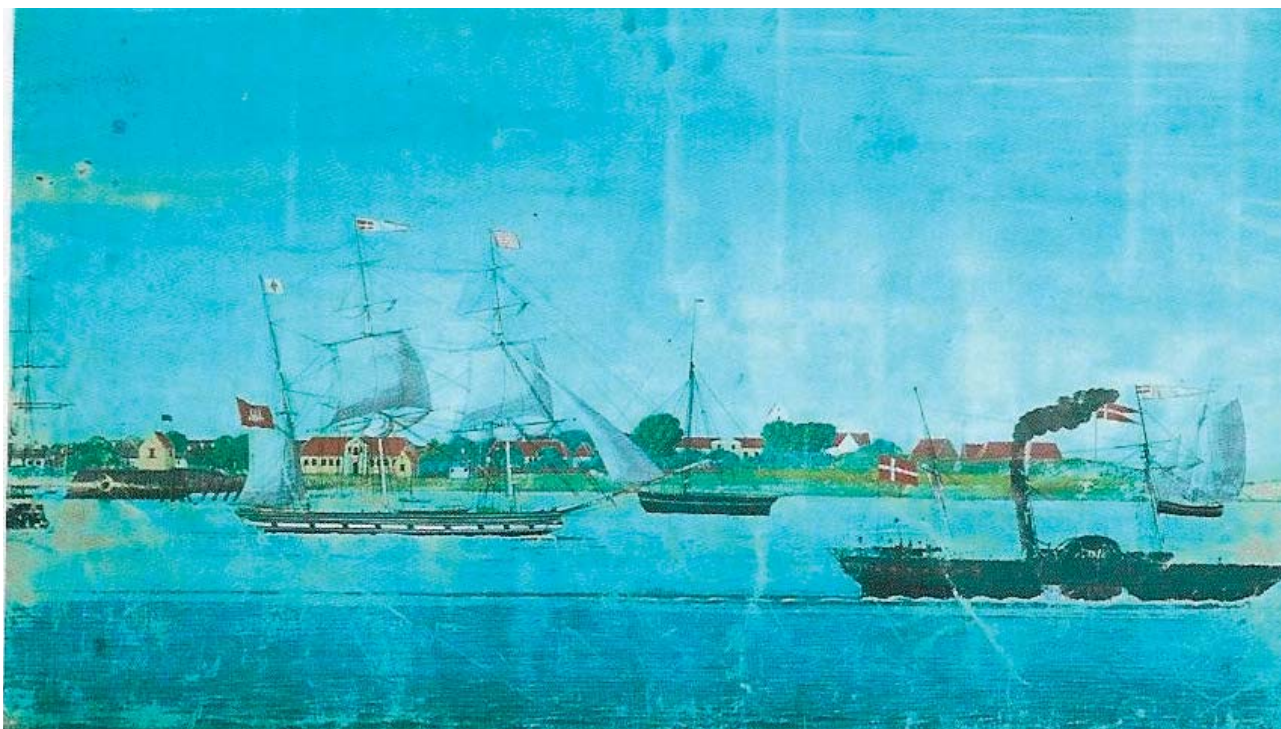
Uanset tilbagegangen var der stadig betydelige købmænd og skibsredere i Aalborg. Én af dem var Poul Pagh, der bl.a. drev et skibsværft og ejede flere skibe, ligesom han på et tidspunkt drev hvalfangst ved Grønland. En anden var Christian Winkel, der ved sin død i 1853 ejede en flåde på 10 skibe. I 1836 startede den 29-årige Chr. Simoni sin virksomhed. I de første år handlede han med tømmer og landbrugsvarer, men i 1840 begyndte han at importere kul, der begyndte at blive efterspurgt som brændsel og som kraftkilde til de nye industrier. Simoni havde også andre ”jern i ilden”, idet han i 1852 udrustede et skib, der drev sælfangst på Grønland. Hans rederivirksomhed voksede, og i 1867 rådede han over 20 skibe på i alt 1275 kommercelæster, her iblandt barken ”Aalborg” på 225 kommercelæster. I 1870erne begyndte han at mærke konkurrencen fra de nye dampskibe, og begyndte at afvikle flåden. Rederiet fortsatte dog en tid efter hans død i 1888, men det sidste skib, skonnerten ”Uræd” blev solgt i 1908. Som Simoni reducerede også andre redere deres flåder på grund af konkurrencen fra dampskibene, og i 1890 udgjorde byens flåde kun 74 mindre fartøjer på i alt 3.000 tons.



Skonnertbrig »Kjerstine« af Aalborg 1857

Det første dampskib til den danske handelsflåde, ”Caledonia”, blev anskaffet i 1819. Det varede dog længe inden denne teknologiske revolution blev taget i brug i Aalborg. De første dampskibe i form af hjuldampere var dyre, og var med deres ringe lasteevne mest egnede til transport af passagerer og gods som kunne bære høje fragttudgifter. I 1842 blev der dog efter lange diskussioner startet et dampskibsselskab i Aalborg. Det anskaffede hjuldampere ”Iris”, som blev indsat i rutesejlad til København. Skibet, der var bygget i Aberdeen i Skotland, var på 79 kommercelæster. Det havde 2 maskiner på 150 HK, og det brugte på overfarten til København 13 – 15 timer med et kulforbrug på 6 tønder pr. time.

I de følgende år stiftedes der i Aalborg flere dampskibsrederier. Den mest fremtrædende af rederne var N.K. Strøyberg, der i 1892 overtog en forretning, der handlede med kul og smør. Meget hurtigt kastede han sig over fragtfart på Limfjorden, som han udførte med pramme, der blev bugseret af et mindre dampskib. Prammene sejlede med kul, importeret af Strøyberg, men medtog også andre varer til Limfjordsbyerne. I slutningen af århundredet solgte han prammene, og i stedet anskaffede han i 1896 dampskibet "Knud". Skibet ejedes af det samtidigt stiftede Aalborg Dampskibsselskab. Rederiet blev i årenes løb udvidet, men flåden blev med undtagelse af enkelt skib bortsolgt i 1916, da skibspriserne på grund af efterspørgslen under 1. Verdenskrig var meget høje. Der stiftedes i sidste halvdel af 1800-tallet flere dampskibsrederier i Aalborg. Et af dem blev stiftet på initiativ af den kendte skibsmægler P. Rechnitzer med henblik på kreatureksport til England. Også andre selskaber gik ind i denne fart. I begyndelsen af 1880'erne begyndte Det Forenede Dampskibsselskab at gøre sig gældende i eksportsejladsen til England, og det overtog efterhånden eksportruterne til England.

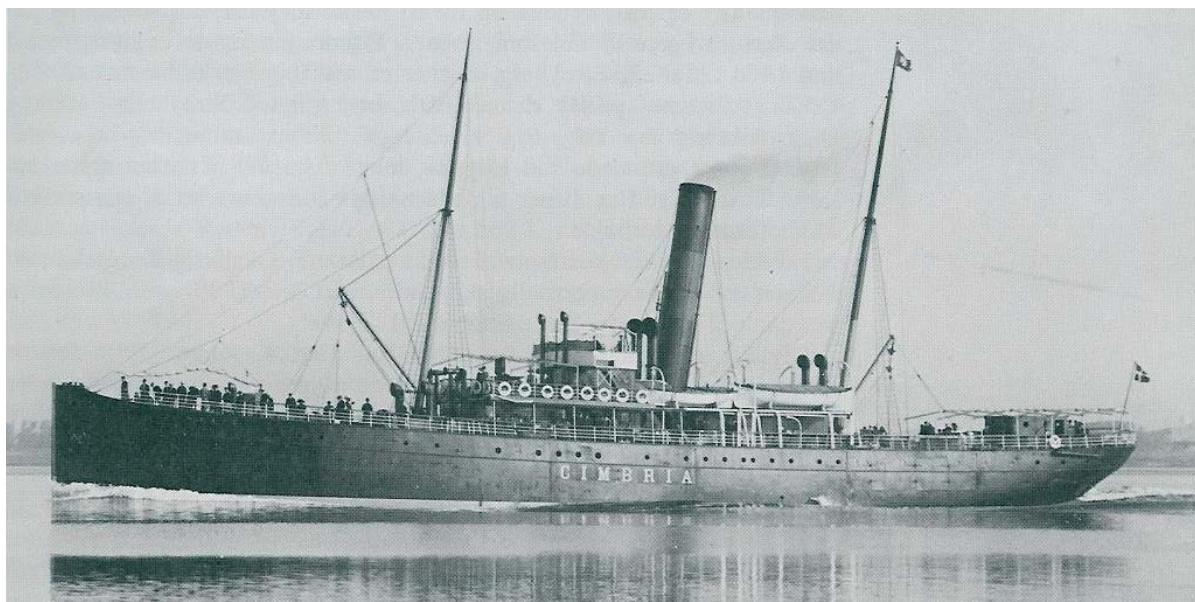


»Iris« under passage ved Hals i 1842

Verdenskrigen 1914 - 18 førte til en opblomstring af dansk og dermed også aalborgensisk søfart. Fragtraterne var høje, og det kunne derfor også betale sig at sætte store sejlskibe i fart. Rederiaktieselskabet Limfjorden, der blev administreret af mæglerfirmaet Rechnitzer & Thomsen, investerede således i store sejlskibe til oversøisk fart. Da de høje fragtrater efter krigen faldt, kom selskabet dog i store vanskeligheder, og det måtte likvidere. Det samme gjaldt for andre rederier, såvel sejlskibs- som dampskibsrederier, og i begyndelsen af 1920'erne havde den aalborgensiske flåde mistet alle sine store fragtskibe.

Det gik bedre med passagertrafikken. Efter anskaffelsen af "Iris" indsatte dampskibsselskabet yderligere hjulskibet "Juno" på ruten til København. En periode forsøgte man sig også med en rute til Kiel, men den blev hurtigt opgivet. Samtidigt indsatte købmand Jacob H. Lund et skib på en rute på

Limfjorden til de vestlige Limfjordsbyer. Denne rute havde forbindelse til ruten til København, og var også en succes. "Iris" fik imidlertid i 50'erne konkurrence fra den københavnske reder, H.P. Prior. Han indsatte først en damper på en rute til Frederikshavn og Århus, og derefter en anden på en rute til Randers. Aalborg-rutens opland blev derved stærkt formindsket, og "Juno" måtte gå på tvangsauktion. Da Prior i 1853 indsatte den nye "Cimbria" på Aalborg ruten, kunne "Iris" ikke længere klare sig, og den ophørte sejladsen i oktober 1857. Prior fortsatte sejlads på Aalborg – København med forskellige skibe indtil december 1866, hvor hans rederi gik ind i DFDS, der var en sammenslutning af Danmarks tre største rederier. Prior havde også indsat et skib på en rute til den vestlige Limfjord, og DFDS overtog begge ruter.



Ruteskibet »Cimbria« ca. 1900

Havets gennembrud ved Agger Tange betød som nævnt, at Aalborg mistede megen handel og transport til byerne i den vestlige Limfjord. Gennembruddet forbedrede dog ikke besværlighederne med at komme forbi Løgstør Grunde, hvor sejløbet kun var farbart for meget små skibe. Trafikken fra øst med ladninger til den vestlige Limfjord måtte derfor stadig i vidt omfang omlades i Aalborg. Dette forhold ændrede sig imidlertid i 1861, da Frederik VII's Kanal uden om Løgstør Grunde blev åbnet, og gav mulighed for passage af skibe med 3 meters dybgang. Herved blev de vestlige Limfjordsbyer endnu mere uafhængige af Aalborg, der dermed fuldstændigt mistede sit hidtidige greb om Limfjordshandelen.

Selv om Aalborg i slutningen af 1800-tallet havde mistet meget af sin hidtidige eksporthandel, var importen blevet stærkt forøget, ikke mindst på grund af det store behov for kul til den nu hastigt voksende aalborgensiske industri. Det moderne intensive landbrug nødvendiggjorde også en stor import til byen af gødning og foderstoffer. Aalborg fik imidlertid også en ny og meget stor eksport af cement. De store kridtforekomster i morænebakkerne omkring Aalborg og Nørresundby medførte anlæg af flere store cementfabrikker, "Norden" vest for byen, "Rørdal" og "Danmark" øst for byen samt ØKs cementfabrik i Nørresundby og Andelscementfabrikken i Lindholm. "Norden", "Rørdal" og Andelscementfabrikken havde deres egne havneanlæg.

De nye industrivirksomheder og den stærkt forøgede import krævede også anløb af større skibe. Da dybden over Hals Barre ved Limfjordens østlige indsejling kun var 3 meter, blev det nødvendigt at foretage uddybning og udvidelse af sejløbet. Man forsøgte at få staten til at finansiere denne nødvendige forbedring af adgangsmulighederne til Aalborg, men uden held. Aalborg måtte derfor selv bære de nødvendige udgifter. Arbejdet begyndte for alvor i 1880'erne og er siden fortsat, således at man efterhånden har opnået en bredde på ca. 100 m og en dybgang på ca. 8 m. Forbedringerne af forhold

dene ved passagen af Hals Barre blev suppleret med opmudring af havnen i Aalborg, og med etablering af en meget bedre afmærkning af sejløbet gennem Limfjorden fra Hals til Aalborg.

Den stærkt øgede trafik med store skibe krævede naturligvis også forbedring af havneforholdene. Der blev anlagt nye bolværker, og det blev indrettet nye havnebassiner, Nyhavn og Teglgårdshavnen, der begge senere er blevet overdækket, og Østre Havn øst for Foderstokkajen. I sidste halvdel af 1900-tallet flyttede mere og mere af havnen mod øst, hvor også cementfabrikken "Rørdal"s havn er beliggende. Her i Østhavnen er den nye containerhavn placeret, ligesom Oliehavn, og den særlige "Grønlandshavn", der blev indrettet, da Aalborg overtog funktionen som basishavn for den Kgl. Grønlandske Handel (nu Royal Arctic Line). Også det store kraftværk nord for fjorden (Vendsysselværket) har fået sin egen havn til import af kul og olie.

Som tidligere nævnt var grundlaget for Aalborgs tilblivelse og vækst, at den var et vigtigt overfartssted. Fra de tidligste tider har der derfor været færger. I midten af 1800-tallet ønskede mange i Aalborg og Nørresundby at få færgefarten moderniseret, således at der anskaffedes dampfærger. Færgelaugene strittede imidlertid imod. I 1862 indtraf en ulykke, hvor en overlæsset færge kæntrede med dobbelt så mange mennesker, som den efter reglementet måtte have om bord. 15 mennesker omkom. Ulykken skyldtes en fejlmanøvre, formentlig fordi færgeføreren ikke var ædru. Ulykken medførte imidlertid, at der rejstes en folkestemning for at få etableret en pontonbro, som man længe havde diskuteret. Broen blev påbegyndt i 1863, og stod færdig i 1865, idet arbejdet var blevet forsinket på grund af krigen i 1864. I 1878 blev pontonbroen suppleret med den første jernbanebro, således at der opnåedes en ubrudt togforbindelse over Limfjorden til Frederikshavn. Denne bro blev erstattet af en ny jernbanebro i 1938, idet den gamle bro ikke kunne bære de tunge moderne lokomotiver og de nye lyntog. Heller ikke pontonbroen holdt evigt. I 1933 kunne en ny og moderne Limfjordsbro tages i brug. En stor del af arbejdet på den nye bro var blevet udført af skibsværftet i Aalborg.



Maleri fra 1932 af pontonbro og den nye Limfjordsbro

Som allerede nævnt standsede det sidste større træskibsværft, da brødrene Wangs værft gik fallit i 1876. Aalborg kommune havde imidlertid i slutningen af 1800-tallet anlagt 4 beddinger og et slæbested i den nye Østre Havn. Dette anlæg blev overtaget i 1912 af brødrene P.Ph. Stuhr og Im. Stuhr, der dermed lagde grunden til en af Aalborgs store industrivirksomheder. Værftet havde stor fremgang under 1. Verdenskrig, hvor behovet for ny tonnage var meget stort, og hvor priserne derfor også var gode. Ved krigens ophør beskæftigede værftet 1000 mand. Efter krigen kom depressionen, og værftet måtte give op i 1924. Kommunen trådte til og købte værftet. Man stiftede herefter et nyt selskab, Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri A/S. Værftet fik i de følgende år mange store speci

alopgaver, f.eks. statsisbrydere og en stor automobilfærge til Storebælt. Som allerede nævnt, udførte værftet i 1930 en stor del af arbejdet på den ny Limfjordsbro, ligesom man fremstillede "Aalborg-tårnet" til den store nordjyske udstilling i 1933. Konkurrencen var imidlertid hård, og værftet savnede kapital. Beskæftigelsen var faldet til 400 mand. Løsningen blev, at Rederiet J. Lauritzen i 1937 overtog værftet. Navnet ændredes til Aalborg Værft A/S.

I de følgende år udviklede virksomheden sig til et af landets største skibsværfter, hvor man byggede en række last- og passagerskibe. En ikke uvæsentlig del af produktionen var bestilt af Rederiet Lauritzen. Under 2. Verdenskrig havde værftet vanskeligheder med at skaffe materialer og den fornødne arbejdskraft, men efter krigen gik udviklingen igen i gang. Værftet havde stor succes med specialisering i bygning af køleskibe og af passagerskibe og færger. I 1975 var beskæftigelsen nået op på ca. 3000 medarbejdere. Med tiden blev konkurrence fra værfter i det fjerne Østen for voldsom. Man var stærkt afhængig af ordrer fra modervirksomheden, og da de på grund af krise i rederiet udeblev, kunne værftet ikke klare sig, og i 1988 nedlagde Rederiet J. Lauritzen værftets stålskibsfdeling. Kedelproduktionen blev udskilt i et særskilt selskab, og en mindre del af værftet fortsatte under navnet Danyard med produktionen af de særlige Standard-Flex skibe til Søværnet, men denne produktion hørte op, da serien var færdigproduceret. I nogle år kunne man dog fortsætte med vedligeholdelse af disse fartøjer.

Aalborg Værft var ikke det eneste i Aalborg, idet det mindre Limfjordværft i den vestlige del af havnen reparerede og byggede mindre skibe. Dette værft er imidlertid også blevet likvideret inden for de seneste år.



»Aalborghus« ved Slotskajen, ca. 1924

Vi har ovenfor nævnt, at DFDS fra H.P. Prior overtog passagertrafikken mellem Aalborg og København. Selskabet drev ruten med forskellige skibe. Først indsattes hjuldampere, dernæst skrueskibe, og i 1914 indsatte man det enkeltskruede dampskib, M/S "Aalborghus". I 1924 var "Aalborghus" blevet udstyret med et moderne radiotelefonianlæg. Statsradiofonien, der havde besvær med at nå sine lyttere i Jylland, traf nu aftale med DFDS om, at "Aalborghus", når den lå ved kaj i Aalborg, kunne fungere som relæstation for Statsradiofoniens programmer, der blev sendt til Aalborg via kabel, og derefter videresendt i luften fra "Radiostation Aalborghus". Der blev dog også sendt lokale programmer, og skibet blev i øvrigt også af og til anvendt, når det lå ved kaj i København ved Kvæsthusbroen. Således blev den første børnetime i dansk radio sendt fra skibet den 17. marts 1924

kl. 17 fra skibet, der da lå i København. I de kommende år blev de skibe, der var indsat på Aalborg ruten, moderniseret og fornyet. Under 2. Verdenskrig måtte man på et vist tidspunkt indstille passagerfarten på grund af minefaren. Efter krigen genoptoges ruten, og her rantes dampskibet "Kjøbenhavn" den 11. juni 1948 af en minesprængning ved Hals Barre på vej mod Aalborg. Skibet sank på få minutter, og 48 passagerer og besætningsmedlemmer omkom. Selvom DFDS igennem årene satte moderne materiel ind på ruten, kunne den dog ikke overleve. Konkurrencen fra luftfart og automobilfærgerne fra Ebeltoft til Sjællands Odde blev for stor. De sidste nyanskaffelser til ruten, de store moderne automobilfærger, "Aalborghus" og "Tre Kroner" kom kun til at sejle i få måneder, før rederiet med udgangen af september 1970 lukkede ruten. I de næste år forsøgte man med en rute fra Aalborg til Oslo, men den blev hurtigt opgivet.



Ruteskibet »Jens Bang« 1950

Aalborg har aldrig været en orlogshavn, men ikke desto mindre var fregatten "Jylland", der nu ligger i Ebeltoft, under 1. Verdenskrig placeret i Nørresundby. Fregatten var på det tidspunkt for længst slettet af flådens tal, men ejedes af godsejer Schou, der havde indrettet en radiotelegrafist-skole om bord. Da man fik brug for en radiostation i Nordjylland, stillede Schou fregatten til rådighed for Søværnet, der placerede den i Nørresundby. Den kom således endnu en gang til at føre orlogsflaget. Efter krigen flyttedes den i 1920 tilbage til Juelsminde, hvorfra den var hentet.



Som tidligere nævnt forsvandt de store sejlskibe fra Aalborg efter 1. Verdenskrig. Det skete dog, at sådanne skibe dukkede op i havnen. Et af dem var den femmastede bark "København", der var rederiet ØKs skoleskib. København var, ud over at være skoleskib, også et almindeligt fragtskib. I efteråret 1928 forlod det kajen i Nørresundby med en last cement fra ØKs cementfabrik, bestemt for Sydamerika. Man havde radiokontakt med skibet juleaftensdag 1928, men siden har man intet hørt fra det. "København er således forlist med "mand og mus". Hvordan ved man ikke, men sandsynligvis er skibet uforberedt blevet ramt af en pludselig og voldsom byge og kærtret.

