

# Det skønneste syn i Skagen er en stranding!

## Strandinger i Skagen 1820-1870

Anne Dorthe Holm

*Fortid og Nutid*, september 2008, s. 199-213.

Gennem tiden har indbyggerne ved kysterne i Skagen oplevet mange forlis og strandede skibe. I takt med den voksende skibsfart i 1800-tallet, voksede antallet af strandede skibe ved Skagen. Fra midten af 1800-årene strandede der således i gennemsnit et skib om måneden. Gennem tiden har fortællingerne om de barske vendelboers grådige opførsel overfor de stakkels søfolk cementeret forestillingen om, at lokalbefolkningen tjente rigtig godt på strandingerne. I denne artikel vil forfatteren give et bud på antallet af strandede skibe ved Skagen over en periode på ca. 50 år i 1800-tallet. Antallet af strandede skibe sammenlignes derefter med indtjeningsgrundlaget for hhv. byfogeden, strandingskommissionæren og de menige bjergere. Undersøgelsen er det første kvantitative studie af bjergningsarbejdets økonomiske betydning for fiskerbefolkningen i Skagen i 1800-årene. Artiklen dokumenterer således, at bjergningsarbejde var et vigtigt bierhverv for fiskerne i Skagen i 1800-årene.

Cand. mag. Anne Dorthe Holm, f. 1976. Museumsinspektør ved Museerne på Vestfyn. Tidligere museumsinspektør ved Skagen By- og Egnsmuseum. Har tidligere publiceret om bjergningsvæsenets organisering i Skagen, artiklen "Strandinger og bjergningsvæsen i Skagen i 1800-tallet," i *Vendsyssel Årbog 2006*, s. 21-32.<sup>1</sup>

"Men tør Bergen nægte, at det skønneste Syn han kan faa paa Skagen, er en god Stranding?"

Bemærkningen stammer fra en af de mange sager og kontroverser, som opstod i kølvandet på strandingerne i Skagen i løbet af 1800-tallet. Strandingerne gav indtægter til byen, og der var mange, som gerne ville have fingrene i en del af disse indtægter. I maj 1825 var den engelske brig *Bristol* grundstødt ved Skagen. Det lykkedes ret hurtigt at udsætte skibet igen, men i kølvandet på strandingen udbrød der en strid mellem byfogedens fuldmægtig Nørgaard og strandingskommissionæren og købmanden Bergen.<sup>2</sup>

I 1817 havde Skagens bjergere indgået kontrakt med to af byens købmænd Rasmus Bergen og Hans Rafn om, at de på bjergernes vegne måtte slutte kontrakt med de strandede kaptajner eller strandingskommissionæren om bjerggearbejdet og siden stå for uddelingen af bjergernes løn. For dette arbejde skulle de to mænd have 4 % af det strandedes værdi i løn. Kontrakten blev opsagt den 5. februar 1824, og allerede dagen efter indgik bjergerne kontrakt med byfogeden om at stå for dette arbejde. Der er ingen tvivl om, at det har været et hårdt slag for de to købmænd at blive vraget af bjergerne, og de forsøgte efterfølgende at vinde bjergerne tilbage. Konflikten blev

for alvor optrappet, da *Bristol* strandede året efter. Nørgaard var i byfoged Lunds fravær tiltrådt som hans fuldmægtig, og han indledte en længere kontrovers med Bergen. Ifølge Nørgaard var det et problem, at Bergen var købmand og strandingskommissionær, hvis han samtidig også skulle være bjergernes kasserer. Strandingskommissionæren fungerede som kaptajnens repræsentant på stedet og var garant for, at kaptajnen blev behandlet retfærdigt af de lokale. Denne stilling satte ham derfor i et modsætningsforhold til, hvad Nørgaard mente, var byens og de lokale bjergeres interesser. Nørgaard ønskede, at det fortsat var byfogeden, som skulle være bjergernes kasserer og ikke en mand, som i forvejen havde en klemme på de fattige fiskere i form af ubetalte regninger for varer købt i hans købmandsbutik. Som den vigtigste handlende i byen var Bergen ene i stand til at købe stort ind på strandingsauktionerne. Hvis han også blev bjergernes kasserer, ville han kunne bestemme de andre opkøberes betalingsfrister, og med de indkomne penge ville han kunne omsætte de købte varer og købe nye for bjergernes penge, inden bjergelønnen blev udbetalt til bjergerne. Nørgaard frygtede, at: "...inden Strandingsaffairen tilveiebringes har ogsaa den største Part af Fiskerne optaget i Varer størstedelen af Bjergeloddet eller skylder allerede i forveien B. det meste af det de kan tilkomme og maaske mere end de kan tilkomme."<sup>3</sup>

Ifølge Nørgaard var det hans opgave i Lunds fravær at sikre, at udbetalingen af bjergernes løn fandt sted på rådstuen og ikke i købmand Bergens butik.

Det lykkedes Bergen at få enkelte bjergere til at skrive under på, at de igen ønskede ham som bjergernes kasserer.

Ifølge Nørgaard var bjergerne udsat for et stort pres for at få dem til at underskrive en ny kontrakt. Ville de ikke det, nægtede Bergen ifølge Nørgaard at udlevere varer til fiskerne i sin butik.

Sagen udviklede sig gennem en længere periode og måtte føres helt til Danske Kancelli i København for at finde sin afslutning. Af sagsakterne ser man, at det ikke kun var den lokale købmand, som havde en interesse i at varetage bjergernes løn. Byfogeden havde selv en økonomisk interesse i at være bjergernes kasserer. Ifølge Bergen var det nemlig et problem, at byfogeden både skulle påse, at de strandlidte blev behandlet ordentligt og retfærdigt, og at han samtidig skulle modtage procenter af værdierne fra bjergningsarbejdet ved at varetage bjergernes interesser.

Sagen sluttede først  $\frac{3}{4}$  år senere. Nørgaard vandt sagen på byfoged Lunds vegne, og d. 14. februar kunne de lokale bjergere få udbetalt deres velfortjente bjergeløn på 1 rbd. pr. person af byfogeden.

Historien om Nørgaard og Bergen er ikke enestående, men den giver en godt indblik i de interessekonflikter, der let opstod i et lille samfund som Skagen, når værdierne fra strandingerne skulle fordeles. Strandinger var noget, der skete jævnlige. For de søfarende var turen omkring Skagen frygtindgydende, og det var de mange strandingskatastrofer i området, som fik Frederik 2. til i 1580 at kræve, at der blev opført fyr langs sejlruten mellem Skagen og Falsterbo i Sverige.<sup>4</sup>

Strandingerne førte til tider til store værdikoncentrationer i det lille bysamfund. Gennem tiden har der været skrevet meget om de rige strandinger, som forgyldte lokalsamfundene. En af de

mest standhaftige myter er, at de lokale præster i Vendsyssel fra prædikestolen bad Vorherre om at sende gode strandinger til området. I 1800-årene var det på mode i litterære kredse i København at skabe en fortælling om de barske kystfolk, som endda var parat til at slå sagesløse strandlidte ihjel for at skaffe sig penge og værdifulde genstande.<sup>5</sup>

Der er heller ingen tvivl om, at strandingerne betød et kærkomment tilskud til den daglige indtægt i fiskeriet for bjergernes vedkommende og i købmandens forretning for købmand Bergen. Ligeledes har indsamlingen af strandingsgods efter en stranding været en yndet beskæftigelse for lokalbefolkningen langs Vestkysten. Denne "stråning" langs forstranden var forbudt, idet denne del af stranden tilhørte kongen. Alt indstrandet tømmer og andet strandingsgods skulle overlades til strandfogeden, som havde travlt med at overvåge stranden efter et forlis.<sup>6</sup>

Indtægterne fra strandingerne og indsamlingen af strandingsgods må have været støt stigende i takt med den voksende trafik på verdenshavene. I løbet af 1800-tallets sidste halvdel steg trafikken på havet kraftigt, og det var først omkring år 1900, at antallet af strandinger for alvor begyndte at falde igen.<sup>7</sup>

Men hvor mange skibe strandede egentlig ved Skagen i 1800-tallet, og var de rige strandinger så rige, som man får indtryk af? Hvem tjente i virkeligheden på strandingerne – bjergene eller strandingskommissionæren?

## Historiografisk oversigt

Forskningen i den danske strandingshistorie er meget sparsom. Traditionelt har interessen samlet sig om de

spændende strandingsberetninger, som rummer både sømændenes dramatiske kamp på liv og død og de heroiske helteberetninger om tapre redningsmænd. Et eksempel er Ludvig Mylius-Erichsens klassiske fortællinger, som første gang blev trykt i 1901 og 1905, og som siden er samlet til *Strandinger og redningsfolk – fortællinger fra den jyske vestkyst og Skagen*.<sup>8</sup> Men også for nylig er der udkommet en bog med fortællinger om strandinger i form af Thomas Thomsens *Danske Strandinger – Berømte forlis og strandingshistorier fortalt gennem viser og aviser, skildringer og skilderier*.<sup>9</sup>

De dramatiske strandingshistorier er ofte blevet gengivet på baggrund af redningsvæsenets indberetninger og de enkelte stationers protokoller. Disse indberetninger og protokoller er siden blevet anvendt til at forsøge at give et bud på antallet af strandede skibe ved de danske kyster. Erik Pedersen har således lavet en komplet fortegnelse over strandede skibe på Bornholm og Christiansø siden 1830,<sup>10</sup> mens Søren Manø Hansen ligeledes har brugt redningsstationernes protokoller og indberetninger til at berette om de enkelte stationers redningsaktioner fra Skallingen til Nymindegab 1852-1975.<sup>11</sup> En af de tidligste behandlinger af redningsvæsenets kilde-materiale finder man i J. S. Hohlenbergs gennemgang af redningsvæsenets indberetninger i de første 10 år (1858-1868). Han bruger bl.a. indberetningerne til at lave en statistisk gennemgang af antallet af strandede skibe i perioden og til at undersøge de strandede skibes nationalitet, de værste strandingssteder i landet osv.<sup>12</sup>

De økonomiske aspekter af strandingerne for lokalsamfundene er kun yderst sparsomt behandlet. Poul Holm giver i

*Kystfolk* et tentativt bud på bjergningsarbejdets økonomiske betydning for de lokale bjergere og påpeger, at bjergningsarbejdet har været en vigtig del af fiskernes kombinationsnæring i lighed med jordbrug og søfart.<sup>13</sup>

### Det benyttede kildemateriale

Med redningsvæsenets oprettelse i 1852 begyndte man at føre systematiske optegnelser over strandinger i hele landet. Fra 1858 udgav indenrigsministeriet en årlig *Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed*. Heri stod angivet hvilke strandinger, der havde fundet sted langs de danske kyster i det forløbne år.<sup>14</sup> I gennemgangen af disse indberetninger, skelner Hohlenberg mellem *totalforlis* og *grundstødninger*, og han bruger *strandinger* som en samlebetegnelse for alle strandede skibe.

I forbindelse med Frederik 6.'s strandingsforordning fra 1836 blev det pålagt byfogeden at nedfælde alle relevante oplysninger om strandingen: Tidspunktet for anmeldelsen af strandingen, skibets tilstand, årsagen til strandingen osv. Antallet af bjergere, og hvem de var, blev også grundigt noteret, så protokollen siden kunne sammenlignes med forbjergernes optegnelser.<sup>15</sup> Der blev også redegjort for, hvad bjergerne bjergede af ladningen. Derved undgik man, at fingernemme bjergere stak noget til side til eget forbrug.

Byfogedens optegnelser blev også brugt ved den efterfølgende søret, hvor skibets kaptajn og besætning – hvis de var i live – skulle redegøre for årsagen til strandingen. Kaptajnen fik forinden, af stedets byfoged, udformet en søprotest, hvori han fralagde sig ansvaret for selve strandingen.<sup>16</sup> Disse strandingspro-

tokoller angiver samtlige strandinger, og der skelnes ikke umiddelbart mellem forlis og grundstødninger.

Strandingsprotokollerne giver os et grundigt indblik i omstændighederne omkring en stranding, og vi kan også bruge protokollerne til at give et bud på antallet af strandinger i Skagen by fra 1837 og i årene frem. Men skal vi samtidig prøve at give et bud på bjergernes indtjening ved bjergningsarbejdet, er det nødvendigt at kigge nærmere på bjergelønsprotokollerne. Heri er hver eneste stranding, der udløste en bjergeløn til de faste og løse bjergere, systematisk noteret. Protokollerne indeholder også forbjergernes optegnelser over, hvilke bjergere, der deltog i bjergningsarbejdet. Disse optegnelser blev som sagt sammenlignet med byfogedens optegnelser, så alting kunne gå rigtigt for sig.<sup>17</sup>

Udbetalingen til bjergerne fandt først sted efter, at de økonomiske mellemværender mellem parterne var bragt i orden. Der kunne derfor gå flere måneder, før bjergerne fik deres løn. Når et strandet skib optræder i bjergelønsprotokollen det ene år, kan det derfor godt være strandet året før.

Bjergelønsprotokollerne kan derfor med forsigtighed bruges til at vurdere antallet af strandinger det enkelte år. Protokollerne kan også med forbehold bruges til at vurdere det samlede antal strandinger i Skagen i 1800-tallet.

Ser man på antallet af strandinger i perioden 1838-1854 optræder der således 153 strandede skibe i strandingsprotokollerne, og heraf er de 20 skibe ikke registreret i bjergelønsprotokollerne. Det er ca. hvert 8. skib, som således ikke er registreret i bjergelønsprotokollerne. Det er bemærkelsesværdigt, at det især er i de første år, efter at strandingsforordningen

trådte i kraft, at uoverensstemmelserne mellem strandingsprotokollerne og bjergelønsprotokollerne optræder.

Der er således en meget lille forskel mellem antallet af optegnelser i strandingsprotokollen og antallet af optegnelser i bjergelønsprotokollen. Bjergerne er derfor oftest blevet engageret til bjergningsarbejde uanset, om der var tale om en grundstødning eller et totalforlis. Når en stranding ikke blev opført i bjergelønsprotokollerne, kan det skyldes, at kun en lille gruppe af bjergere blev engageret til at trække et skib fri efter en grundstødning.<sup>18</sup> Der kunne også være tale om et totalforlis, som ikke førte nogen form for bjergningsarbejde med sig.

Et eksempel kunne være briggen *Jannet* af London, som strandede ved Skagen i januar 1839. Skibet var på vej fra St. Petersborg til Leith med en ladning hamp. Skibet sank, og det viste sig efterfølgende umuligt at bjerge noget fra lasten. Derfor blev der ikke udbetalt bjergeløn. Sagen endte dog med, at de modige mænd, der reddede besætningen ombord på skibet, fik en stor kontant belønning både af den danske og den engelske regering for deres heltmodige indsats.<sup>19</sup>

For de strandinger, hvor der kun var tale om ilanddrevet gods, tilfaldt lønnen for opsamlingen af varerne strandfogeden, der som kongens embedsmand på stranden havde pligt til at beskytte kongens forstrandsret. Der tilfaldt således ikke bjergerne en bjergeløn, og derfor optræder de ikke i bjergelønsprotokollerne.

Til trods for de forholdsvis systematiske optegnelser, så kan der også være sager og protokoller, som gennem tiden er gået tabt. Sammenligner man de forskellige typer af kildemateriale,

ser man også, at byfogeden ikke altid selv har været klar over de formelle omstændigheder omkring skibene: Om der var tale om en skonnert eller en brig, hvor skibet kom fra osv.

Desværre kan man heller ikke bruge strandingsprotokollerne som et entydigt svar på, hvor mange strandinger, der er sket ved Skagens kyster. Der optræder således enkelte strandinger i bjergelønsprotokollerne, som ikke er noteret ned i strandingsprotokollerne.

Til gengæld kan man heller ikke ukritisk bruge redningsvæsenets optegnelser som bevis på antallet af strandinger fra 1850'erne og frem. Der optræder således strandinger i redningsvæsenets optegnelser, som ikke ses af bjergelønsprotokollerne – og omvendt. I årene 1861-1868 er der således fire skibe ud af 86 noterede, som Skagens bjergere får bjergeløn for, uden at disse optræder i redningsvæsenets statistik.<sup>20</sup>

Hvis vi ser bort fra strandingsprotokollernes data og udelukkende holder os til bjergelønsprotokollerne, kan vi dog forsøge at give et bud på antallet af strandinger og bjergningsaktioner i selve Skagen over en periode på 50 år i midten af 1800-tallet. Ved at benytte bjergelønsprotokollerne som grundlag for beregningerne kan vi samtidig give et bud på, hvor meget bjergerne rent faktisk tjente ved bjergningsarbejdet.

## Hvor mange skibe strandede ved Skagen i 1800-tallet?

I 1810 skrev Gregers Begtrup om Skagen, at der årligt skete 3-4 strandinger.<sup>21</sup> På dette tidspunkt var strandinger således en forholdsvis sjælden begivenhed, som ikke gik ud over hovedernæringen – fiskeriet. I de følgende år steg

antallet af strandinger markant. I denne undersøgelse tages der udgangspunkt i året 1825. Bjergelønsprotokollerne går dog kun tilbage til 1832. For at få et klarere billede af antallet af strandede skibe over en længere periode, er der således fra årene 1825-1832 medtaget oplysninger fra strandingsregnskaberne for de strandede skibe.

Som det ses figur 1 strandede der over en 50-års periode 1825-1870 ca. 387 skibe i Skagen, hvilket giver et gennemsnit på 8,6 strandinger pr. år. Men antallet af strandinger er meget ujævnt fordelt. Som det ses steg antallet af strandinger kraftigt i 1840'erne for at kulminere i 1867 med 18 strandinger. Selv om Skagen fik et nyt fyr i 1858 til afløsning for det gamle fyr fra 1747, var perioden mellem 1840'erne og 1860'erne altså den værste periode i områdets historie, hvad strandinger angår. Til gengæld ser det ud som om, at den opadgående tendens i strandingsantallet allerede knækkede

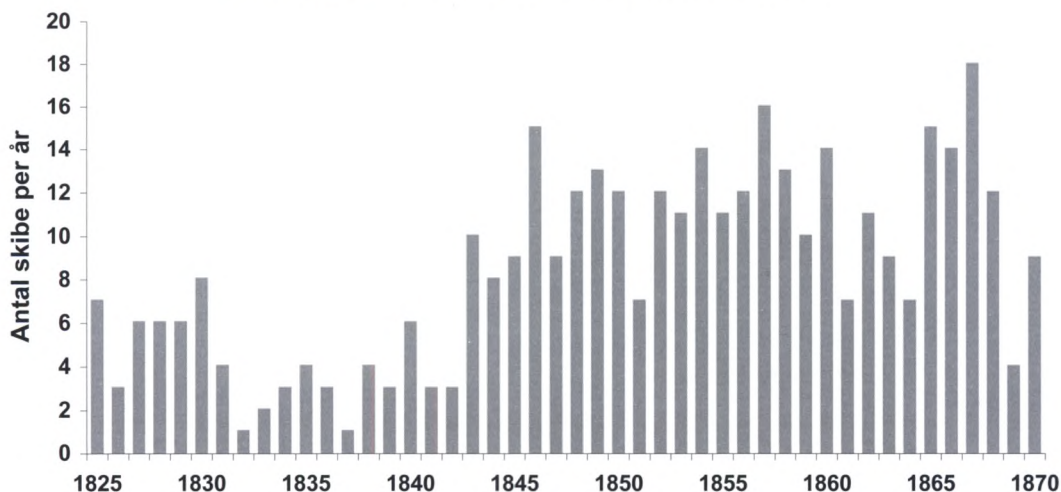
omkring 1850. De mange nybyggede fyr er sandsynligvis en del af forklaringen, mens det stigende antal dampskibe gjorde sikkerheden til søs markant bedre.

Den kraftige stigning i antallet af strandinger i 1840'erne hænger sandsynligvis sammen med industrialiseringen og den voksende trafik på verdenshavene. I provinsen i Danmark skete der en tredobling af den danske handelsflådes tonnage over tre årtier fra 1830 og frem. Har tendensen været den samme i resten af Europa, er det måske en del af forklaringen på stigningen i antallet af strandinger ved Skagen.<sup>22</sup>

### Skibe og handelsruter

Analysere man skibenes handelsruter, optræder der et klart mønster: Mange af de strandede skibe sejlede med tømmer fra Norge til Danmark og tog korn med retur til Norge. Danmarks eksport af korn steg fra 100.000 tons i 1830'erne

**Antal strandede skibe ved Skagen, 1825-1870**



Figur 1. Antal strandede skibe ved Skagen, 1825-1870. Kilde: Strandingsregnskaber og bjergelønsprotokoller. Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg, B25, Skagen Byfoged; 53-54, 229-30, 232, 7028.

til næsten 250.000 tons i 1850'erne.<sup>23</sup>

Skibene kom fra hele verden: Fra Skt. Petersborg og Stettin i øst med ladninger af tømmer, hamp og stykgods til Boston og New York i vest. Der blev fragtet sild fra Norge og Holland, sukker og kaffe fra Sydamerika og vin, parfumer, tobak osv. fra Sydeuropa. Sammenligner man ladningernes indhold og sejlruterne med skibstypen, viser det sig, at størstedelen af den oversøiske sejlads mellem Europa og Sydamerika og USA blev foretaget af større sejlskibe af typerne brig, bark og fregat. De mindre skibe, der strandede ved Skagen, sejlede derimod overvejende i rute mellem f.eks. Danmark og Norge.

Blandt de mindre skibe var skonnerten den dominerende sejlskibstype i disse år. I perioden 1841-1855 udgjorde skonnerten 35 % af alle strandinger ved Skagen.<sup>24</sup> Det var især i provinsen, at skonnerten blev et populært transportmiddel. Skonnertens rig var lettere at håndtere end f.eks. jagtens, hvilket kan være en af forklaringerne på stigningen i brugen af skonnerter.<sup>25</sup>

Af strandingsprotokollerne og bjergelønsprotokollerne kan man også se, at industrialiseringen satte sit præg på skibenes laster: Fra 1840'erne og i årene frem var lasten på de strandede skibe domineret af kulvarer og jernbaneskin-ner, som skibene hentede i de nordengelske og skotske havnebyer.<sup>26</sup>

## Fordelingen af bjergelønnen

I 1787 beklagede tolderen Olavius sig over det kaos, der opstod, når skibe strandede ved Skagen. I sin *Beskrivelse over Schagens Kiøbstæd og Sogn* fra 1787 skrev tolderen forarget, at der ikke fandtes nogen form for organisering af bjergerne. Alle smed tilsyneladende,

hvad de havde i hænderne for at styrte til stranden, når der skete en stranding.<sup>27</sup>

I 1799 blev problemet for stort selv for amtmanden i Hjørring. Han foranledigede, at Skagens bjergere blev organiseret i *faste* og *løse* bjergere.<sup>28</sup> De faste bjergere var fiskere, som arbejdede i de traditionelle fiskerselskaber, og som kendte havet godt. De påtog sig det hårde og slidsomme arbejde med at trække de strandede skibe fri af grunden eller med at bjerge skibenes last ved hjælp af primitive redskaber. De faste bjergere havde pligt til at møde op ved hver eneste stranding for at tilbyde den strandede kaptajn og hans besætning hjælp ved bjergningsarbejdet.

De løse bjergere derimod kunne møde op ved en stranding og tilbyde deres hjælp, men de havde ikke pligt til at gøre det. Det var ofte kvinder og større børn eller mænd, som ikke arbejdede i et selskab men som ønskede at tjene en ekstra skilling. Det kunne også være håndværkere, som ikke var vant til at være på havet.

Mens de faste bjergere tog sig af arbejdet ude på det åbne hav, sørgede de løse bjergere for, at skibets inventar, varer og andet blev båret helt ind på stranden eller transporteret op til et pakhus i byen. Var varerne ikke gået i fordærv, kunne de opbevares her, indtil auktionerne skulle finde sted.

Når auktionerne havde fundet sted, og værdierne var blevet realiseret, kunne bjergerne få udbetalt deres løn. Det fandt sted på rådstuen under overværelse af formændene for bjergningsselskaberne, de to forbjergere, som repræsenterede bjergerne, bjergernes kasserer eller regnskabsfører, byfogeden og to vidner.

Fordelingen af lønnen til de faste og



Det hvide fyr fra 1747, med det grå fyr fra 1858 i baggrunden. Foto: Lokalsamlingen i Skagen.

løse selskaber var ofte en kilde til konflikt mellem bjergerne. Fra gammel tid var det kutyme, at alle i byen skulle have gavn af strandingerne. Alle bjergerne skulle derfor nyde godt af bjergelønnen, uanset hvor meget, de havde deltaget i selve bjergningsarbejdet. Man hæftede også solidarisk med hinanden: Mistede man en båd eller et anker i forbindelse med bjergningsarbejdet, fik bjergerne kompensation i form af midlerne fra den samlede bjergeløn.

I takt med at antallet af strandinger voksede fra 1830'erne og frem, voksede utilfredsheden blandt de faste bjergere. De beklagede sig over, at lønnen til de faste bjergere blev for lille, fordi de skulle dele med de løse bjergere, selvom der ofte var for lidt at lave for de løse bjergere. Da der i 1838 skulle uddeles bjergeløn for briggen *Canada*, som strandede ved Skagen med en ladning

tal, bemærkede byfogeden i et brev til amtmanden, at antallet af løse bjergere var vokset betydeligt i de senere år: *"Naar Strandinger indtræffe med kostbare Ladninger indfinder sig paa Stranden en utallig Mængde løse Bjergere, som paaberaabende dem den Bestemmelse, at ingen arbejdsdygtig maa udelukkes fra bjergning, paastaae Deltagelse i samme: ved ringere Leiligheder møde faa, og naar der ei er Udsigt til Gevinst slet ingen."*<sup>29</sup>

Samtidig var det et problem for de faste bjergere, at nogle af de løse bjergere ikke var dygtige og arbejdsomme nok til at modtage en lige så stor betaling som de faste bjergere: *"..nogle af de løse bjergere vare haandværkere, andre havde anden Bestilling og Embede, og nogle vare uduelige..."*<sup>30</sup>

Når de faste bjergere var så nidkære omkring bjergelønnen, hang det til tider også sammen med dårlige tider i fiske-





Strandingsgods fandt ofte anvendelse som byggematerialer i husene i Skagen, her i "Den rige fiskers hus" på Skagen By- og Egnsmuseum. Foto: Skagen By- og Egnsmuseum.

riet. Svigtede fiskeriet, som det tilsyneladende gjorde i slutningen af 1850'erne, var indtægten fra strandingerne så meget desto vigtigere.<sup>31</sup>

Forestillingen om, at hele byen skulle have gavn af strandingerne var ikke grundet i lovgivning eller i vedtægter. Men ligesom alle, der deltog i selve arbejdet, skulle modtage bjergeløn, var det også skik, at der ved hver lønudbetaling blev udbetalt en sum penge til byens gamle, svage, enker eller fattige. Det var ikke en bestemt gruppe mennesker, der således år efter år kunne forvente en lille skilling. Antallet og personerne kunne ændres fra gang til gang – alt efter hvem der trængte mest. Men også byens præst og lærer blev betænkt med en sum penge. I 1839 anmodede også byens læge om en sum penge. Han var i bekneb med at få

betalt sin medicin og blev straks opført som modtager af bjergelønnen!<sup>32</sup>

### Bjergernes indtjening ved bjergningsarbejdet

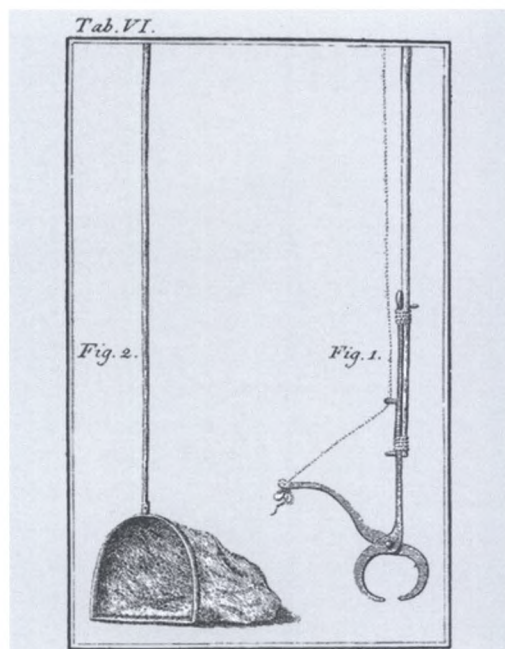
Diskussionerne mellem bjergerne indbyrdes viser, at der var penge at tjene ved bjergningsarbejdet, og at antallet af bjergere voksede i takt med, at antallet af strandinger steg i midten af 1800-tallet. Diskussionerne viser også, at bjergelønnen var meget svingende: Nogle gange var der tale om rige strandinger i form af luksusvarer som vin og sukker eller jernbaneskiner. Andre gange var værdierne meget små, fordi skibet sejlede i ballast, som det var tilfældet med *Bristol* i 1825.

Lønnen til bjergerne afhang af lastens værdi. Normalt fik bjergerne udbetalt  $\frac{1}{3}$

af værdierne, men var der tale om meget værdifulde laster, kunne andelen ned-sættes til  $\frac{1}{4}$ . Var lastens værdi derimod lille, kunne bjergerne være heldige at opnå en andel på  $\frac{1}{2}$ .

I 1810 redegjorde Gregers Begtrup meget klart for, hvilke laster, som var særlig interessante for de lokale i Skagen og hvilke, der absolut ikke var: *"De kjæreste Strandinger for Skagens Beboere ere Skibe, som have til Ladning Hamp, Hørlærred, Kaffebonner, Viin; mindre kjærkommen er Tømmer, da samme er meget besværligt at bjerge..."*<sup>33</sup>

Tømmeret var tungt og voldsomt, og bjergernes redskaber bestod af primitive redskaber som stænger og net til at fiske korn og andre ting op med, som det ses af illustrationen fra tolder Olavius' bog. Til gengæld var det vigtigt at få bjerget de værdifulde fødevarer som kaffe, citrusfrugter og sukker, inden varerne blev fordærvede.

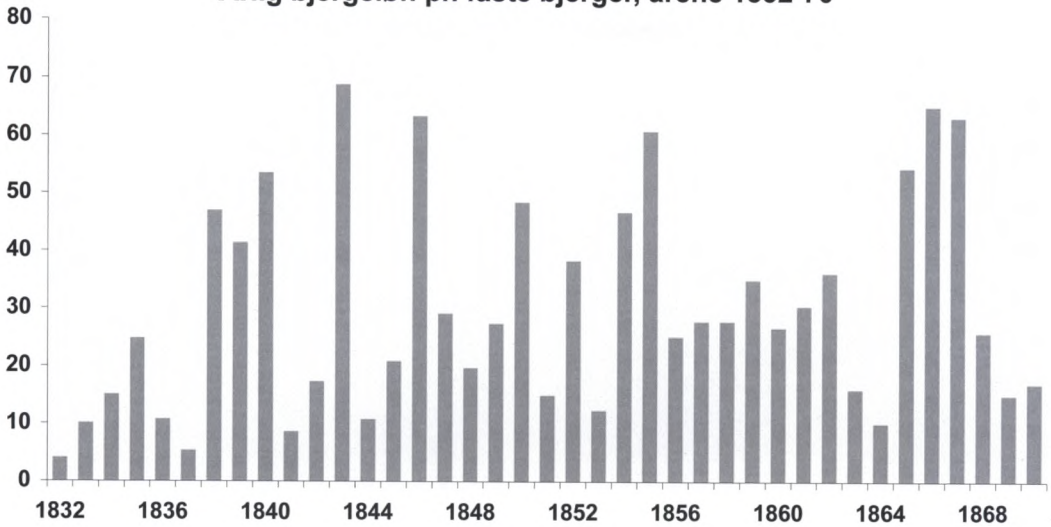


Two eksempler på redskaber, som bjergerne brugte i deres arbejde: En tang og en "kasse" lavet af gammelt sejldug med en bøjle omkring. Tegning fra Olaus Olavius' bog "Beskrivelse over Schagen Kiøbstad og Sogn." Foto: Skagen By- og Egnsmuseum, 2003.



Indtægterne fra bjergningsarbejdet faldt på et tørt sted i det fattige Skagen. Her ses "Den fattige Fiskers hus" på Skagen By- og Egnsmuseum. Foto: Skagen By- og Egnsmuseum.

### Årlig bjergeløn pr. faste bjergere, årene 1832-70



Figur 2. Årlig bjergeløn pr. faste bjergere, årene 1832-70. Kilde: Strandingsregnskaber og bjergelønsprotokoller, Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg, Skagen Byfoged, 53-54, 229-30, 232, 7028.

Figur 2 viser udbetalingen af bjergeløn til en fast bjergere i årene 1832-1870. Som det ses, har lønnen været meget svingende år for år. Til trods for det stigende antal strandinger fra midten af 1800-tallet, er der ikke noget, der tyder på, at bjergerne har opnået en stadig større indtjening. Nogle år har bjergerne kunnet tjene op mod 70 rbd., som det var tilfældet i 1843. Andre år gav ikke nær så meget: Året efter modtog hver faste bjergere kun en samlet løn på ca. 10 rbd. Med en årsløn på 70 rbd. kunne man købe et flyndervod og en ko. Eller man kunne lægge pengene til side til en båd, så man kunne starte sit eget fiskerselskab. Modsat har en årsløn på 10 rbd. ikke haft nær så stor betydning.<sup>34</sup>

Bjergelønnen blev udbetalt i lodder. De faste bjergere var berettiget til en hel lod for deres hårde og besværlige arbejde på havet. De løse bjergere derimod fik ofte kun  $\frac{1}{2}$  eller  $\frac{1}{4}$  lod alt efter arbejdsindsats. Et bjergningssselskab bestod

normalt af seks fiskere, og hvert selskab fik udbetalt syv lodder af den samlede bjergeløn. Summen af de seks lodder blev fordelt mellem de seks fiskere, mens den sidste lod tilfaldt ejeren af båden. Denne fordeling minder om fordelingen af fangsten i fiskeriet. Havde bådejeren en eller flere karle, som kunne hjælpe til med bjergningsarbejdet, blev antallet af lodder større. I 1839 måtte amtmanden dog understrege, at man ikke kunne sende en karl i stedet for sig selv og dermed forvente at opnå en hel lod. Den tilfaldt kun bjergeren selv.<sup>35</sup>

For at dæmme op for den store mængde løse bjergere forsøgte de faste bjergere at få de løse til at organisere sig i selskaber med en formand på samme måde som de faste bjergere. I 1859 tog man fra Justitsministeriets side yderligere skridt til at begrænse antallet af løse bjergere. Hvert halve år skulle der skrives en liste over de bjergere, som deltog i bjergningsarbejdet. Kun de bjer-

gere, der var anført på denne liste, kunne deltage i bjergningsarbejdet og modtage bjergeløn. Samtidig blev det bestemt, at kun fiskere kunne ansættes som bjergere.<sup>36</sup> Derved undgik man, at folk med svingende arbejdsevne tog arbejdet fra de søvante.

Med en så svingende bjergeløn er det klart, at bjergerne ikke kunne leve af bjergningsarbejdet. Det har kun været en bibeskæftigelse for fiskerne i Skagen. Et fiskerselskab kunne i midten af 1800-tallet forvente at tjene op mod 25 rbd. pr. dræt.<sup>37</sup> Det gav hver enkelt fisker 3,57 rbd. i indtjening. Taget i betragtning at der har været mange fiskedage på et år, må man forvente, at indtægten i fiskeriet har været noget større end den, fiskerne kunne forvente ved bjergningsarbejdet.<sup>38</sup> I 1859 kunne A. J. Smidth i sin indberetning fra Skagen konstatere, at de bedste blandt Skagens fiskere tjente 300 rd. årligt ved fiskeri, mens de dårligste kun tjente 200 rd.<sup>39</sup>

Nogle gange kunne bjergningsarbejdet dog tage så meget af fiskernes tid, at det gik ud over fiskeriet. I Ålbæk-området syd for Skagen kunne fiskerne i 1837 konstatere, at der var perioder, hvor bjergningsarbejdet og østersskrabning beskæftigede de lokale i fisketiden i en sådan grad, at der kun blev udskibet få eller ingen fisk.<sup>40</sup>

### Strandingskommissionærens løn

Mens bjergerne har tjent en meget svingende løn ved bjergningsarbejdet, har de lokale strandingskommissionærer tjent godt som kaptajnens lokale hjælp på strandingsstedet. Som konflikten mellem Nørgaard og Bergen viser, hændte det, at strandingskommissionærene ragede uklar med de lokale bjergere,

myndighederne eller andre strandingskommissionærer i byen. I 1825 udstedte kongen en forordning med det formål, at de indstrandede blev behandlet ordentligt, og at de sikredes "imod at udsuges med ubillig betaling for den Hielp, som Lovene tilsige dem." I *Forordning ang. Strandings-Commissionaires Sallarium* blev det præciseret, at strandingskommissionæren skulle modtage 4 % af det strandedes værdi i bjergeløn, hvis værdien ikke oversteg 5000 rbd. Oversteg værdierne de 5000 rbd., faldt kommissionærens procentdel tilsvarende. I 1800-tallets Skagen beløb kommissionærernes løn sig ofte til mellem 30 og 50 rbd. pr. stranding. Der var altså tale om en rigtig god løn, som den menige bjergers selvsagt ikke kunne gøre sig nogen forhåbninger om.<sup>41</sup>

Den gode løn til kommissionærene betød også, at der i en by som Skagen i midten af 1800-tallet var flere kommissionærer, som konkurrerede indbyrdes om at nå ud til de strandede skibe først. Kunne man nå at træffe aftale med kaptajnen om assistance, inden nogle af de andre nåede ud til det strandede skib, var konkurrencen fra andre kommissionærer minimal. Kaptajnen var på sin side ofte parat til uden diskussion at betale en god løn for hjælpen, i den svære situation han og hans besætning stod i.

I midten af 1800-tallet er der meget, der tyder på, at konkurrencen mellem byens strandingskommissionærer var hård. Købmand Lars Holst skriver i sin erindringsbog *Minder fra Skagen* fra 1924, at han som ung mand hyrede folk til at gå ved stranden og holde øje med eventuelle strandinger. På den måde kom han sine konkurrenter i forkøbet ved at være den første på stranden og den første til at tilbyde den forulykkede

kaptajn sin assistance. I forbindelse med en stranding i 1858 lykkedes det Holst at være den første strandingskommissionær på strandingsstedet. Midt om natten fik han hurtigt og stille samlet sine folk på stranden, og inden strandingen var rygtedes til resten af byen, nåede han ud til skibet. Mens han var på skibet for at træffe aftale med kaptajnen, var meldingen om strandingen åbenbart nået ud til andre strandingskommissionærer, som ønskede at sabotere Holsts forretning. Da Holst ville køre kaptajnen ind til byen i den hyrede vogn, meddelte kusken ham således, at han ikke ville køre nogen steder. Han var blevet bestukket af en konkurrent til at lade være med at hjælpe Holst og kaptajnen!<sup>42</sup>

### Byfogedens indtjening

Når købmand Bergen i forbindelse med *Bristols* stranding i 1825 kritiserede Nørgaard for at være lige så lidt upartisk som ham selv i forbindelse med udbetalingen af bjergelønnen, så er kritikken berettiget: Byfogeden havde krav på en del af bjergelønnen og kunne derfor ikke optræde som en uvildig kasserer for bjergene. Desuden var det i myndighedernes interesse, at de havde overblik over indtægten fra bjergningsvæsenet, så de kunne opkræve de nødvendige skatter og afgifter.

Føromtalte Lars Holst nævner i sine erindringer, at byfogedens løn i midten af 1800-årene ikke var særlig stor. Derfor er det menneskeligt forståeligt, skriver Holst, at også byfogeden anså strandinger som en Guds gave.<sup>43</sup>

At også byfogeden forstod at udnytte strandingerne til det yderste, får man desuden et indtryk af, når man læser forfatteren Camillo Bruuns beskrivelser af

livet i Vendsyssel i midten af 1800-tallet. Heri beskriver han, hvordan byfogeden i Skagen reserverede interessante ting til sig selv, når der fandt strandingsauktioner sted. Ifølge Bruun ignorerede byfogeden også de lokales rapserier og bidrog derfor til en tilstand af lovløshed langs stranden.<sup>44</sup>

I forordningen fra 1836 blev det stadfæstet, hvilken løn byfogeden kunne forvente at få for sit arbejde i forbindelse med strandingerne. Den første dag byfogeden mødte op på stranden for at overvåge arbejdet, kunne han forvente 5 rbd. i løn. For hver af de følgende dage kunne han regne med 4 rbd. med tillæg. Skete strandingen i de hårde vintermåneder mellem 1. november og 1. marts, kunne byfogeden således forvente at få et tillæg på  $\frac{1}{4}$  af de førnævnte beløb.<sup>45</sup>

Udover vagtlønnen kunne byfogeden forvente at få betaling for at udføre det administrative arbejde i forbindelse med strandingen: Kaptajnen skulle afgive søforklaring, der skulle afholdes en søret, kontrakten mellem kaptajn og bjergere skulle nedfældes og konfirmeres, og der skulle laves annoncer, indgås aftaler om auktioner, syns- og skønsforretning over skib og last osv.<sup>46</sup>

Selv om byfogeden ikke kunne regne med en nær så stor indtægt som strandingskommissionæren, har indtægterne fra overvågningen af bjergningsarbejdet og det administrative arbejde alligevel udgjort en betydelig del af embedsmandens indkomstgrundlag.

### Det skønneste syn i Skagen er en stranding

Lunds skarpe bemærkning til Bergen om, at det skønneste syn i Skagen for ham måtte være en stranding, må have

ramt købmanden hårdt. Som gennemgangen af indtjeningen viser, var det netop købmanden, som i sin egenskab af strandingskommissionær tjente godt på strandingerne. Men ligefrem at synes, at strandinger var det skønneste syn i byen, har været en provokation, når man tænker på den ulykke og økonomiske katastrofe, som det kunne være for de ramte.

Ikke desto mindre er der nok mange skagboer, som har takket forsynet for den indtægt, som strandingerne bragte med sig. Men som analysen af indtjeningen viser, har indtægten for de menige bjergeres vedkommende været svingende. Nogle år udgjorde indtægten fra bjergningsarbejdet en stor del af fiskernes samlede indtægt. I 1843 kunne en fast bjerg tjene op mod 70 rbd. på bjergningsarbejdet. Til andre tider udgjorde lønnen kun 1/7 af denne indtægt, som det var tilfældet i 1844. Der viser sig heller ikke at være en entydig sammenhæng mellem et stigende antal strandinger og en stigende indtægt for bjergernes vedkommende. Selv om antallet af strandinger ved Skagens kyster kulminerede i 1867, steg bjergernes indtægter ved strandingsarbejdet ikke tilsvarende. Til gengæld viser analysen af fordelin-

gen af bjergelønnen, at diskussionerne og konflikterne indbyrdes mellem bjergene voksede i takt med det stigende antal strandinger.

Selv om bjergningsarbejdet ofte tog mange dage og endda kunne tage tid fra fiskeriet, som det skete i Ålbæk i 1837, er det klart, at bjergningsarbejdet var et bierhverv. Men bjergningsarbejdet var et vigtigt led i lokalbefolkningens overlevelsesstrategi. Bjergningsarbejdet var en central del af skagboernes kombinationsnæring på linie med fiskeri og handel med fiskevarer. I et område, hvor jordbrug har været så sjældent, har bjergningsarbejdet været en nødvendig og vellykket strategi i kampen for overlevelse.

I modsætning til den populære forestilling om, at det har været den menige bjerg, som har tjent stort, viser undersøgelsen tværtimod, at det var embedsmændene og ikke mindst strandingskommissionærerne, som har opnået den største fortjeneste. For bjergene, som udførte det hårde og kolde arbejde på havet, har bjergningsarbejdet udgjort et godt supplement til indtjeningen i fiskeriet. Men det var fiskeriet, der var den primære indtægtskilde.

## Noter

- 1 Herværende undersøgelse er foretaget, mens forfatteren var ansat som museumsinspektør ved Skagen By – og Egnsmuseum 2004-2007. Tak til Skagen By – og Egnsmuseum, og arkivar på Lokalsamlingen i Skagen, Hans Nielsen, for arkivbistand i forbindelse med undersøgelsen.
- 2 Dette og følgende afsnit er baseret på sagsakter i Skagen Byfoged B25, strandingsregnskaber, 1825 og Blandede sager ang. bjergningsvæsenet 1809-1854, Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg (LAN). Byfoged Lund blev udnævnt til byfoged i 1803 og fortsatte indtil sin død i 1828.

Købmand Bergen tog borgerskab som købmand i Skagen i 1810. Han flyttede i 1832 til Frederikshavn, hvor han fortsatte som købmand, strandingskommissionær og konsul.

- 3 Skagen Byfoged B25, strandingsregnskaber, 1825, LAN.
- 4 C. Klitgaard, *Skagen Bys historie indtil 1870*, 1928, s. 299.
- 5 Poul Holm, *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*, 1991, s. 238.
- 6 *Forordning angaaende hvad der i Strandings-tilfælde skal iagttages*, 1836, § 2 og 3.
- 7 Den danske sejlskibsflåde voksede år for år for

- at kulminere i 1876 med 2966 fartøjer svarende til 210.703 nrt. Samtidig begyndte antallet af dampdrevne skibe at vokse. Anders Monrad Møller m.fl., *Dansk Søfartshistorie*, bd. 5, s. 8 ff., 1998.
- 8 Ludvig Mylius-Erichsen, *Strandinger og redningsfolk – fortællinger fra den jyske vestkyst og Skagen*, 2007.
- 9 Thomas Thomsen, *Danske strandinger. Berømte forlis og strandingshistorier fortalt gennem visser og aviser, skildringer og skilderier*, 2007.
- 10 Erik Pedersen, *Bornholmske strandinger. Strandinger ved Bornholms og Christiansø kyster 1830-1986*, bd. 1 og 2, 1987.
- 11 Søren Manøe Hansen, *Strandinger og redningsaktioner 1852-1975*, 1977.
- 12 J. S. Hohlenberg, "Strandingsforholdene og Redningsvæsenet paa de danske Kyster" i *Tidsskrift for søvæsen*, Ny række 4., 1869.
- 13 Holm s. 38 f.
- 14 *Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed 1858-*
- 15 Forbjergerne var bjergningsselskabernes formænd, som var bjergernes repræsentanter overfor myndighederne.
- 16 *Forordning angaaende hvad der i Strandings-tilfælde skal iagttages* 1836, § 13 og 21.
- 17 Skagen Byfoged B25, bjergelønsprotokoller 1832-48, 1848-61 og 1861-1870, LAN.
- 18 Det var f.eks. tilfældet med briggen *Ronsvig*, som strandede 1. juni 1839 på rejse fra Hull til Riga. Skagen Byfoged B25, strandingsprotokoller 1837-1840, LAN.
- 19 Skagen Byfoged B25, strandingsprotokoller 1837-1840, LAN.
- 20 Redningsvæsenets statistik er ellers tidligere blevet brugt til at undersøge antallet af strandede skib ved Skagen. I 1868 undersøgte J. S. Hohlenberg de første 10 år af redningsvæsenets historie. Hans konklusion var, at der ved Skagen i perioden 1858-1868 var strandet 122 skibe. I samme periode får jeg tallet til 130. Forskellen kan skyldes, at jeg benytter bjergelønsprotokollerne som primær kilde, og det præcise tal for det enkelte år derfor er usikkert, mens Hohlenberg altså bruger redningsvæsenets indberetning.
- 21 Gregers Begtrup, *Beskrivelse over Agerdyrknin-gens Tilstand i Danmark, Nørrejylland*, bd. 2, 1810, s. 558
- 22 *Dansk Søfartshistorie*, bd. 4, s. 46 ff.
- 23 *Dansk Søfartshistorie*, bd. 4, s. 57.
- 24 32 % af skibene var brigger, 5 % var galeaser, 6 % var barker mens 20 % var andre typer skibe. 2 % var ukendte. Skagen Byfoged B25, bjergelønsprotokoller 1832-48, 1848-61, LAN.
- 25 *Dansk Søfartshistorie*, bd. 4, s. 52.
- 26 Dette bekræftes af undersøgelsen af danske provinsskibes anløb i udenlandske havne i hhv. 1828, 1843 og 1857 i *Dansk Søfartshistorie*, bd. 4, s. 58.
- 27 Olaus Olavius, *Beskrivelse over Schagens Kiøb-stad og Sogn, 1787/ 2003*, s. 158.
- 28 Klitgaard, s. 148.
- 29 Skagen Byfoged B25, bjergelønsprotokoller 1832-1848, LAN.
- 30 Skagen Byfoged B25, bjergelønsprotokoller 1832-1848, LAN.
- 31 Lars Holst, *Skagen – fisk, folk og by*, 1993 s. 12.
- 32 Skagen Byfoged B25, Blandede sager ang. bjergningsvæsenet 1809-1854, LAN.
- 33 Begtrup, s. 558.
- 34 Når Poul Holm skriver med henvisning til A. J. Smidth, at "I Skagen synes fiskernes bjergeløn i gennemsnit i 1850'erne at have ligget omkring 200 rigsdaler om året – eller omtrent lige så meget som de tjente ved fiskeriet," så er der tale om en indtægt, som ikke var alle forundt. (Holm, s. 39). Hos Smidth er der nemlig tale om en forbjerger, som selv har haft båd og karl, og han har derfor været berettiget til mindst to lodder for sit forbjergerarbejde og båd + en halv eller en hel lod for karlens arbejde. I brutto-beløbet på 200 rigsdaler, som Smidth angiver, er der heller ikke medregnet udgifter til reparationer. A. J. Smidth, *At vove for at vinde: dansk fiskeri skildret af A. J. Smidth 1859-63*, 1987.
- 35 Skagen Byfoged B25, Blandede sager ang. bjergningsvæsenet 1809-1854, LAN.
- 36 Skagen Byfoged B25, bjergelønsprotokoller 1848-1861, LAN.
- 37 Dvs. hver gang voddet blev trukket i land.
- 38 Lars Holst, *Minder fra Skagen*, 1924, s. 14.
- 39 Smidth, s. 40.
- 40 Henrik Krøyer, "Prøve af en historisk-statistisk Udsigt over de danske Fiskerier" i *Tidsskrift for Fiskeri* 1, s. 38, 1866.
- 41 *Forordning ang. Strandings-Commissionaires Sallarium*, 1825.
- 42 Holst, 1924, s. 34.
- 43 Holst, 1924, s. 32.
- 44 Camillo Bruun, *Fra Vendsyssel*, 1866, s. 68-69.
- 45 *Forordning angaaende hvad der i Strandings-tilfælde skal iagttages*, § 20.
- 46 Syns- og skonsforretningen var en uvildig vurdering af skibets tilstand og last. Det skulle således vurderes, hvorvidt skibet var for medtaget til at kunne sejle videre, og hvorvidt lasten skulle bjerges og sælges på strandingsstedet eller ej.