

# Skibsfart fra Ribe-Varde-Blåvandshuk området i gammel tid

(Fortsat)

Af H. K. Kristensen

## *Det spanske kompagni*

Blandt de bestræbelser, Kristian IV udfoldede for at styrke og udvikle rigernes handel og søfart, var oprettelsen af en række spanske kompagnier og heriblandt det vestjyske for Ribe, Varde og Ringkøbing.

I 1621 kom der nemlig en forordning, der henstillede til alle søkøbsstæder at oprette disse kompagnier. De skulle sikre landets forsyning med salt til en billig pris under Spaniens fornyede krig med Nederlandene, desuden skulle de omfatte handelen med vin fra Spanien og Frankrig, og for disse to varer fik kompagnierne eneret til handelen. Dermed håbede kongen nok også at få hollændernes salt- og vinhandel bragt over på danske hænder. Borgerskabet, som var indtrådt i kompagniet, skulle lade udsejle »it, to eller flere skibe. . . på den spanske fart«, og da »plynderie er at befrygte« skulle de »maneris« med 4, 6 eller 8 »stykker« (kanoner), hvorved »de udi nødstdid rigtig til defension kand brugis«, derfor skulle kompagniets båds mænd og tømmermænd ikke udskrives til kongens tjeneste, og alle, der sejlede for kompagniet, skulle være fri for skat. I øvrigt skulle indenlandske skibe befragtes først.

Vort kompagni må også have fået et bevæbnet skib, da det ses, at det ved afrejsen købte 3 tdr. krudt og 2 musketter af Ribe by. Forinden skulle der skaffes penge til foretagendet, men det blev ikke til store sager, trods ivrige opfordringer fra regeringen. Ifølge Alb. Olsen blev resultatet følgende:

Ribe .....	46	participanter med indskud i alt 3300 rdl.
Varde .....	8	participanter med indskud i alt 500 rdl.
Ringkøbing .....	14	participanter med indskud i alt 1000 rdl.

Hertil kom indskud fra tre adelige, nemlig de to lensmænd i området Albret Skeel til Fussingø og Iver Juul til Villestrup samt Peder Lange til Hunderup Kærgård, der tilsammen gav 1800 dl., altså i alt 6600 rdl. Det skortede nok både på evne og vilje, men det stod ikke bedre til andre steder. Kolding havde således 25 deltagere med et indskud på 1550 og Århus 47 med 3050 rdl. Det må dog kun have været i første omgang disse tal gælder, i alt fald for *Vardes* vedkommende, for pinsedag 1624 betalte 11 Vardeborgere deres »sidste udlæg«, alle hørte til byens patriciat, nemlig Iver Markorsen (borgmester), Hans Non, P. Andersen, Chr. Jensen og Peder Nielsen, Peder Hansen, Niels Andersen (rådmænd, ejer af St. Hebo), Ane Madskone og Maren Rasmusdatter, og hver indskød da 50 dl. Man må derfor snarest regne med dobbelt så store pengebeløb end de først opgivne. Dog siger det sig selv, at når man først skulle præstere et skib, der også kunne bruges til orlog, og der skulle lønnes direktører, og mange andre udgifter løb på, blev der for små beløb til selve handelen.

Mangelen på ordentlige havne ved vore købstæder forårsagede store udgifter, *Ribe* kunne kun anløbes af skibe på indtil 70 læster, d.v.s. til reden, derfra måtte lasten prammes op ad åen til byen.

Regeringen foreslog derfor List som dens havneby, den lå 4 mil borte. Som vi skal se, løste *Ribe* problemet på sin gamle måde. Kompagniet kunne heller ikke despotisk bestemme prisen, den fastsattes af øvrigheden, men dog således, at den hos os gav en ret god fortjeneste. Sådan gik det ikke i Det ostindiske kompagni, som en del Ribeborgere mer eller mindre frivillig var med i.

Imidlertid foregik der, som tidligere nævnt (FRA. 1976, s. 120 f.), en betydelig handel med frisisk salt, bl.a. til brug på de store fiskerlejer. Kompagniet fik nu 6. jan. den foræring

af kongen, at det også måtte overtage eneretten til at købe alt »strandsalt« (frisisk salt), som førtes til Vestjylland, og videresælge det med en fortjeneste af 4 sk. pr. td. Privilegiet praktiseredes på den fiffige måde, at kompagniet i stedet for selv at handle med det lod de frisiske skippere og andre, der kom med strandsalt, selv sælge det mod at betale de 4 skilling til kompagniet. En nem måde at handle på, ingen risiko, men en sikker fortjeneste! Men det var ingen billiggørelse af saltet for forbrugerne. Da også den øvrige handel gik nogenlunde godt herude i modsætning til, hvad der var tilfældet i de andre kompagnier, forstår vi nok, at vort kompagni fik ros som det, der havde forholdt sig »bedst og uden klager«.

Selv om *Vardes* part i kompagniet ikke var særlig stor, bidrog byen og dens opland dog væsentlig til overskuddet, netop p. gr. a. frisersaltet, som især landedes her i denne periode. Fra sidst i april til midt i november kom saltskuderne, ofte til mikkelsmarked, stadigvæk flest fra Galmsbøl. Hjemstederne var således fordelt:

1623:	Galmsbøl	17 ladninger
	Vestermersk	12 ladninger
	Olandt	1 ladning, frisiske i alt 30
	Ribe	9 ladninger
	Før	1 ladning, kongerigske i alt 10
	I alt	316 læster 11½ td. strandsalt.
1624:	Galmsbøl	37 ladninger
	Vestermersk	15 ladninger, frisiske i alt 52
	Ribe	6 ladninger, kongerigske i alt 6
	I alt	452 læster strandsalt.
1625:	Galmsbøl	19 ladninger
	Vestermersk	12 ladninger, frisiske i alt 31
	Ribe	9 ladninger
	Sønderho	1 ladning
	Sønderside	1 ladning, kongerigske i alt 11
	I alt	239 læster strandsalt.

I disse år var der altså sejlet 1007 læster 11½ td. strandsalt hertil, langt det meste på skibe fra produktionsstederne. Det største skib kom da også fra Galmsbøl, ført af Mam Bendt-

zøn, og bragte 19 læster med sig. 1 læst dansk, norsk og Lüneburgersalt var 12 td., mens 1 læst spansk og fransk salt var 18 td. Således havde kompagniet da oppebåret 1755 sdl. 3 mk. 14 sk. på dette salt.

Visse skippere og folk i Varde plejede åbenbart selv at sejle en del af saltet hjem, og det fortsatte de med, men uden om kompagniet for at slippe for de 4 skilling. Det blev opdaget, og saltet forbrudt til kompagniet. Således måtte Anders Gedbjerg aflevere 4 td. og en mand fra Sønderside og en fra Ho 9 td. Saltet var for øvrigt landet i Sønderside, for kompagniets agent i Varde, Mads Gellerup, var to gange rejst derud i anledning af det forbrudte salt. En del af det var oplagt i Ho, og det gav han 1½ mk. for at få kørt ned til skuden ved Sønderside, og sejladsen derfra og til Volden ved Varde kostede 3 mk. Resten lod han køre fra Sønderside boder i 3 læs til skuden, det kostede 6 sk. Fra Volden blev saltet kørt til rådhuset, i hvis kælder det opbevaredes, det kostede 18 sk., og 4 sk. for at få det båret ind i rådhuset.

Søndersidefolk, der havde været i Hamborg med deres tørfisk, tog salt med hjem derfra og videresolgte det. 8. august. 1623 fik Alb. Skeel dem dømt til »at stande til rette« derfor, men det var, fordi de derved drev forprang, d.v.s. gik Vardekøbmændene i bedene. Denne import må åbenbart være sket, før kompagniet fik privilegiet.

Af spansk salt købte Varde-afdelingen 2 læster »hjem fra Hamborg« og fik »fra det spanske skib« på Sv. Jensens skude 80 td., på Gravers Christensens skude i Hjerding 81 td., på H. Bertelsens skude i Ribe 108 td. og på Bennet Nissens 110 td. 1625 købte man fra Lyneborg 4 læster. Man havde videresolgt salt »til borgere, fiskere og udenbys mænd« i alt 375 td. for 3 sdl. pr. td. Yderligere solgtes 68 td. a 11 mk. Så var der 57 td. til rest, da kompagniet sluttede sin virksomhed, og så stemmer opgørelsen, når de konfiskerede td. medregnes. Dog viser pengeregnskabet, at der er solgt salt for 1323 sdl., så der derefter må være solgt 4 td. a 11 mk.

Det ukomplette vinregnskab oplyser følgende:

Købt af Maren Rasmusdatter . . . . .	2 oksehoveder.	Solgt for 58 sdl.
Købt af Ane, sal. Mads Jonsens 1 pibe . . . . .	2 oksehoveder.	Solgt for 47½ sdl.
Købt af Niels Huslund (Haulund?) . . . . .	2 oksehoveder.	Solgt for 48 sdl.
Købt af Hans Friis, Ribe . . . . .	1 oksehoved.	
»Nok udi skuldtiden (skulder = rødspæter) »hjemkøbt af ham« . . . . .	1 oksehoved.	
hjemkøbt ½ amme spansk vin . . . . .	½ amme.	

Kompagniet hentede altså ikke selv vinen i udlandet.

Også i *Ringkøbing* smuglede man salt. Agenten, Iver Frederiksen, har en post i regnskabet til bådleje, »at føre mig til de ankommendes skibe og skuder at erfare, om de havde forbudne varer inde«, ligesom han måtte rejse til Viborg lands-ting, hvor Albret Skeel havde en sag mod dem, der havde fået salt »imod kompagniets frihed«. Ellers købte Iver Frederiksen kun 66 smal td. strandsalt, nemlig af Chr. Oxen i Marsch, og det solgtes i Ringkøbing. Til gengæld fik han rigelig spansk salt, i 1624 sendte kompagniet sit store skib derop med 954 tdr. og i 1625 sendte det 162 td. og senere 362 td. Indtil sep. 1625 havde han solgt 1062 td. deraf. Selv havde han købt 12 læster i Hamborg, hvoraf de 9 var »i træ«, (tønder), de 3 var løs salt. Det løse salt kostede 96 mark læsten, det var 11 mark billigere end at have det i træ. Men der løb omkostninger på. Det sejlede til reden ved Ringkøbing. Derefter kostede det pr. td. 1½ sk. at føre det i både fra skibet til land og fra bådene atter 1½ sk. for at få det kørt til pakhuset, og endelig var der en udgift til at få det bragt ind »og tønderne stablet på hverandre«. På saltet fra Ribe løb der også omkostninger. Dette salt blev skovlet i lærredsække, men de medsendte sække kunne ikke tage en hel tønde, så Iver måtte købe lærred og skarre hver sæk. Desuden havde han i 3 dage en karl i skuderne til at måle og sække saltet. Han havde i alt en indtægt på 3648 dl. og en udgift på 1871, så der skulle være 1777 dl. i overskud. Desuden var der 326 td. usolgt samt de konfiskerede 9 td. og så havde man endda

36 dl. tilgode hos Peder Skriver. Det var ikke noget dårligt resultat.

Fra Ribe findes ikke noget regnskab over strandsalt. Det kan dog ikke tænkes andet, end friserne er kommet der. Tidligere kom der mange og også senere, 1638 således 27 friser, de 18 fra Galmsbøl, alle indførte de salt. Ribe var hovedsædet med kompagniets bestyrelse, borgmester Hans Friis og rådmændene Jens Jonsen og Knud Lambertsen. Borgmesteren tog sig af vinen og Lambertsen af saltet. Det store skib var ganske rigtig i Spanien (i »Callies«; Gallicien?) og kom med godt 2100 td. salt d. 12. maj 1624. Det blev fordelt mellem de 3 købstæder. Noget blev sendt til Fanø, men skipper Ib Madsen måtte tage 64 td. med hjem igen, da det ikke kunne sælges derovre. Det store skib sejlede ikke til List, men til Rømø, som Ribe dengang brugte som havn. Derfra førte 8 skudemænd 800 td. til Ribe, og derfor fik de 75 sdl. Noget måtte endda prammes det sidste stykke op til slottet. Det kostede  $4\frac{1}{2}$  sdl. Det har antagelig været skuderne med over 100 td. om bord, der måtte lettes, nemlig Iver Ibsens med 160 td., H. Becks med 140, C. Becks med 120 og L. Laursens med 110 td. Niels Skade, Peder Biøl og Knud Vognmand fik 25 sdl. for at age saltet til pakhuset, og endelig fik H. Pedersen og Ras. Christensen 3 dl. »for det at mede«, d.v.s. for at opmåle det. Selve det store skib synes kun at have sejlet med salt hertil i 1624. Muligvis er det blevet orlogsskib i 1625, da begyndte nemlig en »nødstid«, idet Kristian IV da førte landet ind i trediveårskrigen, en krig, hvortil han begyndte oprustningen allerede i januar 1625.

Knud Lambertsen købte også salt hos mellemlhandlere, før man fik den store ladning direkte fra Spanien. Nedenstående tabel viser dette køb samt en del af omkostningerne *pr. læst*. Der regnes både med lybske og danske penge.

År	Mængde	Pris	Told	At »mede«	Frugt	Sælger
1623	16/6	6 læ 85 mk. ly.	4 sk. ly.		3 mk. ly.	P. Starup, Ribe
1623	16/6	16 td. 85 mk. ly.	4 sk. ly.		3 mk. ly.	Ib Lassen, Ribe.
1623	16/6	4 læ 85 mk. ly.	4 sk. ly.	11 sk. da.	3 mk. ly.	N. Mikkelsen, Ribe.
1623	23/11	6 læ 66 mk. ly.	8 sk. ly.	4 sk. ly.	5 mk. ly.	»I Hamborg«.

De 11 sk. da. er betalt for opmålingen i Ribe, den næste sending er målt i Hamborg. Når fragten for sidste post er meget høj, er forklaringen antagelig den, at sejladsen hjem med lasten så sent på året kunne ventes langvarig og farefuld, og dyrere blev den endda, da der måtte prammes det sidste stykke indtil Tegholmen. Skipperen var Peder Andersen.

16. maj 1625 købte Bunde Ibsen for kompagniet 6 læster baysalt i Hamborg for 74 mk. 8 sk. lybsk pr. læst, det er 223 sdl. 2 mk. da. Baysalt er havsalt fra Bourgneuf-bugten i Frankrig. I Hamborg løb følgende omkostninger på: »mederpending« 36 sk. ly., dragerpending 3½ mk. ly., told 34 sk. ly. Og herhjemme betaltes 3 dl. 1 mk. 8 sk. da. for at bære saltet fra skibbroen op i pakhuset (under rådhuset). Bunde Ibsen fik 24 sdl. i fragt fra Hamborg. Et par måneder senere købtes af Margrethe, sal. Bagge Pedersens 2 læster spansk salt i Hamborg, og nok en måned senere var Lambertsen selv i Hamborg og købte 1½ l. spansk salt, begge gange var prisen 71 mk. ly. pr. 1. Hertil kom de sædvanlige udgifter. Saltet blev derefter solgt »på adskillige tider« for 3 sdl. (12 mk.) tønden, det billigst indkøbte for 11 mk. Det skulle sælges tønnevis, så andre handlende kunne tjene ved at sælge i mindre portioner.

Lambertsen opgør sin fortjeneste for kompagniet ved salt-handelen til at være 1207 dl. 1 mk. 14 sk. da. Herfra skal dog trækkes hans løn 150 sdl. samt kælderleje i 2 år til byen 30 dl. Desuden var der 27 td. salt i behold, som var »skikket fra Hamborg til Ballum«. I Varde udgjorde leje af pakhus og kælder til byen i 1½ år kun 13½ dl., men til gengæld havde kompagniet selv klædt kælderen med flere tylt deller m.m., som med arbejds løn kom til at koste 18 dl. 2 mk. 13 sk.

Fra Hans Friis' vinhandel findes følgende regnskab, som han aflagde på rådhuset 13. okt. 1625:

Skyld til kompagniet . . . . .	953 sdl. 3 mk. 1 sk.
Item de 8 oksehoveder vin, som fandtes til inventarium, udspecificeret således	
18/10 Gunde Lange, Koldinghus, 1 oksehv. af den bedste . . . . .	18 rdl.
Claus Struck 1 do., ringere, lå vinteren over i J. Johansens skib . . . . .	16½ rdl.
2 oksehv. udtappet, af den ene taget til at fylde de andre med . . . . .	92 sdl.
Sendt M. Gellerup, Varde, 1 do., ikke betalt	
Beholden 27 ny kornsække . . . . .	32 sdl. 2 mk. 8 sk.
Gryn, som stander hos Knud Lambertsen . . . . .	10 sdl.
17 lpd. bergfisk, som fandtes til inventarium . . . . .	15 sdl. 3 mk. 12 sk.
Fra Holland 2 oksehv. fransk vin, forhandlet og udtappet, »fri penge« til kompagniet, når fyld- vin (spild), fragt, accise m.m. fragår . . . . .	86 sdl.
I alt . . . . .	<u>1257 sdl. 5 sk. da.</u>
Udgift:	
Betalt mester Ægidius (Lauridsen) 2 års rente af 1000 rdl. (Hel. tre Konger 1625-do 27) . . . . .	120 rdl.
Kirkeværgen ved domkirken 2 års rente af 500 sdl. . . . .	60 rdl.
M. Lassen accise 1625-26 . . . . .	12 rdl.
Gæld til Edv. Lambertsen . . . . .	105 sdl.
Penge fra Holland nu i foråret ved Edv. Lambertsen . . . . .	69 sdl.

Friis angiver imidlertid udgifterne til 1173 sdl., så der må være underforstået en del poster. Desuden ser man, at foruden partipanternes indskud har kompagniet gjort lån, måske i forbindelse med overtagelsen af skibet, men for dette og dets drift synes der ikke at være bevaret noget regnskab.

Rundt omkring havde man vrøvl og klager, og 1625 ophævede kongen da de hollandske kompagnier, og 19. juni s.å. ophævedes de øvriges eneret til salthandelen, men da prinsen, der havde fået regeringen overdraget, mens kongen var ved hæren, havde erfaret, som allerede nævnt, at Ribe-kompagniet havde forholdt sig bedst og uden klager, beordrede han lensmanden til at vente til mortensdag efter jul med at forkynde opgivelsen.<sup>106</sup>

Derefter har egnens folk kunnet handle og sejle med salt, som de var vant til. Men 100 år senere (1726) fik København eneret på handel med »de 4 specier«, d.v.s. oplagsret til salt,



vin, brændevin og tobak, så hele landet skulle forsyne sig fra hovedstaden. Det er klart, at et sådant monopol ville fremme det i forvejen stærke smugleri i vort amt. 1727 pålagde regeringen da københavnernes at oprette en filial i Hjerting, det såkaldte Vestjydske Oplag. Det blev straks en fiasko, som hele monopolordningen for øvrigt blev det. Oplaget ophævedes 1730, og lageret blev solgt ved auktion i Varde, undtagen saltet, som lå i Hjerting. Deraf hentede skipper N. Adrian-sens galiot, så meget den kunne tage, og førte det til Køben-havn. Købmand Ras. Nøhring i Ringkøbing købte en part, så pakhuset blev tømt.

### *Hjerting*

Som Ribe fordem var porten ud til den store verden, blev Hjerting det i det 18. århundrede. Når sejltiden begyndte om foråret, strømmede rejsende hertil fra det meste af Jyl-land for at få skibslejlighed til Holland eller Elbegnene, hvorfra der atter var muligheder for at komme videre. Til Hjerting kom man med sine varer fra Lemvig, Viborg, Hol-steinbro, Horsens, Vejle, Fredericia, Kolding, ja selv fra Ribe og Ringkøbing. Og over Hjerting indførte man atter sine kramvarer fra Holland, Hamborg, Glückstadt, Altona og fra andre udenlandske stæder.

Som nævnt satte den store fremgang ind ved 1680, men den var godt i gang i tiden forud, hvad der er nævnt eksemp-ler på i årbøgerne 1974 og 76. Hjerting var 1688 helt ene-stående, hvis den skulle regnes for en landsby. Den havde da 4 gårde, 11 bol og 26 jordløse huse. Det er påfaldende med de mange huse uden jord. I hele Ribe amts landsbyer var der dengang kun 36 jordløse huse i alt, så de 2/3 af den slags lå altså samlet i Hjerting.<sup>107</sup> Desværre kan vi ikke se, hvad det var for huse. Det ligger nær at tænke sig, at det var simple fi-skerboder af samme art som dem, der fandtes ved kystens an-dre fiskerlejer. Markbogen 1683 oplyser imidlertid, at disses beboere søger »væsentlig deres næring ved søfarten og have

en del af dem små skibsparter«. Ved denne tid må de altså være blevet til egentlig søfarende. Fra gammel tid havde Hjerting haft nogle fiskere. Når Skast herred 1513 sendte 7 skibe med 59 fiskere til det middelalderlige sildeeventyr ved Helgoland, har Hjerting sikkert leveret mange af fiskerne. 1607 tales der om Hjertings »Nye Fischerleje«. 1655 fiskes med 4 Hjertingskibe, men det er vardensere, som er ejere, og i alt fald to af skipperne boede i bolene. Men da skibene synes at være everter, der dengang havde ca. 12 mands besætning, kan en del af fiskerne have beboet de jordløse huse i fisketiden. Der skulle vel også folk til at hjælpe med at losse og lade. Det ses, at senere havde Varde-købmænd lagerhuse her, og med tiden kom et toldkammer.

Helt tilbage i middelalderen var Hjerting (Grådyb) Vardes betydeligste havn, og betydningen steg, som det fremgår af foranstående. Dog var havnen ikke ideel. Man måtte i reglen sejle i småbåde eller pramme ud til skibene på reden ligesom i Ribe, dog kunne der ofte køres derud med heste og vogn. 1648 løb Peder Sørensen af Ribe med sit skib »på en sande på digen for Hjerting«, det var ladet med øksne for Peder Pallesen i Ribe. Denne beklagede sig for Nis Tolsens folk af Høwer (Højer), som må have ligget for Hjerting. De lovede at hjælpe Ribe-skibet »udi flode«, når det blev højvande. Ligeledes fik Pallesen to Hjerting-mænd, Mattis Andersen og Dynes Hansen, til at fare ud med deres båd og hjælpe, og han betalte dem for deres umage. - Senere aflejredes en sande, kaldet Smørsand, hvorpå flere skibe strandede, således 1684 et skib med kgl. magasinkorn og 1688 endog 2 skibe. Morten Stefansen i Hjerting fik da lov til at udlægge søtønder og kabber og hæve kabepenge af de forbisejlende. Langt tidligere var der planer om afmærkningen. 1634 fik borgmester Las Jensen i Varde med sine partcipanter bevilling til at udlægge en søtønde og »bekabe« et dyb og indsejling, som kaldes Grådyb, liggende for Varde til bedste for den søfarende mand. Til gengæld måtte de tage tønde- og kabepenge lige-

som borgerne i Ribe. Men planen blev ikke gennemført dengang. 1743 er det Johan Petersen i Hjerting, der har privilegium på at holde søtønder for Grådyb. En tid udsattes forstranden for erosion. Beboerne mente, det tildels kunne forhindres, om det blev forbudt at bortkøre den tang, som skyllede i land. Blev den liggende, kunne den samle løst sand og derved beskytte forstranden. De henvendte sig til stiftamtmanden derom. 1719 forbød han så folk at fjerne tangen på strækningen fra det gamle trankogeri til den høje kløft østen tolderens under straf af 2 mark pr. bortkørt læs.<sup>108</sup>

I en beretning om Skast herred, Tøger Teilman sendte udarbejderne af Pontoppidans Danske Atlas, skrev han: »Af havne er der kun Hjerting, dog kunne skibene ikke ligge der om vinteren for uvejr og dravis, siden det er åben strand, men ligger under Nørbye på Fanø, hvor de har beskyt og fuldkommen ly under landet. Indsejlingen til Hjerting bestemmes ved en kave på Sedding mark. Den skal være i lige linje med Brøndum kirke. Kaven er en stage med tværstager på, højen hører til en gruppe på 5 høje, og blot én af dem er i sigtelinjen er det tilstrækkeligt, dog giver den østligste høj den sikreste indsejling.<sup>109</sup>

Og saltskuderne kom her stadig. 12. maj 1645 under krigen sendte Vardes borgmester en mand til Hjerting for at opholde en saltskude og få den til at føre byskriveren med krigsskatten til Wrangels lejr.<sup>110</sup> I de perioder, egnen var besat af fjenden, må handel og søfart have været stærkt lammet. \*) Et andet eksempel på søfart under krigen, men efter at fjenden var draget herfra, skal fremdrages efter Skast herreds tingbog for 26. juni 1645:

»Erlig og velagt mand Staffen Nielsen, rådmand i Varde, stod for tingsdom og gav lydeligen tilkende, at eftersom kir-

\*) I de perioder, egnen var helt oversvømmet af fjender, holdtes intet ting. »Fra denne dag (10/11 1644) og til 24. september er ingen ting holden, formedelst svenskens uformodentlig indfald udi landet, hvorfors retten desimidlertid haver været splidt og opholdet«. Og atter: »Retten er fremdeles formedelst fjendernes indfald opholdt og forhindret fra forne 26. nov. 1644 til 11. marts 1645.«

kerne her i herredet såvel som andre steder her i provstiet en part på mur og tække er meget brøstfældig, og kirkeværger beklager dennem intet af kirkens indkom at kunne bekomme dennem med at behjælpe, så gav han alle kirkeværger her i Skast herred hermed tilkende, at ved Hjerting en skibslad med kalk er indkommen, hvor de enhver kan bekomme så meget, som fornøden gøres, og hvem af kirkeværgerne, som ikke har i forråd af kirkens indkom det med at betale, skal de derfor blive betroet, til kirkens indkom kan indfordres, på det kirkens brøstfældighed uden kirkens største skade udi tide kunne forkommes. Befindes kirkeværgerne herudi forsømmelig til des fornødenhed at affordre, og kirkerne i større brøstfældighed gerådes, eller også de udi fremtiden kalk på andre steder kirken til større skade skulle hente, skal den skade tilregnes dem selv, og intet derom udi registret dem godtgøres, at de derfor straks udi nærværende og først udi tilkommende uge, hvis de som forbemeldt er sendt til kirkens fornødenhed behøver at fordre, så skal de af Staffen Niensens seddel meddeles til den, de det hos skal annamme, hvorefter enhver ville vide sig at rette.«

Staffen Nielsen var provstiskriver 1640-50, dog er det vistnok mere kærlighed til egen fortjeneste end til kirkerne, der får ham til at udstede dette pålæg. Han synes nemlig at have lagt grunden til sin formue, mens han var provstiskriver.<sup>111</sup>

Fra toldregnskaberne skal her nævnes nogle enkelte bemærkninger. 1647 kritiserede revisionen, at skipper J. Frandsen kom fra Listerdyb og havde betalt lastepenge, men attesten manglede. Svaret lød: »Forvildet«, men den blev fundet i Lists regnskab og eftersendt. Th. Madsen Bork indførte varer fra fremmede steder og svarede 6 sk. for lidt for stemplet papir. Svar: Nej, for værdien var ikke over 50 rd. Lars Jepsen Tarm, Varde, betalte for lidt af ½ anker brændevin fra Hamborg. Tolderen påstod, beløbet var rigtigt, og det viste sig, han havde ret. J. Hansen, Hjerting, havde ikke betalt, da

han skulle til Ringkøbing. Svar: Ved 1. rejse betales ikke lastepenge. Skipper N. J. Tarp havde ikke betalt af 2 degger huder til Glückstadt. Svar: Han havde kun solgt 2 degger dernede og fik de andre med hjem. Skipper M. Pedersen havde sejlet med magasinkorn, der var ingen attest. Svar: Den var hos amtsskriveren. Skipper P. Jørgensen af Vesterland-Før havde ingen attest. Svar: Attesten på 15 td. rug er i Listerdyb. Skipper H. Olsen af Hjerting har intet betalt af skibet på 4 læster. Svar: Det er nybygget og på 1. rejse, derfor svares intet. - Tolderen havde klaret for sig.

### Skibe i Varde-Hjerting-området

År	Varde	Hjerting	Sønder- side	Ho	Hjemme- hør. i alt	I alt skibe fortoldet
1594	2.				2.	12.
1595	1.	2.	1.		4.	
1642	13. 35 læ		3. 3 læ		16.	27.
1643	13. 47 læ	3. 7 læ	3. 3 læ		19. 50 læ	
1660					19. 48 læ	
1670		7. 27 læ		9. 11½	16. 38½ læ	
1674					17. 54 læ	
1680						144
1735					17.	
1766	0 læ	8.				
1773					25.	
1774					38.	103
1785		11.				149
1801					35. 261 læ	
1835					17.	

læ = de opgivne skibes samlede antal læster. Her er overalt benyttet den gamle læst på 18 td. rug.

Fiskebåde og everter sejlede med tørfisk og andre varer til Husum, Hamborg og andensteds og er åbenbart gået toldsteder forbi 1594 og 95. Fra Sønder side og de andre »havne« tog man nok ikke ind til tolden. Det er utvivlsomt rigtigt, hvad Anders Monrad Møller skriver om varerne, at »der er næppe på noget tidspunkt i historien kommet alt det - især indgående - som der skulle i toldbøgerne«. I den tid, her tales om, gjaldt det nok også selve skibene. Ganske vist var der 1554 blevet pålagt Varde og dens havne, »besyn- derligen Grådyb havn« at betale told af alle de varer, som ud- og indføres, ligesom den blev betalt i Ribe, men det kan se ud, som om bestemmelsen endnu ikke er efterlevet 40 år senere.

1667 sejlede Hjertingskipperne Gravers Frandsen, H. Hansen og J. Madsen magasinkorn til Glückstadt. Hjemmehørende i Varde er da kun 1 skude, som Bennet Hansen fører. Andre »små fartøjer, som og for byen bruges, har hjemme i Hjerting og Ho.«<sup>112</sup> Som det ses af tabellen har Varde 3 år senere slet ingen skibe, og byen føler mere og mere konkurrencen fra disse skippere, der ikke blot sejler, men også handler og ofte smugler. 1674 stævner man da 16 skippere for Varde byting, nemlig 6 fra Hjerting, 5 fra Ho, 1 fra Vejrs, 1 fra Fanø og 1 fra Tobøl, 1 fra Sjelborg og 1 fra Jegsmark. De havde nok taget borgerskab i Varde, men var ikke efter forordningen af 12. august 1672 flyttet til byen. De dømtes til at flytte derind, men efterkom det ikke. 1676 måtte 13 skippere atter love at flytte til Varde, når de havde gjort en rejse til Holland, men 1678 bor endnu 9 i Ho og 7 i Hjerting.<sup>113</sup> Det var håbløst.

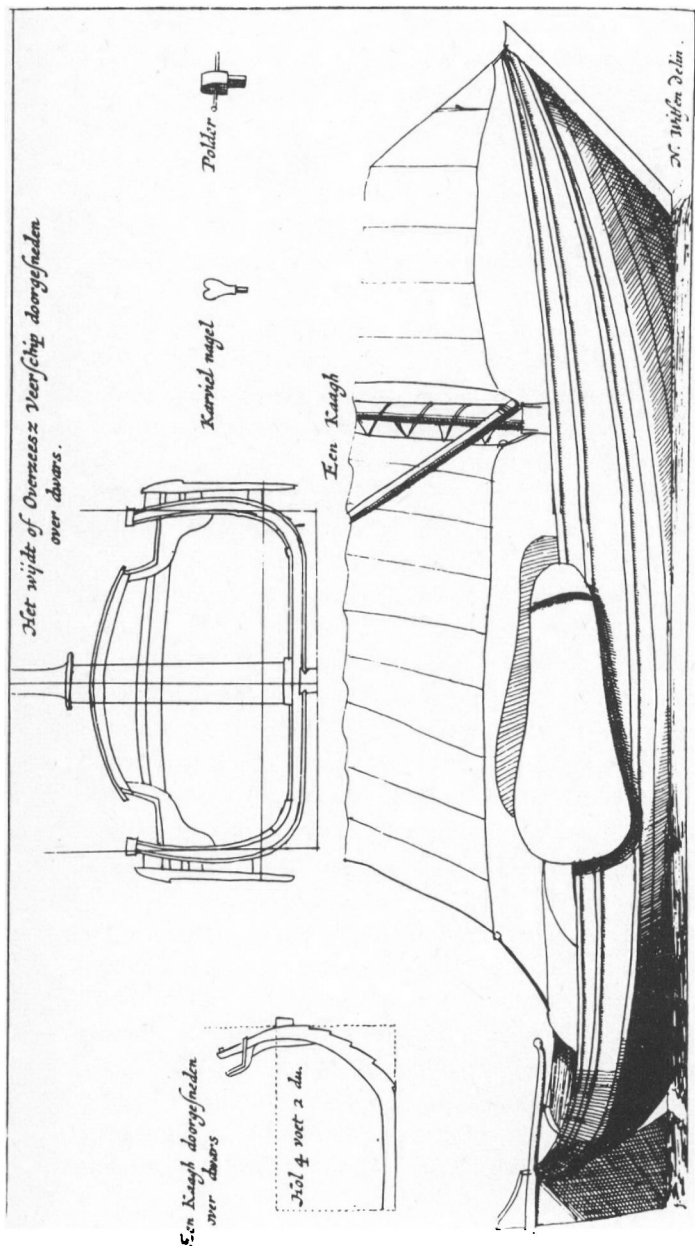
Krigene greb ødelæggende ind i tonnagemængden. Jørgen H. P. Barfod skønner, at Danmark lige før Torstensonskrigen havde 22.400 læster, men 1648 kun ca. 17.000, og der kom et endnu større fald under Carl Gustavkrigene, så 1662 var der kun 6.000 læster. Tabellen for Vardeområdet viser også dette fald, dog ikke så voldsomt, men hele egnen og navnlig Varde led meget under svenskekrigene. 1667 hedder det i en kgl. forordning, at »vore kære og tro undersåtter udi begge kongeriger nu så ganske har afterladt sejladsen udi Vestersøen, som ikke giver ringe årsag til negotiens daglige aftagelse«. Herefter havde Varde kun undtagelsesvis skibe, men Hjerting gik frem, og efter 1670 bliver skibene noget større. Fra 1674 er der en følelig opgang. Flere middelstore skibe herfra besejler Norge i 1690-erne, bl.a. en galiot på 40 læster sejlede 1698 på Christianssand. 1691 fik denne by 30 gange besøg af skibe herfra.<sup>114</sup>

Af de 144 fortoldede skibe i 1680 kom som sædvanligt mange af de hjemmehørende skibe 5-6 gange. Fra Ribe kom desuden 3 smakker og Søren Mandø og H. Andersen, også

Ribe, med deres både, fra Rømø kom de fleste 2-3 gange. Desuden kom den 20. marts en flåde på 35 smakker på 9-10 læster for at indtage stude. De hjertinger har nok spilet øjnene op, da de så denne armada kaste anker. Smakkerne var fra Dochum, Harlem, Enkhuisen, Amsterdam, Blochsiele, Machum, Stafuern, Medemblich, alle ballastet, dog brugte Jan Røers fra Machum kalk som ballast. I løbet af sommeren kom endnu 9 hollændere, heriblandt en liden kag fra Amsterdam med spanskrør, uldkarter, stentøj og hængelåse m.m. til en købmand i Viborg. En sådan flåde er nok kommen flere gange i den tid, der udførtes stude over Hjerting. Studerøgterne var dog danske. Da Jan Jørgensen fra Enkhuisen atter var her et par måneder senere, førte han en flok studerøgttere herhjem sammen med kolonial, stentøj, hampe- og høfrø til købmænd i Viborg, Lemvig og Holstebro, en af vore egne skuder havde også en flok røgttere med hjem.

1690 kom der både hollændere og friserer til Hjerting. »Løye«, »Zidsen« og »Offe« var nogle af de hollandske skibsnavne, hjertingerne lærte at kende. Både hollændere og vore egne folk sejlede med stude. Vi nævner nogle skippere fra 1698 og 99 sammen med eksportørerne, men kun en lille del af dem alle, nemlig kun de få, af hvem tolderen havde taget for lidt for stemplet papir o. lign. 1698 udskibede Christopher Hvas (Andersen), Nørholm, 30 øksne med skipper M. Jensen, Hjerting, proprietær Jørgen Bramming, Lydum, 30 med Claus Wiebrandt af Machum, Niels Nielsen, Endrupholm, 36 med skipper Hans Pedersen af Ho, Anders Nielsen, Søvig, 24 med Niels Pedersen af Ho og Just Archtander, Viborg, m.fl. skippere 308 øksne på 1.000 rdl.s værdi. 1699 nævnes af samme grund atter Niels Nielsen, Endrupholm, 36 øksne med Hans Pedersen, Ho, Christoffer Hvas 32 øksne, Just Archtander med fl. skippere 308 og Anders Nielsen, Søvig, 30 samt Claus Svarre, forrige borgmester i Vejle, 30 øksne.

1700 blev Gregers Hansen, der førte en evert, samt Morten



Hollandsk kaag 1671. Stik af N. Wijsen. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1964. Kaagen har ret stæv, foroven indadskrånende skibssider, bred, flad bund, sidesværd, hvis brede ende sænkes for at forhindre afdrift. Sidesværdet var også almindeligt på vor egne fartøjer, der ligeledes havde flad bund for at kunne sejle på øde flakkers farvande, og derfor let udsattes for afdrift.



Hansen og A. Jacobsen, der hver havde en båd, stævnet, fordi de ikke havde betalt sandtold. Også J. Hansen blev stævnet, nemlig af rådmand P. Lauridsen (Baggesen) i Ribe, fordi han ikke sejlede Lauridsens stude fra Ribe til Holland, »rådmanden til største skade«.<sup>115</sup>

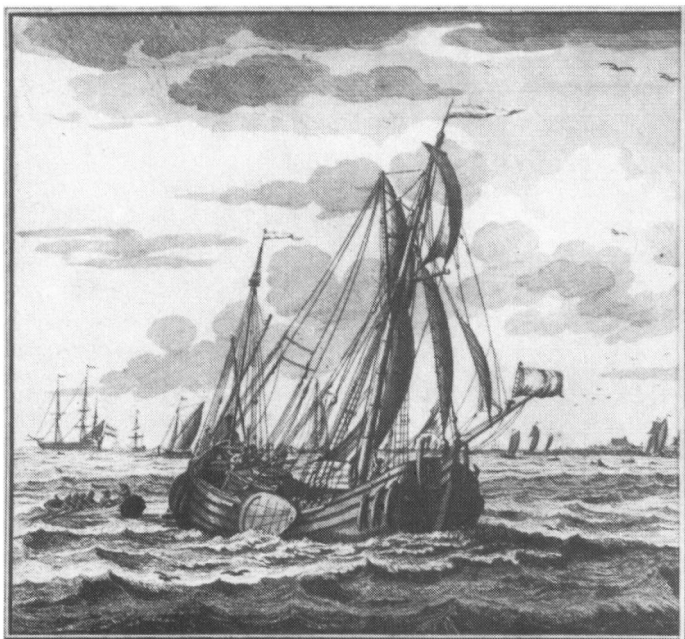
Søren Sørensen i Hinkbøl, der 17. april 1703 skulle have mødt på tinge som vidne, var forhindret heri, da han skulle drive til Hjerding med øksne, som han derefter skulle røgte på skib »over til Holland«.

Der sejles stadig magasinkorn til Glückstadt både af Hjerding og Rømø skippere, ja, C. P. Risbøl, Varde, kommer med sit 48 læsters fartøj tilbage med 6.000 mursten. Revisionen siger, der er betalt for lidt i lastepenge. Tolderen svarer, at kongen har frigivet farten på Glückstadt og Altona. Risbøl har hentet kornet i Ålborg og benyttet murstenene som ballast. Berendt Hoppen fra Brunsvig havde indført 1 skippund humle over Hamborg med skipper S. Pedersen, Hjerding. Las Jepsen Tarm i Varde havde indført fransk brændevin både fra Holland og Hamborg. Det var i krigens tid og efter en frdn. af 9. marts 1700 måtte ingen sejle og handle på fremmede steder (øksne undtagen), »og dog befindes, at skipperne S. Pedersen og Jac. Graversen, begge Hjerding, havde sejlet voks, uld, talg, skind o. desl. til Holland«. Tolderen kender kun »under saligheds ed« forbud mod korn og fedevare. Forbuddet blev forøvrigt ophævet efter fredsslutningen s.å.

Der sejles til Norge. Her er nogle eksempler. 1727 afgik Jes Christensen, Ho, med sit 8 læsters skib efter tømmer. Og 1731 viser regnskabet, at 2. april afsejlede følgende til Norge: J. Jensen, Hjerding, med sin smakke 11 læster med 350 td. rug og 150 td. byg for forpagteren på Krogsgård. J. Nielsen, Ho, med sin smakke 12 læster for Ehrenfeldt, Endrupholm, med 450 td. rug, told 4 rd. 4 mk. 2 sk. N. Jessen, Hjerding, med en smakke på 11½ læster for Simon Termanesen, forpagter på Bramming med 350 td. byg og 140 td. rug. Knud Risbøl, Hjerding, kom med sin smakke 13 læster fra

Holland og sejlede derefter til Norge »fragt at søge«. Ved samme tid kom Anders Skomager, Hjerding, fra Grønland, hvorpå han tog til Norge med rug for en købmand i Hjerding. 20. april kom Malthe Thorkildsen, Ø. Risør, til Hjerding med sin krejert på 17 læster med 150 fyr- og grandeller 1 1/4 tomme tykke, 10 fod lange, 1 1/2 tylt fyr 16 alen lange, under 1 fod brede osv. Han tog 150 td. rug med til Ø. Risør.

I vor neutrale periode under Store nordiske krig sejlede man også, men visse redere og befragtere fandt det nødvendigt med en tinglæst og beediget erklæring om deres neutralitet. 8. feb. 1707 erklærede de, at smakken »Den forgyldte rytter« på 10 læster, hvis redere var proprietær Niels Nielsen, Endrupholm, med 1/6 af skibet, senere borgmester J. Bertelsen (Thaulow), Varde 1/6, Th. Sørensen, Hjerding 1/3 og skipperen S. Pedersen selv 1/3 er disse og ingen anden tilhørende, og skibet var befragtet af Anders Nielsen på Søvig for at føre hans stude fra Hjerding havn til Amsterdam, at ved denne smakke var ingen »simmullerit contract eller anden underfundighed i nogen optænkelig måde«. Det samme erklæredes om de andre fartøjer: smakken »Den hvide hest« 9 læster, redere Niels Nielsen 1/3, Anders Nielsen 1/12, S. Ibsen 1/12, skipper Jørgen Jessens enke 1/4 og skipperen P. Jessen selv 1/4, en liden skude »Salvator« 4 læster, skipperen A. Sørensen selv 1/3, S. Pedersen 1/3, J. Bertelsen, Varde, 1/3, hvori Bertelsen indlader sine øksne, smakken »Sorte ørn« 5 læster, redere regimentsskriver A. Rask 1/6, H. Olufsen 1/2, skipper Iver Jensen selv 1/3, skulle sejle med Rasks øksne, en skude »Duen« 4 læster, redere skipper H. Olesen selv 1/3, hans bror N. Olesen 1/3 og Hans Jensen 1/3, befragter Matias Thuresen, handelsmand i Varde, der indlader egne øksne, smakken »Justitia« 5 læster, redere skipper Jacob Graversen selv 5/12, Ebbe Bakkensen 1/4 og Morten Spend, Lemvig 1/3, Jac. Jensen, forpagter på Viumgård indlader sine øksne. - De sværger endvidere på, at skipperne alle bor i Hjerding og er »Hans kgl. majestæts virkelige undersåtter, og



*Smakke fra 1700-årene. Den ligner en fyldig jagt, har dæk for og agter, men åben i midten, hvorved et stort rum let kan bestuves, bl. a. med kreaturer. Museet på Kronborg.*

at det er danske undersåtters stude, de sejler med og igen for dem eller andre danske«, de tager fragt med tilbage til Danmark eller Norge og »uden for det romerske rige beliggende havne« med mindre uvejr tvinger dem andensteds hen, at de varer, der kommer i skibene, ej med fragternes vilje og tilladelse skal med de i krig værende partier føres direkte til deres fjender eller lades med kontrabande.

Thaulow købte ved denne tid halvdelen af en anden Hjertingskude »Christian V«, 3 læster, af skipper S. Sørensen, som han havde penge tilgode hos. Den førtes af H. Hansen, og skødet tinglæstes, også andre skibsskøder blev tinglæst,

f.eks. 1711, da skipper C. P. Risbøl solgte 1/4 af smakken »Fred« til kgl. tolder og vejer Morten Stefansen.<sup>116</sup>

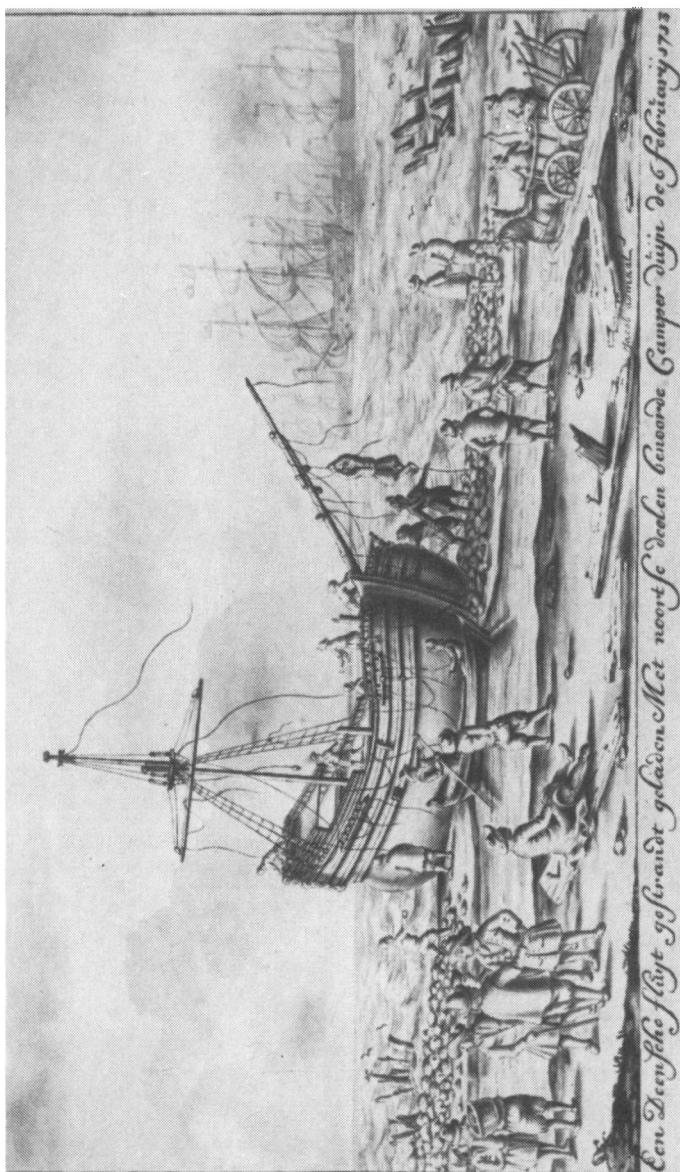
Der var endnu en »Christian V« hjemmehørende i byen, men den gik ned i en storm. Ærlig og velagt mand skipper Christen Jensen Grønberg af Guldager fik i 1711 det vidnesbyrd af 4 Hjertingskipperere og to andre, at hans »skiberum var dygtig digted (tættet med værk og tjære) og forsynet i alle måder med alt, hvis som til sejladsen tjenlig fandtes«, da han 9. maj sejlede ud af havnen og agtede sig til Ringkøbing, »men som han på rejsen en stor storm påkom samme dag mod aften, da vi kunne skønne, at bmt. C. Grønberg kunne være mellem Refshorn og Blåbjerg af en ostnordost, hvor han måtte nødes til at gå til ankers for den stærke landvind, som vi syntes ham at være ganske kontrarie, og er det os fuld vitterligt, at bmt. skipper d. 12. maj næst efter kom gangendes hjem og ganske intet medbragte af alt, hvis som han havde i bmt. skiberum, men alting skib og gods i søen at være undersunken, ligeledes er os bevidst«, at han selv ejede 1/2 af bmt. smakke »Den dobbelte Ørn« kaldet, og at han 24. maj 1697 var så ulykkelig at miste skuden »Konning Christian den Femte« med hele ladningen, og at han selv alene ejede denne skude. De 6 mænd aflagde ed på rigtigheden, og beretningen blev endvidere tiltrådt af præsten. Styrmanden Bakken Hansen af Ho vidnede, at »de næppelig med livet undkom i deres liden medhavende skibsjolle«. <sup>117</sup> Med dette tingsvidne har Grønberg åbenbart villet gå ud »at søge velgørende kristne på hånden«.

I en lille by som Hjerting kunne sladderer rigtig trives, og den kunne også komme for retten. 1710 var 13 skippere, vist dem alle, indkaldt som vidner i en sag om sladder.<sup>118</sup>

Horsensskøbmanden Rasmus Toxen har efterladt sig en række optegnelser. Da han deri fortæller om sine handelsrejser over Hjerting, kan han tjene som et eksempel på de mange, der søgte denne rute. 1737 rejste han fra Hamborg over Hjerting hjem til Vejle, hvor han da boede. Han havde købt

kattun, lærred o. dsl. og bragte det med sig. I august s.å. ville han til Amsterdam med varer. Han lejede vogn til Hjerding og kom med Risbøls enkes fartøj. De var på søen i 3 uger, anløb så Enkhuysen, og derfra kom de til Amsterdam. Toxen var ukendt i byen, men skipperen var ham behjælpelig og bragte ham i forbindelse med en kommissionær, der skaffede ham af med de medbragte beredte skind, handske-magerlæder, »som jeg og fik skikkelig vel betalt«, skrev Toxen. De var der i 4 uger, og købmanden opkøbte navnlig silketøj af jøder. Atter var de 3 uger på havet under hjemreisen til Hjerding. Næste år om foråret tog han igen til Hjerding, rejste med en smakke til Hamborg, solgte sine varer og købte kattun, flonel, sars og fint lærred og tog hjem med samme fartøj. Efter pinse tog han på ny til Hjerding, han ville til Amsterdam og var heldig, en skipper lå sejlferdig. Han solgte varerne dernede i løbet af 8 dage og tog hjem med en anden skipper, der lå sejlferdig til Hjerding.

1739 var han mere uheldig. På forårsturen var man ganske vist kun én nat på søen, men løb på grund ved Ameland, hvor han nær havde mistet kufferten med al sin kapital, de slap med tab af et anker, der var over 50 matroser med om bord, som ville søge hyre, de gjorde god nytte under uheldet. 5. ugers dagen var han atter i Vejle. Da han efter St. Hans kom til Hjerding med varer, var alle skibe sejlet. Han tog da med en fannik til Fanø, men måtte vente 10-12 dage, før han kom med til søs. De kom da til Nevhaus (tæt ved Cuxhaven), hvorfra han kom med en skipper til Hamborg, her fandt han en hollænder, der var klar til at gå til Amsterdam, men storm og modvind drev dem 3 gange langt ud i Vesterhavet, så turen blev langvarig. Da han kom til Amsterdam, lå der ganske rigtigt flere Hjertingskipperere, men de var færdige til at sejle, så han måtte tage hjem med en Ringkøbingtjalk, den sprang læk i søen, dog nåede de Ringkøbing. Han gjorde endnu en rejse samme efterår, og i de følgende år gjorde han flere rejser over Hjerding til Amsterdam. 1764



*En Deensche fløijt gesstrandt geladen Met noortse deelen beneorde Kamper duin den 6 february 1713*

En dansk fløite, lastet med norske planker, strandet nord for Kamperduin (i Nordholland) 6. feb. 1713. Tegning af Jacob Admiraal. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Fløjten var et bredt handelsskib, lavt i midten med en ligesom sammenkneben høj hytte agter, var med sit ringe dybgående velegnet til grunde farvande, en hollandsk type. Man er i lag med bjærgningen, også nysgerrige er kommet til.

skulle han have varer hjem med skipper S. Graversen, Hjer-ting, men skibet strandede ved Oksby, og Toxen mistede va-rer for 400 rd., heriblandt 400 pund bedste indigo, omhyg-gelig indpakket i fustage og derefter i kiste, den »blev nok bjærget, men ranet og stjålet bort.«<sup>119</sup>

Et skifte i 1740 giver os mulighed for et lille blik ind i et af datidens skipperhjem. Skipper M. Andersens kone døde, mens manden var på rejse til Amsterdam. Et par dage efter dødsfaldet kom en fuldmægtig fra Hesselmed, som var ejer af huset, for at holde skifte sammen med afdødes søster og mandens bror. I kælderen ved storstuen stod 3 øltønder (en hel-, en halvtønde og en otting) samt et anker, antagelig til brændevin, endvidere 3 tedåser, en fjerding med sæbe, 3 skæggemænd, 2 »sporvands« krukker, en halvpotte, 4 bou-teiller, en flaske, 3 kobberhaner, 1 uldsaks, et hollandsk krus med tinlåg, 3 messingbundne pottemål, 1 halvkande hol-landsk mål. I en anden kælder fandtes saltet kød m.m. I stor-stuen 5 stole, 1 barnestol, 1 stort træbord og 1 firkantet bord med indlagt regnetavle, 1 »perami« (pyramide) med 12 studs- og 3 spidsglas, 1 rødt og blåt krus med tinlåg og 2 sen-ge, over den ene et sengedækket og over den anden omhæng og kappe, endvidere et klædeskab og et jernbundet skrin. I dagligstuen stod et egebord med skuffe, fyldt med brevska-ber, et stueur, 2 røde krus, nok en pyramide med glas, et spejl, en jernkakkelovn, 2 spindestole, mangeltøj, messingly-sestage, 2 senge, en vugge. I »dagligkælderen« ved daglig-stuen øltønder og værktøj. I sønderkammeret kuffert, egeki-ste, gryntønde, 14 stentallerkener, 10 par kopper, taburet, stenfade, spølkumme, tinfad, hvide gardiner, 2 overtrukne stole, en seng, brun rejsekappe m.m., bl.a. flere sølvskeer, kobberbrændevinstøj, damaskes tedug og fine klæder. Der var 5 skilderier, bl.a. af Luther, tillige 4 af Nürnbergarbejde og også et billede i forgyldt ramme. Af bøger var der Müllers hjertespeil, P. A. Medelbys Postil, en bibel i kvart, en salme-bog i stor og en i lille stil og endnu en salmebog, en liden

hus- og rejsebog, en hollandsk bog og Davids salmer på tysk. Der var 3 køer, 2 kvier, 1 galt og to grise. Foruden stuehuset var der lade, et tørve- og et køllehus.

Det var et rigeligere indbo, end det man ellers finder i datidens bondehjem. Skipperen gifter sig igen, men dør kort efter, og da var boet insolvent. Det må være gået tilbage for ham i de sidste år. Måske har der været forlis. 1705 må han sælge 1/12 af sit skib »Adam og Eva« til to Varde-borgere, desuden har Knud Risbøls enke 1/6, skipper Gravers Iversen 1/12, andre 12.-dele er også solgt, Isach Benjamin Holiaender i Amsterdam har 1/6, og 1738 må han sælge nok 1/6 til L. Christensen i Briksbøl, så der kun er 1/6 tilbage til ham selv. De største gældsposter er til 5 mænd i Amsterdam: Johannes og Nicolaus Dybling, Brun von Berendrechts enke og interessenter, samt Paulus Bech og Cornelius Begh. Desuden var der mange små gældsposter. Der blev auktion, hvorefter kreditorerne fik 42 sk. af hver rd., af de usikre poster kun 24½ sk. af daleren.<sup>120</sup>

I 1735 viser en indberetning fra tolderne Wedel og Bang til stiftamtmanden, hvor afhængig egnens handel og søfart var af statsindgreb, og hvordan den led derunder. Det hedder, at bønderne kører deres varer til Hjeriting og Ho, hvor de er fri for konsumtion. Der opgives 17 fartøjer, som har hjemme de to steder. Knud Boysen i Ho havde en pinche på 16 læster, 22 år gammel, og H. Kiern i Hjeriting en galiot, 16 læster og 7 år gammel. Der er 9 smakker, 6-13 læster, en snekke 5 læster, 4 skuder 4½-7 læster og en båd 2 læster. De mindre fartøjer er udeladt. De to store skibe havde hvert år været på sælhundefangsten, men da det ikke kunne svare sig længere, var kun pinchen taget på den fart. Galioten søgte fragt på Norge, hvorfra den hentede tømmer. (Det samme gjorde de begge, når de kom tilbage fra Grønland. De havde gerne korn med til Norge). Videre hedder det: »De andre smakker og fartøjer, hvoraf en del er nødte til at søge fragt ved Ribe og andre indenrigske steder og udfører til Holland



korn, sorte potter, kampesten m.m, ligesom året og priserne er udenlands. De hjemfører fra Norge tømmer, fra Holland kalk, sten og andre købmandsvarer. Efter den liden handel og næring her falder, og først på året når kgl. magasin-korn skal transporteres, da de derved befragtes. På Hamborg farer de ligeledes med korn og sorte potter, og formedelst Hans kgl. majestæts allernådigste påbud om handelens ophævelse på Hamborg må de komme ballastet tilbage. Commercién her ved stedet er mærkelig (følelig) år efter anden aftaget og tolden forringet, 1) fordi hollændernes større told på danske øksne, som her plejer at være udskibet, i indeværende år er ikke een eneste oversendt herfra. 2) Da handelen var fri på Hamborg, var her stor told, de få og små købmænd henter den største del af deres købmandsskab nu i Flensborg, Kolding og Horsens, hvor de bedst kan finde deres regning. 3) De privilegier, kongen har forundt København, bestående udi sæbe, svovl, delffts tøj, forhøjelsen på sukker og forbud på farveriet samt og ostindiske varer, som købes for en civil pris i København, svækker også toldstedet«. De foreslår landprang afskaffet og ønsker Varde købmænd så formuende, »at de kunne handle med proprietærer og landmænd, så de var tjent dermed.«<sup>121</sup>

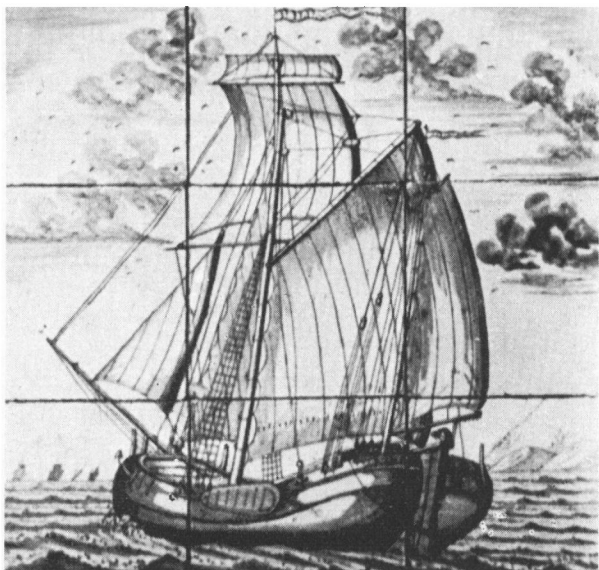
Trods al jammer tog sejladsen over Hjertering til. Flere og flere fra de jyske byer benyttede ruten. Der går også skibe østpå gennem Øresund. I første halvdel af 1700-tallet gik et eller flere skibe fra Varde tolddistrikt gennem Sundet ca. hvert 4. år, i sidste halvdel hvert 3. år, altså tiltagende,<sup>122</sup>

bl.a. besejlede man Riga. Fra Hjertering og Ho sejlede man også til England og Frankrig. Tilstrømningen til Hjertering over land fortsattes eller forøgedes. De høje jydepottelæs med den skøre vare kom om sommeren i en stadig strøm knirkende til ladestedet, og der kom vogne med korn og andre landbrugsprodukter fra handelsfolk og proprietærer. Ved forår og efterår, da de fleste kom, kunne der undertiden på én dag være 100-200 vogne. Mange folk måtte overnatte,

købmændene tog da ind til deres skippere, eller hvor der var lejet lagerrum. Kromanden kunne ikke huse dem alle, men han var misundelig. Mange andre kom for at købe af de hjembragte varer, som ellers kørttes bort viden om. Der kunne gå svind i dem undervejs, navnlig vinen kunne friste en tørstig kusk. Det opdagede købmand J. Windfeld i Varde 1756, da hans vognmænd havde smagt temmelig grundigt på et par oksehoveder fransk brændevin (cognac) på vejen fra Hjerting til Tarm.<sup>123</sup> Skibene er nu blevet større. 1761 har skipper Th. Nielsen en galiot på 21½ læster, Jes Nielsen en smakke på 20½, Svend Mathiesen en kuf på 20, S. Jensen, Ho, en tjalk på 18 og Jes Skaanager, Hjerting, en galease på 16, Boje Sørensen, Ho, en galease på 13 og Jakob Bovbjerg, Hjerting, en skude på 10, resten var smakker og en kuf under 10 og ned til 4 læster. De ti var bygget i Altona, Jes Skaanagers i Eckernförde, og Thue Lassen fra Ho, havde en smakke bygget i Holland. Et enkelt skib var 33 år, de øvrige 7-24 år. Det skete dog også, der byggedes skibe her på egnen, bl.a. i Ho, og Fanøs skibsbyggerier var i stærk udvikling. Foruden de nævnte skibe havde et par saltskuder, den ene fra Galmsbøl, den anden fra Dagebøl, lastet og ladet her samme år, samt 28 små både fra Fanø og Sønderho. Udenlandske skibe havde ikke gæstet Hjerting dette år.

1766 hedder det: »I Hjerting findes 8 skibe, som lader sig befragte af Varde og Ribe købmænd,« og 1774: »Ingen skibe eller skibsførere findes i Varde, men fremmede skibe mest fra Fanø og Hjerting besøger skibsfarten«. Hjerting var anløbet af 38 forskellige fartøjer, både og everter, på i alt 146 læster, og de havde i alt udført 103 rejser.<sup>124</sup>

Under de store krige sidst i 1700-årene, da Danmark var neutral, oplevede vort land »den gyldne handelsperiode,« dvs. først og fremmest København. Det var handel og søfart på kolonierne og Kina, der blomstrede. Hjerting synes ikke at have taget del heri, men holdt sig til de vanlige, nærmere-liggende pladser. Vigtig var handelen på Norge, især på Sør-



*Kuf. Efter flisemaleri. Kuffen har runde stævne, ligger lavt, har sidesværtd og stort gaffelsejl. Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg. Årbog 1954.*

landet, man sejlede i reglen derop med korn og hjem med tømmer. Da sognefoged Niels Henriksen Høy i Torbøl, Ovtrup sogn, i 1840 ombyggede sin gård, gjorde han akkord med en skipper om at sejle til Norge og købe tømmeret. Skipperen købte det i Kristianssand og landede det i Nymindegab. Der er dog eksempler på, at man sejlede ballastet derop for at søge hyre hos norske. Prisfald kunne indtræffe. Et brev fra købmand Søren Øllgård, Varde, 1785, til proprietær, kancelliråd Hansen, Hesselmed, vidner herom: »Skipper Mads Jensen fra Hjerting er ankommen hjem fra Norge, han siger at have hørt Jens Knudsen fra Ho var gået til Arendal med sin ladning korn. - Norge skal ellers være nu forfyldt af rug, så de mente at ville have prisen ned i 2 rdl. En skipper, jeg havde over med rug til Norge, meldte mig at have solgt sin ladning til ca. 16 mark 8 sk. (lybsk?), hvorunder siden alle omkostninger afgår«.

Vi ser heraf, at det stadig gjaldt, at skipperen, der var bonde, også var handelsmand. Han måtte selv få varen afsat til de bedst mulige priser. Lykkedes det ikke det første sted, tager han til andre byer. Lykkes det heller ikke her, tager han varen med hjem. Således var fremgangsmåden også i Elbegnene og Holland. Derfor opgives ikke altid Hamborg eller Altona, men blot Elben, heller ikke altid Amsterdam, men blot Holland som bestemmelsessted.

I de større byer var der også kommissionærer, som påtog sig at formidle forbindelsen til en køber, og som også kunne være skipperen behjælpelig ved indkøb af ladningen hjem eller skaffe ham fragt for andre firmaer. Undertiden skulle skipperen dog blot aflevere en allerede solgt vare. Han kunne også helt handle for sig selv, på egen risiko, idet han selv havde opkøbt varerne. \*) Det gjaldt næsten altid de sorte pot-

\*) Om denne gamle og 1742 lovfæstede praksis fastsætter forordningen desangående 4.aug. (om Commerciën for Danmark og Norge. Til sammes desto bedre befordring og bestandige Fortgang samt for god Orden og Skik derved at holde) bl.a. følgende bestemmelser: »1. Alle maa eie, bruge og have Skibe og Skibsparter og handle i stort eller en Gros med hvad Vahre dem lyster. 6. De, som seile imellem Provintserne i Danmark, maa i Kbhn. de første 3 uger, efter at de ere ankomne og sig hos Vedkommende have anmeldt, af deres Fartøier ubehindret til enhver udsælge Provintsernes egne herefter anførte produkter eller slige andre indenlandske Victualia i efterfølgende smaae Partier, nemlig: Korn Vahre, Gryn og deslige 1 Skpp. Af fede Vahre saasom Smør i Fustager indtil ½ Otting, Flæsk een Siide, Ost en heel, Talg eller Lys 1 Lpd. Salt Fisk indtil Fierdinger i heele Træer. Flynder og deslige et heelt Bunt. Røgede og tørre Sild 1 Old eller 80 Stk. Men haver nogen Skipper efter bemeldte 3 Ugers Forløb ikke ud-solgt sit medbragte, da maa han derefter ei afhænde noget i mindre partier end det dem er tilladt, som handle en Gros, uden at være indskrevne, langt mindre maa nogen Uden-eller Idenbyes boende lade sig andre Vahre tilføe af sit Skiberum at udsælge, end dem som han første Gang har medbragt, alt under 10 Rdlr. Straf, om nogen herimod handler. I de øvrige Søe- og Kiøbstæder i Danmark, hvor ingen særdeles Anordning derom er giort, forholdes hermed ialt paa overanførte Maade. 10. De, som handle en Gros og ikke for virkelige Groshandlere paa det Sted, hvor Handelen skeer, ere indskrevne, maa ikke forhandle nogen Slags Vahre uden i Partier paa eengang i heele og uadskilte Læster, Bundter, Sækker, Paqver, Baller, Motter, Piber, Oxehoveder, Fader, Tønder og deslige Emballage, således som ethvert Slags af samme Vahre almindelig findes afdeelte, fyldte, pakkede og emballerede paa de Steder, hvor de kjøbes af første Haand. - Disse bestemmelser indskræpes 1771 ved en plakat, der lovede angiveren det halve af mulkten, og pålagde havnefogeder ikke at se gennem fingre med skipperne eller hjælpe dem at »eludere« forordningen. - Ved »første hånd« forstås her ifølge § 2 europæiske rå og forarbejdede varer, også varer fra fremmede verdensdele, som første gang falholdes i Europa.

ter og kalk, han tog med hjem som ballast. De store skibe havde i reglen en kommissionær. Mangen småskipper udhøkrede selv sine varer derhjemme i sognet.

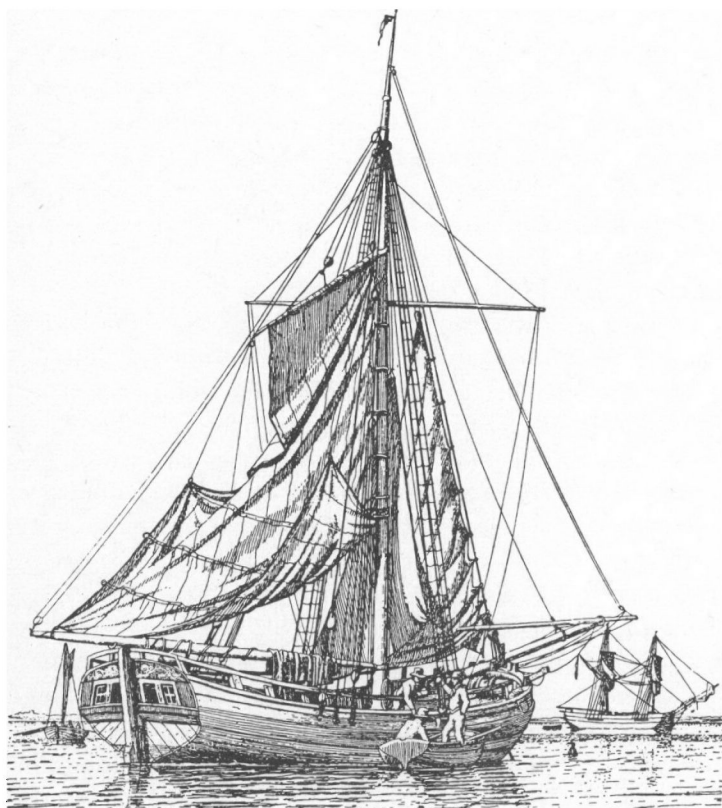
Således kunne omsætningen herfra foregå delvis til vort århundrede. Den tidligere praksis, at købmanden selv tog med for at sælge varen eller sine stude og selv foretage opkøb indene hjemrejsen er nu mindre almindelig.<sup>125</sup>

1787 er følgende skippere bosiddende i Hjerding: H. Jensen, J. Sørensen, P. Pedersen Hebo, Nic. Holm, S. Jessen, N. Nielsen Faniger, P. Hansen Hebo og Jes Bovbjerg, desuden var der 3 bådførere, de to tilknyttet toldvæsenet, og endvidere et par sømænd. I Guldager boede skipper Niels Gregersen, hvis to sønner også for til søs, endnu 7 andre sognemænd var søfarende. 1801 har Hjerding kun 3 skippere samt 3 bådførere og 5 andre sømænd. Desuden bor der nogle få ude i sognet.

Omkring 1800 var proprietær Kampmann på Sneumgård den eneste på egnen, der brugte at staldfedde studene, når de kom ind fra marsken, og så sende dem samt store svin over Hjerding til Hamborg. Kancelliråd Holst til Trøjborg og nogle marskbønder syd for Ribe fedede ligeledes staldstude, måske er de også gået over Hjerding.

Mange vardensere var stadig interesseret i skibsfarten. Købmand Jørgen Tranberg ejede således 2/3 af galeasen »De 3 Brødre« på 17 læster, mens skipperen Thyge Sørensen, Sønderho, havde den sidste tredjedel. Den var 1793 destineret til Ostende. Desuden havde Varde-købmænd pakhuse liggende tæt ud til stranden, høje stormfloder som i 1825 kunne ødelægge dem. Også jydepotter oplagredes her.<sup>126</sup>

Under Englandskrigen gik det hårdt ud over vestjydernes flåde, der skulle sejles korn til det sultende Norge og Færøerne, men det kostede dyrt, langt over 200 af egnens sømænd sad i prisonen, nogle døde dér, andre fik helbredet ødelagt, og andre omkom under flugt. Navnlig Fanø led umådeligt, over 70 Fanøskibe blev opbragt. Den dristige Jens Thomsens



*Jagt tørrer sejl. Den har en mast med storsejl og topsejl, har et stort lasterum og er velsejlende. Efter tegning af Eckersberg.*

eventyrlige historie viser, at han 3 gange blev taget af englænderne, men at det hver gang lykkedes ham at slippe fra dem, sidste gang endog med skib og ladning, men de to skibe mistede han. Da han dengang boede i Janderup og efter krigen i Varde, har hans skibe været hjemmehørende i Hjerding, og de er sikkert ikke de eneste derfra, som gik tabt.<sup>127</sup>

Hjertingskipperne havde længe drevet handel, ikke blot fra skuderne i fremmed havn, men hjemme i Hjerding, og flere af dem var rigtige købmænd. Efter krigen fik nogle bevilling til handel med tømmer og bygningsartikler. Men Var-

de var vred. Købmændene dér hævnede sig ved at undlade at benytte Hjertingskibene. I 1835 ejede de Varde-købmænd selv 3 skibe, og »resten fragtes fra Fanø«, hedder det. Omkring 80 fartøjer anløb årlig Pramstedet.

Skønt det egentlig var planlagt, at denne skildring skulle slutte med englandskrigen, vil vi dog lige høre, hvad C. Dalgas skriver om Hjerting i 1830, da krigens og statsbankerottens ulykker var ved at være overvundne:

»Hjerting er en livlig lille Bye og det vigtigste Ladested i Ribe Amt. Korn udskibes især herfra. Beskyttet af Fanø og Lange Liebjerg (Langli) afgiver Reden en til alle Tider sikker Ankerplads, saa at Lodsning sielden forhindres. De fleste Beboere ere Søfolk, og Byen har mange Skibe. Vardenserne have her Pakhuse, ligesom overhoved de fleste Udskibninger skee herfra. Selv har Hjerting ikke Kjøbstædrettighed, men nylig har dog en Kjøbmand fra Varde, ligesom en Gjæstgiver i Byen selv, faaet Tilladelse at handle med saadanne Varer, som hører til Bondens første Fornødenheder, og det feiler neppe at andre afbenytte Tilladelsen, i det mindste har det før været Tilfældet. Hjerting fortjente at hæves til en Kjøbstad. Den vilde snart opblomstre.«

### *Ribe søfart i 1500 tallet*

Om Ribes storhedstid som handels- og søfartsby er der fortalt i årbogen for 1974. Den tid, da byen trak størsteparten af Danmarks handel med Vesteuropa gennem sig hørte middelalderen til. Andre købstæder gjorde sig efterhånden mere og mere gældende. Men endnu 1500-tallet ud havde Ribe stor søfart. Herom skal der endnu fortælles nogle træk.

Den gamle intime forbindelse med *Stade* vedvarede. Undertiden kunne statsindgreb virke generende under urolige tider eller misvækst, da det gjaldt for regeringen at sikre landets eget behov. 1527 havde rådmand Chr. Andersen lejet en skipper fra Stade, Henrik Køker, til at sejle en ladning korn derned. Man havde fået 12 læster inladet og ventede efter

resten, da der kom et kongebrev om, at korn og fetalje ikke måtte udføres. Andersen sagde da til Køker: »Skynd Jer ad havet til med det, I har!« Tabet ved ikke at have fuld fragt ville han godtgøre ham. Køker ville ikke, men bad en anden stademand, som også havde korn i Henriks skib, om at skaffe en kgl. tilladelse, så skibet måtte sejle med kornet. Men før der kom svar, kom vinteren, og skibet blev beskadiget af is. Det blev til en retssag. Rådet i Ribe dømte, at Chr. Andersen skulle betale den halve fragt, og Køker skulle »lide sin egen skade.«<sup>129</sup>

Og man plejede de gamle fjernere forbindelser *nord om Skagen*. 1536 fik Ribe-borgere søbreve til Danzig - Reffuel (Reval). 1563 fik Ribe sammen med Østkystbyerne ordre til at stryge sejl for Nyborg og fremvise deres søbreve og certifikater. 1593 »blev«, dvs. døde, skipper Hans Hansen under Königsberg. Øresundsregnskaberne viser, at der endnu gik Ribeskibe gennem Sundet. 1559 var Ribe blandt de stæder, regeringen indbød til at sende repræsentanter til en herredag, der skulle drøfte, »hvad besværing de lide på deres handel med de vendiske stæder både hjemme og i de vendiske byer.« - Købmand, borgmester Hans Friis havde fået en uheldig skipper. Han skrev herom: »1636 om St. Mickelsdag tider bleff denne Skib for Helsingør, som er den anden Skib handhaffuer forsømmeligvis tilsadt for mig dog bleff der nogit biergit af Redskaben oc noget aff Fisken, som Skipper Nickkels skal suare mig til min part.«<sup>130</sup> Tørfisken var længe en af Ribes vigtige handelsvarer. - For øvrigt foretrak mange, når der skulle sendes varer til København, at sende dem landværts til Kolding eller Haderslev og derfra få dem sejlet til København. Til Kolding sejlede også Ribes orlogsskib, da det i 1560-erne hentede 41 læster rug, pryssing (øl), mel og vognskud (vogntømmer) vist i Danzig, ja riberne betalte i 1562 halvdelen af Kolding skibbro. Senere gik man dog ofte nord om Skagen, når man f.eks. hentede rug fra Danzig.

Forbindelsen med *Norge* blev også plejet. Navnlige fra



Ø. Risør fik egnen megen tømmer. 1583 giver kongen borgen Niels Pedersen lov til at sejle til Holland og dér sælge en skibsladning egetømmer, han havde indladet i Norge, men havde liggende ved Ribe, da eksport af eg var forbudt. Der var jævnlig besvær med egetræet. 1642 skrev kongen til lensmanden, at skipperne Søfren Pedersen, kaldet Søfren Præst, der førte en krejert, samt Jens Jürgensen med sin krejert, Jens Mikkelsen på Rømhø, der førte et skib på »to slette stænger«, og S. Jensen, Ribe, der havde et skib med mærs, havde indladet egetømmer i Norge og forpligtet sig til at føre det til kongens riger og lande, alligevel havde ført det udenlands, hvorfor deres skibe var priskendt. Men skipperne var draget bort, utvivlsomt til deres hjem. Han skulle derfor opsøge dem og sende dem til København. Måske var det ene Ribeskib Laurids Baggesens og medreders skib. Deres skib var i alt fald blevet anholdt af samme grund som de nævnte. Rederne påstod, de ikke vidste noget om ulovligheden, og det ganske stred mod kontrakten med skipperen. De begærede derfor at få skibet frigivet. Det bevilgede kongen, men beordrede lensmanden til at tiltale både skipperen og købmanden,<sup>131</sup> så den gode Baggesen har næppe været ganske uskyldig.

Man sejlede stadig til *England*. Men et togt 1561, da Frans Olufsen, Iver Clausen og Troels Frandsen sejlede derover, slap de ikke godt fra. De kom i proces med deres købmænd om 2400 dl. Processen blev langvarig, og imens lejede de sig ind hos Johan Hubbert i London. Frans og Iver indgik forlig med købmændene, men det ville Troels ikke være med til. Deres kontanter slap op, og de to rejste til skibet for at skaffe penge ved at sælge en part af det og hvad der i øvrigt var. Da Troels ikke betalte for kost og tæring, kastede Hubbert ham i gælds fængsel, hvor han sad 11 uger, til en anden Ribeskipper, Per Hvid, kom og løste ham ud for 21 £ 11 sh. 8 d. Da de kom tilbage til Ribe, blev der proces mellem englandsfarerne indbyrdes med en mængde krav og beskyldninger, hvorom dommerne sagde, at »sagens leilighedt, som siuntes for oss

tiuffuelactig,« hvorfor de afsagde en foreløbig dom, der bl.a. pålagde Iver at betale Troels Frandsen 1/3 af de udlagde engelske penge, samt fremlægge yderligere beviser i sagen. - Per Hvid havde i Dundee i Skotland solgt en lod i sit skib til Jacob Kynderids dér i byen og desuden lånt 20 dl. af ham. Hjemkommen kneb det Per Hvid at udrede beløbet, ved rådstuerettens mægling blev det bestemt, at han skulle betale gælden med brædder, bundstager og brændeved.

Ved samme tid ses Herman Memmend, Ribe, at have været i *Køln*. Ved hans død havde både Claus Sehested og nogle hamborgere penge tilgode hos ham. Sehested skyndte sig at gøre beslag i dødsboet, da han frygtede, »the Hamborger skulle fange besettelse på samme gods.« Memmand havde 1560 lånt 264 dl. i Hamborg af Hans Stien og pantsat ham hus, gård og gods. - En anden ribeborger havde også pant i huset og krævede det overdraget. Men dommerne fandt, at hamborgeren havde første pant, og han fik huset. - Også 1590 havde borgere i *Køln* penge tilgode i et dødsbo i Ribe.<sup>132</sup>

Ganske anderledes optrådte *den hollandske ret* i en gældssag. Lensmanden Axel Wiffert havde penge tilgode hos købmand Reinholt Corneliussen i Amsterdam (antagelig for stude), men kunne ikke få ham til at betale. Lensmandens bud gik da til borgmester, råd og den øverste skult og forlangte at få manden sat i gælds fængsel. Retten forlangte, at 4 mænd skulle kautionere for Corneliussens liv og helbred og for hans kost og tæring, hvis han skulle i gælds fængsel. Bud- det tilbød at skaffe to, hvorefter sagen blev afvist. Buddet måtte så tage hjem med uforrettet sag. Ligeledes gik det næste gang, da skulten bad ham pakke sig ud af døren, han havde andet at bestille. 3. gang kom han med brev fra den danske konge og bad rådet om at gøre så meget som ret var over Corneliussen, men han fik kun ukvemsord.<sup>133</sup>

Vi vil fremdrage endnu et eksempel til sammenligning af dansk og hollandsk retspleje, når det gjaldt udenlandske

klienter. Det må dog siges, at der er mangfoldige eksempler på fin hollandsk behandling af dødsboer, når folk fra vor egn døde i Holland. Varde-borgmesteren Claus Glyssing havde ikke alene uorden i sine offentlige regnskaber, men også i sine private. Det var i den forarmede tid efter Carl Gustav-krigene, da så mange hollændere havde formuer tilgode både hos den danske stat og adskillige af dens borgere. Glyssing skyldte købmand Abraham Velthuys i Amsterdam 1336 gyl- den, som han endnu efter 5-6 års forløb ikke havde betalt. Velthuys tog da til Varde og fik dom over borgmesteren. Denne havde tilbudt udlæg i gård og fast ejendom, men hol- lænderen ville have rede penge og satte borgmesteren i gældsfængsel under bevogtning af 3 ryttere og så strengt, at han ikke fik lov til at komme med til sin datters begravelse. Dommen appelleredes til landsting og højesteret, og hollæn- deren fik medhold alle steder. Lensmanden fik kongebrev om at tilfredsstille Velthuys, hvorpå bo og gods blev solgt. Det lykkedes Glyssing at forsvinde.<sup>134</sup>

At Ribe havde bevaret sin gamle anseelse som handelsby, ses også deraf, at *kongehuset* stadig havde forbindelse med købmændene her. 1554 skulle borgeren Niels Lassen købe specieri i Antwerpen til Kristian III for 800 dl. - 1557 kom der 166 td. cementkalk og 18.000 små mursten fra Holland. Det må være en kongelig bestilling, for kongen befaler, at det ankomne skal sendes til Kolding og atter indlades i skib og føres til København. 1559 giver han Ribe tolder ordre til at købe 15 td. Hamborgerøl. Det skulle fra Ribe køres til År- hus, slog rustvognene ikke til, skulle der lejes vogne hos bor- gerne i byen. Året efter skulle tolderen købe 4 læster godt Hamborgerøl, som lensmanden skulle lade køre til Haders- lev, hvorfra det med skude skulle føres til Assens. 1561 kom kongen med følge til Ribe. I den anledning skulle der købes vin af Adolf Broweyler fra Køln, som havde vin liggende i byen. Der skulle købes så meget, at det kunne betales med tolden af hele det kølnske parti.<sup>135</sup>

Andre skippere optrådte som *agenter* eller formidlere. 1559 lå Frans Olufsen med sit og Hans Tygesens skib i »Middelbore i Seeland« (Middelburg på Walcheren i Holland), hvorfra han fik en »franzose«, Christopher Enspegte, med noget fransk vin med til Ribe. Her opsøgte Frans Jens Klyne og spurgte, om han ville købe vin, og derefter kom Enspegte selv og falbød varen; skønt Klyne sagde; det var »ikke hans gandinge,« købte han dog et fad »af thet fransze wien paa hugborne første oc herris kong. matz. aff Franckrigs død.« - Tænk, at man drak gravøl i Ribe over kong Henrik IIs ulykkelige død d. 10. juli 1559! Det skæbnesvangre uheld midt under en strålende turneringsfest, hvor splinter af en brækket lanse trængte gennem øjet og voldte kongens død, må virkelig have været samtaleemne i Ribe. - Også Hans Tygesen havde købt noget af vinen og givet »franzosen« slutseddel derpå, men da han smagte vinen, »befild tetd hannom icke«, og så gik handelen tilbage.<sup>136</sup>

Under *syvårskrigen* kom der selvsagt restriktioner. Det blev forbudt at sejle varer vestfra gennem Øresund. Ribe fik udtrykkelig lov til at fortsætte sin hollandske sejlads. I 1565 måtte byen levere 8 skibsbyggere, 2 skippere og 100 båds-mænd til krigsflåden, 1566 6 skibsbyggere og 40 mand til flåden samt 60 med våben. 1567 2 skippere, 2 styrmænd, 2 tømmermænd og 40 båds-mænd, de sidste krigsår tilsvarende. Selv om en del af de forlangte folk blev taget fra fiskerlejerne, var det hårdt for byens søfart og for dens økonomi. Desuden måtte den stille 46 landsknægte, af hvilke ingen kom tilbage, da de gik ned sammen med en stor del af flåden i det store skibbrud ved Gulland 1566<sup>137</sup> »da flere tusinde måtte drukne, for at én kunne ligge tør« (adelsmanden Kristoffer Mogensen, begravet i Visby).

Også dengang var der *spionfrygt*, vel navnlig i en så international by som Ribe. Derfor skrev kongen til borgmestre og råd, at de fremmede, som ingen kender, og som måske er udsendt som spejdere og forrædere af fjenden såvel som

mordbrændere og skalke, der løber omkring og gør skade, gør det nødvendigt at forlange besked af alle fremmede om deres hjemsted og bestilling, om deres pas, og om hvorfra de kommer og hvorhen de vil, og findes de mistænkelige, må de holdes i forvaring, til det er klart, »om de farer med ret.« - Ved fredsslutningen skulle skotske og tyske lejetropper sendes bort fra Ribe, men havet var ikke »sejlbart,« skriver Hege-  
lund, det vil vist sige, at skipperne ikke turde sejle ud for storm og is i vintertiden, da al sejlads sædvanligvis hvilede. Man måtte da indrette en vinterlejr til soldaterne, og i januar 1571 kom rentemesteren for sammen med lensmanden at udbetale sold og få soldaterne sendt bort. - Gentagende måtte byen levere sømænd, f. eks. 1606 kom 47 båds mænd til Ribe, deriblandt 18 ribere, de skulle føre et nyt stort orlogsskib fra Itzehoe. Under Kalmarkrigen kom et skib med 130 soldater, hentet i Tyskland, dagen efter rejste de til Kolding. Derpå udtoges der folk i Ribe til orlogsskibene.<sup>138</sup>

Senere klagede Ribe og Varde over, at mange *udenlandske købmænd og skipper* kom ind for deres byer, brugte byernes strømme, men handlede uden om byerne og købte stude og andet af bønderne mod de to byers privilegier. Kongen befalede da lensmanden at forbyde disse fremmede skipper dette og erindre bønderne om, at de ikke måtte sælge til andre end adel og borgere. Overtræderne skulle fratages varerne, de handlede med, og desuden tiltales.

## Ribe og Holland

»Til Nærsom Næderland du og med Hast kand fare  
Med Velbeladde Skib af Korn og feede Vaare,  
Huur fra du hiem igien de Vaare føre Kand,  
som Kiøbmands ganding er her i Vort Danske Land.

...

Strax breeden Iise-Broe Ved Vaarens Haand opbrydis  
Og alting fanger an til Lands og Vands at frydis  
De Hollands Skibe her i Stoor Mangfoldighed  
Ankommer, som en skov de seeis på Riber-ræd.  
Cithroner, Pommerandtz, Kastaner kand mand kiøbe  
Da for en billig priis, huer Pøker-Dreng mon løbe  
At selge grønne Ost, Valnødder, andet meer,  
Smaa Dreng spiller da med Kaaber-Døyter her.  
Da seeis i Flokketal de butte Hollands Maeter  
Paa Riber gade gaa, som med hinanden Praeter  
De giver nøye acht, om Vinden er Contrar  
Vil dend kun føye Lidt, strax skibis allegar.  
Det er da Lyst at see de feede Øxen iagis  
Af foore-Stalden ud i Skiberom at tagis  
En part da møder til, mens andre gjør dem fast  
Og nogle hidtzer dem i Skibene med Hast.\*\*)

Sådan skrev Mads Pedersen Rostoch, der blev født i Ribe 1655, om sin fødebys sejlads på Holland.<sup>140</sup> Selv om skildringen gælder hans barndoms- og ungdomstid, er den fuldt ud gældende for tidligere tider, dog tilhørte en større del af masteskoven i ældre tid Ribes egne skippere og købmænd.

Til Nederland gik byens livligste sejlads. Det kunne endda gå for livligt til dernede. 1556 sad en flok ribere i Enkhuizen og drak. En mere besindig skipper, Hans Clausen, har nok ment, at man burde holde op, for Peder Jensen kastede 1 daler på bordet og sagde: »Gud give den bliver pegskurredt (sort af skurv), der går bort, før den er opdrukket.« Da tog Hans Clausen daleren og sagde, at nu ville han gå til skibs med så mange, der ville følge ham, og når de kom til Am-

\*) Ganding = yndest. Pøker = Pøtke, skibsdreng. Døyter = lille hollandsk mønt, «en døjt». Maeter = skibsfolk. Contrar = kontrær, modvind. Hidtzer = hejser.

sterdam, ville de alle takke ham derfor, men Per Jensen svarede: »Jeg tror icke I vil tage (penge) fra mig!« Clausen kastede da daleren fra sig. Straks derpå ragede Pef i slagsmål med riberen Jakob Frandsen og bibragte ham et så alvorligt sår i ryggen, at han deraf fik »men og mensel.« Et syn længe efter vurderede denne invaliditet til 100 mark danske. En bådsmand vidnede, at han vidste intet om slagsmålet, »førend købmændene kom inden skybs borde.<sup>141</sup> Skipperne har altså haft købmænd med derved eller selv været købmænd.

Biskop Hegelunds almanakoptegnelser giver en række oplysninger om sejladsen på Holland. Han købte selv varer dernede ved skipperne eller købmænd. 1593 bl.a. 1 ris papir, specierier, kam, lak, oblat, kauring, regnskabsbog, timeglas og blank messing til dopper. Han solgte 3 læster rug til Bremen ot to heste til en franskmand. I mange år noterede han øksneskibes afgang (se Årb. 1974 s. 399 f). Disse øksenflåders ekspedition var højdepunkter i byens liv og søfart, og det var spændende, hvis der kom storm som 1607, da Hegelund noterer, at de første øksne udskibedes 24. marts, men »skærtorsdag kom en forfærdelig storm og skadelig for de arme øksenskibe.« Under sådanne forhold kunne foderet slippe op. Dette var nok ikke blot æg, som etatsråd Tang påstod. En hollandsk skipper, Jurion Bruger, der 1680 hentede stude, havde så dårligt et fartøj, at det forsinkedes af haveri, så der var ikke foder til studene i 3 døgn. Dyrene blev i reglen hentet ad flere gange. 1609 afløb øksenskibene fra Hvidding Nak og reden 28. marts. 16. april kom der 7 øksenskibe fra Holland. 19. april måtte studene »opskibes igen med stor møje og besværlighed«, den 24. var alle afrejst, 18 skibe fra Nakke og 5 fra reden. 1611 udgik på første tur 20 skibe, og 17 dage senere tog de af sted 2. gang. 1612 løb et Rømø skib på en sande med to Ribekøbmænds stude. Et år kom 4 hollandske skibe allerede 28. feb., men normalt tog farten sin begyndelse i marts.

Under kejserkrigen skulle 5 hollandske skippere fra Campen, 2 fra Amsterdam, 1 fra Hoorn, 1 fra Harlingen og 1 fra Sluis hente øksne. Kristian IV havde imidlertid fragtet dem til at sejle krigsfolk fra Elben til Weseren. For at skipperne ikke skulle miste fragten med de Ribe stude, forbød kongen al udførsel af stude, før hollænderne kom tilbage fra Weseren. I september fik byen befaling til at skaffe et skib til greven af Montgomerys folk, 40-50 mand, som skulle sejles til Glückstadt. Greven selv med sin hovedstyrke lå indesluttet af fjenden i Rensborg. De 40 mand nåede næppe hertil, da byen blev besat ved denne tid. Også under den næste krig skulle der udskibes krigsfolk, 400 mand, over Ribe, hvortil byen skulle stille en del. Lensmanden skulle skaffe en skude til nogle heste, der skulle sejles til Hadeln (land ved Elben). Selv under denne krig, hvor Ribe gentagende var besat, blev der udskibet øksne. Det ses deraf, at borgmesteren i Ålborg, der havde leveret havre til kongen, skulle have betalingen (324½ rd.) af den told, han skulle give for sine udskibede øksne i Ribe.<sup>143</sup>

Der omsattes store penge, når jyderne var i Holland, stude, fedeverer, korn, uld, skind, og hvad mere man ellers havde at sælge, gav mønt i pengebogen, men ofte købtes der købmands- og bygningsartikler for endnu større beløb. Også de rejsendes mellemregninger med hinanden blev ofte ordnet dernede, så opholdet næsten var som det hjemlige snapsing. Her traf mange danske sammen, og mange boede fast dernede. 1663 var de danske familier i Amsterdam så talrige, at de stiftede en frimenighed med en egen dansk præst. 1648 var en flok fra Vester herred samlet i Amsterdam. Her tog Chr. Pedersen fra Hesselmed, hvor han i alt fald senere var forvalter, sit skrin frem og udbetalte for sin far, Peder Christensen, Billungård, 20 dl. til Niels Pedersen i Frøtoft (Fredtoft). Herredsfoged Chr. Madsen, Lundtarp (Søndertarp), må også have været i Amsterdam og pådraget sig en gæld på 60



dl. til Johan Corneliussen, men under Carl Gustavkrigene forarmedes herredsfogen i den grad, at kreditorerne ved hans død kun fik 1/3 af deres tilgodehavender.<sup>144</sup> Endnu i 1700-tallet var der så mange ribere boende dernede, at et ripensisk broderpar fandt sig danskfødte hustruer i kredsen. 1704 viedes nemlig i Amsterdam Pieter Jansz Bil fra Ribe til Dorthea Roelofs fra Thisted og broderen Jan Jansz Bil til Anna Jansz fra Ribe. Der flyder ikke så lidt vestjysk blod i hollændernes årer.

Og forbindelsen var hyppig. Herom vidner bispesønnen Johan Monrad, der kom til Ribe 1643 som 5-års dreng og var dér i 7 år. Han siger selv, det var hans lykkeligste tid. Han fortæller: »Naar mine s. foreldre war af bye, och alle de fornemmeste folch af byen skichede oss saa mange delicatesser och kom (och) besøgte mig, hafde alltijd saa een kurf fuld aff gott med sig till at forære mig, som jeg kalldede dett, som war af alle slags sucher confiturer och andett, som de faar der fra Holland, efftersom de seigler der daglig paa.« - Ikke sært, at Holland stod for det unge Ribe som et lokkende slaraffenland!

Også alvoren i denne forbindelse fik søfarten at føle. Godt egetræ stod højt, i kurs i Nederlandene. Det kunne nok friste de Ribe-skipperne til at overtræde forbuddet mod udførsel af norsk egetræ, og nordmændene ville gerne sælge, i reglen gik det vel godt, men bestemt ikke altid. 1642 lå ikke mindre end 5 Ribeskibe oplagt i København af den grund, og mindst et af dem, som borgmester Hans Friis havde part i, blev til-dømt kongen.

Det var især Amsterdam, Ribe drev handel med. Man nøjedes ofte med at tage til Enkhuizen, der fungerede som en udhavn for Amsterdam. Stærk var også forbindelsen med Makkum, hvorfra man fik kalk, tagsten og havesager. Selv hamp kunne man hente i Holland, ellers var det humle, glas, krydderier og kolonialvarer i det hele taget, som var »hol-landske varer.«<sup>145</sup>

### *Ribe under trængsler og tilbagegang*

Endnu i 1500-tallet var Ribe Danmarks næststørste by. Stude, korn og tørfisk og meget mere udskibedes stadig, og klæde, salt, vin m.m. indførtes, også norsk tømmer var vigtig. Men sidst i århundredet startede en række ulykker over staden. Selv om byen 1580 ramtes af en storbrand, var det først senere tilbagegangen i søfarten mærkedes. I 1600-tallet kom nemlig svenskekrige, pest, stormfloder, yderligere smuglerier, den ny enevældes favorisering af København og dens umættelige skatter, vedvarende sørøverier, der sammen hærgede så frygteligt, at folketallet faldt katastrofalt, fra 4000-5000 ved år 1500 til ca. 2000 ved år 1700. 1672 svarede 458 borgere skat, 60 år senere kun 278, og velstanden sank endnu voldsommere. Det viser »skatteskillingen«, grundlaget for skatteansættelsen. 1656, før Carl Gustavkrigen, var den 263 mark, 1704 kun 15 mark! Huse forsvandt, uden nye rejstes, i visse bydele blev gader og stræder til veje, hustomter til haver og grønninger. Imens erobrede Hjeriting, Ho, Sønderho og Nordby skibsfarten p. gr. af deres bedre havneforhold.

Alt dette stod i en gensidigvirkning med byens søfart. Vigtige sejlrender sandede til, Hvidding Nakke blev forbudt som havn 1689, og stude søgtes udskibet fra Hjeriting. - Dog levede Ribe, og dens kulturliv bevarede med rette sit ry.

Vi må se på, hvordan det gik Ribes søfart. Med Hamborg stod Ribe i livligere forbindelse end med nogen dansk by, når undtages den hertugelige by Tønning, som lige var blevet købstad og var i rask fremgang.

Det fremgår af en fortegnelse over udgående skibe af Hamborgs havn 1625. Dette år gik Kristian IV ganske vist ind i Trediveårskrigen, men først det næste år mærkedes krigen for alvor herhjemme. Til nedennævnte pladser afgik følgende antal skibe:<sup>146</sup>

Tønning .....	37	Rømø .....	12
Ejdersted .....	2	Ribe .....	36
Husum .....	29	Varde .....	8
Nordstrand .....	1	Ringkøbing .....	7
Amrum .....	3	Ålborg .....	5
Føhr .....	7	Kolding .....	5
Tønder .....	6	Sjælland .....	22
Sild .....	5		

Man må dog regne med, at de fleste skibe, der gik nord om Skagen, har været større end de fleste, der tog til havnene ved Vestkysten.

Endnu 1643 rådede Ribe over 14 skibe på 78 læster, de største på 20 og 12 læster, et på 6, et på 5, tre på 4 og seks på 3. Rømø, som Ribe benyttede til vinterhavn og også jævnlig om sommeren, idet mindre både transporterede varerne frem og tilbage mellem øen og byen. Rømø havde endnu flere og større skibe, nemlig 15 på over 12 læster, to nåede endog 45, desuden var der 30 skibe med 529 læster. I alle disse var riberne interesserede, idet de drev rederiforretningen med dem.<sup>147</sup> De store skibe tog om sommeren til Norge eller Holland og sejlede befragtet derfra, de små gik i den sædvanlige fart til Hamborg, Holland og Ditmarsken. Hvis Ribe virkelig har behersket disse 65 skibe på 1085 læster, har byen endnu dengang drevet landets største skibsfartsvirksomhed uden for København, men det har ikke helt været tilfældet, de skibe, der sejlede for Norge og Holland, har næppe sejlet med Ribe handelsvarer, højest har borgerne haft anpart i disse skibe. Under Torstenssonskrigen brændte svenskerne 14 af byens skibe, som lå ved Rømø. Og man led stadig af sørøveres og kaperes plyndringer, således købmand Peder Olufsen Roed, senere borgmester, og nogle medborgere. Han skriver selv, at han »nu i denne sidste krigsvesen for fjendernis frycht och fare skyld forsende mine regnskabsbøger i en beslagen skrin indpackede herfraa och til Norge met Jens

Mickelsens skib af Røme, och på reisen er samme skib af tvende Dynkirker, ved navn Hendrich Ottesen och capitain Leen under Baubierg plyndret den 8. octobris anno 1627 och iblant andet min medborgers gods borttagen samme skrin met forskrefne bøger«. Med stor bekostning prøvede Roed at få det røvede tilbage. Ved brev fra kongen til infantinden i Bryssel fik medborgerne deres, men Roed erfarede intet om sine bøger, og endnu 5 år senere ansøgte han kongen om en ny skrivelse. Han anslog da sin skade til 5000 dl.<sup>148</sup>

Endnu købte riberne stude omkring på herregårdene og fik dem fedet hos bønderne. Fra 1639 måtte de indrette sig efter, at danske borgere kun måtte stalde på eget foder eller på kongens og adelens ladegårde. Både hollandske og danske skibe sejlede med stude, men efter 1660 kom her næsten kun hollandske skibe, og studene opkøbtes mest af hollænderne selv, hvad de for øvrigt havde begyndt med før krigen. Ribekøbmænd ejede ikke længere skibe, kun skibsparter. Fra kystens og øernes havne strømmede stadig fartøjer til Ribe, i 1605 kom 29 fra Sønderho, 26 fra Nordby, 20 fra Sønderside 19 fra Rømø, 11 fra Sild, 3 fra Manø og 6 fra andre steder, foruden 56 med frisersalt og nogle husum'ere med potter. Det var især ved markedstide, de kom. Til St. Hansmarkedet 1640 kom 57 fartøjer, heriblandt 2 smakker og 2 både fra Rømø, 3 både fra Manø, 15 fra Sønderho, 8 fra Fanø, 1 skude og 3 både fra Sønderside, 1 fra Hjerting og 3 fra Oksby. 1638 kom 100 skibe på Nakken, næsten alle hollandske, og 20 på reden. Desuden sejlede 5 Ribeskibe. En del mindre skibe kunne gå op ad åen til Ribe, nemlig 4 smakker, 42 skuder, 12 kåge og 8 både.

Skibbroen var meget længere end nu. Den strakte sig helt ud for slottets »vold og dam.« Fra hver bred stak her en smal løbebro ud, mellem hvis ender en bom, et mastetræ med hængsler og lås, hver aften lukkede for havnen, som byens porte hver aften lukkedes for trafikken til lands. Broen skulle holdes i stand med pæle og bolværk, og desuden måtte der

ofres penge på at opmudre grunde i åen og sætte rishoveder. Med Carl Gustavkrigene opgav man arbejdet. Til at vedligeholde søtønder og kabler måtte skipperne betale afgifter, men da der kom færre skibe, blev der næppe penge nok til at betale vedligeholdelsen. 1774 var åen så tilstoppet, at både kun kunne slippe over, når der var vand nok, og man kunne vente eller sidde fast i dagevis. Ved år 1700 ramtes riberne af mange fallitter i Holland, lidt senere under krigen blev tilgodehavender dernede bundet. 1709 omkom to af byens største købmænd, O. M. Frisch og Christian Jensen, på en rejse til Holland med eget og andres gods.

Byen selv følte tilbagegangen. Malende skriver Terpager herom 1702, at »byen i sin tid regnedes for en meget blomstrende handelsplads, den anseligste i hele Jylland, hvortil storkøbmænd fra Flandern, England, Frankrig og andre lande indførte deres varer i stor masse . . . og ligesom udlændinge ere komne til os for at drive handel, således have også vore egne folk besøgt udlændinge og gøre det den dag i dag, idet de rejse til Norge, England, Frankrig, Flandern, Holland, Groningen, Oldenburg, Bremen, Hamborg og andre steder. Det er havnens og søfartens fordel, som man må tilskrive hint rigelige forretningsliv og købmændskab, og det er den, som har fået borgerne til at lægge sig efter søfart og udmærke sig deri, og det i så talrig mængde, at det i sin tid mest fremragende af borgernes laug var skipperlauget, som nu helt hører fortiden til.«

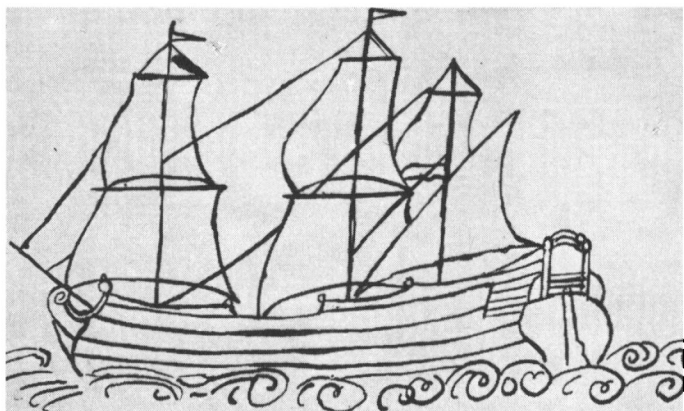
1697 oplyser magistraten, »at hverken skipperne eller skibe mere ere her hjemmehørende.« Alligevel fandt skipperne fra »andre havne« det fordelagtigt, når de kom til Norge, at udgive sig for ribere, skønt de forlængst var rejst fra byen.

Den store nordiske krig tillod heller ikke søhandel i større stil, og øksenskuder kom der kun få af. Ribe by havde kun én skipper, Hans Mandø, der ejede et skib på 11 læster. Der var endnu nogle fartøjer på Rømø, men ellers var det skibe fra Hjerding og Ho, der kom her. Hollandske skipperne så

man nu ikke »prate« på Ribes gader. Egnens skuder kunne nemt klare den ringe omsætning, dog eksporterede Niels Knudsen 1704 106 stude samt 2 pakker vadmel, 71 td. honning og 130 td. rug til Amsterdam, og J. L. Baggenses enke 88 stk. kvæg, 20 td. honning og 9 sække vadmel, men med skipperne fra Rømø. Endnu 4 øksneskibe afgik dette år. Fra Fanø og Mandø sejlede beboerne deres fisk m.m. til »Holsten« og tog andre varer med tilbage uden om told og konsumtion.

1731 havde byen stadig kun én skipper, Søren Hansen Mandøe, hvis 11 læsters smakke var bygget i Stavern i Vestfrisland 1726. Dog sejlede også Jes Jessen en tur til Galmsbøl efter 12 td. »små salt« (frisersalt) til Johanne, sal. Anders Farups i Ribe, båden var på ½ læster og antagelig en fiskerbåd. Fra Rømø kom kun Hans Alheit med sit 8 læsters fartøj, fra Sønderho og Nordby kom kun småbåde, men til gengæld kom der mange, 18 på 1 og 44 på ½ læster, de var bygget på øen. Som de øvrige var mange af dem gengangere, de var næsten alle fiskerbåde og kom med tørfisk, hver i reglen med 1500-8000 skuller samt nogle torsk eller »hundetunger«, eller indtil 500 hvilling. I november kom 6 fra Fanø, hver med 7 td. saltet hvilling eller et par td. eller fjerdingen saltet torsk. I alt godt 40 både er i toldregnskabet opført som udgående, antagelig har disse fiskere blot været i Ribe for at blive fortoldet, mens målet har været Hamborg.

I øvrigt kom fra Ø. Risør i Norge en smakke fra Hjertering på 12 læster, ført af Jens Jepsen, han kom med tømmer, stangjern, kakkellovne og 3 favne birkeved. Andre hjerteringer var Jes Iversen med en smakke, 11 læster, H. Hansen 10, P. A. Risbøl 8, og Mads Andersen med sin snekke på 5 læster, fra Ho kom J. Nielsen med en smakke på 6 og H. Lassen med en på 4½ læster. De sejlede begge magasinkorn til Glückstadt. Endelig kom Mat. Torkelsen, Ø, Risør, med sin krejert med tømmer. Men her kom slet ingen hollændere efter stude, og kun Hans Hansen sejlede 36 stude til Amster-



*Krejert, bygget 1696. Efter Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1959.*

dam for Ribekøbmanden Terman Mortensen, der for øvrigt havde 10 td. honning og 1 skpd. voks med i samme skib. Kun 36 øksne til havs var lidt i sammenligning med de 3.096, der samme år blev drevet bort til lands. Selv de hollandske købmænd, der havde købt de 1669, sendte dem bort til lands, ligeledes Jac. Lange fra Bremen stift, der havde købt 82. N. C. Bjerrum, Ribe, uddrev 16 heste. I landsbyerne nærmest Ribe var der flere studehandlere, således J. Termanen i Mejlby med 40 stude og 53 heste. Desuden udførtes af »Frihedsområdet« i Frøs og Kalvslund herreder til markeder i Flensborg og Kliplev 683 stude, 69 køer, 79 kvier, 31 heste, 21 hopper og 59 plage. De slap med en lavere told.

Af indgåede poster har tolden 191 ekspeditioner. Kun de 24 var skibe. Ladningerne pr. vogn var ikke store, halvdelen var i reglen på 1-1½ skpd. hør (så mængden, 160-240 kg, må nok have udgjort et godt læs). Næsten al hør kom fra Flensborg, 35 borgere fra denne by kom med hør til septembermarkedet. Der var enkelte købmænd både fra Viborg, Fredericia, Varde o. fl. st., som fik varer fortoldet, de fleste var selvfølgelig ribere. Byens to driftigste købmænd C. F.

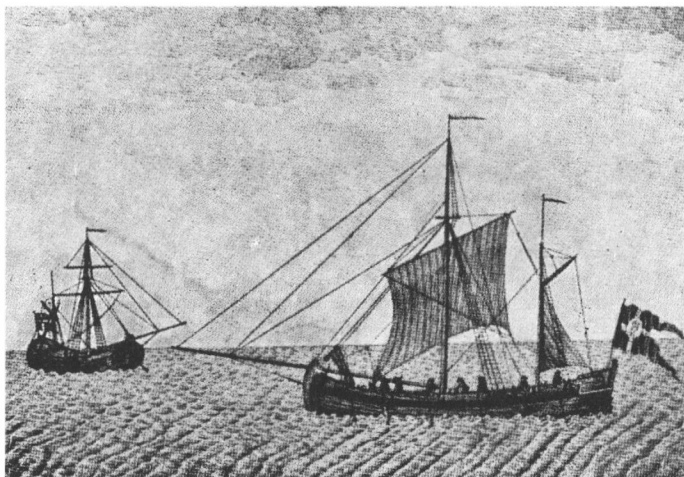
Eenholm og A. H. Mahler indførte mest. Eenholm fik følgende med skipper J. Iversen, Hjertering, fra Amsterdam: 64 pd. kandis, 80 pd. hvidt topsukker, 100 pd. rosiner, 50 pd. korender, 100 pd. figen, 25 pd. risengryn, 25 pd. perlegryn, 100 pd. annis, 15 pd. gummi, 25 pd. lion, 26 pd. »elias«, 10 pd. peber, 1/4 skp. smack, 25 pd. blausel, 100 pd. krap, 1/2 skp. vicril, 15 pd. hagl, 4 pd. spanskgrøn, 2 pd. cinnober, 5 pd. pimpsten, 100 pd. bleghvidt, 1 1/2 pd. kamfer, 6000 kramsøm, 1 td. kridt, 2 ankre lispundsolie (lisbonolie, bomolie), 1 anker linolie, 300 citroner, 6 ris hvidt papir, 10 ris gråt do, 12 slibesten, 100 valnødder, gamle udbrændte tobakspiber for 8 rd., væverør for 4 rd., farverier for 5 rd., »veu« for 2 rd., terpentiniolie 1 rd., 1 1/2 anker vineddike, 3 ankre fransk vin, 1 1/2 anker fransk brændevin, 1 læst spansk salt, 2 1/2 læst fransk salt, 1000 tagsten.

Mahler fik en lignende sending. I nov. fik han søværts fra København til Haderslev og derfra til lands »2 kurve med stentøj fra Kgl. porcelænsfabrik.« Netop 1731 gøres det første forsøg på at oprette fabrikken, men da det menes, at forsøget mislykkedes, må varen, der jo også benævnes stentøj, nok være fra fajancefabrikken i Store Kongensgade, der for øvrigt også havde porcelænen i sit navn, »Delf's Porcelins- eller Hollandsch Steentøjs Fabrique.« Da denne fabrik fik starttilladelse 1722, kan det godt siges, at hr. Mahler og hans kunder har været med på noderne.

Af udgående var der, foruden heste- og kvægudførselen, 127 ekspeditioner, heriblandt 60 skibe. At der er adskilligt flere ud- end indgående skibe, skyldes antagelig de førnævnte fiskerbåde. - Året før havde skipper Mandø villet afrejse til Altona 17. okt., men kontravind gjorde, at han måtte lægge smakken i vinterleje med 70 td. rug og 2 skpd. røget flæsk og betale 88 sk. i vinterleje penge, nu fyldte han skibet op med 60 td. rug for sig selv og 232 td. magasinkorn for amtsforvalter Bruun.<sup>149</sup>

Det var en ringe tid for Ribes egen skibsfart. Men i 1740-





*Hukkerten med flad bund og 2 master. Tilbage i billedet ses den forfra. Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg. Årbog 1946.*

erne går det atter opad. Der viste sig et skib på 31 læster, et andet år kom et med stenkul fra Hull, og Mandø's søn Søren Hansen Mandø, afløste faderen, og i 1750-erne kom hollænderne og friserne på ny. Studen var atter blevet tiltrækkende. Over 60 fartøjer anløb nu havnen, og adskillige søgte vinterleje. 1756 blev hollænderne pludselig borte. Studehandel og -sejlads var lumsk. Det standsede dog ikke Ribes begyndende fremgang. Den energiske købmand Jens Rasmussen Rahr handlede både på Holland og Spanien. Han lod »De junge Pieter« på 35 læster gå til Lissabon efter salt og sendte senere en Hamborgergalliot til Bilbao, han fragtede en hel række både og købte selv en huggertgalease på 36 læster, der gentagne hentede hør i Libau og gik med ladninger til Portugal og tog salt med hjem, og som nævnt (1976, s. 110 ff) tog han også del i Grønlandsfarten. Hans enke fortsatte driften.

*Toldindtægter i Ribe 1731-98*

1. Ind- og udgået . . . . .	1731	1732	1735	1736	1737	1738	1739	1740	1741	1742	1792	1794	1795	1796	1798
2. Øxen og heste . . . . .	815	798	705	694	694	911	1065	885	1034	669	1494	1417	1937	1793	3253
3. Konsum, 4 species . . . . .	7495	7913	6475	6041	6372	6271	5794	11652	19203	14195	9664	10282	8782	9307	7348
4. Stemplet papir . . . . .	206	127	98	58	100	85	179	84	65	63	425	500	445	791	209
5. Rancon . . . . .	23	21	25	24	25	24	28	40	67	27	85	87	85	93	
6. Bøder, konfiskation . . . . .	4	6	5	3	5	7	6	5	4	4	82	37	8	6	55

Beløbene er opgivet i rd., halve sk. og derover forhøjet til 1 rd. - Under 1 er lastepenge medregnet. De udgjorde 1798 264 rd. 1792 ses indgået told ved Sønderho at være 100 rd. af beløbet, udgået 1 rd. - 2. Tolden af heste varierede meget, 1739: 101 rd., 1740: 632, 1741: 2043, 1742: 376. - 3. De 4 species var vin, brændevin, salt og tobak, efter 1792 opført som salt (ubetydeligt beløb), tobak, kaffebønner, humle og posten accise, kaffe- og humleafgiften. 1792 var told af salt 5 rd., af tobak 28, af kaffebønner 9 rd., af humle 382, 1794 er kaffetolden 27 rd., humleafg. 444. - 5. Rancon = afgifter til slavekassen.

Desuden er der de fleste år afgifter til Lindesnæs fyr, 1792 udgjorde de i Ribe 7 rd., i Sønderho 2. 1791 betales en Øresundstold på 34 rd. Fra 1792 er indtægter af vrug og strandinger ofte opført, men varierer meget, d.å. 6 rd. ved Ribe, 59 rd. ved Sønderho, 1795 7 rd., 1796 137 rd. - Der er undertiden indregnet ekstraafgifter, navnlig i 1796.

*Fartøjer i Ribeområdet*

1731

	Fartøjer
Ribe 1 smakke 11 l. ....	1
Sønderho og Fanø 18 både a 1 l., 44 a ½ l. ....	62
Hjerting 4 smakker fra 5 til 12 l., 1 snekke 5 l. ....	5
Ho 1 smakke 6 l., 1 skude 4½ l. ....	2
Rømø 1 smakke 8 l. ....	<u>1</u>
	71

1733

Ribe 1 smakke 11 l., 1 skude 2 l. ....	2
Sønderho og Fanø 1 båd 2 l., 1 do. 1½ l., 17 do. a 1 l., 49 do. a ½ l. ....	68
Hjerting 1 smakke 11 l., 1 do. 10, 1 do. 8 ....	3
Ho 1 smakke 6 l., 1 skude 4½ l. ....	2
Rømø 1 smakke 11 l., 1 do. 8 l. ....	<u>2</u>
	77

1796

Ribe 1 pram 4 kommercel. *) 1 skib 16 kml. ....	2
Roborg, Tjæreborg sogn, 1 evert. 3½ kml. ....	1
Mandø 2 everter ....	2
Rømø 2 galeaser, 2 smakker ....	4
Ballum 1 jagt ....	1
Sønderho 41 everter, 13 jagter, 10 smakker, 2 snekker, 1 kuf, 2 galeaser, 1 tjalk ....	<u>70</u>
	80

1796 hører Nordby (Fanø) under Hjerting tolddistrikt. Sønderhos både er nu forlængst afløst af meget større fartøjer. Ribes 16 læsters skib går vist udelukkende i udenrigsk fart.

1772-79 sejledes der atter med stude, dog kun 7-10 skuder og ikke som i »de gode gamle dage«. Den anden sejlads tog til, så 1775 anløb 102 skibe Ribe told, mest øernes småskuder, der gik på Hamborg og Holsten.

1791 skulle byens brolægning sættes i stand, og man anvendte 2622 rd. på skibbroens bolværk og brolægning. Det

\*) Siden 1672 angav man drægtigheden i kommercelæster a 5200 pd.

havde unægtelig været klogere at have brugt pengene på en oprensning af åen, der groede mere og mere til, der måtte ikke være så mange hindringer for skibene, når de skulle ind.

1795 var der mangel på rug. En dag opdagede de ribere, at en stor pram med 500 td. rug var på vej op ad åen, men da de frygtede, at kornet skulle eksporteres og ikke blive byen til del, tog en skare borgere imod den, jog konsumtionsbejtentene væk og låste bommen med en ekstra lås, så rugen ikke skulle få lejlighed til at smutte ud igen, og de menige i borgerkorpset blev sat til at holde vagt. Købmændene, der ganske rigtig havde købt rugen for at eksportere den, blev betænkelige og tilbød de ophidsede bymænd at sælge et lige så stort kvantum til 4 rd. pr. td., hvad borgerne afviste pure. Det blev til en langvarig proces.

1796 udgik 49 skibe, nemlig Sønderhoskibe 29 gange, Math. Sørensen fra Rømø 5 gange med varer fra Altona til øens beboere, det var en galease på 10½ læster, antagelig har der også været noget til anden handel. Fra Fanø kom 4 skibe, fra Mandø 3, nemlig H. Gregersen 2 gange med sin evert med kalk og røde pletter fra Utersen ved Pinnau i Holsten, samt Knud Hansen ligeledes med en evert, han søgte fragt. Også en Fanøjagt kom med kalk og rødt pottetøj fra Utersen. Der hentedes stadig træ i Risør og Kristianssand, og fra Wallø saltværk ved Oslofjord kom salt. Ellers var det mest »købmandsgods«. Der kom dog en ladning hvede fra Christian Alberts kog og en ladning istag (tagrør, høstet på isen) fra Rüttebül med Sønderhoskibe. Kun en enkelt Sønderhoevert kom fra Holland med tagsten og købmandssager.

66 gange opføres udgående fartøjer. Langt de fleste sejlede til Altona med korn og fedevare. Købmand C. Kock, Ribe, lod sin åbne pram sejle til Varde med krumtømmer og egepæle og ligeledes til Janderup med egetømmer. Der sejles magasinkorn til Drammen, og Rømømanden sejlede til Altona med kister og køjklæder for nogle af øboerne, som skulle med på hvalfangsten. Ribes egne fartøjer nævnes ikke i li-

sten. Apoteker Eliskou & Co. havde en pram på 4 læster, bygget 1789 i Ribe. Det andet var et skib på 16 kom. læster, der ejedes af købmand Kümmel & Co., var bygget i Altona 1776 og havde 4 mands besætning. Det har nok gået i udenrigsfart.

1798 anløb 133 fartøjer Ribe, heraf 9 fra Rømø, kommande fra Altona med varer til øens eget forbrug, samt en enkelt, der kom i nov. med hjemvendte søfolk, også en Ballumjagt kom et par gange med »skibsfolk, deres køjer og gangklæder«. Alle de øvrige var fannikere. Ingen synes at have været i Holland. Godset var det sædvanlige. Næsten 100 gange kom der fartøjer fra Sønderho: everter, snekker, smækker, galeaser og både. Der kom også en snes gange fra Nordby, men ingen udenrigske. Det største skib var på 22½ læster, men langt de fleste var endog meget mindre.

Der afrejste kun 84 skibe efter toldlisten, overvejende med landbrugsprodukter, og der nævnes nu ofte smør, adskillige sejlede ballastet for at søge fragt, nemlig til Norge, et enkelt gik til Newcastle efter kul og et andet til Holland, så forbindelsen ad søvejen var ikke ganske afbrudt.

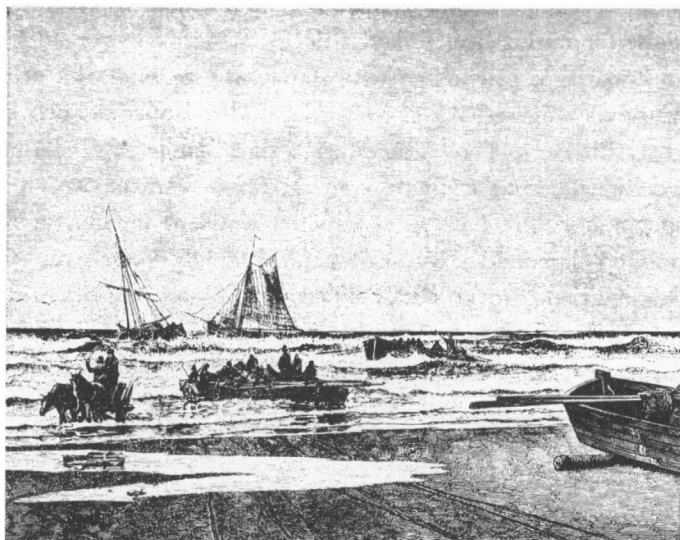
Værst for farten var det, at åen dyndede mere og mere til. Imidlertid var søofficeren Poul Løvenørn blevet regeringens konsulent i havnesager, overlods, som det hed. Han var på sit felt lige så energisk og dygtig, som hans berømte farfar Poul Vendelboe Løvenørn havde været som officer og statsmand. Han var utrættelig i sin virksomhed med at bedre landets havne og vejlede gennem farvandene. Men hans bestræbelser for at få Ribe til at gøre noget for havnen og åen var som at slå i en dyne. Hans mål var vel, som Otto Smith skriver, at få Fanø havn udbygget som Ribes egentlige havn og få Ribe selv som købstad til at distribuere varerne. Derfor skulle åen gøres så sejlbar som mulig. Men Ribes havnekommission var ikke til at råbe op. 1803 var åen så tilstoppet, at fartøjer, der stak 3 fod, knap kunne komme ind, og Fanø- og Sønderhøsskipperne krævede helt ublu priser. Borgerne begyndte at



*Havnen i Ribe.*

murre over de utålelige forhold. I 1804 og igen i 1805 kom Løvenørn personlig og beså forholdene. Han foreslog, der skulle graves en kanal gennem Holmen og ved Slotsgrunden en vinterhavn samt købes en muddermaskine. Fartøjer på 7 fods dybgående skulle kunne sejle. Det var nok dyrt, men der kunne indvides ca. 71 td. land, udgifter til kabler kunne nedsættes, og en del af Sønderhos indtægter kunne så flyttes til Ribe. Men de ledende i byen konstaterede, at det var vitteligt, at byens skibsfart havde taget sæde på Fanø og Sønderho, og øboere og omboende bønder var de egentlige handlende! Så det var nytteløst at give penge til dette foretagende.<sup>150</sup>

Løvenørn oplevede ikke at se kanalen blive gravet. Det hørte en nyere tid til.



*Der losses på åben strand ved Løkken. Lignende er det undertiden foregået ved vore kyster. Træsnit i Illustreret Tidende.*

### *Andre »havne«. Ladesteder*

I 1500- og 1600-tallet var *Sønderside* egnens største fiskerleje, men det var ikke bare fisk her landedes, behandledes og solgtes, men her, hvor der kom folk fra Risør til Bremen og Amsterdam, sejlede og handlede man med meget andet, vel navnlig med tømmer fra Norge. Skønt både Varde- og Ribe-borgere selv handlede derude, følte Varde sig gået for nær af denne handel og stævnedede en række folk, der måtte love at tage borgerskab og bosætte sig i Varde - men de holdt det ikke. Til tider var der et værre leben i ølboder og horehuse, med hekse og troldkarle.

Efterhånden skete der indgribende geologiske forandringer. Halvøen Skallingen havde først begyndt at danne sig som sander, grunde, hvorimod der fandtes en virkelig halvø eller tange fra den sydøstlige del af Ho. Den hed Langlig. Ved stormfloden 1634 brød havet igennem og skyllede hele

dens nordvestlige del ud i bugten og ud over Ho marsk-enge, så kun ebbevejen, der er farbar ved lavvande, vidner om, hvor denne del af tangen har været. Resten af Langlig blev en ø, som den er den dag i dag. Endvidere borteredede den samme stormflod størstedelen af Sønderside leje, et nyt Sønderside opstod dog oven for skrænten, og Skallingen voksede op til en halvø og fik sine klitter, hvorfra sandflugt og havrendinger fyldte sand ned i sejllobet indenfor, så dette efterhånden blev dårligere og dårligere og til sidst indskrænkedes til den nuværende »havnegrøft«. Sønderside var ikke mere en havneplads, heller ikke Skallingekrog, som det inderste af bugten inde for Skallingen kaldtes. Havnen rykkede derfor længere mod øst, og navnet Ho leje blev nu det almindelige. Til sidst brugte man Grenen og en lille havneplads øst for Ho by nede ved fjorden (bugten). Skipperne boede nu alle i Ho eller andetsteds i sognene i Vester herred.

Lige efter Carl Gustavkrigene (1670) var fartøjerne kun få og små. Følgende skippere er fundet nævnt: Søren Mikkelsen, Th. Gundesen, Bøje Nielsen, Jens Sørensen, Mads Nielsen, Mads Jensen, Las Jensen og Peder Nielsen. Mads Jensen havde en smakke på 3 læster og Mads Nielsen en skude på 2 læster, ellers var det både på 1 læst. 1743 er her S. Jensen, J. Jepsen, Knud Jensen, S. Bjerrum, Jørg. Nielsen, P. N. Rasch, desuden har Peder Jensens velhavende enke Mette Bertelsdatter et skib, og 1745 nævnes »velskafne skippere« Søren og Knud Bojsen, desuden havde P. Hansen fra Vejrs en smakke på 5 læster.<sup>151</sup>

1690 kom en bestemmelse om søpas, der skulle bevise skibets identitet. At i alt fald nogle efterlevede bestemmelsen viser følgende, der er udstedt af stiftamtmand V. Speckhan:

»Attesterer og bekender, at nærværende skipper Niels Pedersen er en min allernådigste arvekonge og herres indfødte landsundersåt boende ved fiskerleget Ho i Vesterherred og tjener til det mig anfortroede Riberhus amt, haver med sine rederes hjælp, som også min allerhøjstbemeldte Hs. kgl. majestæts undersætter er og her i landet boende er, ladet bygge denne sin førende



smække, ungefær 12 læster drægtig, med hvilken han med sine interessenter, næst den allerhøjeste Guds bistand, agter Hamborg-Holland og Norge at besjle, dér deres næring dermed at søge, og som alt sligt sker til kongens undersåtters og indvåneres i nævnte distrikt deres gavn, fremtarv og nytte, så haver på ermeldte skipper Niels Pedersens indtrængende anmodning ej kunnet undlade dette således troværdigt at meddele og under min hånd og segl bekræfte«.

Hegelunds almanakker har nogle træk fra det gamle leje. 1613 forliste 5 fiskereverter i en natlig storm, nemlig 1 fra Sønderside, 1 fra Sønderho, 1 fra Nørby (Nordby) 1 fra Rømø og 1 fra Sild, hver med 12 karle om bord. Under en storm 1572 drev 3 store hvaler ind på Sønderside strand i Skallingkrog, hvor de døde, da vandet sank. Sligt sker endnu på vaderne, men med lange mellemrum.

Som altid kan der optræde uheld i sømandens farlige erhverv. 18. maj 1649 sønderslog N. Thomsen, Ho, af »våde og vanlykke« sine ben i sin evert, og derefter måtte han søge læge og badskær, så han fattig mand derover kom fra skib og gods i største armod. Han fik tingsvidne på at måtte besøge Gud og godtfolk om hjælp. - 1680 vidnede Hans Pedersen og Niels Hansen i Ho, »at de forleden år sejlede med Niels Jessen af Bremos (Ho sogn) på det skibsrums og fartøj, som Peder Christensen og Simon Christensen, borgere i Varde, havde part i, og da forgik samme skib på rejsen til Hamborg og blev for Elben d. 22. okt. s.å. med al sin indehavende lastning, så intet blev bjærget enten af skibet eller af noget, som dér udi var, og med stor livsfare skipperen og vi tvende mand på en liden skibsbåd uden Guds hjælp alene ikke havde kommet til landet og beholdt livet, så både skipperen og forne tvende borgere led stor skade både på gods og penge, såvel som og de tvende fattige folk led skade på, hvis de havde med at fare«.

1753 er der endnu 6 skippere hjemmehørende i Ho nemlig S. Jensen, Jørg. Nielsen, N. Japsen, L. N. Rask, samt H. Jensen i Bredmose og vistnok endnu flere, men mod århundre-

dets slutning daler tallet. 1787 nævnes kun 1 skipper, 2 styrmænd, 14 matroser, 1 skibsdreng og 1 skibstømrer. Oksby sogn har da 64 søfolk. I 1801 er der kun 2 skippere eller kapitajner, som bor i sognet, desuden bor her 2 styrmænd og 25 matroser eller skibsdrenge, men de har i stort omfang hyre udensojns som f.eks. i Fanøs blomstrende søfart. Endnu 1834 er her dog 4 skippere, 1 styrmænd, 18 matroser og skibsdrenge. Der var kun enkelte fiskere.<sup>152</sup>

*Strandby*, nu under Esbjerg, var i lang tid en kendt ladeplads. 1628 var stedet besat af fjenden. »Der Offuerste Lütenant« og »Fyrsten af Haderslev«, formodentlig generalvagtmester Frants Albrecht af Sachsen-Lauenberg, lå der i aug. måned. Øversteløjtnanten krævede drikkevarer af Varde by og fik 3 td. »godt gammelt øl« senere 1 oksehoved gammelt øl samt 12½ støfken vin og sidst på måneden endog vin for 35 rd. Der er for øvrigt gættet på, at Strandby da var udskibningssted for skibe fra Bremen, Brabrand og Dunkerque, som bragte forsyninger til de kejserlige tropper. I 1760-erne siges det, at skibe med varer til Ribe stifts bondebefolkning smugledes »directe til Strandbye op under Æsbiørg og til Gammelbye, som ligger tæt ved dybet«.

Omkring 1708 udskibedes der stude derfra. Som sædvanlig skulle skipperne betale tønde- og kabepenge. Disse gjorde Ribe krav på for øksenskibenes vedkommende, herimod protesterede Hjerding, da Grådyb passeredes. Stiftamtmanden fik striden bilagt. Strandby benyttedes nu meget af det hurtigt voksende næringsliv på Fanø, og i en del af 1800-tallet var der daglig færgeforbindelse. Færgeren havde dog hjemme på Fanø, så rejsende, der kom uden for de faste tider, ofte måtte vente.

Som med Strandby gik det med *Roborg*. Fra gammel tid havde skibe nu og da landet her og hentet brændsel og landbrugsprodukter, også her havde fjenden en vagt under kejserkrigen. Der førte en grusbelagt ebbevej ud til »lejestedet«,

hvor skibene lagde til ved højvande. Da Fanøfarten ret tog til blev der et tolddistrikt under Ribe.<sup>153</sup> Flere andre steder kunne man losse og lade, og i alt fald skulle smuglerne nok finde dem. Inde i Hjerting bugt kan man nævne *Røgel øst* for Bordrup, *Kjelst* og *Sjælborg* og ved Varde å *Myrtue*, *Tarphage*, *Janderup* og i ældste middelalder vel voldstedet i *Hyllerslev enge*. Nogle havne i Ribes forstrog er nævnt foran. Om sejladsen på Fanø henvises til N. M. Kromanns store værk om øen.

### *Hamborg og Altona*

Foruden med Holland havde vor vesteregn en intim forbindelse med Hamborg. I lang tid var Hamborg noget nær Vestjyllands hovedstad, og for vor egns folk syntes den at rumme al storhed og rigdom, selv om man nok fandt, at »æ brø småger lisågodt hær som i Hamborre«. Man legede »Hamborg port«, spillede »Hamborg rakker« betalte med Hamborger kurant, og ens fødder svang sig i takten til en »Hamborg skotsk« eller »Den lille« eller »Den store Hamborger«. Man kaldte en lybsk skilling en Hamborgerskilling, og et kort stykke vej var »ingen Hambårreræjs«. Vestjyderne var mere hjemme i Hamborg end i København. De fleste så aldrig Akselstaden, men temmelig mange var jævnlig i Hamborg. Dér færdedes studehandlere og -drivere, købmænd, bådførere og andre søfolk hjemmevant.

I årene omkring 1600 sendte nogenlunde velhavende deres sønner derned for at *gå i skole*. Niels Olufsen i Tjæreborg sendte to sønner Oluf og Bakken til Hamborg et helt år. Det kostede faderen 30 sdl. for hver. Jens Iversen i Bandsbøl gjorde det samme med sin søn Lars, der senere blev borgmester i Varde. Anders Sørensen Stage i Ribe menes også at have gået i skole dernede et par år, ligesom rådmand Niels Grisbek 1602 bragte sin 15-årige søn Hans Friis til Hamborg, hvor han gik i skole i 5 fjerdingår, senere blev Friis borgmester i Ribe og sendte ligeledes sin søn Kjeld til storstaden for at

lære regning og skrivning »og den tydske sprog«. Også apoteker Eilschou, Ribe, havde stået i apotekerlære i Hamborg.

Til Hamborg sendte Hegelund sine bøger til indbinding, og jævne bønderfolk kunne sende deres vadmel derned for at få det »lødet«, farvet. Det gjorde Christen Jørgensen i Orten 1662, en skipper fra Ho tog det med, der var 10 alen og et kvarter. Og her på Hamborg torv stod egnens folk og falbød *deres fisk*, undertiden landbrugsvarer, dun og rav. 1627 sejlede Niels Pedersen fra Sønderside til Hamborg og solgte rav. 200 år efter havde en købmand fra Ringkøbing opkøbt rav for 10.000 specier, en del deraf solgte han i Hamborg og resten til en græsk købmand. - 1652 lovede Mads Andersen i Oksby at føre Chr. Nielsen og hans fisk gratis til Hamborg og hjem igen samt det gods, han da havde med sig, fordi han så skulle fiske med Mads Andersens skib næste år. Jens Jensen i Gedbjerg satte 1500 skaller i Søren Christensens skib i Oksby, fisken skulle sælges i Hamborg. En anden indskiber 13 tdr. sild til Hamborg. Hamborgs egne fiskere har åbenbart ikke kunnet lide de mange, som fyldte op på torvet og markedet. 1650 besværer de sig over, at de fremmede kom med deres fiskeeverter, og at 7-8 personer fra hver evert stillede sig op på torvet, før Hamborgfiskerne selv kom, så der knap nok var plads til dem, der dog »als Burgern« skulle have en forret, og de fremmede stod der tilmed længere, skønt stadsretten bestemte, at man kun måtte handle der til klokken 11, og så stod de der den ganske dag og tilføjede »uns und der Bürger-schaft grosen Schaden«. Man foreslog da, de fremmede måtte stå der til kl. 12, handlede de om eftermiddagen ud over den tilladte tid, burde fiskene tages fra dem og »nach den Armenhäusern zu bringen«. De danske fiskere har nok stræbt efter at få udsolgt snarest muligt for at kunne komme hjem til deres landbrug.

Ellen Klemens, Varde bys hyrdekone, der blev brændt som heks, tilstod på pinebænken, at hun med trolddom forhindrede Niels Gedbjerg i Varde i at sejle ud med sit skib, hvor

Peder Nissen og borgmester Niels Thomsen havde en ladning skuller om bord. Derved kom fisken for sent frem på markedet i Hamborg.<sup>154</sup>

I 1700-tallet lod man ofte skipperne fra Hjerding sælge tørrfisk uden selv at tage med. Fiskere fra Henne, Lønne, Nr. Nebel, Sdr. og Nr. Bork havde betroet salget til skipper Jakob Frandsen i Hjerding. Men den pris, han afleverede 1730 var så ringe, at der kom en retssag i den anledning. Af landbrugsprodukter gik der en tid så megen *flæsk* til storbyen, at et sønderjysk mundheld derved kunne danne sig: »De er int godt for æ svin å ved, hva æ flæsk koster i Hamburre!«

Hamborg var berømt for *sit gode øl*. Undertiden har vore folk vist smagt vel grundigt på det, da det ses, at de flere gange var indblandet i slagsmål. »1602 den 2. november døde hand (S. A. Klyne) christeligen i Hamborg, 3 dage efter hand blev stukken i et vertshuss«.

Denne fortrolige tilknytning til storbyen havde gamle rødder. I det foran fortalte er vi gang på gang stødt på dem. Her kommer endnu nogle tilføjelser: Hamborgs *kæmnerregnskab 1361* over, hvad der var oppebåret af de dodes efterladenskaber viser, at der skulle svares 10 % af arv, der gik udenbys. Herunder nævnes: »Af Henneke Neste i Ribes gods, han, som var Gerhard v. Burens fælle, 8 pund... Af gods, tilhørende dem fra Ribe 22 pund ved de herrer Hartvig v. Hache de og Verner v. Wiersen«

1566 døde Herman Meynemand i Ribe. Han skyldte penge til nogle hamborgere, men også til Mourids Podebusk og dennes svigerfader Claus Schested, og da hamborgerne ville beslaglægge Meynemands gods, blev de to herrer bange for, der intet blev til dem, hvorfor kongen pålagde borgmestre og råd i Ribe at hjælpe dem.

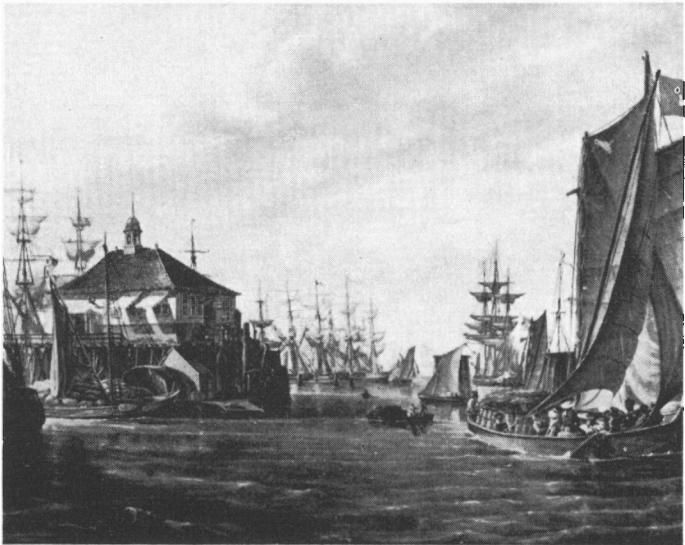
Da hamborgerne ville gøre byen til en *stabelstad* for alle varer, der førtes op ad Elben, og de holdt krigsskibe på flo den for at tvinge de sejlende, kom byen i strid med Frederik II, »Herren for Østersøen«. Hamborgerne arresterede 1573

skibe fra den kongelige holstenske del, og det fik følger. 1574 anholdt kongen alle hamborgske skibe i Øresund, Storbælt, ved Bergen og Island og lod deres gods oplægge. Hamborg holdt ud i 5 år, men måtte til sidst, 1579, underkaste sig en voldgiftskendelse. Imidlertid fortsatte sejladsen mellem Ribe og Hamborg foreløbig.

Det var almindeligt, hamborgerne gav riberne kredit og så tog sig betalt i stude. Nu under »krigstilstanden« med det officielle Danmark gav Frederik II Københavns borgmestre lov til at fordre et sådant hamborgsk tilgodehavende hos riberne. Ribe protesterede. Borgerne var vis på, at hvis de betalte pengene til københavnerne, ville de komme til at betale gælden to gange, idet hamborgerne ganske givet ville beslaglægge studene. Og riberne havde da også givet dem både brev og segl på betalingen, og *Hamborghandelen kunne de ikke undvære*, udtalte de selv. Kongen slettede derfor tilladelsen, men »hvis der findes noget Hamborgergods i Ribe, skulle det arresteres«.

Det blev vanskeligere med denne samhandel. Nu havde Ribe en temmelig overlegen og egenmægtig lensmand, nemlig Erik Lykke. Hamborgerne anholdt hans bojert, ladet med korn og tagsten, og de ville ikke løsgive den. Kongen gav ham da lov til at gøre sig erstattet i gods til omtrent 300 dl., der tilhørte en skotte, der var blevet arresteret på sidste Frue marked i Ribe, fordi skotten havde sin tilflugt og handel i Hamborg, dog måtte Lykke kun tage det, hvis skotten var bosiddende i Hamborg.

Forholdet tilspidsedes yderligere. Riberne (eller Lykke) opbragte i foråret 1679 to skibe, det ene var et stort Hamborgskib på 60 læster, der kom ind på Riber dyb, men havde kun nogle deller (brædder) og uldsække om bord. Kongen befalede, Lykke skulle bemane skibet med egne folk og sejle det med gods og folk til København. Det andet var et skib fra Andorpe (Antwerpen) med kramgods og alle slags urter og specierier. Det skulle have været til Hamborg, men var »ble-



*Hamborgs ældste havn, Binnenhafnen, set mod Rummelhafnen 1824. Maleri af Fr. Thøming. Efter Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1970. Hamborgs havn, nu en af verdens største, var på den tid, artiklen omtaler, ret beskedent. Huset t. v. er »Blockhaus,« bygget på nedrammede pæle i indløbet og fungerende som toldbod. Til højre kommer en færgesmakke med gods og passagerer. Da Binnenhafnen allerede før 1824 var blevet for lille, anlagdes Rummelhafnen, i denne ses talrige skibe. Bag denne ligger det danske Altona.*

vet indtrængt i en havn ved Ribe«. Kongen bestemte, det skulle gives fri, men hvis der var gods om bord, hamburgere ejede, skulle dette beslaglægges. Heldigvis kom forliget med Hamborg s.å., og før Hamburgskibet, der manglede master og tovværk, blev sejlklar. Derved blev både folk, skib og gods og også andet beslaglagt gods i Ribe givet fri.

1613 havde Lambert Lauridsen i Ribe *korn* liggende både i Hamborg og hjemme, det kunne ikke sælges uden stort tab. Han handlede også med stude, bl.a. med den store studehandler borgmester Niels Thomsen i Varde, af hvem han først købte 80 øksne for 1000 sdl. og dernæst 92 for 1150 rdl. Nogle af dem blev sejlet til Hamborg og solgt dér.<sup>155</sup>

Hamborg havde i årene før enevælden den fordel, at den sammen med Bremen og Lybek kun skulle svare told som indlandske. En gang imellem måtte hamborgere stævne folk heroppe for gæld. Det gjorde Martin Gynterman 1720. Året efter spillede Aug. Weideman i Hamborg bankerot, han havde været studeopkøber for hollænderne. Det blev sikkert føleligt, også for folk her, da der manglede dækning for over 11.000 rdl.<sup>156</sup>

Der sejlede stadig med landbrugsprodukter til Hamborg, og vi hjemførte kolonialvarer, øl, lidt hvedemel, fransk brændevin, hamp, smack, stangjern m.m.

Under krigen 1807-14 tog englænderne mange af vore skibe, fra Fanø alene over 70. Statsbankerotten og den store landbrugskrise bragte fattigdom.<sup>12</sup> De hamborgske købmænd dominerede. Herom fortæller N. L. Feilberg, der 1834 blev præst i Alslev-Hostrup: »Det er en pengefattig egn, jeg er kommet til. Her er slet ingen handel uden med Hamborg og Altona. Disse stæders købmænd sætte en vilkaarlig priis paa rug, flæsk og smør o.s.v. Købmændene i Varde, Ribe og Ringkjøbing ere igjen deres kommissionairer. Naar saa skattetiden kommer, skal bonden sælge, og han kan ikke sælge til andre end disse kommissionairer. Før skal her have været betydelig handel paa Holland og Engelland, nu er det ganske forbi. Priserne ere her derfor altid de laveste i landet«.

Det var præstens opfattelse. Men den er for mørk. I den grad sad egnen dog ikke i lommen på Hamborg, selv om der er adskilligt om snakken. En bondeskipper Søren Rasch fra Ho, der omhyggeligt beskrev sin sejlads og handel i disse åringer købte direkte landbrugsprodukter hos bønderne og sejlede flere gange hvert år med sine ladninger til Elbegnene, fortrinsvis Altona og Cuxhaven, hvor han solgte dem. Han sejlede også for andre landprangere og Varde købmænd.<sup>157</sup> Og således gjorde også egnens andre bondeskipper.

En væsentlig del af vor sejlads gik i lang tid bort fra Ham-



borg og til dens nære nabo, Altona. 1726 forordnede Frederik IV ligefrem handelen med Hamborg for ophævet og forbød indførsel af Hamborg mønt og flyttede faktisk derved vor samhandel til Altona.

Denne by var i det 16. århundrede et lille fiskerleje. Det hørte under grevskabet Pinneberg, som 1640 kom i dansk besiddelse, 1664 gjorde Frederik III Altona til en købstad og til Nordeuropas første frihavn i moderne forstand, idet han gav den toldfrihed, oplagsfrihed, næringsfrihed og religionsfrihed. Noget dengang ganske uhørt. Danmark ville fastholde og udvikle den adgang, vi her havde fået, til Nordens største handelsstræde, Elben. Ved år 1700 var Altona kommet så vidt, at den påførte kæmpen Hamborg en følelig konkurrence, og den var 1710 vokset til at være Danmarks næststørste by. Men under vor deltagelse i den store nordiske krig skete der noget forfærdeligt. En vinternat i januar 1713 afbrændte den svenske hærfører Magnus Stenbock den værgeløse by og satte derved en uudslettelig plet på sit ellers så ærefulde navn, mens de ulykkelige indbyggere måtte flygte bort i den hårde vinter og se deres hjem gå op i luer. Der blev taget energisk og overmåde dygtigt fat på genrejsningen, ledet af den nyudnævnte præsident grev C. D. V. Reventlow og den lige så dygtige bygmester Claus Stallknecht. På 7 år rejstes en ny og bedre by, og noget derefter indtrådte dens »Goldenes Zeitalter« (1734-1806).

Da sporer vi også livlig sejlads herfra. Ribe udførte landbrugsartikler både dertil og til Hamborg. Fra Hjerding sejlede Jac. Frandsen i 1728 med 144 td. rug og 4 td. smør for Søren Øllgaard i Varde dertil, og skipperen havde desuden sorte potter med for egen regning. I 1730 var han et par gange dernede efter varer for Viborgkøbmænd, den ene gang for borgmesteren Hans Knudsen. Også bøhmisk glas sejlede en Hjertingskipper hertil fra Altona. Ejeren var bøhmeren Jørgen Ziernsteen. Vi finder endvidere folk fra Ho bosiddende i Altona 1744 og altonaere gift med danske i Tjæreborg.<sup>158</sup> De

har nok fundet hinanden dernede. I første halvdel af 1800-tallet sejlede flere af vore småskibe hyppigere til Altona end til Hamborg.

Rundt omkring i de vestjyske sogne fandtes der ved slutningen af den periode, der her er behandlet, fastboende søfolk, både skippere og matroser, talrigst synes de at være i Vester Horne herred.

Hvad den vestjyske søfart har betydet for egnen og hele landets økonomi, mangler vi midler til fuldt ud at måle, ej heller hvad den har betydet for udviklingen af vestjydens karakter. Men vi kan roligt tilslutte os følgende ord af Jørgen Vibe:

*»De mænd, som stod på det våde dæk  
under Danmarks flyvende flag  
fik mejslet i stormen de hårde træk,  
men munden fik vege drag«.*

#### NOTER

1. Bjarne Stoklund i SøMus Årb 1972.
2. Elise Thorvildsen i NatMus Årb 1972, 47-60.
3. Kirsten Bendixen sst. 61-66.
4. Roar Skovmand i Årb Oldk Hist 1942, 72.
5. Mogens Bencard i Mark og montre 1969, 26-36, 1972, 31.
6. H. Chr. Vorting i Mark og montre 1970, 21-27, Skalk 1972, nr. 4.
7. Mogens Bencard i Mark og montre 1972, 28-52.
8. R. Skovmand i Årb Ribe 1943, 644.
9. Beda: Anglerfolkets kirkehist. v. Kragballe 235 ff.
10. Poul Enemark i Jy Sml, ny rk. V 152 f.
11. Albert Olsen: Handelen i K. Fabricius m. fl. Holland Danmark I 134-231.
12. H. K. Kristensen i Mark og montre 1965, 24 f.
13. N. H. Jacobsen: Skibsfarten i det danske Vadehav 14 f., Årb Hards 1919, 145.
14. H. K. Kristensen: Gammelt importgods fra Indien, Mark og montre 1970, 28 f.
15. Samme: Gamle sydvestj. fiskerlejer 8.
16. N. H. Jacobsen anf. skr. 16.
17. Kinch: Ribe I 638 f.

18. M. Bencard i Kuml 1971, 35-60.
19. Hugo Matthiessen: Middelalderlige Byer 74-118.
20. A. Oppermann: Egens Træformer og Racer.
21. M. P. Rostoch: Ribe. Ved M. Bencard 30 f.
22. Tegn. o. a. Lande, Da Mag 3. rk. VI.
23. Da Rig Br, 3. rk. III, nr. 384. H. K. Kristensen: Fiskerlejer 163 f.
24. Kærgård birks tb. 1648 25/2. H. K. Kristensen anf. skr. 14.
25. H. K. Kristensen anf. skr. 16-26.
26. Sst.
27. Da Rig Br 3. rk. V, nr. 387.
28. C. Lindberg Nielsen i Årb Ribe 1950 431 f.
29. Bue Kaae i Årsskrift for Fiskeri- og Søfartsmus. i Esbjerg 1966.  
Slange: Christian IVs Hist. 438, 454, 473, 489, 748.
30. Da Rig Br 2. rk. VIII, nr. 174 f., Jy Lov v. P. Skautrup.
31. Kanc Breb 1594.
32. Corp Const Dan II 655.
33. Kanc Breb 1576 22 f.
34. H. K. Kristensen i Årb Ribe 1951 620 f.
35. J. Olsen i Jy Sml 2. rk. IV 143; Kærgård birks tb. 1650 5/4.
36. Sal. Frifelt: Ad jydsk Veje sønderud 70.
37. Kinch: Ribe I 640.
38. Kinch: Ribe II 846, Årb Ribe 1919 83.
39. Jesper Madsen: Studehandelens Hist. 22 f.
40. Degn: Livet i Ribe 148, Kinch: Ribe II 825.
41. Varde toldregnskaber.
42. Kinch: Ribe I.
43. Lothar Schwetlik: Der hansisch-dänische Landhandel und seine Träger 1484-1519 i Z Sch-H Gesch 1961 61-130, 1963 93-174.
44. Kinch: Ribe II.
45. C. Lindberg Nielsen: Varde 91.
46. Kanc Brb 1633 34 f, 1643 93, 442 f.
47. Sst. 1694 77.
48. Sst. 1580 14.
49. Otto Smith: Ribe 1660-1730 153.
50. Sst.
51. For årb. 1976 er Varde toldregnskaber en hovedkilde. Kromann: Fanø III 6.
52. H. K. Kristensen i Årb Ribe 1946 447 f.
53. Kromann: Fanø III 6 f.
54. Bro Jørgensen, Forsikringsvæsenets Hist.
55. Ribe Bys Hist 1730-1820, 2. halvbd. 152, Ribe amtsstueskatte hovedbog 1792.
56. Varde toldregnsk. 1730, 1731.
57. Bro Jørgensen anf. skr. 157-67.
58. Schous forordn. IV 28 f.
59. N. S. Nielsen i Årb Ribe 1916.

60. H. K. Kristensen: Fiskerlejer 20 ff, noterne 10-16, s. 211 f.
61. Otto Smidt: Ribe havn 1750-1814 i Jy Sml 4. rk. V 103-63.
62. Ø. - N. Horne hd. justitsprot. 1719 17/4.
63. H. P. H. Novrup i Årb Ribe 1906 136-63.
64. Ribe Bys Hist 1660-1730 149 f.
65. Kærgård birks tb. 1677 31/3.
66. Varde rådstueprot.
67. H. K. Kristensen: N. Horne Hd. 462 f, S. Raschs dagbog (under udgivelse).
68. Hesselmed skifte prot. 1725-58.
69. Skast hd. justitsprot. 1707 31/5.
70. Varde toldregn.
71. Jy Sml 3. rk V. 580, Kromann: Fanø III 7 ff.
72. N. S. Nielsen i Årb Ribe 1916.
73. Mar. Jager Andersen: And. Hansen og gl. N. Andersen 18 f.
74. V. Horne hd. tb. 1647.
75. Sneum-Tjæreborg Sogne II. Skast tb. 1710 17/3, 12/8, 29/8, 24/10.
76. Schous Frdn. II 194, Skast hd. justitsprot. 1711 17/3. H. K. Kristensen: N. Horne Hd. 81, 84, 86 ff, 306, 465, 494.
77. Kristensen anf. skr. 265.
78. Rockstroh: Udvikl. af den nat. Hær III.
79. Årb f. da. Kulturhist. 1894.
80. Jy Sml IX 78 ff, Hald: Ringkøbing Amt, Konsumtionsregn.
81. J. Olsen i Årb Ribe I 36-50, And. G. Jensen: Jydepotter. H. K. Kristensen: Ovtrup Sogn 454 ff, Varde Toldregn. 1732, antegnl.
82. Arne Sundbo i Årb Ribe V 102.
83. Kristensen: Fiskerlejer, samme: N. Horne Hd. 24 f.
84. Samme i Sønderjysk Månedsskr. 1973, nr. 3 og 4 98-114.
85. Corp Const Dan 254, Årb Hards 1919 131, 146f, 152, 155. Jy Sml. 3. rk. I 482.
86. P. Halkjær Kristensen i Arv og Eje 1956 100 ff, Hesselmed skifteprot. 1741 23/2.
87. Heinrich Kloth: Altona 43.
88. C. Lindberg Nielsen i Årb Ribe 1950 386-98, Kinch: Ribe I 640, G. v. Buschwald: Schleswig-Holsteinische Fischereiverhältnisse in XV Jahrhundert 85.
89. Arne Sundbo i Årb Ribe IV 534 f.
90. Kanc Brb 1579 555, Vib Lt Db 1625, p. 485.
91. Corp Const. Dan II 544, Kanc Brb 1590 358.
92. Varde Rådstueark. pk. 347. Kanc Brb 1617 187.
93. Kærgård birks tb. 1650 1/2, Varde rådstueprot. 1651 6/3. Kanc Brb 1629 19/5, 11/3.
94. Årb Ribe 1941 522, Kanc Brb 1641 8/3.
95. Varde Toldregn 1594-96, liggende i Varde byfogedregn.
96. Kinch: Ribe II.
97. Arne Sundbo anf. skr.

98. Ø-N hd. tb 1731 22/1.
100. Jørgen H. P. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700.
101. Nørholm Stamhus VIII 1, V. Horne hd. tb 1630 6/11, 1631 19/3, 24/9.
102. Jy Sml 2. rk. IV 293.
103. Kristensen: N. Horne Hd. 203, V. Horne hd. tb 1649 4/8, 1664 19/3, 1665 20/3.
104. Kristensen anf. skr. 85 f, V. Horne hd. tb. 1655 18/8, H. N. Jacobsen anf. skr. 195, Lindberg Nielsen: Varde 130.
105. Varde tb. 1652 25/10, Arne Sundbo i Årb Ribe IV 588. V. Horne hd tb 1673 19/7.
106. Ribe Rådstue. De spanske Salt og Vinkompagnier i Ribe, Varde og Ringkøbing 1623-27. D 22-274. LA. Corp Const Dan IV. Kinch: Ribe II 291 ff. Alb. Olsen i Danmarks Søfart og Søhandel I 338 ff. Kanc. Brb 1626 7/8, Kristensen: Fiskerlejer 85, Kærgård birks tb. 1623 8/8.
107. Matriklen 1688. H. Pedersen: De da Landbrug.
108. O. Nielsen: Skadst Herred 215. Kanc Brb 1634 530, Ny kgl. sml. 652, 4,<sup>o</sup>
109. Ekstraskatteregn 1743. N. Øllgaard Nielsen m. fl.: Hjerting Bys Hist 33.
110. Jy Sml 2. rk. IV 326.
111. Lindberg Nielsen: Varde 287.
112. Toldregn 1667.
113. Varde Rådstueark. pk. 347.
114. Jørgen H. P. Barfod anf. skr. 47 f.
115. Skast hd tb 1700 27/4.
116. Sst. 1707 8/2, 7/6, 1711 31/3. Sneumgårds arkiv: akter i fiskeristriden.
117. Sst. 1711 25/5.
118. Sst. 1710 7/10.
119. Jy Sml 3. rk. V 577-97.
120. Hesselmed skifteprot.
121. Kommercekont. arkiv 1735 f. Relationer over de da. stifters tilstand III, Ribe stift.
122. Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund v. Nina Bang.
123. Varde rådstueprot. 1756.
124. Sst., læg skibsfart og søfart.
125. Eksempler foran/ En dansk Bondeskippers Historie (S. Rasch).
126. Begtrup: Agerdyrkingens Tilstand IV 140 f., Varde rådstueprot.
127. Lindberg Nielsen: Varde 134-40.
128. C. Dalgas: Ribe amt 142.
129. Ribe Rådstuedombøger v. Erik Kromann 4.
130. Da Mag 3. rk. VI, Hegelund v. Bue Kaae I 246, P. Adler i Ribe Cate-dralskoles Indbydelsesskr. 1842.
131. Kanc Brb. 1583, 1642.
132. Ribe Rådstue Db 105 ff, 191 f.

133. Sst. 105 f.
134. Lindberg Nielsen: Varde 64 f.
135. Kanc Brb 1551 3/6, 1559 16/3, 1561 15/1.
136. Ribe Rådstue Db 69.
137. Kinch: Ribe II 99 ff.
138. Kanc Brb 1570 5/4. Hegelund I 65, II 40.
139. Kanc Brb 1579 4/4.
140. M. P. Rostoch anf skr. 38 f.
141. Ribe Rådstue Db 75-77, 90.
142. Hegelund I, V. Horne hd. tb. 1680 24/3.
143. Kanc Brb 1627 24/3, 24/9, 1645 6/8. Kinch: Ribe II 325.
144. Kirkehist Sml. 2. rk III 252, V. Horne hd. tb. 1664 19/3.
145. Degn: Livet i Ribe 197. Kinch: Ribe II 421, 815 f. Skast Hd Tb v. Poul Rasmussen 1640, nr. 714.
146. Tabeller i Hamburg Stadt Museum, udarbejdet efter havneregnskaber.
147. Arne Sundbo i Årb Ribe IV 598.
148. V. A. Secher i Jy Sml 2. rk. II 242 f.
149. Kinch: Ribe II, Victor Hermansen i Ribe Bys Hist. 1730-1820, 2. halvbd. 11 f. O. Smith i Ribe 1660-1720 171. Ribe toldregn 1731, 1732, 1734, 1735.
150. Ribe 1730-1820, Jy Sml 4. rk V 144 ff. Ribe toldregn, pk. 18 (1792-96 A), pk. 20 (1798).
151. Kristensen: Fiskerlejer 77-102.
152. Amtsstueark: Penge, korn og proviantregnskabet, Folketællingen for Ho 1787, 1801, 1834.
153. Jy Sml 2. rk. IV 127 f, 136, 4. rk. V 127. O. Nielsen: Skadst Hd. 30. Sneum og Tjæreborg II 177, 226-36.
154. Skadst tb. 1640 72. Kinch i Jy Sml I 224. Degn anf. skr. 75, 155. V. Horne hd. tb. 1652 11/2, 1665 5/3. Kristensen: Fiskerlejer 169 f. Hald: Ringkøbing amt, Årb Ribe 1907 172 f.
155. H. K. Kristensen: N. Horne Hd. 24f, Da Ri Br 3. rk. VI 145, Degn anf. skr. 109, Kanc Brb 1566 17/11, 1577 27/3, 1579 28/1, 18/5, Vib Lt Db 1616 C 124.
156. Ø-N. hd. tb. 1720, 1721.
157. Årb Ribe VIII 103. En dansk Bondeskippers dagbog, under udgivelse.
158. K. Berlage: Altona. Ribe Bys Hist. 1730-1820 148.