

Om bjærgningsretten til Skallingen

Af Søren Manøe Hansen

Halvøen Skallingen, der strækker sig sydøst fra Blåvandshuk ned mod Fanø og danner vestsiden af Ho bugt, er temmelig ung af dato, idet den først dukker op af havet efter den store stormflod i 1634. På det første nøjagtige kort over området, som skyldes Johannes Mejers opmålinger fra ca. 1655, fremtræder Skallingen kun som en ø »Stormholm« samt et flak »Skalling-Sand«. Senere er der sket havaflejringer i form af strandvolde og strandsletter, og en stadig tilførsel af materialer har ved havets og vindens hjælp dannet klitrækker og store strandsletter hovedsagelig bestående af flyvesand og næsten blottet for vegetation. Den vel nok største af disse strandsletter var Hobodyb, og denne slette blev et stridens æble i spørgsmålet om bjærgningsretten til Skallingen.¹ Ser man på et nutidigt kort over Skallingområdet, finder man Hobodyb som en smal rende på østsiden af Skallingen strækkende sig fra Grådyb mod nord adskillende øen Langli fra Skallingen. Ved Ho går renden ind mod det faste land og fortsætter i havnegrøften, der danner grænsen mellem Ho og Skallingen, men sådan så området ikke ud i tidligere tid. Da strakte Hobodyb sig ind som en fjord, hvor havnegrøften i dag løber, og fjorden dannede en naturhavn, som var det ideelle sted for det dengang store fiskerleje Sønderside, som ophørte efter stormfloders tilsending af stedet, og hvoraf kun stednavnene Sønderside og Havnegrøften endnu findes bevaret.

I 1852 blev det danske redningsvæsen oprettet, og det blev fra starten pointeret af kommissionen, der berejste Jyllands vestkyst for at udpege de steder, hvor der skulle opføres redningsstationer, at Blåvand var et yderst vigtigt sted, idet der skete mange strandinger i området, fordi naturforholdene med det farlige Horns Rev, der strækker sig mange kilometer vest ud fra Blåvandshuk, betød en stor fare for skibsfarten og

fremkaldte mange forlis. Blåvand redningsstation blev oprettet som såvel båd- som raketstation. Dens område skulle mod sydøst dække kysten til Skallingende, og mod nord blev den næste raketstation oprettet ved Hennegård, men den næste bådstation først ved Sdr. Lyngvig på Holmslands klit. Disse store afstande blev senere reduceret, idet Nymindegab fik bådstation i 1857 og Vejers raketstation i 1882, udvidet med båd i 1887. Blåvand redningsstation havde på grund af de dårlige besejlingsforhold for skibsfarten de fleste strandinger, og da mandskabet ofte havde besvær med adgangsforholdene til Skallingen med den tungtlæssede vogn, blev der i 1877 oprettet en bistation på Skallingen under Blåvand redningsstation betjent af mandskabet fra Blåvand. Senere udvidedes med endnu en bistation nord for Blåvandshuk fyr fra 1902-1932.²

Grunden til, at redningsvæsenets forhold nævnes her, er, at striden om bjærgningsretten til Skallingen fandt sted kort efter redningsvæsenets etablering i 1852, hvor det blev Blåvandboerne, der fik rådighed over stranden på Skallingen. Ejendomsforholdet var ellers, at Skallingen ejedes af Hoboerne, medens staten ejede stranden, »den kongelige forstrand«.

Allerede i redningsvæsenets første år skete der adskillige strandinger på Skallingen, en del som følge af den øgede trafik ind til den nye vestkysthavn Esbjerg, som blev anlagt 1868-75.

En stranding affødte to forhold, en humanitær med at redde de skibbrudne, og en økonomisk som alene var knyttet til bjærgningen af skib og ladning. Ganske vist fik redningsmandskabet betaling for deres redningsaktioner samt en fast løn og timebetaling for overvågning af kysten, men disse beløb var af yderst ringe omfang. Selv om disse penge også kunne have betydning for en fattig klitbefolkning, så var det nok det store og ofte tidkrævende arbejde med at bjærge skibet op på land og udsætte det igen efter reparationer, tømme skibet for ladning og bortsælge det på auktioner, der virkelig betød noget. Selv om denne årsag ikke nævnes i de officielle papirer,

er det nok disse forhold, der ligger til grund for en afgørelse om bjærgningsretten. Redningsvæsenet havde ganske vist ikke noget med bjærgningen af skib og ladning at gøre, kun de skibbrudne, men i Blåvand havde man et bjærgelav, som kunne tage sig af denne del af bjærgningen. Men lad os i sagens akter følge udviklingen og afslutningen på stridighederne.

I 1856 havde C. Grønborg og Hans Hansen på samtlige grundejeres vegne i Ho sogn indgivet ansøgning til justitsministeriet om at bjærgningsretten til »udfor den sognet tilhørende klitstrækning Skallingen kaldet, må tildeles bemeldte grundejere i stedet for at samme hidtil eller (i mange år) har været tillagt grundejere i Oksby sogn eller besørget af dem«. Efter at ministeriet havde behandlet sagen, svarede man tilbage, at der for tiden ikke var grund til at ændre på forholdene, »navnlig ikke så længe passagen fra Ho sogn til Skallingen over det såkaldte Hodyb ikke til enhver tid kan anses fuldkommen sikkert«. ¹ I dag fører der en vej fra Ho ud over sletten Hobodyb ud til Skallingen, men i 1856 var denne vej ikke anlagt, og selv i dag er vejen ofte oversvømmet ved stormfloder, hvor vandet presses op i Ho bugt.

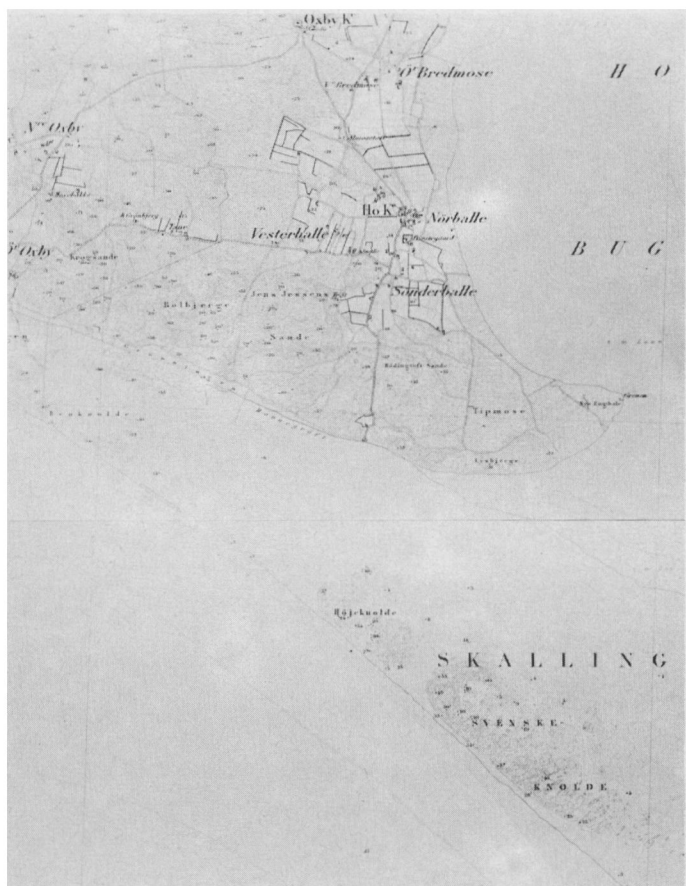
Hoboerne var ikke tilfreds med ministeriets afslag, idet de mente, at ministeriet ikke kendte til naturforholdene på stedet, hvorfor de d. 27/9 1858 rettede henvendelse til stiftamtmand H. C. Nielsen i Ribe om at tage sagen op igen til ny vurdering, idet de fremførte, at naturforholdene har ændret sig, således at passagen over Hobodyb nu ikke længere frembyder nogen hindring i adgangsforholdene til Skallingen, da der er sket en tilvækst af sand på stedet, således at »passagen nu ikke mere kan betragtes som et dyb, idet man nu bruger dette terræn om sommeren til høslæt og om efteråret til kreaturgræsningssted«. Man fremfører ligeledes, at Skallingen ligger i Ho sogn, og at man har gjort alt muligt for at gøre de skibbrudnes tab så minimalt som muligt. Man henviser til, at vejen fra en stranding på Skallingen til Ho og videre til udskib-

ningspladsen i Ho, det være sig den bjærgede ladning m.v., er tab nok for de skibbrudne, men som forholdene er nu, må det bjærgede fra Skallingen over Blåvand til udskibningspladsen i Ho, en fordyrende omvej, mener Hoboerne. De henviser til, at en strandet Fanøboer har frabedt sig denne fremgangs måde. Det var Hoboerne naturligt at inddrage Fanø i sagen, da man havde et nært forhold til skibsfarten på øen, samt at skibstrafikken gik fra Ho til Nordby, og at Fanøboerne var trofaste opkøbere af vrage og gods på de offentlige auktioner, der blev holdt efter strandingerne, samt på de årlige strandauktioner. Desuden skete der ikke så få strandinger med Fanøskibe på grund af de besværlige besejlingsforhold mellem Fanø og Skallingen.

Man anmoder stiftamtmand Nielsen foranledige, at der afholdes en synsforretning »over hvem af Ho og Oksby sogns beboere, der for tiden bedst og lettest kan bjærge, hvad der på den kongelige forstrand Skallingen inddriver«. Man foreslår, at synsmændene udpeges blandt Fanøs beboere, idet der strandede lige så mange Fanøskibe som fra andre steder tilsammen.

Stiftamtmanden svarer, at han mener, at synsmændene bør udpeges blandt Hjerdingboere, såfremt der skal foretages syn, idet disse folk har nærmere kendskab til, hvilke vanskeligheder naturforholdene kan frembyde for en bjærgning over Hobodyb end Fanøboere, »det er nemlig ikke et spørgsmål, om Ho eller Oksby ligger nærmest, men om hvorvidt forholdene i de samme år (1856-58) har forandret sig således, at passagen over Hobodyb ved ualmindeligt højvande og vestlig vind ikke længere vanskeliggøres«. Stiftamtmanden mener dog ikke, at en synsforretning vil føre til noget, man han vil heller ikke nægte en sådan, men tilføjer, at det vil være rimeligt,¹ at strandfogderne i de to sogne samt politimesteren bør medvirke.

Samme år sker en stranding på Skallingen, og der rettes en henvendelse til strandingskommissær M. Møller i Lemvig om bjærgningsforholdene. Han svarer, at Hobodyb var yderst vanskeligt at passere, og at strækningen måtte gøres til fods, idet



Udsnit af kort fra 1870 over Ho-Skallingenområdet. Langs den gamle kystlinie løber Havnegrøften. Hobodyb er sandfladen mellem Havnegrøften, Benknolde, Højknolde og Svenskeknolde. Generalstabens atlasblad, repr. Geodætisk Institut, tilladelse A486/75.

man trods gode heste måtte opgive at slæbe den tomme vogn gennem »det løse sand og vand, hvoraf sletten består«.¹

Der følger nu flere udtalelser i sagen, og en af de første er fra 11 mænd i Sønderho på Fanø, der udtaler sig til Oksbyboernes fordel, idet de i 1854 havde akkorderet med kaptajnen

på en fransk brig »Courier de Marseille«, der var strandet på Skallingen d. 18/8.² De skulle sætte skibet på land og losse det for tømmer samt sætte skibet ud igen. Arbejdet varede fra september 1854 til 9. juni 1855 på grund af de mange storme og højvande. I ovennævnte periode havde de bygget et hus på Skallingen og anfører, at de til enhver tid kunne køre langs stranden på havbanken til Oksby, hvorimod det i flere dage ikke var muligt med nogen samfærdsel til Ho, da »den store slette stod blank af vand imellem os og Ho, i Hobogabet var der vistnok i disse dage 4 fod vand på det tørreste sted«. Desuden anfører de, at højvandet indtræder to timer senere i Hobodyb end på stranden, hvilket vil medføre hindringer for Hoboerne ved redning af skibbrudne, samt at Oksbyboerne fra deres huse har udblik over stranden fra Oksby til Skallingende, og de derfor hurtigere bliver opmærksom på en strandning.¹

Også strandfogderne i Oksby indgiver deres bemærkning, idet de lader et brev udarbejde af toldassistent Wolters og toldkarl H. P. Søgård. De forsvarer sig med, at der altid er sikre adgangsforhold fra Oksby, medens der ikke er nogen kommunikation mellem Skallingen og Ho. De nævner også, at der på den omtalte sandslette findes steder, der ved lavvande kan være så bløde, at heste har megen besvær med at trække selv en tom vogn igennem. De henviser også til de to sidste strandinger, der krævede hurtig hjælp, og hvor vandet flere gange gik over Hobodyb og sandsletten.¹ Til støtte for Oksbyboerne indløber kort før jul 1858 til herredsfoged J. A. F. Bagger i Varde, der behandlede sagen, breve fra den svenske vicekonsul Knud Christensen og fra den nederlandske vicekonsul A. C. Mannestei i Varde og fra de 4 strandfogder i Blåvand og Oksby. Herredsfogden videresender brevene til stiftamtet til vurdering dér.¹

Stiftamtmanden har imidlertid udpeget skønsmændene, strandfoged Peder Andersen, skipper og gæstgiver C. H. Christensen, begge fra Hjerting, og man afventede nu deres syn på forholdene omkring Hobodyb.¹

Uden at afvente skønsmændenes rapport skriver Hoboerne H. C. Grønborg og G. Poulsen til stiftamtet i Ribe d. 7. marts 1859, at de har erfaret om skønsmændenes vurdering. De beretter om selve synet, at de havde forevist mændene den nye vej, købt af Hoboerne. Vejen fører over en lod »til Ho sogns fælles ejendomme den vestlige, eller den del af Skallingen, der støder til Oksby mark, eller sandfladen ved havet, der er 3 à 400 alen bred fra bemeldte tilvoksede ejendom til havet«. Ligeledes havde man forevist, hvor stor Hobodyb var i 1819 og nu i 1858. Skønsmændene blev ført over omtalte vej over Havnegrøften, som må betegnes som en afledningsgrøft og ikke som førhen et dyb. Der argumenteres også for, at sandfladen nu er så tilvokset, at den er højere end sandfladen ved havet. Den opkøbte vej går fra Hosiden over til Høj og Svenskeknoide på Skallingen. Her beså man de nævnte knolde, »der afgav en pålidelig foreløbig opbjærgningsplads, for at det opbjærgede ikke under nogen stormflod kunne bortskylles, og, udtalte mændene, hvor vogterens (fårehyrdens) hus står, ønsket om, at Hoboerne dér ville lade opføre et pakhus for at modtage strandet gods og folk«. Derefter retter H. C. Grønborg og G. Poulsen i deres brev et skarpt angreb på synsmændenes udtalelser, først om tilvoksningen af sletten, dernæst om at de i stille vejr havde foretaget besigtigelsen, trods det at der blæste stiv kuling fra nordvest, dernæst at skønsmændene angiver at have passeret et dyb, skønt de kun kan have passeret Havnegrøften, som ikke kan karakteriseres som et dyb, idet »det ord dyb betyder i vor danske marine ordbog, at skibsløb, ligesom Listerdyb, Grådyb etc., man kunne let fristes til at tro, at vi har været mirakelmænd, når vi virkelig har passeret med heste og vogn over et sejlløb, men vi forsikrer, at det kun var en 4 alen grøft med vadested«.

De mener fortsat, at bjærgningsforholdene er lige så gode fra Ho som fra Oksby, samt at afstanden fra Skallingen til udskibningspladsen i Ho er betydelig kortere, idet man henviser til sidste stranding, hvor kaptajnen fik yderligere udgifter

ved bjærgningen af ladningen, indtil folk fra Ho kom til, og sammen med nye forbjærgere fra Fanø bjærgede skibets ladning af jernbaneskiner. Desuden kan man ikke godtage, at strandinger på Skallingen kun indtræffer i stormvejr, når de fleste strander i magsvejr. Til sidst retter man voldsomme angreb på skønsmændenes procedure, og beder stiftamtmanden om at udnævne andre mænd, »der mere selvstændigt udtaler deres anskuelser uden senere indvirkning og forhaling« af sagen.¹

Klagen tilbagevises af retten i Varde, der erklærer, at skønsmændene ikke har afsluttet sagen, da de ikke har haft mulighed for at bese stedet ved vestlig vind og ualmindeligt højvande, hvilket var stiftamtets udgangspunkt i synsforretningen.

Amtet bifalder denne afgørelse af retten, og det fremgår ikke af sagen, at den er afsluttet, og der sker ikke noget før i 1876, hvor sagen rejses på ny.¹

Af den nye sag, der påbegyndes d. 27/3 1876, fremgår det, at såfremt der skulle være fremkommet en tidligere synsforretning, må den være faldet ud til Oksbyboernes fordel, idet stiftamtet modtager en skrivelse fra beboerne i Ho sogn om, at man agter at gå til ministeriet, for at der af to mænd kan afholdes synsforretning over de af naturen ændrede forhold på sandsletten mellem Skallingen, stranden og det faste land ved Ho. Man foreslår, at skønsmændene må udvælges af Varde Vesterherreds ret eller Fanø birk, »da vi antager, at beboerne af disse egne er bedst kendte med forholdene«. Andragendet er underskrevet af 34 Hoboere.¹

Det er altså den gamle sag, der tages op igen, men hvorfor netop nu. Årsagen kan være flere sammenfaldende omstændigheder.

Naturforholdene omkring sletten Hobodyb kan have ændret sig så meget i de forløbne år, at det ville være rimeligt med en ny vurdering af sagen, men desuden kan anføres, at redningsvæsenet har planer om opførelsen af en ny rednings-

station med båd ved Svenskeknolde på Skallingen. Redningsvæsenet planlægger den betjent som bistation under station Blåvand og med mandskab fra Blåvand. En tredje årsag kan være de mange strandinger, der er sket i de foregående år på Skallingen, vel især i den frygtelige oktoberstorm i 1874, hvor Blåvand redningsmandskab kom ud for helt umenneskelige anstrengelser med de mange strandinger, der skete i området, og hvor man kun kunne hjælpe få af de skibe, der strandede, og hvor man i tre dage slet ikke kunne komme ud på Skallingen. Hertil kommer, at fra et af skibene har vi underretning om omfattende bjærgning af en meget kostbar last af stykgods. Det drejer sig om skibet »Esperance« af København, der var på vej fra Hamburg til Rio de Janeiro, men forliste på Horns Rev, og hele mandskabet omkom.² Der har her sikkert været arbejde til bjærgningsfolkenes fra Blåvand igennem længere tid, og måske også mere, end Hoboerne syntes, at de kunne overkomme, men selvfølgelig er det kun antagelser, som ikke anføres i officielle skrivelser.

Herredsfogden i Varde foreslår, at der udvælges to mænd fra Fanø til synsforretningen, men stiftamtmand Nielsen er af en anden mening, idet skønsmændene fra Fanø ikke vil kunne komme frem i dårligt vejr, og det var netop i dårligt vejr, at stedet skulle beses. Han er klar over, at man må vælge nye, da den ene af de tidligere er død, og den anden er svagelig. Han foreslår, at der findes to uden for Oksby sogn; der ligeledes har kendskab til stedet. De nye skønsmænd bliver strandfoged P. O. J. Høy fra Houstrup og skibsfører Christen Jessen Nielsen fra Lønneklint.³ I marts rykker Hoboerne for et møde og en afgørelse i sagen, men herredsfogden meddeler, at sagen endnu beror hos de to skønsmænd, der ikke har kunnet afholde syn, da vejret ikke har været det ønskelige.¹

Synet sker først den 16. og 17. marts, og sagen afgøres med udtalelserne fra de to ved retten i Varde d. 18 april 1877. De skulle altså afgive skøn over, hvorvidt beboerne fra Ho sogn i strandingstilfælde med samme hurtighed og lethed som folk

fra Oksby ville kunne foretage bjærgning fra Skallingen ved hjælp af dertil hørende befordringsmidler. »I denne anledning begav vi os den 16. marts d. å., da det blæste en storm fra vest med snebyger, og der således var udsigt til en usædvanlig høj flod, på rejsen til Skallingen, men nåede ikke den dag længere end til Oksby, hvor vi overnattede, da vi på grund af natten ikke kunne afholde forretningen. I nattens løb forandrede vejret sig imidlertid således, at stormen ophørte, og vinden drejede sig om til sydøst med jævn kuling. Vi nåede Ho den 17. om formiddagen, og efter at have konfereret med strandfogderne i Ho, besluttede vi os til, uagtet de forandrede vejrforhold at tage lokaliteterne i øjesyn. I forening med strandfoged K. Nielsen i Ho begav vi os derpå til vogns til Skallingen kørende ad den vej, som efter strandfogdens opgivelse var den nærmeste. Skallingen begynder ved de såkaldte Benknolde og fortsætter derpå ca. $\frac{1}{4}$ mil i det såkaldte Sand, en jævn sandflade, som under almindelige vandforhold er over havets niveau. Efter denne sandflade følger ud mod havet en klitrække, som benævnes Højeknolde og til slut de såkaldte Svenskeknolde. Efter strandfogdens anvisning var den nærmeste vej fra Ho til denne del af Skallingen, som ligger på den for Ho modsatte side af sandfladen, og som ved nærværende forretning formentlig kun kan blive tale om, fra det sidste hus i Ho, som er beliggende ca. $\frac{1}{4}$ mil fra Benknolde tæt ved bemeldte sandflade, over denne i lige linie til Svenskeknolde, hvilken vej også af os skønnedes at være nærmest. Med denne begav vi os som foranført til vogns. Sandfladen var en del opblødt, men stod dog ikke under vand, da havet, uagtet det på denne tid var flod, på grund af den indtrådte østlige vind var meget lavt. Selve sandfladen er lavere end den egentlige forstrand, hvorfor den også i tilfælde af høj flod før bliver overskyllet end denne, hvilket sker ved det laveste sted på forstranden, som er beliggende i nærheden af Benknolde, hvor vandet fra havet strømmer ind på fladen. Under almindelige forhold kan den nævnte vej over sandfladen til Svenskeknolde passeres, og da

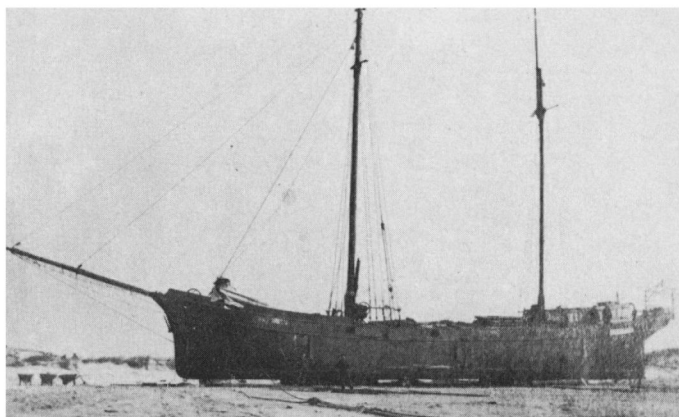
ca. $\frac{1}{3}$ kortere end vejen fra Oksby til bemeldte Knolde, men ved indtrængende høj flod kan den ikke benyttes og efter den tilstedeværende strandfoged K. Nielsen tillige med Bakken Sørensen, strandfoged i Oksby, som ligeledes var kommet til stede, hans påvisning af det laveste sted, skønnede vi det var tilfældet, at der ofte kunne hengå nogen tid, selv efter at havet var blevet lavere, inden vandmassen fra floden kunne strømme ud, og således hengå længere tid inden den nærmeste vej kunne befærdes. Når sådant er tilfældet, må bjærgere fra Ho, som ville til Skallingen, lægge vejen om ad Benknolde, hvor også vejen fra Oksby støder til, men denne vej er lige så lang, som vejen fra Oksby til sidstnævnte Knolde og ikke så god at befære, da den fører over en del løs sand, hvorimod vejen fra Oksby går langs den faste strandbred. Efter således at have gjort os bekendt med alle de lokale forhold, afsluttedes forretningen med følgende skøn: Så længe der fra Ho sogn over fornævnte sandflade ikke fører en vej, som til enhver tid med sikkerhed og lethed kan befæres, og som skønnes at måtte gå i denne foran angivne retning, hvorved den ville blive ca. $\frac{1}{3}$ kortere end vejen til Oksby, må vi under de nuværende forhold anbefale vejen langs strandbredden til Oksby, da denne vil kunne passeres på den tid, da formeldte vej fra Ho til sandfladen vil være utilgængelig. Det fornævnte laveste sted på strandbredden beliggende i nærheden af Benknolde, må rigtignok passeres af Oksbybjærgere, når de vil til Skallingen, men selv om også dette står under vand i flodtiden, skønnes det dog at måtte kunne passeres i ebбетiden, hvad der ikke vil kunne blive tilfældet på sandfladen, hvor vandet, som foran bemærket, ikke så hurtigt falder, og som desuden består af løsere sand end den egentlige strandbred. Endnu bemærkes, at fornævnte laveste sted i strandbredden også må passeres af Ho sogns bjærgere, når de følger den længere vej om ad Benknoldene, som foran er omtalt, at måtte følges under høj flod«. ¹

Efter at sagen er afgjort til Oksbyboernes fordel, indløber en

udtalelse fra bestyreren for redningsvæsenet, konsul A. Andersen, der udtrykker store betænkeligheder ved en ændring af adgangforholdene og mener, at en vej fra Ho til Skallingen må være af store dimensioner for at kunne modstå vandmassernes tryk, og han kan kun anbefale, at man bibeholder den nuværende ordning.¹ Hoboerne tabte deres sag om bjærgningsretten til Skallingen, og sagen er ikke siden taget op.

I indledningen nævntes det, at problemet omkring bjærgningsretten opstår kort efter redningsvæsenets oprettelse, men noget tyder på, at det ikke er første gang, Hoboerne har følt uretfærdighed på dette felt. I bogen »En dansk bondeskippers historie« fortæller Søren N. Rasch fra Ho i sine optegnelser, at kort før jul 1838 strandede en hollandsk smakke på Skallingen, og købmand Rygård, Holstebro, købte skibet for senere at sætte det ud. Skibet blev imidlertid vrags og måtte ophuges, og Ho sogns beboere påtog sig opgaven, og - fortsætter Søren Rasch - »Det er første gang, noget fra Skallingen er oppebjærget til Ho, uagtet det dog er vore ejendommers forstrand, bjærgningsretten burde da også høre hertil i stedet for til Blåvand, hvortil der er længere transport og bekostning, så ejeren havde næppe fået 1/3. Vi har hidtil blot været tilskuere, mens Oksbyerne benyttede stranden og den skibbrudnes ejendom til deres egen tarv. Jeg havde da også opfordret Hoboerne til at ansøge om at få bjærgningsretten«.⁴ Som den fremskridtsmand Søren Rasch var, kan det ikke udelukkes, at han rettede Hoboernes opmærksomhed på muligheden af at kunne opnå rettighederne, idet det var nøjagtig den samme udformning af sagen, der dukkede op i 1856. Søren Rasch var da død, og det var hans gode ven H. C. Grønberg, der fremlagde kravet.

Vi fornemmer, at Blåvand bjærgningslav allerede da eksisterer. I årsskriftet for Fiskeri og Søfartsmuseet i Esbjerg 1963 har Andreas Møller skrevet en artikel om »Bjærgelavet »Blåvand« og dets båd«. Det har ikke været muligt for ham at finde lavets oprindelse, men anfører, at i dets love har de taget højde for



Den hollandske skonnert »Speculant« strandet den 18. okt. 1917 på Skallingen, her ses skibet bjærget op på stranden for senere at skulle sættes ud.

rettigheden over Skallingen, idet der ved valg af lavets medlemmer står, at hvis »Skallingen er eller bliver bebygget, have de dersteds bosatte personer samme adgang til lavet«, de har ligesom villet sikre sig alle eventualiteter.

Hoboerne var ikke blinde for de økonomiske aspekter ved bjærgningen af ilanddrevet gods eller ved vrage, idet der i strandsloven angives, at bjærgelavet må hjemtage gods, hvis værdi skønnedes at være over 500 kr., hvad der lå herunder tilfaldt strandfogderne. Ved den nye lov i 1928 ændredes det til, at bjærgelavet fik 10% af, hvad det inddrevne gods indbragte på strandauktionerne. At det var endnu bedre at bjærge strandede skibe fremgår tydeligt af et eksempel, som Andreas Møller fremfører i sin artikel, og ligesom sætter Hoboernes sag i relief. Det anførte eksempel er vedrørende bjærgningen af det strandede skib »Speculant«, der inddrev på Skallingen den 18. oktober 1917 uden besætning, idet denne var blevet reddet i rum sø:⁵

Vedrørende bjærgning af ladningen:

For arbejde og vagt	3.207,00 kr.
For kørsel	2.160,00 kr.
Overskud til 60 mand	1.980,00 kr.

Vedrørende bjærgning af skibet:

Arbejde	2.639,00 kr.
Kørsel.....	182,00 kr
Overskud til 62 mand.....	3.720,00 kr.
I alt	13.888,00 kr.

KILDER OG NOTER

1. Øster og Vester Herreders Justitsprotokol 1873-1879 B 83-5010 sag nr. 45/1876. Landsarkivet for Nørrejylland.
2. S. Manøe Hansen »Strandinger og redningsaktioner fra Skallingen til Nymindegab 1852-1975«. Historisk Samfund for Ribe Amt 1977, side 13, 15f, 45.
3. Strandfoged P. O. J. Høy kan være identisk med den kaptajn P. J. Høy, der i oktoberstormen 1874 strander på Skallingen med skibet »Line Mondberg« af Horsens, og som oplevede, at redningsmandskabet i 3 døgn ikke kunne komme dem til undsætning, da Skallingen var ganske afskåret fra det faste land på grund af stormen og højvandet. Han var derigennem blevet kendt med de besværlige forhold på stedet. Han sejlede for et Horsensrederi - som flere andre vestjyske kystboere - og stammede fra Houstrup.
Skibsfører Christen Jessen Nielsen var fører af skonnerten »Dorthea« af Nymindegab. Se kilde nr. 2, side 41 og 192.
4. H. K. Kristensen »En dansk bondeskippers historie. Søren N. Raschs optegnelser«. Historisk Samfund for Ribe Amt 1977, side 155f.
5. Årsskrift for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 1963, side 54-59.

Søren Manøe Hansen, f. 1934, museumsleder, Løkkevang 18, 6870 Ølgod. Har udgivet Strandinger og redningsaktioner 1852-1975, 1977. Endvidere artikler i Mark og Montre 1969 f. og Fra Ribe Amt 1972 f.