

## Vrag- og Strandretten i Øresund.

Af Redaktør Chr. Nicolaisen, Dragør.

Frå den ældre Middelalder, vistnok lige fra Absalons Tid, har Retten til Vrag og Bjergning — Strandretten — i den sydlige Del af Øresund været en ret vigtig og ofte ganske indbringende Besiddelse. Gaar vi endnu længere tilbage i Tiden, synes Søfarten, især her i Nærheden af Østersøens Kyster, temmelig utryg og lovløs Færd. Ofte blev Fartøjerne paa deres Vej gennem Sundet, hvis de ikke kunde værge og bjerge sig selv, et letkøbt Bytte for Sørøvere, der laa paa Lur i Ørekrogene, og gjort til Genstand for Rov og Plyndring. Det var derfor aabenbart en klog Foranstaltning i rette Tid, da Absalon byggede sin befæstede Borg ved Indløbet til Hafn for at bringe Orden i disse retsløse Tilstande, en Rest fra Vikingetiden, hvorved navnlig Venderne benyttede sig af Sundvejen for at hæрге og plyndre paa deres Togter.

Under Borgen i Hafn blev da ogsaa henlagt Vrag- og Strandretten i Sundet. Og da Borgen kort Tid efter henlagdes under Roskilde Bispestol og kom til at danne Hovedsædet for Københavns Lehn, fulgte disse Rettigheder til Søen og Stranden med, hvorefter de udnyttedes af Bispestolen gennem mere end 200 Aar, nemlig indtil Lehnets og Slottet 1416 annekteredes af Kronen.

Hvor langt denne Lehnsrettighed paa Søen strakte sig, ser vi af en Resolution, der gaves af Bispen 1275 til Staden Københavns Borgere, idet der gives dem Ret til Bjergning af Skibe og Gods, som strandede eller grundstødte indenfor en Linje fra Rødovre Aa og uden om

Amager og Saltholmen til Skovshoved. Strandinger indenfor dette Omraade maatte ikke holdes for »Vrag«, men skulde bjerges og tilbagegives Ejerne mod Erlæg-gelse af Bjergeløn. I Biskop Krag's Stadsret af 1294 er endvidere tilføjet, at hvem der fandt saadant Skib eller Gods uden Ejermand, skulde føre det til Slottet og af Slotsfogden erholde Bjergeløn derfor; hvis man gjorde sig tilgode med Fundet uden at bringe det op, skulde man tiltales for Tyveri efter Lovens strenge Regler. Naar Ejermanden meldte sig, skulde Slotsfogden give ham Godset tilbage mod Betaling af redelig Bjergeløn derfor.\*)

Det gik dog ikke altid saa retfærdigt til, som disse Regler foreskrev. Overtrædelser og Misbrug fandt snart Sted, og naar det var Ufredstid, saa man gennem Fingre med Lovene. 1329 føres der Klage over, at en hallandsk Greve sammen med to københavnske Borgere og andre havde røvet et Skib med Ladning ved Refshalen. Og 1333 klages der over, at selve Lensmanden havde beslaglagt et Skib fra Stralsund, som var strandet ved Dragør. Ladningen, der bestod af Fødemidler, var tildels forsvunden og kunde saaledes ikke udleveres, saa der maatte ydes Ejeren Erstatning. I de følgende Aar klager flere af Hansestæderne over uretfærdig Bjergning af deres Skibe i Sundet, saavel af Biskoppens som af Kongens Fogder (Valdemar Atterdag havde i en Aarrække laant Slottet og Lehnet), og de Skibsfarende havde aabenbart stor Respekt for at komme i Slotsfogdernes Vold. Det ses til Eksempel af det bekendte Thingsvidne fra 1389 i Langebeks Diplomatarium, hvorledes en engelsk Skipper, hvis Skib var kommet paa Grund paa Saltholmen, tvang en anden Skipper, Claus Skeel af Stralsund, ved Magt til at tage sin Ladning ombord og føre den over til Hööl paa Skaanesiden, aabenbart for ikke at falde i Hænderne paa Lehnsmanden paa København og komme til at svare den Told og Bjergeløn, som denne vilde kræve.

At Roskildestolen regnede med disse Strandindtægter, ser vi af Stiftets Jordebog, der menes at stamme fra Ti-

\*) Kbh. Dipl. I. 24 ff.

den omkring 1370. Heri nævnes under Amager »Vrag« som en af de uvisse Indtægter, der hørte til Bispestolens Taffelgods under Københavns Lehn. Og endda maa det antages, at allerede paa den Tid var en væsenlig Del af Søfarten i Sundet og dermed Bjergningen af de Skibe, der kom paa Grund, overladt til Hansestæderne selv, idet de selv maatte skaffe sig Hjælp til at varpe eller losse Skibene flot. Baade paa den Tid og efter at Erik af Pommern (1416) havde taget Lehnet og Slottet i Besiddelse, synes der indtraadt mere Stilhed om Bjergningsaffærerne. Klager fra hansiske Skippere over uretfærdig Behandling af Fartøjer og Gods ophører, skønt Hansetrafiiken i Sundet da var i sit stærkeste Flor og Skaanemarkederne, ikke blot paa Skanør og Falsterbo, men ogsaa i Malmø og paa Dragør, udfoldede sig i større Maal end nogen-sinde. Saavel under Kong Erik som under Christoffer af Bayern havde Stæderne overordentlig store Friheder i Øresund. Retten til at bjerge baade deres egne og andres Skibe og Gods har de efter al Rimelighed havt indbefattet i den Toldafgift, de svarede paa Skaanelejerne, hvorunder ogsaa Dragør. I Kong Christoffers Stadsret for København af 1443 gives denne Stads Borgere, efter gammel Skik, de samme Rettigheder for deres egne Skibes Vedkommende. Det hedder heri: Findes noget Skib, der tilhører Borgerne, drivende i Øresund uden Fører, da skal det ej kaldes Vrag, men bringes til Kongens Slot mod fornøden Bjergeløn, saa den, der ejer Skibet, kan faa det tilbage igen. Og med Hensyn til andre strandede eller grundstødte Skibe i Øresund hedder det videre, at Førerne skal kunne leje Skibsrum og Hjælp hos Stadens Beboere til Bjergningen; i fornødent Fald skal Borgermester og Raad skaffe dem saadan Hjælp. Men iøvrigt fremgaar det af det følgende, at Hanserne var interesserede i, at Bjergningen skete under deres eget Retsomraade. Det ses saaledes, at en Hanseskipper M a t h. N e g e n d a n k, hvis Skib 1451 var sprunget læk i Sundet, gerne vilde have sat det paa

Grund i »Drakorsund«, medens han blev nødt til at sætte det ind paa Refshalen, der laa udenfor Hanseomraadet.

Under Christian d. 1. kom der atter stridbare Tider for Hansetrafiken i Sundet, især for Markedet paa Dragør, som laa saa nær ved Rigets Hovedstad. Navnlig med Danzig var der stærk Ufred, og der klages over, at denne Stads Skibe blev opbragte og ikke maatte passere »Kongens Strømme«. Stædernes Bjergningsret synes ikke respekteret i samme Omfang som tidligere. Af et aabent Brev ses det, at Kongen 1456 lod sælge i Warnemünde et tysk Skib »Lilien«, der var fundet som Vrag paa Kastrup Knæ, til Hans Dene og Clawes Stoltreu oet for 40 danske Mark. Endvidere klagede Staden Lübeck under Rigsforhandlingerne i København 1462 (Hanserecesse) over, at Lehnsmanden paa København Joachim Gris og Kongens Foged 1460 havde taget fra en Hanseskipper ved Navn Stenorde, bjerget ved Dragør, 20 Læster Købmandsgods, hvis Tilbagelevering var bleven nægtet trods Tilbud om redelig Bjergeløn. Lehnsmanden maatte her affinde sig med Skipperen og dennes Folk og betale 30 Mark samt 2 Læster (24 Tdr.) Sild til den kommende Høst. Og ved den Fornyelse af Stædernes Privilegier, som Kongen paa samme Tid blev nødt til at indrømme dem, fik de (1462) fri Strandret overalt i de tre Riger.... »ok scholen se den seestrant vrig hebben to ewigen tiden van alleene schipbrockigen guden.... weret dat jenige lude van den hensesteden schipbrokich wurden in jenigen enden der drier rike«.... hvadenten deres Gods ved Skibbrud eller som Vrag eiler paa anden Maade fandtes i Stranden eller Søen, maatte de lade det bjerge og tage det til sig ved egen eller andres Hjælp uden Hinder. Hvor de havde Brug for Arbejdsfolk til Bjergningen, maatte de hyre saadanne uden at vise Tegn eller særlig Tilladelse overfor Rigernes Lehns mænd. Men fandtes der skibbrudent, herreløst Gods i Søen, hvis Ejere var forliste og borte, skulde det bjerger af den nærmeste Foged eller Befalingsmand og bringes til den nærmeste Kirke, hvor det skulde beskrives i

Vidners Overværelse og med Tilkendegivelse, om nogen havde Fordring derpaa, og ellers henlægges i Aar og Dag, for at Ejeren eller Arvinger kunde melde sig og faa det udleveret mod Fradrag af Bjergeløn. For at tiltage sig saadant Gods med Urette skulde idømmes streng Straf, ligesom for Tyveri.

Det fremgaar heraf, at Hansestæderne endnu for en Tid haandhævede Besiddelsen af deres gamle Privilegier. Og da de stadig drev deres Fiskeri og Handelstrafik i Sundet, er det rimeligt, at Bjergningen ogsaa i det væsentlige stadig var paa deres Hænder.

Under Kongerne Hans og Christian d. 2. strammedes atter den Knude paa Traaden, som de gamle Sundlejer var. Og da det før saa rige Sildefiskeri, hvorpaa Trafiken paa disse Lejer var bygget op, i væsentlig Grad var aftaget, og da de danske Fiskere og Handelsfolk selv vilde udnytte Resterne af denne eftertragtede Rigdomskilde, øgedes stadig Modstanden mod Hansetrafiken. Kronen oprettede selv et Salteri paa Dragør, og kun en enkelt af Stæderne — Stettin — formaaede endnu her at drive nogen Trafik af Betydning. Det er da meget sandsynligt, at Kronen ogsaa gennem sin Lehnsmand og sin Foged paa Slottet København selv har søgt at udnytte Bjergningen og Strandretten. Slotsfogden havde desuden selv Handels- og Fiskeriinteresser paa Dragør og havde flere Bodesteder herude. Det vilde iøvrigt være interessant at vide, om C. F. Allen ogsaa sigter til denne Foged, naar han i sin Nordens Historie skriver, at de kongelige Fogder under Kong Hans gjorde sig ulovlig Fordel ved Bjergning af Strandinger.

Med Christian d. 2.s Forordning om Vrag brødes i al Fald Staven over den Fribyttertrafik, der havde givet mangen Lehnsbesidder gode Indtægter, og de gamle Love om Besiddelsesretten til Søs, lige saavel som paa Landjorden, gaves ny Livskraft. Ved denne Forordning gaves de Skibbrudne uhindret Ret til overalt i Riget selv at lade bjerge deres Skibe og Gods i Søen ved egen eller andres Hjælp. For Øresundets Vedkommende var det

kun det gamle Hanseprivilegium, der overførtes paa den stedlige Befolkning og Skibsfart. Vragretten og Bjergningsretten faldt sammen med Fiskeritrafikken tilbage under Landets eget Virkeomraade.

Endelig under Grevefejden (1536) mistede Hanseforbundet den sidste Rest af sin Magt i Sundet, og da navnlig paa Dragør, hvor alle Stædernes Handels- og Fiskerindretninger nedbrødes og ødelagdes under Krigen ved Ildsvaade og anden Molest. Deres Boder og Kompagnihuse jævnedes med Jorden og gav Plads for danske Indbyggere, som indrettede sig paa at drive Fiskeri og iøvrigt at leve af, hvad Søen og Stranden kunde yde dem til Opholdet. Og paa samme Tid, som Dragør begyndte sin Opvækst, lagdes denne hurtigt tiltagende Fiskerby i kommunal og retslig Henseende ind under den af de nylig indvandrede Hollændere dannede Kommune, hvis Schulthus eller Schout varetog Lehnsmandens og Kronens Interesser herude, baade som Foged og Tolder.

Men iøvrigt haves der ikke fra det 16. Aarh. nogen-  
somhelst Oplysning om Strandindtægt eller Bjergning i Sundet, og der synes stadig klæbet noget af Strandhugstnaturen ved den. Der klages i al Fald mod Slutningen af Aarhundredet over, at Kystbeboerne paa sine Steder, naar de bjergede grundstaaende Skibe, tvang Fører og Mandskab til at sælge de bjergede Varer for den Pris, de selv satte. Der gaves da en ny Forordning om Vrag (1593), hvorefter 1) alt Gods, som fandtes i Søen uden Ejerman, skulde tilfalde Kronen efter Fradrag af billig Bjergeløn, 2) der skulde akkorderes med Skipperen paa det grundstaaende Fartøj om rimelig Bjergeløn, og 3) skulde Kongen have Forkøbsret til det bjergede, dersom Skipperen vilde sælge det.\*) Det ses dog snart efter, at Bjergerne af Vrag fik Halvdelen og Kronen Halvdelen af, hvad Salget indbragte. Der synes nu bragt Orden i Tingene. Gennem hele det 17. Aarh. nød Hollænderbyen og Dragørboerne tilsyneladende den Bjergning, der var, i Ro og Mag som

\*) Sæll. Tegn. XVIII. 305.

gode Kystboere; men Sejladsen var næppe ret livlig. Det ses dog undertiden i Lehnstregskaberne, at »Dragø Folk« bjergede herreløst Gods under Amagerland og fik Bjergerløn derfor af Schouten, som besørgede det solgt ved Auktion. Et Skaar i Bjergningsindtægterne var vel nok Farvandets mere nøjagtige Afmærkning end tidligere.

\*

\*

\*

Allerede før og under Grevefejden var indtraadt en ny Ordning med Anbringelse af Sømærkerne i Sundet. Foruden de gamle Pejlingsmærker, man havde paa Landjorden, var man nu begyndt at anbringe faste Mærker i Søen. Saa længe Handels- og Skibsfarten var i Hansestædernes Hænder, blev dette Forhold vel deres Sag; men den nye Tid, der var indtraadt, krævede ogsaa her sine mindre Reforme. Saavidt ses gav Rigens Raad første Gang 1533 Tilladelse til at lægge Søtønder ud paa Middelgrunden, og formodentlig ikke længe efter blev den første Tønde lagt ud paa »Dragør Strømme«. I al Fald var der 1560 udlagt 4 Tønder gennem den sydlige Del af Sundet for at advare Skibene mod at komme ind paa Grundene. Københavns Borgmestre og Raad lagde Tønderne ud og fik bevilget en Godtgørelse derfor af Toldkassen, som opkrævede en Afgift — Tøndepenge — af Skibene, oprindelig 4 Skilling af hvert Skib.

Til Hjælp for Sejladsen i den mørke Nattetid anbragtes i en langt ældre Tid Blusserier inde paa Kysten, idet man opkastede Fyrhøje eller Bakker, hvor der blusedes med Brændevad, naar man havde Interesse og Fordel deraf. Allerede paa Valdemar Sejrs Tid nævnes et saadant »Fyr« ved Skanør, antagelig en Foranstaltning, som var truffen for Fiskeritrafikens Skyld af de virksomme Munkeordener, der ogsaa havde deres Andel og Interesse i Fangsten og Trafiken. Et lignende Blusseri kendes paa Dragør fra Hansetiden, den saakaldte Blushøj, ligesom Længstehøj og Maglebylille Høj paa Amager sikkert er gamle Fyrhøje for Fiskeriet og Søfarten.

hvad enten de saa tjente til at vejlede eller vildlede Fartøjerne. Først paa Christian den 4.s Tid synes man begyndt at bruge Fyrlamper med Olie eller Tran. Og paa den Tid maa der have været et fast Fyr paa Amager, da en kgl. Forordning af 1611 foreskriver, at hvert Skib skulde betale 2 Skill. i Fyrpenge for at passere Dragør Strømme. Fra samme Tid begyndte Havnen ved Dragør at vokse frem; 1657 fandtes her et langt Pier, »Pehrstette«. Det ses iøvrigt paa gamle Søkort, at »Dragør Tønde« laa ved Østkanten af Sandrevet, omtrent lige Syd for Byen. Med dette Mærke og mulig nogle »Koste« paa Landgrundene, har man ladet sig nøje, indtil Drogdens Fyrskib blev udlagt, vistnok 1857, til stor Fortrydelse for Dragørboerne, der troede, at nu var det forbi med Skibssjøene. Men der kom efter den Tid mange flere, end der nogensinde havde været, idet Skibsfarten i sin Helhed tog et vældigt Opsving.

\*

\*

\*

Om et fast Bjergelav paa Amager til Hjælp for de Skibe, der grundstødte i Sundet, haves der kun spredte Oplysninger fra det 17. Aarh. Hollænderbyens og Dragørs Beboere havde vel en Overenskomst, hvorefter de i Fællesskab leverede Lægterfartøjer og Bjergningsmandskab til de grundstaaende Skibe og sluttede Akkord med Skipperne om Bjergning, hvortil Dragør Havn benyttedes. 1663 blev der ved Hollænderbyens Ret genoprettet den Kontrakt, som Dragørboerne havde indgaaet med Hollænderkommunen om forskellige Poster, hvilken »ehre vorvahren mit unse vorolders hebben gemacht«, og hvorefter Dragørboerne ikke maatte fortrænge Hollænderbyens Folk ved Skibsbjergningen, ligesom Hollænderne ej heller maatte »de Drakerlude uhdrengen«. Hvorledes Delingsforholdet iøvrigt var ordnet, findes der intet om. Men Bjergerne fik de akkorderede Summer for Grundstødninger fuldt ud, medens der af Vrag, som fandtes i Søen, stadig tilfaldt Kronen en vis Part.

Ved en kgl. Forordning af 1705 gav Regeringen mere



bundne Regler for Bjergningsdistrikter og for Oprettelse af Bjergelav i Kystbyerne. Herefter emanciperede Dragørboerne sig fra Hollænderbyen og dannede et fuldstændig kommunalt Bjergningsvæsen under Ledelse af Fogden og de 4 Mænd, som styrede Byens Sager. 1713 oprettedes derefter en Vedtægt for Dragørboerne alene, idet alle Byens Baad- og Skøjteførere gik ind paa at bjerge for hele Byens Bedste og at afstaa 5 Rdlr. af hvert Hundrede til Byens Kasse. Det vakte stor Misfornøjelse hos Hollænderne, der dog stadig mødte med Mandskab, som lod sig indtegne til Deltagelse i Bjergning og derved fik deres Part i Delingen, naar Summen blev udbetalt. 1725 blev det atter indskærpet, at der ikke maatte sluttes Akkord med noget Skib om Bjergning undtagen paa Byens Vegne, og »hvis nogen skulde dølgge eller befindes med nogen Svig herimod, han bøde 10 Rdlr.«. Nogle Aar senere ses det, at der ved Regnskaberne stadig var Strid, »Skælden og Smelden« om de Rettigheder, som Dragørboerne tiltog sig, navnlig overfor Hollænderne, hvorfor man truede med at ville udelukke de »genstridige« Elementer fra Regnskabet.

1732 blev imidlertid oprettet en ny Vedtægt, der gav alle, som mødte til Skibs i rette Tid og tog Del i Bjergningen — ogsaa Hollænderne — lige Ret. Fogden og de 4 Mænd, som da mest var tilflyttede Hollændere, havde sammen med Schouten faaet dette Forlig i Stand. Ogsaa Afgiften til Kommunen vakte stor Misfornøjelse, især da den forhøjedes til 10 pCt. af Bjergningssummerne til lige Deling mellem Byens, Havnens og Skolens Kasser. 1758 forhøjedes den ikke desto mindre til 20 pCt., nemlig 4 til Byens, 4 til Skolens, 9 til Havnens Kasse og 3 til Fogden, der sluttede Akkorderne.

Over de Indtægter, som Bjergningen gav til Byen, findes der intet Regnskab tidligere end fra 1740, og man ved heller ikke, hvor mange Bjergninger der fandt Sted. Af Dragørs Toldregnskaber ses af de indbragte Vareposter, der fortoldedes, at der ret ofte indtraf gode Bjergninger, ogsaa udenfor Sundet. 1718 indbragtes t. Eks. 37

Skippund Hør og Hamp fra et Skib, som var strandet ved Falsterbo; 1731 indbragtes fra et Skib, der var strandet ved Stevns, 1200 Tdr. vaadt Korn, Byg, Ærter og Hvede. Varerne solgtes som oftest ved Auktion, og Pengene deltes efter visse vedtagne Regler, som senere skal omtales.

Det egentlige Bjergningsomraade, der hørte under Dragør, strakte sig senere fra Bredegrund til Middegrund, omfattende alle de mellemliggende Grunde, som Lillegrund, Søndre- og Nordreflint, Holmetunge, Aflandshage, Sandrevet, Pulten, Kraasebanken, Svalerumpen, Ravnen, Maglebylille Hage, Nordre Røsse eller Kastrup Knæ, Saltholmen og Saltholms Flak. Der kunde selvfølgelig ikke udvises noget bestemt Bjergningsdistrikt eller gives noget Privilegium derpaa, da den Skibsfører, hvis Skib stødte paa Grund, havde baade Ret og Pligt til at slutte med den første, den bedste effektive Hjælp, der tilbød sig.\*) Men Dragørbjergerne var stadig vaagne og paa deres Post, holdende Udkig enten fra Byens Vagttaarn eller fra Lodsvagten. Byens Baad laa klar til at sejle ud, medens Fartøjer og Mandskab raabtes ud og brasede ud af Havnen, saa snart der gaves Signal fra Skibet, at det ønskede Hjælp. Og denne ønskedes som Regel hurtigt, for at Skibet ikke i Søgangen skulde hugge sig læk.

Ved Midten af det 18. Aarh. optog Ejeren af Kastrupværk, Hofbygningsinspektør Jacob Fortling, en Konkurrence med Dragørbjergerne i Sundet. Disse klagede gentagende til Amtmanden derover, men da Næringen var fri, kunde der ingen Forfølgelse finde Sted. Flere Gange stod der ret voldsomme Batailler mellem Bjergerne, hvoraf opstod nogle Retssager; ogsaa andre Uregelmæssigheder ved Bjergningen paataltes. Det endte med, at Dragørbjergerne efter 1788 maatte give Afkald paa den nordre Del af det gamle Distrikt, nemlig efter en

\*) Det hedder derfor i »Dragørs nye Vedtægter« af 1855, at Byens Baad skulde møde, naar et Skib, som var i Sigte fra Dragør, stod paa Grund.

Linje fra Maglebylille Hage over Midten af Saltholmen, til Kastrup Bjergelav.

Slutning af Akkord med et grundstødt Skib om Bjergning var ofte et vanskeligt Punkt at komme over. Der forelaa undertiden flere Tilbud, og undertiden skruedes Fordringerne saa højt op, at Skipperen forlangte en retslig Afgørelse. Efter Dragørs Vedtægter af 1732 skulde Byens Baad have en af »de fire Mænd« eller Fogden med ombord, og hvis Skipperen forlangte at føres i Land for at slutte, skulde det straks gives Fogden og Byforstanderne tilkende. I Almindelighed krævedes en vis Part af Skibets og Ladningens Værdi — en Trediedel eller en Fjerdedel efter Forholdenes Natur. 1748 paadømtes ved Amtsretten en Sag, hvori en Fjerdedel af den samlede Værdi tilkendtes Bjergerne. 1755 førtes en Proces angaaende et Skib med Trælast, der stod paa Bredegrund, da Bjergerne ansaa en Trediedel af Skib og Ladnings Værdi, 1000 Rdlr., som Akkorden lød paa, for en altfor ringe Bjergeløn. De tilkendtes dog sjældent mere ad Rettens Vej, og denne Betragtning lagdes da i Almindelighed til Grund for de indgaaede Akkorderinger.

Om Tallet paa Bjergninger i Sundet og den Fortjeneste, der er oppebaaret derved, haves som sagt ingen Oplysninger før fra 1740. Fra da og indtil Aar 1800 var der alene for Dragørs Vedkommende gennemsnitlig 8 à 9 Bjergninger aarlig, og de repræsenterede i al Fald en Fortjeneste paa nogle Tusind Rdlr. hvert Aar — mange Penge paa den Tid. Fra 1811 til 1870 var Tallet paa Bjergninger her gennemsnitlig 13 (foruden private Sjou) med en Fortjeneste paa 11,000 Rdlr. aarlig. Aaret 1865 gav det højeste Tal, der nogensinde har været, nemlig 29 Bjergninger. I Tiden 1870—90 var Antallet af Bjergninger omtrent det samme, og Gennemsnitssummen var ca. 20,000 Kr. aarlig. 1888 var det største Aar med 16 Bjergninger, der gav en Indtægt til Byen paa over 100,000 Kr. Hvad Indtægten har været til Kastrup, vides der intet om. Siden 1833 har Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise som Andelshaver oppebaaret en væsent-

lig Del af Akkordsummerne baade for Kastrup og Dragør. I Kastrup dannede Fisker- og Arbejderbefolkningen et privat Bjergelav, der senere gik ind under Svitzers Overmyndighed, medens Dragør bibeholdt Bjergningen som kommunal Institution.

De l i n g e n af Bjergningsindtægterne blev for Dragør efterhaanden fastslaaet ved de kommunale Vedtægter. I ældre Tid bestod Bjergningsudbyttet ofte i en bestemt Del af de ilandbjergede Varer. Enten blev de delte in natura eller solgte ved Auktion, efter at være oplagte i Byens Pakhus, og Pengene udbetalte. 1745 ses, at Byen som Bjergeløn maatte tage for 30 Rdlr. Kobberplader. 1748 modtoges for Bjergning af et engelsk Skib: Hamp-lærred, Drejl, Sejldug, Bevergel, Børster og Fedt, hvilke Varer ved Auktion indbragte 3394 Rdlr., hvoraf Told og Auktionsomkostninger ganske vist beløb sig til 1025 Rdlr. Kommunekasserne fik 322 Rdlr.; Læsteparten blev 5 Rdlr. 5 Mark, Mandsparten 4 Rdlr. 3 Mark. »Nu synes Folk Venner, men ere ey mindre«, skrev Skriveren i Bjergningsbogen, saa man ser, at der var baade Glæde og Misundelse til Stede. 1755 indbragtes 2188 Tdr. vaad Hvede. 1760 modtoges i Bjergeløn 135 Tdr. saltede Sild; heraf fik Byen, Havnen og Skolen 27 Tdr., Fartøjerne fik 1 Td. pr. Læst og Mandskabet  $\frac{1}{2}$  Td. i Mandspart. Men i Reglen udbetaltes Bjergelønnen i kontante Penge. Naar 25 % til Kommunen, Fogden og fire Forbjergere var fra-draget, fordeltes Resten mellem de deltagende Fartøjer og det skrevne Mandskab, idet der udregnedes en Part pr. Læst og en Part pr. Mand efter det Antal, der tog Del. Fra 1770 kunde kun de Folk, der havde »Byens Rettigheder«, tage Del i Bjergningen. Fra Midten af det 18. Aarh. ind-tegnedes i Almindelighed til en større Bjergning fra 10 til 20 Lægterfartøjer paa tilsammen 200 til 300 Læster og 200 til 300 Mand. Da Fartøjerne for det meste fik  $\frac{2}{3}$  og Mandskabet  $\frac{1}{3}$  af Bjergningssummen, blev Læsteparten, naar Læstetallet og Mandtallet svarede til hinanden, den dobbelte af Mandsparten. Ved Processer o. l. udbetaltes ofte ret store Ducører for »at drive paa Sagen«, naar den

var kørt fast i Strid om Summens Størrelse. Men naar Pengene saa endelig faldt som en mild Regn, kom der Liv og Bevægelse i Byen. Bytjeneren, der blev sendt rundt, raabte gennem Gaderne »Paa Skandsen« — en gammel Skandse, som laa paa Sydsiden af Havnen —, og her mødte saa Skippere og Mandskab, unge og »gamle Mænd«, ventende, til de efterhaanden blev kaldt ind, tidligere hos Monsiør L a s s e n i Kroen, senere i Bylokalet, hvor de fik udbetalt deres Part af Føgden og Byforstanderne. Og der faldt ikke saa faa ekstra Mandsparter; saaledes fik baade Amtsforvalteren, Birkedommeren, Præster og Lærere og iøvrigt alle Kommunens Funktionærer ogsaa Del i Bjergningsudbyttet.

De private eller »smaa« Sjou, der nærmest svarede til, hvad man i ældre Tid kaldte for Vrag, var heller ikke faa og gav ikke saa ringe Indtægter til Kommunen. Først regnede man disse Smaabjergninger af dødt Gods, Fund af Ankre og Kul e. l. i Søen som Kommunen uvedkommende. Men da der 1743 blev fundet et forladt Skib paa Køgebugt og bjerget af nogle af Byens Folk, som ved Retten tilkendtes 1800 Rdlr. derfor, opstod der en langvarig Strid om, hvorvidt denne Sjou stadig skulde være fri. Fra 1760 begyndte Kommunen at optage Konkurrence med Beboerne om denne Art af Bjergning og opnaaede derved en Overenskomst om, at der skulde svares 10 % til Kommunens Kasse af alt, hvad der fortjentes derved; denne Indtægt beløb sig indtil 1814 til ca. 500 Rdlr. aarlig og efter den Tid til over 1000 Rdlr. aarlig.

Siden 1890erne har Svitzers Bjergningsentreprise overtaget saa at sige hele Bjergningen i Sundet. Dels ved Overgangen fra Sejl- til Dampkraft, dels ved Farvandets Afmærkning, Kortlægning og Belysning ved faste Fyr samt større Fordringer til Navigatorerne har de grundstødte og strandede Skibes Tal i de senere Aartier været forsvindende, saa denne før saa rige Indtægtskilde, især for Dragør, har ganske mistet sin Betydning.