

UPÅAGTEDE KILDER TIL BELYSNING AF DANSK SKIBSFART, SØHANDEL OG SKIBSBYGGERI

Af

MARIUS HANSEN

Dansk historie har haft en mærkelig tendens til at beskæftige sig ensidigt med enkelte centrale dele af vort lands og vort folks liv og virke gennem tiderne. Unionsproblemerne studeres og diskuteres til mindste detaljer, landbruget og dets problemer har lagt beslag på mængder af lærde forskeres arbejdskraft. Resultatet er blevet, at vor viden på mange områder er blevet solid og grundfæstet, mens andre områder er blevet sørgeligt forsømt. Vi har for nylig fået stiftet et nyt historisk selskab, der agter at drage et hidtil upåagtet kildemateriale ind i studiet af landbrugs historie – og man har valgt typiske udsnit af tingbøger, der agtes udgivet. Det ville have været ønskeligt, om samme selskab ville have udvidet sine rammer så meget, at også typiske tingbøger fra vore søkøbstæder kom med i rækken, da disse tingbøger rummer meget værdifuldt stof til belysning af vore købstæders liv og virke, herunder også varehandelen mellem landsdelene, eksport af landbrugsprodukter, skibsbyggeri, skibsinventar m. v. som derved ville blive gjort tilgængelig for forskningen i stort omfang. Læsningen og tydningen af tingbøgerne kræver specialister, hvis den ikke skal sluge alt for megen tid og rumme alt for mange fejlmuligheder.

Hidtil har vi været tilfredse med megen løs og spredt viden om det transportmiddel, der dog danner grundlaget for søhandelen, nemlig skibet. Vi går ud fra, at der har været skibsbyggeri i de fleste danske provinsbyer på grundlag af tilfældige og spredte meddelelser. En undersøgelse af forholdene er endnu ikke sket. Overraskende er det, at en søfarende nation som den danske har kunnet lade disse opgaver ligge upågtet hen så

længe, som tilfældet er. Få og ubetydelige skridt er sket i denne retning. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er blevet et landsomfattende søfartsmuseum – og meget er her nået med at samle materiale sammen, og det har vi al mulig grund til at være tilfreds med. Museet må imidlertid ikke forblive et museum – en konserveringsanstalt – det må også blive søfartens forskningsinstitut, der tager initiativet i den søhistoriske forskning her hjemme i et langt større omfang end hidtil. Det må derfor hilses med glæde, at museets årsberetninger fra de senere år oplyser, at museet er i gang med et omfattende indsamlingsarbejde af søhistorisk stof fra arkiver i Danmark og hertugdømmerne, og at det agter at udsende en publikation om skibsbyggeriet i de danske landsdele i 1700-tallet. En foreløbig meddelelse herom er allerede givet i en afhandling „Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet“ i museets årbog 1956.

I det følgende skal peges på et par områder, hvor der kan gøres værdifulde studier i alle landets søkøbstæder. Det har været praksis langt tilbage i tiden at udstede „bilbrev“, når et skib afleveredes af skibsbyggeren til ejeren. Ordet „bilbrev“ må ses som en afledning af det tyske *beil* = økse, en hentydning til skibsbyggerens fornemste værktøj. Bilbrevet svarer til skødet på fast ejendom og skulle som sådant tinglyses. Hvornår tinglysningen er blevet påbudt, har jeg endnu ikke eftersporet, men praksis er meget gammel, og det medfører, at bilbrevene må findes i de gamle retsprotokoller, hvor sådanne er bevaret. Handles der med skibe, medfører det ligeledes, at handelen for at være retsgyldig må indføres i tingets bog. Endnu i dag er det praksis, at der ved en skibsaflevering udstedes et bilbrev, som underskrives af skibsværftets samlede styrelse, der er personligt ansvarlige for, at skibet er i kontraktmæssig stand. Bilbrev udstedtes også ved pant i skib, f. eks. ved partsrederier, eller ved lån i last og til folkenes underhold (Håndb. f. Danske Lokalhist.).

Jeg skal i det følgende fremdrage træk fra tingbøgerne i *Nakskov* for at vise, hvilken broget mangfoldighed af emner og stof, der rummes i disse kilder. Bytingets, rådstuerettens og magistratens kopibøger vil danne grundlaget for undersøgelsen. Det vil være en meget lang og besværlig vandring at komme hele

rækken af protokoller igennem. Hundreder, ja tusinder af sider med gotisk skrift, undertiden vanskelig at læse, nu og da bleget til ukendelighed, ind imellem gnidret til ulæselighed, klatter og overstregninger – vil ligge foran en. Men slidet lønner sig, når man ikke kan få disse folianter gjort tilgængelige ad anden vej.

Spredt rundt om i det brogede stof findes talrige enkeltheder om køb og salg af skibe, strandinger, processer om arveparter i skibe, partsrederier og selvfølgelig søhandelen i alle former samt søfarten i almindelighed. I protokollernes skattelister optræder håndværkere, og blandt dem også skibsbyggere, rebslagere, smede, snedkere o.s.v., men også søfolk som skippere og styr-mænd og menige matroser – overraskende sjældent fiskere. Når boer skal deles, partsrederier ophøre o. lign., fremkommer interessante enkeltheder om skibets tilstand og inventar.

Disse retsprotokoller er ved siden af toldregnskaberne de eneste oplysninger om emnet indtil hen i 1700-tallet, da de af kommercekollegiet fra de lokale myndigheder indkrævede skibslister, der er bevaret i betydeligt omfang, på udmærket måde supplerer vor viden om den danske koffardiflåde. Fra ca. 1850 har vi i den begyndende provinspresse en ny kilde, jævnsides med retsbøgerne, idet byernes næringsliv ofte giver stof til bladene artikler, toldembedsmænd giver årsoversigter, og begivenheder som stabelafløbninger, der var festdage i datidens provinsbyer, giver anledning til „store“ artikler i bladene, der dengang kom 2 til 3 gange ugentlig. Senere er alt blevet af et helt andet format. Aviserne giver kulør til retsbøgernes nøgne registreringer, hvorfor de i denne forbindelse har nogen interesse som kilder. Også avislæsningen er et tidsslugende arbejde, da vore avisregistraturer ikke er kommet så langt, at de omfatter de små provinsblade. Her var en opgave for de lokalhistoriske samfund at tage sig af. For den, der vil bære sten til den stolte bygning, der hedder dansk søfart, vil arbejdet i sig selv være sliddet værd, thi hver gang et nyt træk findes, føjes der en detalje ind i den store mosaik af en side af erhvervslivet, der har betydet så meget for vort folk – og ikke mindst for vore provinsbyers liv til skiftende tider. Søfartens vilkår er det bedste barometer for et samfunds *vilkår*.

Denne artikel skal derfor være en indtrængende opfordring til alle, der sysler med søfartshistorie, om at tage det vældige stof, der ligger og venter på at blive opdyrket, op til behandling.

Jeg har valgt et ganske tilfældigt afsnit i *Nakskov bys tingbøger* og magistratsprotokoller 1690–1720. Resultatet skal her forelægges.

Der findes mange interessante oplysninger om søfartsforhold, og indirekte tør man gå ud fra, at der har været et ganske livligt skibsbyggeri i byen, når der ofte omtales skibstømrere, men dette alene gør det ikke. Heldigvis findes der også andre træk. Laurits Andersen, skibstømrersvend, stod 31/3 1690 anklaget for meddelagtighed i tyveri af ammunition og materiel fra kongens depoter. Både Laurits Andersen og hans hustru bedyrede deres uskyld og slap for videre tiltale; men 1/12 samme år optræder Eiler skibsbygger som tinghører. To håndværkere på samme tid, med samme erhverv, må sikkert give grundlag for antagelsen af et skibsbyggeri. En gennemgang af skattelisterne, der findes i Magistratens kopibog, i de følgende år giver til resultat, at Peder skibsbygger må have tjent store penge op til år 1700, idet han bliver sat i skat på linie med byens apoteker og højeste embedsmænd, nemlig 20 rigsdaler (9/10 1700). I 1703 var det dog blevet ham for meget, hvorfor han klager over skatteligningen (Consumptionsligningen); de vise fædre enedes dog om, at „Peder Skibsbygger bliver stående“ (behandlet 6. & 7/7 1703). Andre klagende fik undertiden nedsættelser „for armød“ eller af andre grunde. Peder skibsbygger har åbenbart ikke kunnet komme ind under denne kategori. Han synes i det hele taget at have været den driftigste af byens skibsbyggere. I skattelisterne for 4/3 1701 takseres Eigler skibsbygger til 2 mark, Mads skibsbygger må af med 3 mark og Peder skibsbygger ligeledes 3 mark; Niels rebslager kan derimod nøjes med 1 skilling.

Mads og Eigler skibsbyggere havde åbenbart virket i byen i flere år, da de optræder i kopibogen gennem en årrække. I Copibogen 1700–1709 p. 124 ff. gives en oversigt over consumptionsafgifterne for årene 1697–1701. Den ser for de to skibsbyggere således ud:

	Eigler skibsbygger	Mads skibsbygger
1697	6 rdl. 0 mrk. 0 sk.	2 rdl. 4 mrk. 0 sk.
1698	1 „ 4 „ 9 „	0 „ 4 „ 7 „
1699	0 „ 5 „ 6 „	0 „ 4 „ 7 „
1700	1 „ 0 „ 11 „	1 „ 4 „ 12 „
1701	4 „ 2 „ 1 „	2 „ 0 „ 0 „
Restance	1 „ 0 „ 0 „	0 „ 2 „ 8 „
1703	6 „ 0 „ 0 „	2 „ 0 „ 0 „

mens Peder skibsbygger må af med 20 rdl.

Eigler skibsbygger og Mads skibsbygger ejede begge et hus – kaldet en bod – hvorfor de måtte betale for vægterens tjeneste til gavn for by og borger. De blev hver lignet med 8 skilling til dette formål. Den gode Eigler skibsbygger blev 9/12 1705 indblandet i en retssag for vold mod kvinder ved en af byens brønde!!

I året 1700 måtte Eiler Rasmussen skibsbygger svend yde sin opvartning i et stervbo (dødsbo), hvorfor han af retten fik fastsat sit honorar. Eiler skibsbygger er den eneste i skattelisten, der udtrykkelig omtales som skibsbygger svend; men at slutte derfra til, at de to andre skulle være mestre, er for hasarderet. Skatteligningen synes at vise, at Mads skibsbygger er ringere stillet end Eiler, mens Peder med den store indtægt sikkert har været mester.

Peder skibsbygger må vidne i en retssag 23/9 1695 – ligesom han havde en sag i 1693 (4/9) da to partsredere var blevet uenige om lastens rumindhold. Her er mulighed for, at han selv har bygget skibet, eller at han blot som fagmand optræder som syns- og skønsmand (vurderingsmand). Omkring år 1700 blev et område ned til havnen, idag kendetegnet ved strædet Kongenstofte, bebygget. Magistraten havde dog visse betænkeligheder, da der skulle være plads for enden af Toften „til skibning“, altså beddingsplads, hvorfor man krævede en 8 alen bred færdselsvej gennem Toften. Meningen har altså været god nok, men resultatet i dag viser, at man har benyttet en meget lille alen.

Ved flere lejligheder optræder Johan Jacobsen styrmand som tingsvidne og er selv impliceret i et par retssager. Man ville let fristes til at tro, at man her havde en veltjent styrmand, der nu nød livets aften i søkøbstaden; men en sag (p. 229 i førnævnte kopibog) afslører, at Johan Jacobsen styrmand er borger og hattemager her i staden (sic!). Man bliver derefter ikke overrasket, når det går op for en, at Oluf Andersen smed var sognepræst i Arninge og medejer af kreierten „Caritas“.

Det mangler altså ikke på sekundære træk, der peger på skibsbyggeri i Nakskov i disse år. Handelen med skibe forekommer i mange tilfælde. Den 1. febr. 1692 sælges halvdelen i jagten „Hjorten“ for 120 rigsdaler. „Hjorten“ var på 7 læster. Det giver en forestilling om værdien af et lille fragtskib omkring 1690. Værdien af skibet kan derefter skønsmæssigt beregnes på grundlag af kapitelstaksterne. De 7 læster giver et skib på ca. 28 ts.¹ Det var Anders Rostocker, der på egne og datteren Gertrud Andersdatters vegne overdrog denne del af „Hjorten“ til Hans Lauritzen Byne (Bijne), borger i Nakskov. Allerede i juni 1694 handles der om „Hjorten“, idet en af byens store rhedere *Oluf Tuebo* køber en halvpart i skibet, som Anders Rostocker forud ejede for 50 rdl. som den højstbydende. I den anledning omtales følgende tilbehør til *speljagten* (spejljagt) på 7 læster:

„2 ankre med hver sit tov, en pertline på ungefær mellem 70 og 80 favne, et storsejl, et *klyfsejl* (klyvsejl), et stavsejl, et merssejl, en messingkedel, en jerngryde, en kiste, en spand, en skibskøksse, en beggryde, en skibsbåd med 2 årer og sejl.“

31. dec. 1694 handles der atter om skibet. Købesummen er denne gang 200 sletdaler (à 4 mark) for den ene halvpart, som Hans Lauritzen Byne har haft – den nye ejer er Hans Bennitzen. Den 14. marts 1698 handles galioten „Håbet“ på 7 læster for 120 rdl. for halvdelen, som Rasmus Clausen erhverver; føreren af „Håbet“ er Meinert Sørensen. I 1696 d. 25. april

¹ Læst: Sjællandsk mål = 40 tdr. rug, 48 tdr. byg, 80 tdr. havre, 1 læst smør, fødevarer, fisk o. l. = 12 tdr. – 7 læster à 40 tdr. = 280 tdr. byg = 280 × 200 = 56000 pund, ca. 28 ts.

er det *kreierten* „Den misundelige Hest“ der handles. Justitsråd Hofmann til Bringsted og Alstrup sælger sin halvpart for 500 rdl. Føreren af skibet var den anden partner Oluf Tunboe, men det var også et stort skib på 19 læster. Skibet fik senere navneforandring til „Sancte Jørgen“, da købmand Peder Holm i Nakskov køber halvparten. Disse handler fører til en retssag mellem justitsråd Hoffmanns enke og Oluf Tunboe. Peder Holm kendes fra anden side som en dygtig købmand¹.

Skibsbyggeriet giver sig også til kende i retsprotokollerne.

Under 24/3 1696 tinglyses en kontrakt vedrørende en galiot, der er bygget og bekostet i afvigte vinter, kaldet „Sct. Peter“, 11½ læster, målt og brændt i København². Den blev vurderet af 4 mænd – 2 på hver side –, der kom til det resultat, at skibet var 800 rdl. værd. Vurderingen omfattede skib, sejl, redskaber, løbende og stående gods. Peder Hansen Holm skal eje de ¾ af galioten, mens Rasmus Mortensen Bille ejer resten. Målebrevet er dateret 9/2 1698.

1698 d. 19/12 registreres en galiot på 7 læster som Meinert Sørensen har part i. – 21¼ 1701 omtales „Den unge Tobias“ på 21 læster, som er bygget her i staden (Nakskov). 10/9 1703 er det en kreiert „Madama Christina“, bygget af Morten Olsen, skibstømrermester og borger i København, med sine underhavende tømrermænd. Den har følgende mål:

Køllængden	52	fod	hollandsk
over stævnen	62	”	”
bred	17	”	”
dyb	8	”	”

Peder Pedersen Munck udsteder bilbrev til Morten Olsen 10/9 1703.

¹ 1698: „Haabet“ = 7 læster – 240 Rdlr. d.v.s. ca. 170 tdr. byg. Byggers pris kr. 5,12 × 170 = 870,40 kr. i 1904, d.v.s. i 1956 = 4350,00 kr. – 1696: Kreierten „Den misundelige Hest“ – 19 læster – 1000 rdl. 1000 rdl. = 858 tdr. byg à 4,23 kr. = ca. 3629,00 kr. i 1904 og overført til 1956 prisniveau = 16145,00 kr.

² 1696: „Sct. Peder“ – 11,5 læster – 800 rdl. = 685 tdr. byg, overført til kr. i 1904 = 2900,00 kr. og i 1956 = 14500,00 kr.

1/2 1704 omtales en sag om borger Michael Pedersens jagt her af staden, som han har ladet fortømre og af ny opbygge sidste år og som led skibbrud afvigte efterår.

Den 22/2 1704 indføres i tingbogen, at kreierten „Håbet“, for kort tid siden bygget i byen, sælges til Jacob Lund i København. Skibet har følgende mål:

Køllængden	52	fod	hollandsk
bredden	17	”	”
dybden	8	”	”
læster	21	½	

Skibsbyggeren var Claus Sørensen.

Galioten kaldet „Fortuna“ anføres i tingbogen at have følgende mål:

50	fod	hollandsk	i kølen
58	fod	over	stævnen
17	½	fod	bred
7	fod	dyb	

I 1722 udstedes der et bilbrev på galioten „Gunner“ af Nakskov, stor 15 læster, bygget af Niels Stigsen og Niels Jensen, tømmermænd, af lollandsk tømmer, for skibsbygger Jørgen Rødby, som er afgået ved døden. Niels tømmermand forklarede i retten, at han for 12 år siden byggede skibet.

Der er også lejlighed til at stifte bekendtskab med de ladninger, der førtes til og fra Nakskov havn, idet skibene måtte have søpas, før de sejlede; disse søpas indføres også i retsprotokollen. Her skal gives nogle prøver: Den 15/1 1694 sejler en jagt, tilhørende Niels Pedersen Nordmand, på 8 læster med følgende ladning til Lybæk:

80	tdr.	hvede
124	tdr.	byg
3	½	skippund ost
24	skippund	og 17 lispund flæsk.

Det fortæller lidt om landbrugseksportens sammensætning. Om bord på jagten, der led havari, var skipperen og 2 mand. I 1701

sejler skipper Rasmussen Friis med sin kreierte „Sct. Jørgen“, der ejes af Peder Holm, til Amsterdam med en ladning, bestående af 354 tdr. rug og 160 tdr. ærter.

I april samme år var det galioten „Den unge Tobias“ på 21 læster, der skulle til Bergen eller Amsterdam eftersom vinden ville tillade det med en ladning på:

109 tdr. hvede
147 tdr. rug
325 tdr. byg
112 tdr. ærter.

Ganske interessant er oplysningen om „til Bergen eller Amsterdam“ efter som vinden ville tillade det. Ladningen var åbenbart ikke solgt på forhånd, men et af de to steder var der et marked for de danske landbrugsprodukter.

Den 2/6 1701 var det kreierten „Petrus“ på 28 læster, der udklareredes med en ladning på:

330 tdr. hvede
308 tdr. rug
214 tdr. ærter

Ladningen ejedes af Hans Metner, borger og handelsmand, sammen med Hans Hansen, borger og handelsmand i Nakskov, mens førstnævntes søn Peder Metner fører skibet.

I kapitelstaksterne har vi et ganske godt middel til at få et overblik over de værdier, som skibe og ladninger repræsenterer, selv om størrelsesforholdene må tages med varsomhed. Flere forhold spiller ind. Vi har ikke kapitelstakster for alle kornafgrøderne bevaret; mærkeligt nok findes ingen kapitelstakst for hvede i Halsted kloster amt – d.v.s. Vestlolland – før 1717, skønt vore skibe har eksporteret hvedelaster fra Nakskov. Det samme gælder ærterne. De kommer også først med i 1717. Desværre giver ladningerne ikke oplysninger om ærternes art. I kapitelstaksterne optræder såvel hvide som grå ærter. Det er imidlertid rimeligst at regne med, at det er de hvide ærter, der er blevet eksporteret, mens man selv har spist de grå ærter, men sikkerhed

herfor kan ikke gives. Når der i det følgende foretages nogle vurderinger og prisudregninger for de angivne skibsladninger, må det ligeledes påpeges, at 1717-tallene er ret høje, da der øjensynlig har været dårlig høst i efteråret 1716, med en efterfølgende dyrtid i foråret 1717. Kapitelstaksten er priserne i begyndelsen af året – januarpristallet.

Skibsbygger Peders skatteansættelse i 1700 svarer således til 18 tdr. byg efter taksten i 1700. Omregnet til priserne på byg i nov. 1956 giver det en årlig skat på 864,- kr., mens hans kolleger som skibsbyggere har kunnet nøjes med godt 50,- kr. i skat. Det viser en betydelig forskel i indtægterne.

Også skibsladningerne er værd at omregne til pengeværdi. Ladningen i 1694 volder imidlertid vanskeligheder, da der ikke findes takster for ost og flæsk. Til sammenligning er brugt priser fra 1902.

De 80 tdr. hvede kan formentlig ansættes til ca....	600,00 kr.
124 tdr. byg har en værdi af	380,00 kr.

Kornets værdi ca. 980,00 kr.

24 skip pund og 17 lispund flæsk ==

7972 pund flæsk à ca. 13 øre	1036,76 kr.
1120 pund ost à ca. 20 øre	224,00 kr.

En samlet værdi af ca. 2240,00 kr.

Tages prisstigningen fra 1902 til dato i betragtning, giver det en ladningsværdi på ca. 11.200,- kr.

Omregnes ladningen imidlertid til de i dag gældende priser kommer vi til følgende resultater:

80 tdr. à kr. 50	4000,00 kr.
124 tdr. à kr. 48	5952,00 kr.
1120 pund ost	2800,00 kr.
7972 pund flæsk	20000,00 kr.

Ialt 32752,00 kr.

Det er en meget betydelig stigning i værdien af landbrugsprodukterne; men hertil må selvfølgelig regnes den kvalitetsforbedring, der har fundet sted, ikke mindst i de sidste halvhundrede år.

„Sct. Jørgen“s ladning på 354 tdr. rug og 160 tdr. ærter vil give

354 tdr. à kr. 4,08	1444,32 kr.
160 tdr. ærter à kr. 7,44	1190,00 kr.
	<hr/>
	2634,32 kr.

Omregnes værdien fra 1902 til 1956 giver dette følgende resultat:
Prisstigning fra 1902-1956 ca. 5 gange = 13170,00 kr.

„Den unge Tobias“ i 1701:

109 tdr. hvede à 7,98	872,00 kr.
147 tdr. rug à 4,08	599,76 kr.
325 tdr. byg à 3,94	1280,50 kr.
112 tdr. ærter	500,00 kr.

Ialt 3251,00 kr.

[1956 = 16255,00 kr.]

Det er lavt regnet. Desværre er kapitelstaksterne ikke bevaret for hvede og ærter før 1717, og da var det et dyrt år. Omregner vi ladningen til de i dag gældende takster får vi følgende tal:

109 tdr. hvede à kr. 50,00 pr. td. ...	5450,00 kr.
147 tdr. rug à kr. 47,00	6909,00 kr.
325 tdr. byg à kr. 49,00	15925,00 kr.
112 tdr. ærter à kr. 75,00	8400,00 kr.

Ialt 36684,00 kr.

Det er muligt, at forskellen mellem de to værdiangivelser fortæller noget om kvalitetsforskellen, men noget sikkert herom kan ikke siges. Værdistigningen er imidlertid betydelig og viser samtidig med hvilken usikkerhed vi arbejder, når vi søger at få gamle værdiforhold sat over i moderne størrelser.

1701: Kreierten „Petrus“:

330 tdr. hvede à kr. 7,98	2633,40 kr.
308 tdr. rug à kr. 4,08	1256,64 kr.
214 tdr. ærter à kr. 5,00	1070,00 kr.
	<hr/>
Ialt	4960,04 kr.

D.v.s. ca. 5000,00 kr. efter 1902-pristallet [1956 = 25000,00].
1956-priserne giver følgende forhold:

330 tdr. hvede à kr. 50,00	16500,00 kr.
308 tdr. rug à kr. 47,00	14436,00 kr.
213 tdr. ærter à kr. 75,00	15975,00 kr.
	<hr/>
	46911,00 kr.

I samtlige søpas tages der forbehold med hensyn til krigskontrabande, og at skibet skal vende hjem efter endt rejse. I magistratsprotokollerne findes ofte lister over byens skippere, som har ført toldpligtige varer til byen. Listerne omfatter skippernes navne og den told, der skal betales, men ikke navnene på skibene.

Byens råd må også give tilladelse til udførsel af landbrugsvarer over havnen. 26/1 1707 giver det tilladelse til udførsel af en skibsladning landbrugsvarer til København. Dagen før var der ankommet en ladning saltet sild fra Aalborg. Den 10/8 1706 foreligger der tilladelse til udførsel af en ladning fisk til Lybæk. Under den store nordiske krig går det selvfølgelig ud over skibsfarten. Den 3/6 1712 registreres det, at kreierten med det poetiske navn „Turtelduen“, ført af skipper Peder Mortensen og ejet af Jacob Kappel, var blevet opbragt på en rejse fra Pommern. I det hele taget er der mange eksempler på, at transportvanskeligheder under krigen dengang ikke var mindre end i vore dage. Gang på gang foretages registrering af skibene med evt. maritime handlinger for øje. Således også 18/8 1716, da der i Nakskov fandtes 14 jagter og 2 galioter; navnene på rhederne nævnes. Blandt rhederne findes *Hans Brenniche*, der har skænket en lysekroner til Nakskov kirke.

I krigstid måtte staten lægge beslag på mange skibe. 7/7 1716 blev de skibe, der lå i Nakskov havn, synet og vurderet, hvorfor der blev udtaget synsmænd; de giver følgende beskrivelse af skibene:

1. Peder Metners galliot befindes brøstfældig og råden i hendes *klyvfork*, oversejl og redskaber, anker og tov noget gammelt og noget brugeligt.
2. Jens Wæwers jagt befundet:
Den klinkerjagt som tilhører . . . efter skipperens sigelse: Tov og anker, der skal være forsvarligt – halv skidt i sejl og redskaber.
3. Rasmus Porses jagt – nylig fortømret, halv gammel sejl og 1 anker og tov – ellers et gammelt anker med tov, vantløbende redskab godt.
4. Jeb Røds galliot, ført af Niels Toft: Staufuer i støcker under wandet, gamle og woge sejl, toge gamle og woge!
5. Hellebrand Sørensens jagt føres af Mads *Bodiker*(?): anker og tov brugelig, sejl og redskaber brugelig, jagten i sig selv halvgammel.
6. Anders Christensens jagt: Hun angives at skulle kiølhales, nye sejl, anker og tov forsvarlig.
7. Richardt Hansens jagt: ret gammelt, store sejl og brugelig . . . halv slidt tov.
8. Jacob Capps galliot: ny og dygtig.
9. Laurs Storms jagt: et godt sejl og en . . . redskaber, 2 gl. tov og 1 *klinancher*?
10. Tomas Christens enkes jagt: er gammel og woge sejl.
11. Fru Olle Gaards jagt: føres af Petersen Friis, 1 halv skidt sejl, et gammelt tov og et godt tov.
12. Anders Iversens galliot: gl. storsejl – 1 gammelt tov og et halvgl. dito.
13. Niels Galdts galliot: ny fortømmeret, nye sejl, redskab og godt anker og tov.
14. Peder Galdts jagt: gl. klinker, svage sejl og redskab.
15. Niels Pedersens jagt: skal kiølhales og sættes nogen spund i, ankere gode og tov temmelig – sejl og redskab halvslidte.
16. Rasmus Nielsens jagt: klinker med en revnet mast med svænger om og en *gælde* – storsejl og et svagt anker.
17. Niels Samsings jagt: befindes med råden spant, halvt slidt sejl, anker og tov gode, jagten i sig selv god.

Nakskov, d. 7. juli 1716.

Det resulterer åbenbart i, at Ib Rød får ordre til at sætte sin galiot, der er bygget for byen – 15 læster – i brugbar stand og så melde sig til transport hos viceadmiralen¹.

Nakskov by havde i 1672 et indbyggerantal på 1920 og i 1769 på 1284. I 1760 indkom til Københavns havn af ialt 3390 skibe 56 skibe fra Nakskov (Danmark og Norges økonomiske Magasin, IV, d 3).

Partsrederierne var øjensynlig den almindeligst forekommende form for rederivirksomhed, hvilket også er meget naturligt, da kun få dristige og driftige folk formåede at drive forretningerne i et sådant omfang, at de kunne skaffe den nødvendige kapital til et helt skib – og ofte også bære risikoen derved. Disse partsrederier gav ofte anledning til strid om enkeltheder i kontrakterne, fordeling af ansvar og fortjenester, ikke mindst når en af parterne døde, og arvingerne skulle dele boet. Det medførte ofte, at der måtte tinglyses nye pantebreve i skibene. I almindelighed omtales skibene blot med navn og evt. størrelse, meget sjældent nævnes, hvor skibet er blevet bygget.

Det ser ud til, at alle samfundslag har deltaget i partsrederivirksomheden. 24/11 1690 tinglyses en part på 250 rdl. i en kreiert „Caritas“ på 17 læster, tilhørende sognepræsten i Arninge, Oluf Andersen Smed, mens Jacob Andersen ejer de resterende $\frac{2}{3}$ af skibet. Peder Pedersen skibsbygger havde part i en ladning, der var solgt fra byen, og 17/8 1691 bliver han uenig med den anden part om ladningens virkelige størrelse. Også skibssalg giver anledning til retssager, f. eks. 2/12 1689, og 17/1 1694 er det jagten „Havfruen“ på 5 læster, der handles for en sum af 322 sletdaler med alt tilhørende stående og løbende gods. 29/4 1695 tinglyses et pantebrev på 100 rdl. i en galiot, og en lignende sag nævnes 29/7 1695. Det er let forståeligt, at disse partsrederier senere kunne give anledning til

¹ Allerede på herredagen i Odense i 1527 vedtoges det, at Nakskov skulle stille et skib til flåden, bemanded med 60 mand – det samme som Stege. – København skulle stille et skib med 80 mand – udrustet med fornøden bådsfolk og $\frac{1}{2}$ års fetalje „og være på hver en borgmester og en rådmand som officerer“.

processer og stridigheder mellem parterne; således omtales en meget stor sag 15/3 1702, hvori indgår en galiot på 400 tdr. og en jagt på 250 tdr.

Denne brogede gennemgang af et tilfældigt udsnit af en søkøbstats retsprotokoller er vist tilstrækkelig til at vise, at disse protokoller indeholder stof af stor værdi til belysning af liv og virke til skiftende tider i vore havnebyer.

Personalhistoriske oplysninger.

Hans Brennike:

I Nakskov kirke findes en smuk lysekrone med en ørn som topfigur og afsluttende med en stor hængekugle, forsynet med følgende indskrift:

Denne Krone Lius skal bære
Til Guds Tempels ævig Ære
For vi trende Brødre fick
Her i Daaben Liusets Skick
Saa vi ved vor Troes Ende
Skal til Liusets Herre vende
Hvor hans Ansigt liuse skal
For os i sin Konge Sal.

Til Lusenes (!) Vedligeholdelse gives Capital LXXX Dlr. af Hans Antoni Jens Brennike 1718.

En anden Lysekrone i kirken minder om søfarten: Anno 1651 Hanns Povelssen Ves(t)Indies Far.

Hans Brennike blev rådmand i Nakskov og erhvervede sig bl. a. et stykke jord af voldarealerne ved Vejlegade port. I 1727 fik han stiftamtmandens tilladelse til at nedbryde resterne af Tilegade port, jævne volden på den nordre side og bygge sin søn en gård på stedet. Han tog tilladelsen så bogstaveligt, at han byggede gården så langt ud som portåbningen, hvorved gaden den dag i dag har en vanskelig passage på dette sted (Tilegades østlige ende). Desuden inddrog han et stykke af voldgraven, som han fyldte op og brugte til have.

P. Pedersen Munck:

Han var gift med steddatter af Nakskovs borgmester under svenskekrigene, Kirsten Hammer; han søgte i 1708 fritagelse for hvervet som en af de „12 mænd“ – et hverv, som han havde haft i over 30 år – en tid endog deres hovedmand; han var nu over 60 år og kræfterne svandt. At han netop omkring 1700 har været en driftig købmand kan formentlig ses af, at han i 1696 har fornyet eller bygget købmandsgården Havnegade 67, hvor der over porten findes en bevaret porthammer: P. M. 1696.

1702 var der mangel på våninger i byen, og Peder Holm fik tilladelse til at bebygge det åbne areal, kaldet „Kongens Tofte“, med 8 små boder, hver $3\frac{1}{4}$ alen lange, som kunne udlejes til småfolk.

Havnegade 55 = Theisens gård til Havnegade har en porthammer med indskriften:

17 - Hidtil Haver Herren Hjulpet - 02

J. R. S. - E. P. D. M.

Det er storkøbmanden Jens Rasmussen og Else Pedersdatter Munck's gård. Else Pedersdatter var datter af ovennævnte.

Flere pakhuse er bygget i Nakskov i disse år: Søndergade 1 i 1706, Fruegade 19 i 1705, Søndergade 25 i 1695.