

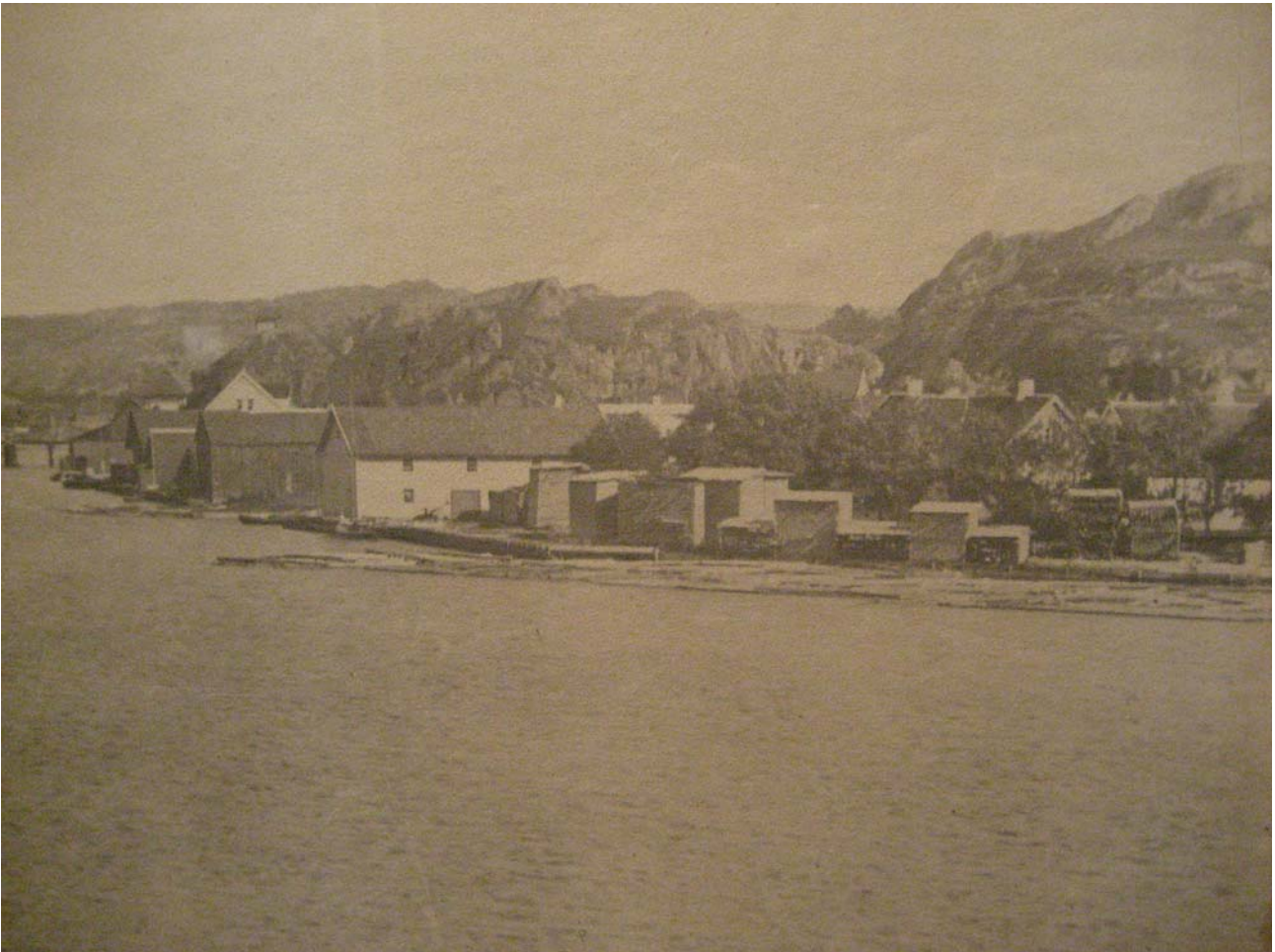


Skudehandlerlivsformer på Jyllands Nordstrand

Skudehandlernes vilkår
Skudehandlernes praksis
Sandskuderne

Forord

Mens fiskeri med store havbåde fortsat er et driftigt erhverv i Han Herred, er det godt hundrede år siden, at der sidst blev drevet skudehandel med de ligeså store klinkbyggede fartøjer fra nordjyske landingspladser. Med Aggertangens gennembrud i 1820'erne tog skudehandelen fra ikke blot Ferring og Harboøre, men også de gamle landingspladser Agger, Stenbjerg, Vorupør, Vangså, Klitmøller, Hansted, Baun, Febbersted og Vigsø i Thy gradvist af og blev erstattet af skibsfart fra Thisted.

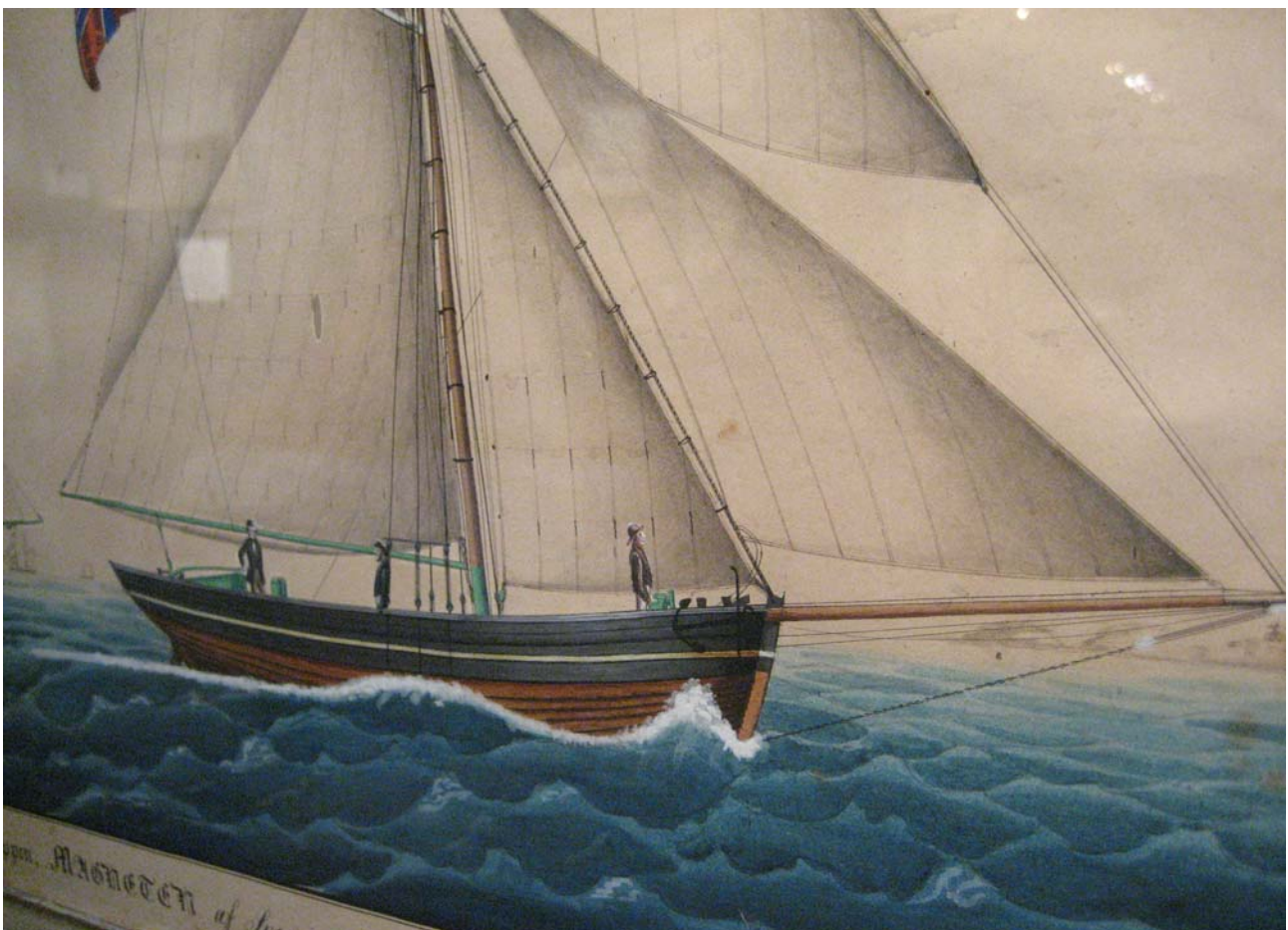


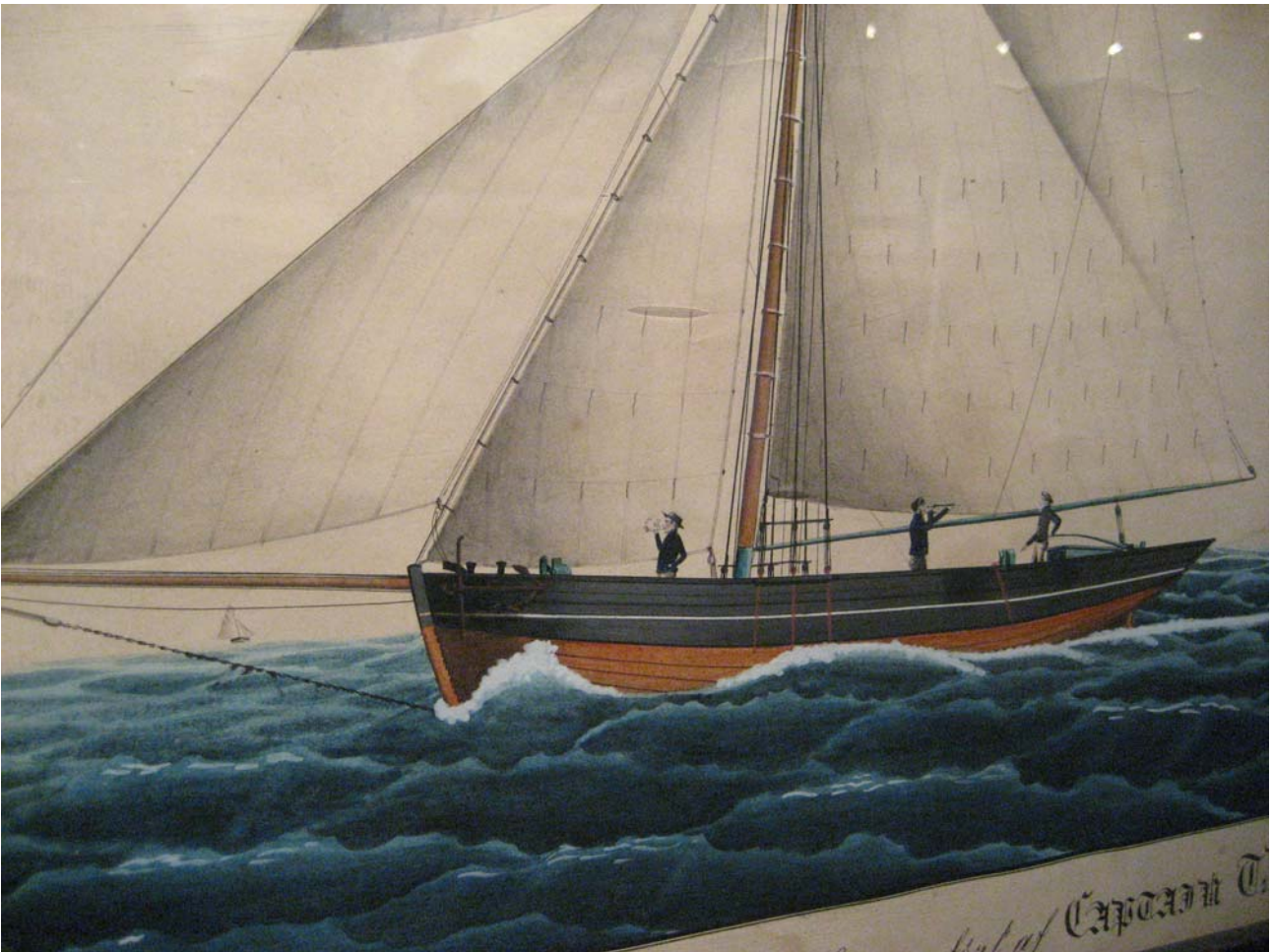
*Tørt trælager klart til at blive solgt og udskibet fra Mandal til det træhungrende danske marked.
Udsnit af foto på museet i Mandal.*

Men længere mod øst og nord i Han Herred og Vendsyssel blev sejladsen fra stranden intensiveret, og her gik der endnu et par generationer, før skudehandlerne flyttede deres købmandsgårde ind til stationslandsbyerne langs jernbanen. Det skete i takt med, at denne erstattede havet som transportvej for import og eksport af stykgods til og fra de fjernere destinationer. Med jernbanen fik havboerne en ny og direkte adgang til det store fiskemarked i den danske konges tidligere vestkysthavn Altona ved Elben, der nu voksede sammen med storbyen Hamborg. Det betød, at havfiskeriet kunne løfte arven efter den skudehandel, som "fra Arilds tid" havde gjort "Jyllands Nordstrand" til et knudepunkt for markeder og trafik over "Haw" (Skagerrak), "Sønderhaw" (Vesterhavet) og "Østerhaw" (Kattegat) til ikke blot Agderkysten og Bohuskysten, men også handels- og søfartscentre som Altona, Amsterdam, London, København og Lübeck.

Denne skudefart havde i forhold til fiskeriet været den hidtil givtigste virksomhed på kystlandingspladser som Lildstrand, Thorupstrand, Slettestrand og Trandumstrand i Han Herred samt Blokhus, Løkken, Lønstrup, Tornby, Lilleheden, Kjøl, Uggerby og Skagen i Vendsyssel.

Efter Englandskrigens (1807-14) mange tab blandt skudefartens gamle sandskuder gik skudeskipperne over til at få bygget flere af deres nye, enebærnaglede skuder i overensstemmelse med den modebølge, der karakteriseredes af forskibets mere lodrette stævn, et agterskib med hæk og spejl uden for rorstammen og en gaffelrigning med topstang over masten til klyver, jager og topsejl. Det var en modestrømning som i hele Nordsøområdet gav mange nye enmastede skibe et udseende, der med engelsk inspiration blev kaldt for en *slup*. Gennem 1800'årene var det derfor en talrig og mangfoldig flåde, der udgik fra landingspladserne. Endnu sejlede over hundredeårige sandskuder bygget som råsejlsriggede med en eller to master, der, når de årligt blev forlømmet, fortsat var sødygtige.



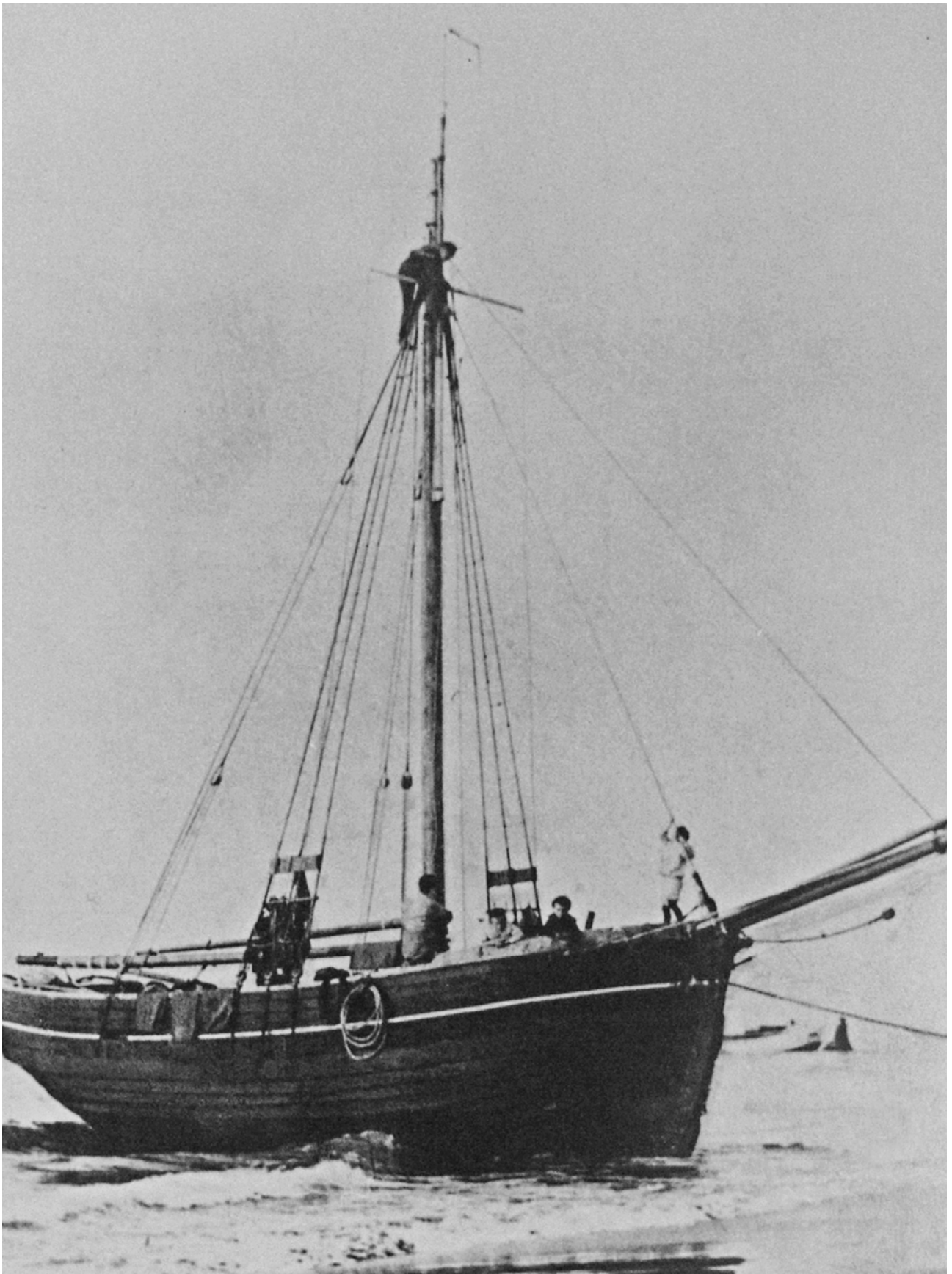


Slupperne Magnetten og Rakettens linier og fart blev fejret på malernes skibsportrætter. De elegante klinkbyggede bordforløb og agterskibets fine slip i vandet er tydeligt markeret til fryd for øjet. Skibsportrætter på Mandal museum.

Der var nye dæksbåde af forskellig størrelse, heriblandt gaffelriggede jagter og galeaser, enkelte skonnertriggede skuder og så de moderigtige slupper med deres store sejlføring.

I det milde og trerige sydnorske Agder var udførslen af tømmer til skibs- og husbygning i Nederlandene, England og Danmark lige fra vandsavens indførelse i Renæssancen en indbringende eksportvirksomhed, og Sørlandets kystbyer drev en vidstrakt søfart på egne skibe. Skibsbyggeriet stod stærkt, da rigelig efterspørgsel på skibe i alle størrelser og direkte adgang til lokalt egetømmer, jern og nåletræ skabte gunstige vilkår for innovative håndværkere i skærgårdens driftige bygder og søkøbstæder. Der var knapt et døgn sejlads til det nordjyske marked for landbrugsprodukter med rigelig forsyning af fødevarer, et marked hvor efterspørgslen til gengæld var stor på træ, jern og de i farten over Skagerrak brugte skuder og skibe.

Til Danmark udførtes tømmer til bindingsværkshuse i standardmål som samlesæt så at sige, hvilket betød, at man kunne fragte de afmålte standardvarer direkte til byggepladserne og bygge gårde og huse i det antal fag, man havde bestilt af stolper, side- og skråbånd, bjælker, spær, hanebånd og gulvbrædder i standardiserede dimensioner. Med skuder beregnet til at laste de gængse dimensioner kunne materialerne sejles til de danske landingspladser på stranden, i åer, fjorde og købstæder. Nybyggede skuder og slupper kunne købes færdigudrustede i skærgården og sejles direkte hjem med første last ombord. Til Jyllands Nordstrand førte skipperne også de materialer, som kystens egne bådebyggere havde brug for til bygning og fortømring af de lokale sandskuder og havbåde.



Sluppen Hensigten blev købt til Toldergården den senere Strandgården i Thorupstrand fra Norge sidst i 1800'årene og er det eneste fotografi, vi endnu har kendskab til af en fragtskude, der lander på stranden. Læg mærke til at en dreng er sendt i masten for at bistå med at fire topstangen ned på dækket, inden skibet i 1908 hibes op på Løkken landingsplads. Foto Løkken lokalhistoriske arkiv.

Vi kan således ikke begribe den nordjyske erhvervsudvikling og kystkultur uden at se den i sammenhæng med det sydnorske næringsliv. Imellem de to kyster løber den store skibsbårne handelsvej, *The Great Trunkline*, der forbinder det råstofrige Østersørum med det merkantile centrum omkring den Engelske Kanal og som fra middelalderen til moderne tid var verdens mest trafikerede handelsåre og sørute. Den intense skibsfart – der i 15- og 1600'årene var domineret af nederlandske redere og skibe – gik igennem Skagerrak, kastede forretningsmuligheder af sig under vejs og havde fine muligheder for at søge ly i skærgården eller i læ af Hanstholm og Bulbjerg. I den lokale trafik var de to kyster forbundne af farten tværs over Skagerrak, der begge veje kan foregå med halvvind fra vest på under et døgn mellem de to provinser, fjeldlandet og lavlandet, hvis dialektik imellem naturlige ressourcer - træ og jern kontra landbrugsprodukter – på organisk vis kunne komplettere hinanden.



I Sydnorge stod de ranke egetræer tæt i fjeldkløfterne, og de danner i mange beskyttede og lune dele af den indre skærgård i dag en tæt skov, hvis kroner skjuler, at nogle af træerne når op i lyset dybt nede fra bunden af en kløft, mens andre står på fjeldskråningen nær det øvre tæppe af trækroner. Dengang Jylland var blevet næsten træløst, var det en sand fryd for øjet at nærme sig et så indbydende og skovrigt landskab kun en dagssejls fra sandbakkerne. Foto fra kysten øst for Mandal - Thomas Højrup 2010.

Det er i dette merkantilt sydende og i krigstid strategisk vigtige farvand, at skudehandelen til og fra Jyllands Nordstrand kunne trives ude fra kystlandingspladserne, selvom den måtte foregå fra åben strand – som det overalt var tilfældet før havnebyggeriernes tid. Men også fordi disse landingspladser lå så centralt for overfarten, som ingen havne i de indre farvande og ingen andre landbrugsegne gjorde inden jernbanernes tid. Under disse betingelser kunne havboerne videreudvikle en skudefart, der adskiller sig fra nyere tids historiske fragtfart ved, at skudehandlerne sejler

og handler med produkter, de selv køber, opmagasinerer, transporterer og sælger som sejlede købmænd. Skudehandel har været drevet fra skudehandlergårde i mange egne af landet, hvor kongemagten gav kystbønderne privilegier til at sejle og handle med egne og andres produkter mod, at de stod i sørullen og dermed var forpligtede til at bemane orlogsskibene i krigstid som fuldbefarende mandskab.



Agderkystens skærgård blev såvel patruljeret af den danske flåde som besejlet af europæiske fragtskibe, der hentede tømmer til skibs- og husbygning. Indsejlingen til Mandal. Stik i søfartsudstillingen på Mandal museum.

Det var således særlige vilkår, der gjorde skudehandlernes virksomhed mulig. Disse vilkår bestod dels i kongemagtens statslige anerkendelse af deres særlige rettigheder og forpligtelser, dels i de særlige natur- og kulturgeografiske mulighedsbetingelser for at leve af vareudveksling over havet fra landingspladser uden for de danske købstæders søfartsmiljø. Selvom de var købmænd og drev skibsfart, havde de ikke borgerbrev i en købstad, som man ellers skulle for at drive en købmændsgård og et rederi, før den liberale statsmagt gav næringsfrihed på landet. Selvom de var gårdmænd og drev landbrug, var de heller ikke bare bønder som den almindelige landbefolkning, der kun havde ret til at afsætte egne produkter for at holde fæstegården ved magt.

Denne særstilling gør det oplagt at udforske skudehandlernes virksomhed som en livsform for sig, der adskiller sig fra såvel fæstebøndernes som købstadsborgernes livsformer før landboreformerne og næringsfrihedslovene. Da de særlige mulighedsbetingelser i form af statsanerkendt skudehandel og i form af geografisk begunstigede markedsforhold danner de levevilkår, uden hvilke vi ikke kan tænke en sådan livsform som en duelig eksistensmåde, vil vi starte Han Herred Havbådes etnologiske undersøgelser af Nordstrandens skudehandlerlivsformer med at studere, hvilke specifikke pri-

vilegier der udgjorde den statslige anerkendelse af skudehandelen, som nødvendigvis må være en sådan livsforms politisk-juridiske eksistensbetingelse. Samtidig vil vi igangsætte undersøgelser af den materielle og maritime kultur, der muliggjorde og var muliggjort af den sejlads og de fartøjer, hvormed skærgården og sandstranden kunne besejles tilstrækkelig kontinuert til, at en varig eksistensmåde som skudehandler var mulig med udgangspunkt i de givne geografiske vilkår i Skagerrak.



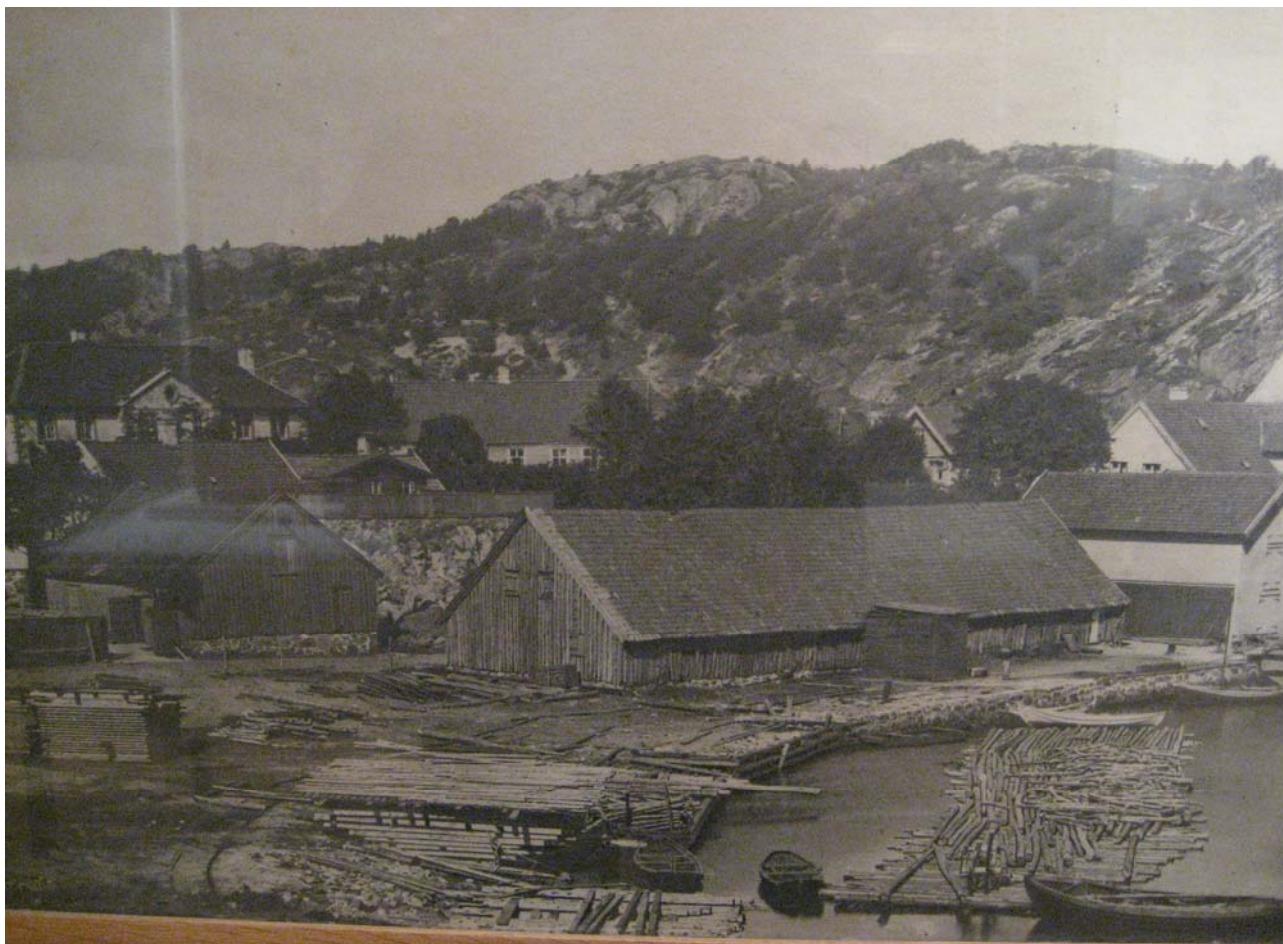
Skjernøya lige øst for Mandal var et af de steder, skuderne kunne finde ind i læ, fortøje og handle. En af handelsbygderne ligger der endnu, som den gjorde på skudehandelens tid. Kirsten Monrad Hansen 2010.

Det vil for det første sige, at vi skal studere de hidtil publicerede studier og arkivalier fra centraladministrationen og selv søge videre i arkiverne for at øge vort kendskab til de dokumenter, der kan belyse de anerkendte rettigheders særlige karakter og betingelser fra Slotsholmens side. Det er her, vi kan gøre os håb om at få stof til at eksplicite de nærmere vilkår for anerkendelsen af en specifik livsform og dens varianter inden for det danske riges suverænitésdomæne. En livsform der var tager såvel infrastrukturelle funktioner inden for sømagtens domæne ved at forbinde den dansk-norske helstats forskellige lande, som eksterne relationer – spændende fra fredeligt handelssamkvem til krigerisk kapervirksomhed – til markeder og flåder i andre sømagter. Disse undersøgelser vil blive beskrevet under *Skudehandlernes vilkår*.

For det andet vil vi udforske de sandskuder, der er talt og skrevet om utallige steder, men uden at det endnu er lykkedes at finde ud af, hvordan de så ud, var rigget, blev bygget og hvilke særlige egenskaber deres bordfacon og skrogformer gav dem til havsejlads og landing på den åbne kyst –

før sluppernes træk blev moderne. Sandskudens idé og formgivning har tydeligvis skilt sig ud fra andre skibstyper fra renæssancen og frem, da man konsekvent har benyttet den særlige betegnelse ”sandskude” om dem, selvom de har været bygget, rigget og brugt i mange størrelser og varianter. Men sandskuden er muligvis i slægt med middelalderens øvrige nordiske skuder og dertil udformet, så den var specielt duelig til den særlige sejlads i Skagerrak – vi ved det ikke endnu.

Ud over de skriftlige dokumenter og kunstneriske afbildninger er vi imidlertid i den heldige situation, at der indtil 1976 lå et vrage øst for Thorupstrand landingsplads, som muligvis var en forlist sandskude, da den var bygget af egeplanker på klink, samlet med enebærnegler, som både svenske, norske og danske bådbyggere gjorde det i netop Skagerrak helt frem til moderne tid. Ved at udforske dette skib og tilsvarende vrage samt toldernes målinger og beskrivelser af skuderne vil det forhåbentlig blive muligt at danne os et begreb om sandskudens idé og finde ud af hvilke egenskaber, der gjorde den duelig til den sejlads, der gjorde skudehandlerne i stand til at bedrive deres virksomhed under de udfordrende vilkår i det åbne farvand med de diametralt modsatte kyster og landingsforhold.



Tømmerhandlerens varelager blev flådet ned ad elven fra det søndenfjeldske Norge til blandt andet magasinerne på Mandal havn i elvmundingen, hvor skuderne kunne få fuld last. Udsnit af foto på museet i Mandal.

Til alt held så strandfogeden i Klim, interesserede lokalfolk, lederen af Limfjordsmuseet og Nationalmuseets fagfolk det ilanddrevne vrage som en enestående mulighed for at være stødt på resterne af en sandskude, og vraget blev omhyggeligt målt op. Der er derfor et godt grundlag at arbejde videre på i de bevarede opmålinger, fotografier, feltnotater, beregninger og rentegninger. Disse undersøgelser vil blive beskrevet i kapitlerne om *Sandskuderne*.

Fra dette afsæt vil vi udforske skudehandlernes livsførelse og praksis som en livsform med mulige varianter – samt deres forskellige realisering under de skiftende statslige, samfundsmæssige og geografiske vilkår gennem tiden. Kapitler herom vil blive placeret under *Skudehandlernes praksis*. Mens skudehandelen er bedst beskrevet i Thy og Vendsyssel, så er den endnu et uopdyrket felt i Han Herred, selvom Jammerbugts beliggenhed og besejling i ældre tid har været lige så fordelagtig og begunstiget i forhold til de vestvendte landingspladser i Thy og Vendsyssel, som den i dag er det for kystfiskeriets vedkommende.

I vore dage er det muligt at komme på havet fra landingspladserne, der ligger i læ af Bulbjerg og Bragerne i Jammerbugt, omkring 200 dage om året, og Thorupstrand blev ikke uden grund betragtet som Nordjyllands bedst beliggende landingsplads for sandskuder og kaperskuder under krigen mod England 1807-14. Det er derfor at forvente, at skudehandelen er et tidligt erhverv og kulturtræk i Jammerbugt, hvilket også de mørke kulturlag under det hvide sand i Thorupstrand kunne tyde på, ligesom kirkerne og de rige gårde i Klim, Vester Thorup og Hjortdal. Arkivalierne antyder, at vi i disse landsbyer står overfor et gammelt samfund af helt usædvanlig karakter, der i 1700'årene består af velstående skudehandlere, der kunne måle sig med storkøbmænd i Ålborg hvad angår udsyn, dannelse, aktivitetsfelt og velstand.

At kongemagten tidligt havde blik for Jammerbugts fordelagtige beliggenhed for udsejling mod nordvest tyder også anlægget af Sløjkanalen på, der løb fra Limfjorden over land til Kollerup strand midt mellem Thorupstrand og Slettestrand. Sløjkanalen gjorde det muligt at sejle og slæbe ("sløj") langskibene fra Aggersborg i Limfjorden og ud til Skagerrak, hvor man kunne stikke til havs fra bunden af Jammerbugt i læ af sø og kuling fra vest. Vore undersøgelser vil derfor tage udgangspunkt i skudefarten fra Han Herred i hjertet af den kyststrækning mellem Skagen og Bovbjerg, hvor skudehandelen var mest intensiv og intakt helt frem til og med 1800'årene.