

TØMMERSKUDERNE FRA LÆSØ

Et kapitel af skudehandelens historie i Danmark

Af

BJARNE STOKLUND

Forfatteren, der er professor ved Københavns Universitets Institut for europæisk folkelivsforskning i Brede, hvortil Olof Hasslöf en tidlang var knyttet, den sidste tid som professor, redegør her for en meget vigtig gren af den danske skudehandel, nemlig læsøboernes fart på Sydnorge (specielt Oslo fjord) og Bohuslen efter trælast. Det er en trafik, som ikke tidligere har været behandlet og vurderet efter sin betydning. Når man har talt om skudehandelen, har man mest tænkt på farten fra Vendsyssels og Thys vestkyst på Sørlandet i Norge, men som forfatteren påpeger, har der været drevet skudehandel fra flere andre danske søfartsegne.

I Erik af Pommerns forordning for købstæderne 1422 blev for første gang det princip knæsat, som skulle blive stændersamfundets gennem de følgende århundreder: Handel og håndværk er økonomiske aktiviteter, som skal være forbeholdt købstadens borgere. Motiveringen for forordningen er klager over, at „den bjergning og købmandskab, som i købstæderne burde at være, den har nu andre mænd på landet, såsom bønder og vornede og forprangere“, og at „hver der vil, farer og vandrer til nye fiskerlejer i landet og køber dér, hvad dem lyster og gør stort forkøb både på sild, kvæg og al slags købmandskab“.¹

Det, man søgte at komme til livs, var en gammel handelstradition, som rækker bag om købstæderne. Bonden, som ejer skude og driver handel, er den egentlige bærer af vikingetidens vældige ekspansion.

I Vestnorge er sådanne *farmænd* en vigtig faktor i handelen bl. a. på England langt op i 1200-årene. Også i Danmark har denne bondehandel så fast en position, at den ikke uden videre lader sig løbe over ende af de fremvoksende købstæder. Mere end to århundreder efter Erik af Pommerns bylov fortsætter tovtækningen mellem bonde og borger om retten til at drive søfart og søhandel. Mange lokale privilegier gennemhullede lovens princip, og utallige klager fra købstæderne viser, at bondehandelen fortsatte ret uanfægtet så længe, den blev anset for lønnende af udøverne. Privilegier og klager samt lens-, byfoged- og toldregnskaber frembyder et fortrinligt materiale til belysning af landbefolkningens skudehandel, et materiale, som imidlertid har været forbavsende lidt udnyttet.

I senmiddelalderen og begyndelsen af nyere tid har vi på nuværende dansk område at gøre med skudehandel i tre hovedområder:

1) *De sydlige øers handel på Nordtyskland.*² Baggrunden for denne handel er den tyske kolonisation af Østersøegnene og grundlæggelsen af en række handelsbyer med Lübeck i spidsen. Dermed var der skabt et købedygtigt marked for en dansk overskudsproduktion, og vel at mærke et marked, hvor – med Kristian Erslevs ord – „det danske landbrug fik Europas priser for sine varer“. En særlig rolle spillede Lübeck, der ikke som de øvrige tyske Østersøbyer havde et kornproducerende bagland, og som derfor måtte regne de rige landbrugsøer, Lolland og Falster, med til sit naturlige opland. Det var disse og andre af de syddanske øer, som i første række nød godt af det nye marked, som bønderne forsøgte at udnytte i skarp konkurrence med både købstæder og herremænd. Foruden korn eksporteredes kvæg og heste, og blandt de indførte varer spillede salt, stål og humle en særlig rolle.

En lang række forbud og forordninger viser, hvad det var for folk, der drev denne skudehandel: 1442 drejede det sig om bønderne på Lolland, 1447 om Langelands og Tåsinges bønder. 1450 forbydes den handel på Tyskland, som drives af „den menige almue og bønder, som bor og bygger på Møn“. 1547 hører vi om de „bønder udi Lolland og Falster“, som „må sejle med deres skib eller skuder og udføre

eller udskibe korn til Tyskland“, og 1561 gentages en udførselstilladelse for „bønderne ved strandsiden i Bårse herred“ (Sydsjælland). Jeg har i et tidligere bidrag til nærværende årbog søgt at vise den nære sammenhæng, der bestod mellem denne bondehandel og sildefiskeriet ved Skanør-Falsterbo og ved de øvrige fiskelejer i det sydøstlige Danmark.³

2) *Vadehavsegnenes handel på Hamburg og Nederlandene*.⁴ Kystsejladsen med vadehavsskuderne var baseret dels på udførsel af tør-fisk, dels på eksport af landbrugsvarer, navnlig stude. De fleste skuder fandtes i 1500- og 1600-årene i landsbyerne på Tønder-egnen. Herfra afgik hele flåder af småskibe med stude til Holland to gange hvert forår.

3) *Den nordjyske handel på Sydnorge*. Forudsætningerne for denne vareomsætning var, at Danmark havde brug for norsk tømmer, mens befolkningen i det sydlige Norge behøvede korn og andre landbrugsprodukter fra Danmark. Mens skudehandelen fra de to andre områder er meget stedmoderligt behandlet af forskningen, så findes der en omfangsrig litteratur om den nordjyske, eller rettere om den del af den, som foregik med de såkaldte *sandskuder* fra den åbne kyst i Thy (Klitmøller m. v.) og Vendsyssel (Løkken og Blokhus).⁵ Når denne lokale handel har været genstand for så stor interesse, så skyl-des det, at den bevarede sin betydning og sin gamle form meget længe på grund af manglen på havne i dette område. På Thykysten mistede sandskuderne deres betydning, da Limfjorden efter gennem-brydningen af Aggertangen blev åbnet mod vest, mens der ved Blokhus og Løkken blev drevet skudehandel til omkring 1900.

De mange arbejder om denne skudehandel har imidlertid været medvirkende til, at billedet af forholdene i lidt ældre tid er blevet fortegnet. Sandskuderne synes at have spærret for udsynet, så man ikke kunne få øje på andre former for nordjysk skudehandel. Selv Johan Hvidtfeldt går i sin afhandling om skudehandelen i det 17. århundrede⁶ ikke ud over de således afstukne rammer og nævner end ikke skuderne fra andre lokaliteter i området, skønt han må være stødt på dem i kildematerialet. På den tid var nemlig fartøjerne fra

Thy og Vendsyssel et talmæssigt ret beskedent indslag blandt de mange skuder, som hentede tømmer på de sydnorske ladepladser. Hovedparten af dem kom fra Onsala-halvøen og andre kystlokaliteter i det nordlige Halland⁷ samt fra Kattegat-øerne Samsø, Sejlerø og navnlig Læsø. I det følgende skal vi se lidt nærmere på den omfattende tømmerhandel, som blev drevet af beboerne på sidstnævnte ø.

Læsøboerne og det norske tømmer

Skuderne fra Læsø og de andre danske kystsamfund var ikke ene om at inlde tømmer på de norske ladepladser. Tværtimod synede de kun lidt i de stimer af større fartøjer, som i det 16. og 17. århundrede trak mod Norge fra Hindelopen, Staveren og andre vestfrisiske byer. Det var det nederlandske erhvervslivs blomstring og det deraf følgende store behov for træ til skibsbygning, sildetønder etc., som satte gang i en tømmerproduktion i Sydnorge. Men det var en teknisk revolution, der gjorde det muligt at massefremstille bord og planker, nemlig den vanddrevne sav, som i 1520'erne og 30'erne vandt indpas i det østlige Norge. Vandsaven, som vistnok kom fra Sverige, spredte sig kolossalt hurtigt, og små savværker blev anlagt overalt, hvor en bæk i vortiden gav vand nok til en skvatmølle, og hvor der var udskibningsmuligheder.⁸

Men også i Danmark var der et stigende behov for indførsel af fremmed tømmer. 1500-årene var en stor byggetid såvel i købstæderne som på landet. Under de gode konjunkturer for landbruget skabtes den danske bondegård i den form, som den stort set beholdt i de følgende århundreder. De danske skove havde dog ikke kapacitet til at dække den store efterspørgsel efter tømmer, og man søgte med forordninger at begrænse træforbruget. I 1554 forbød Christian III således i et åbent brev til lensmændene i Jylland både brugen af jordgravede stolper og egefjæle i væggene (bulkonstruktion).

Fra de norske skove kunne man imidlertid hente ikke blot alt det fyrre- og grantømmer, man ønskede, men også det eftertragtede ege-tømmer, som ikke blot fandt anvendelse til husenes bærende dele,

men også var uundværligt til bygning af skibe, bl. a. til den kongelige flåde. En rationering af også det norske egetømmer var påkrævet. 1548 forbød man eksport af dette træ til andre lande end Danmark, „da der i Danmark er stor brøst for bygningstømmer, og skovene dér ikke tåler, at man hugger sådant i dem“.⁹ I et kongebrev af 1632, hvori Sørlandets egeskove reserveres for flådebyggeriet, gøres der en undtagelse, så det danske husbyggeri ikke berøres: „Dog hermed ikke ment hvis små Danmarksbjælker, bønder kan hugge og til vore egne undersætter her udi vort rige Danmark til bygningstømmer for brødkorn afhænder, enten sådanne bjælker dér af danske indbyggere hentes, eller og med bøndernes egne skuder og farkoster til Danmark føres – –“¹⁰

Det citerede brev understreger direkte den karakter, den dansk-norske skudehandel havde af direkte vareudbytte: tømmer mod korn. Det sydlige Norge kunne ikke brødføde sig selv, men måtte importere korn. Det meste heraf blev tidligere leveret af Rostockerne, som ved middelalderens slutning dominerede handelen i dette område. Nederlænderne, som selv var kornimportører, kom oftest til Norge i ballast, og det blev da danskerne, som kom til at dække det øgede behov for brødkorn, malt og andre fødevarer. Opsvinget i tømmerproduktionen betød nemlig velstand og dermed øget købekraft, samtidig med at det norske landbrug klagede over, at det blev berøvet sin arbejdskraft af den nye træindustri.

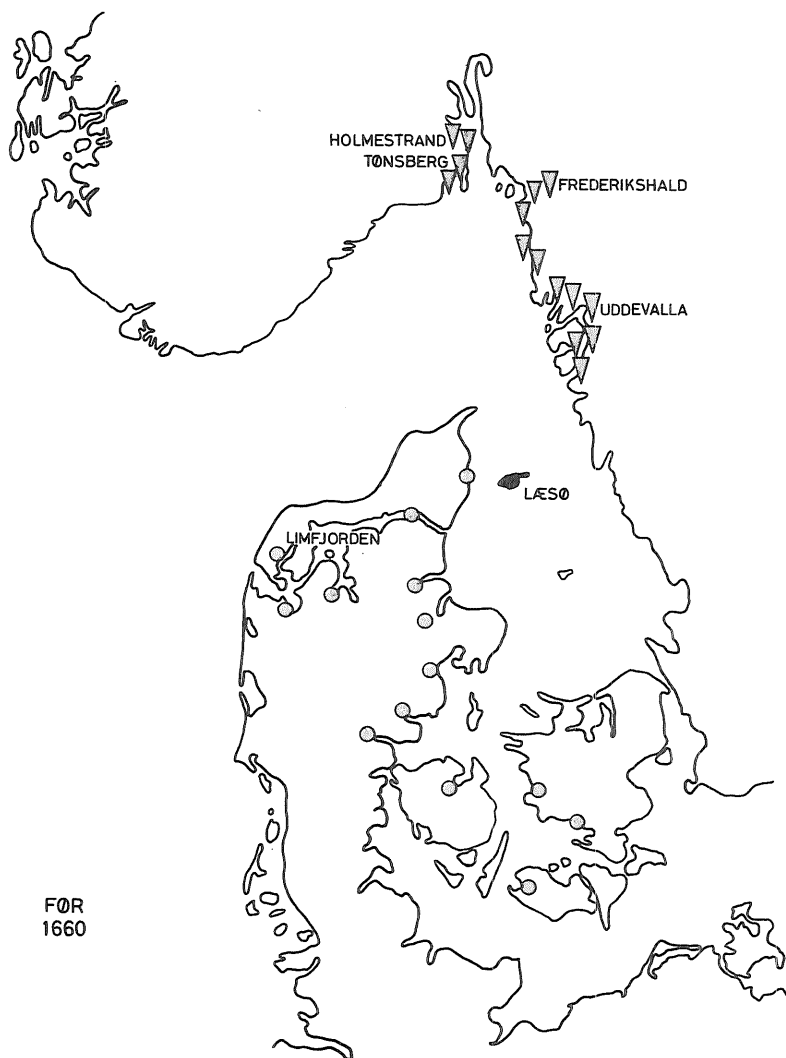
Et blik på kortet vil vise, at Læsø i kraft af sin strategiske beliggenhed var næsten selvskreven til at spille en rolle i denne vareformidling mellem Norge og Danmark. For læsøboerne kan det norske tømmer imidlertid også opfattes som en redningsplanke på et kritisk tidspunkt i øens historie. I middelalderen havde saltudvinding af havvand været øens vigtigste næringsvej. Det var imidlertid en kolossalt brændselskrævende industri, som i 1500-årene truede med at ødelægge øens fyrreskov, samtidig med at læsøsaltet stod sig stadig ringere i konkurrencen med det importerede salt. Man tør gå ud fra som givet, at læsøboerne allerede i middelalderen har haft egne fartøjer og vidst at anvende dem, skønt det ikke direkte lader sig

påvise. Nu tog de imidlertid skridtet fuldtud: saltsyderne blev til skudehandlere.

Skudehandelen indtil 1660

De første oplysninger, vi har om læsøboernes skudehandel, er fra slutningen af 1500-årene og begyndelsen af 1600-årene. Den har da et sådant omfang, at den ikke kan være af helt ny dato. Når vi ved så relativt god besked om disse tidlige tidsrum, så skyldes det, at toldregnskaberne er bevaret i et ganske usædvanligt stort omfang fra ladepladserne både i Bohuslen og omkring Oslofjorden. Størst rolle for læsøboerne spiller de mange ladesteder i den bohuslenske skærgård, hvorfra der er bevaret toldregnskaber for en række år i tidsrummet 1610-56.¹¹

I dette tidsrum myldrer det med læsøskuder overalt på kysten fra fjordene i syd omkring Tjörn, Orust og Bokenäset over Tanum sogn og Kragenäs Kil til Strömmen, Dynekil og Svinesund mod nord. Materialet er dog ikke af en sådan karakter, at det kan danne grundlag for en statistisk behandling. Dertil er der for store huller i rækken af regnskaber, og registreringsprincipperne er for uensartede. De små ladepladser kan enten være behandlet hver for sig, eller de kan være slået sammen i grupper af skiftende sammensætning, som fx. Strömmen, Dynekil, Svinesund, Langenäs og Krogen. Skuderne kan også være anført blot under Nordvigen resp. Søndervigen tolder eller sammenfattet i vendinger som den følgende: „Nok oppebåret af nogen andre små ladesteder af rortold af 12 små skuder af Halland og Læsø“. Ikke så helt få må antages at have unddraget sig afgiften, for selv den mest nidkære tolder har næppe formået at føre effektiv kontrol med de mange og spredte ladesteder, som hørte under hans distrikt. Normalt var skuderne fritaget for at erlægge varetold, men skulle betale en fast fartøjsafgift, den såkaldte *rortold*. De specifikationer, som toldereren giver i rortoldregnskabet, kan variere fra blot en række skipper-navne til oplysninger om fartøjernes læstetal, ladning og destination.



Kort over lokaliteter, som er blevet anløbet af læsøskuder før 1660. Cirkler angiver danske havne, trekanter norske ladesteder (nogle af disse signaturer repræsenterer flere ladesteder).

Map of places called at by vessels from Læsø before 1660. Circles indicate Danish harbours, triangles Norwegian loading places; some of these cover several places.

Til de mest besøgte lokaliteter hører Uddevalla. Her hentede i 1627 13 læsøskippere ialt 29 tømmerladninger; 4 har taget last fire gange, og 1636 kulminerer tallet med 34 fortoldninger. Dette år benogte få læsøskuder til byen, men 1633 er der fortoldet læsøskuder 18 gange, og 1636 kulminerer tallet med 34 fortoldninger. Dette år besøgte ialt 21 læsøskippere byen; 3 tog ladning tre gange, 7 to gange og 11 én gang.

Meget besøgt var også tre små ladepladser Risholmen, Resteröd og Bergesnäs, som hørte under toldereren i Anfasteröd syd for Uddevalla. Her blev i 1611 indtaget ialt 49 ladninger tømmer og året efter, 1612, når tallet op på 56. Til sammenligning kan nævnes, at det samlede antal fortoldninger dette år på de tre ladepladser var 98. Der optræder 32 forskellige læsøskippere, af hvilke 14 har indtaget last én gang, 10 har været der to gange og 7 har hentet tømmer tre gange i løbet af tiden fra 30/5 til 9/9 (Jfr. diagrammet s. 161).

Ladningerne, som specificeres her og i nogle af de øvrige bohuslenske regnskaber, består af et tømmer Sortiment, som omfatter lægter, spær, bord og eventuelt båndstager (til tøndebånd) og brændeved. Et par eksempler fra 1612 skal anføres:

30/5 indlader *Laurids Melchiorsen* i sin skude 700 lægter, 4 tylvter 10 alen sparrer og 4 tylvter 7 alen sparrer.

14/6 indlader *Laurids Nielsen* 800 lægter, 3 tylvter 10 alen sparrer, 3 tylvter 7 alen sparrer og 4 tylvter hugne bord.

11/7 indlader *Poul Mortensen* 300 lægter, 1¼ tylvter 10 alen sparrer, 2½ tylvter 7 alen sparrer, 5 tylvter hugne bord, 5 tylvter savdel-ler (savede brædder) og 200 båndstager.

8/9 indlader *Laurids Nielsen* 800 lægter, 1 tylvt 12 alen bjælker, 2½ tylvter 10 alen sparrer, 2½ tylvter 7 alen sparrer, 6 tylvter hugne bord og 1 favn brændeved.

Af ladepladserne ved Oslofjorden er det navnlig Frederikshald med Knivsø på østsiden og en række ladepladser under Tønsberg len på vestsiden, nemlig Frebergsvig, Snekkestad (Løvesund), Holmestrand, Åsgårdsstrand samt Sande og Strøm, der besøges af læsøskuderne.¹² Deres antal er dog langt mindre end på de bohuslenske ladepladser.

	Maj	Juni	Juli	August	Septbr.
Lars Melchiorsen					
Oluf Larsen					
Niels Bjørnsen					
Albret Larsen					
Niels Eskildsen					
Anders Nielsen					
Lars Jensen					
Markus Joensen					
Laurids Bjørnsen					
Laurids Nielsen					
Jens Gad					
Erland Nielsen					
Henrik Pedersen					
Poul Pedersen					
Morten Larsen					
Christen Larsen					
Kasper Jensen					
Jens Andersen					
Laurids Pedersen					
Jens Jensen					
Morten Ovesen					
Peder Bjørnsen					
Anders Andersen					
Poul Mortensen					
Niels Larsen					
Anders Bertelsen					
Erik Knudsen					
Oluf Nielsen					
Mads Jensen					
Niels Rasmussen					
Laurids Madsen					

Læsøskippere, som i 1612 har indtaget tømmerlast på ladestederne Risholmen, Resteröd og Bergesnäs syd for Uddevalla. Diagrammet, som angiver tidspunktet for deres fortoldning, viser at flere skuder ofte fulgtes ad.

Diagram of skippers from Læsø who, in 1612, loaded timber at the loading places of Risholmen, Resteröd and Bergesnäs, south of Uddevalla. Several vessels often accompanied each other on the voyage.

Holmestrand blev således anløbet af 5 skuder i 1610, 4 i 1611, 3 i 1612, 7 i 1613, 6 i 1615 og 6 i 1618. Ifølge regnskabet kom ingen af disse skuder mere end én gang. I 1620 kom 11 læsøskuder til Holmestrand, deraf 2 to gange.

Samlede opgørelser over læsøflådens størrelse savnes i første halvdel af 1600-årene, men for visse år i århundredets begyndelse er der bevarede regnskaber for så mange norske ladepladser, at man fristes til at forsøge at gøre op, hvor mange skuder der ialt var aktive i et enkelt år. Vi vælger 1612, hvor der findes læsøskuder omtalt i regnskaber fra 18 ladepladser i Bohuslen og 3 ved Oslofjorden. Materialet er behæftet med mange fejkilder. Vi har kun skipperens navn at bygge på, og dels kan der være flere skippere af samme navn (f. eks. tyder anløbstidspunkterne på, at der er hele tre af navnet Niels Lauridsen), dels kan samme skude muligvis optræde under forskellige navne inden for samme år. Vi kan derfor ikke komme det nærmere end til at anslå, at mellem 60 og 70 læsøskuder må have hentet tømmer på disse ladepladser i 1612.

Hvor sejlede nu disse mange skuder hen med deres tømmerlastere? De norske toldregnskaber giver kun i sjældne tilfælde oplysninger om destinationen. I regnskabet for Fredrikshald og Knivsø 1630-31 angav Niels Andersen af Læsø 2/5 „at han havde taget sin skudes ladning ved Knivsø med tømmer og lægter, som han agter at forlosse i Ålborg fjord“ (3: Limfjorden). Det samme angav dette år 5 andre skippere, mens tre skulle til Mariager fjord og én til Sæby. Året efter oplyste 8, at de skulle „forlosse“ i Ålborg fjord, én i Mariager fjord, mens én agtede sig til Fyn. Oplysninger af den art findes også i de bohuslenske regnskaber fra årene 1627-30, men i mange tilfælde anvendes blot den lidet oplysende vending: „agtede sig til Danmark“. En del opgiver dog også her Ålborg, mens enkelte agter sig længere sydpå til Næstved, Lolland, Nakskov og Fyn. I regnskabet fra Nordvigens tolderi 1643-44 anvendes i nogle tilfælde vendingen, at skipperne „agtede sig ad Bælt“ eller „ad Bælts farvand“. Kun en enkelt agter sig med sin tømmerlast „ad Sundet“.

Nogle spredte stikprøver i lens- og byfogedregnskaberne bekræfter,

at de læsøske tømmerkuder har været at finde næsten overalt i de indre danske farvande. Enkelte læsøskuder optræder i rortoldregnskaberne fra Århus i 1630'erne og 40'erne og i de bevarede brudstykker af Horsens toldregnskab ca. 1650. 1654 losses en læsøskude tømmer i Vejle.¹³ I rortoldregnskabet fra Randers 1598–1602 optræder Sylvester Poulsen af Læsø 2 gange i 1598, Niels Winther 2 gange i 1600 og én gang i 1601. Ligesom man i reglen holdt sig til en bestemt ladeplads i Norge, så synes der at være en tendens til, at man vender tilbage til det samme afsætningssted.

Ifølge Sorø klostres regnskaber anløb læsøskippere med tømmer 1610 og 1636 Skibsholm havn ved Vårby å nær Slagelse, og i Odensegårds regnskab for 1622 og Dalum klostres lensregnskab 1622–25 nævnes indkøb af bygningsmaterialer fra læsøskuder. Det tømmer, som klosteret erhverver 1625, opgives at være købt i „Elmoeså“. De små tømmerkuder synes at have haft et fortrin deri, at de kunne gå op i åer og lidet sejlbare fjorde som Odense fjord, hvor de større handelsfartøjer ikke kunne komme. I den forbindelse kan nævnes, at skuder fra bl. a. Sejro skal være sejlet op i den nu udtørrede Lamme-fjord i begyndelsen af 1600-årene, hvor de solgte tømmer og andre bygningsmaterialer til bønderne i Odsherred eller byttede det for kornvarer.¹⁴

Denne evne har sikkert givet læsøboerne et plus også på „Ålborg fjord“. Skulle man nemlig til den vestlige del af Limfjorden, måtte man passere de store sandgrunde ved Løgstør, om hvilke det i 1736 siges, at de „gør ligesom skel imellem 2 fjorde, thi derpå falder et meget grundt vand, og derfor ikke kan flyde uden små fartøjer med nogen ladning over dem og til Tisted og de andre købstæder der ovenfor beliggende.“¹⁵ Vi finder læsøboer registreret i denne del af fjorden bl. a. af tolderen i Skive, som noterer: „Anno 1649 den 3. juli er Thomas Eskildsen af Læsø kommen her ifor Krabbesholm land med hans timmerskude og har betalt mig havnepenge ud og ind. – 1½ mk.“ Samme år kom yderligere to læsøboer med deres „timmerskuder“ „for Krabbesholm land“, og det følgende år blev stedet atter besøgt af tre læsøskuder, de to gengangere fra året før.

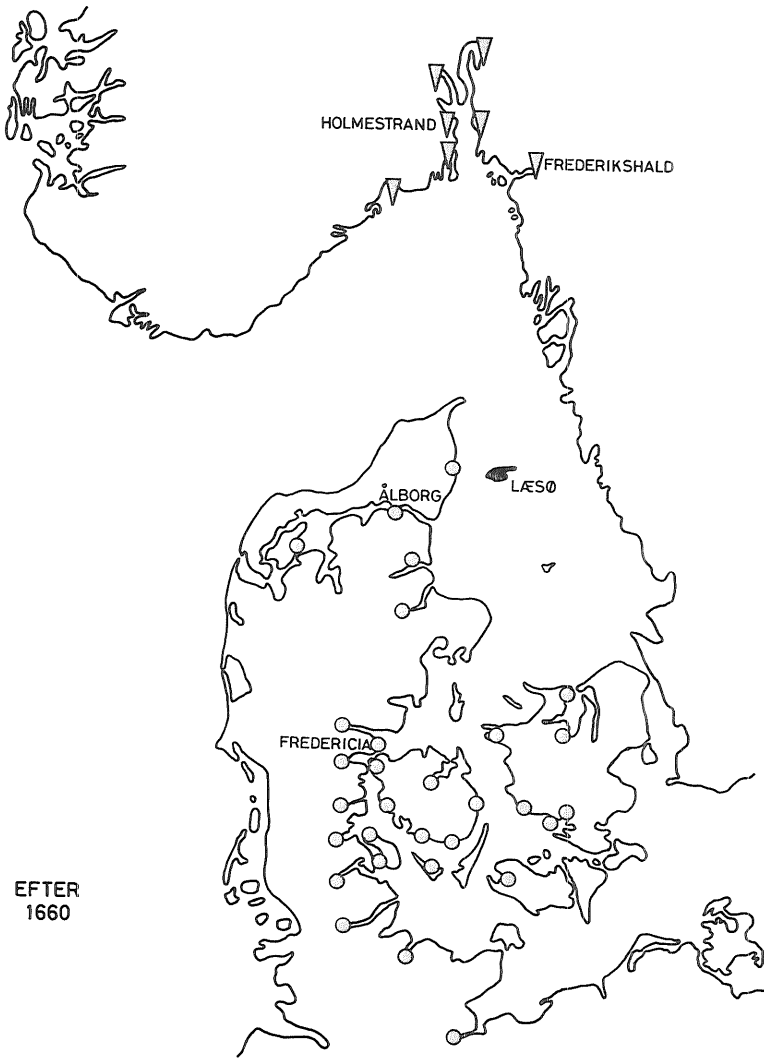
1610 købtes bjælker og lægter af 3 læsøskippere til reparation af Ørum slot i Thy.¹⁶

Arent Berntsen skriver 1656 om læsøboerne, at de „søge deres næring både med fiskeri, så og meget ved søfarten, i synderlighed føre de meget bygningstømmer fra Norge ind for Struer, hvor den største del af Hardsyssels indbyggere det købe.“¹⁷ Når læsøskuderne, som det fremgår af kortet, sjældent er registreret i denne del af fjorden efter 1660, kan det skyldes, at markedet nu i større udstrækning forsynes af vestkystens sandskuder. Mere sandsynligt er det dog, at de da gældende bestemmelser om, at alle, som sejlede ind i Limfjorden, skulle fortolde i Ålborg, har bevirket, at skipperne alle angiver sig til Ålborg, også hvis de agter sig længere ind i fjorden.

1600-årenes mange krige, som ikke mindst blev udkæmpet til søs, kunne ikke undgå at berøre den læsøske skudefart, og klager over ødelæggelserne mangler da heller ikke. Efter Torstenson-krigen 1643-45 fremfører læsøboerne i en supplikats, „at denne bedrøvelige krigs tilstand haver gjort os fattige folk stor skade udi mange måder, både at vores næring og bjæring med vores skuder og skibsfart er os forment, at vi ikke kunne tjene vores føde og næring, og når vores sejladis er lagt, så haver vi ganske ringe at holde og nære os med, som eders velb. noksom vitterligt er, at det er vores næring. Desligest haver vi fanget en stor skade på vores skuder både i Ålborg fjord, Randers, Sæby og andetsteds, så en part af fjenderne ganske fordærvet og frataget sejl og redskab, anker og tov og i andre måder med brand ilde medfaren.“ Også de skuder, som lå „i havn“ ved Læsø, var blevet uskadiggjort af svenskerne, som havde fjernet sejl og redskab fra dem.¹⁸

Skudehandelen i perioden 1660-1710

Efter krigen 1657-60 lyder de samme beklagelser: „at folket på landet hidintil med sejladis haver næret sig, indtil nu fjenderne toge deres småskuder fra dennem, og landet derefter geråden i armod“.¹⁹ Vist er søfart og søhandel et risikabelt foretagende i krigstid, men mulighederne for profit stiger ofte i takt med risikoen. Skønt læsø-



Kort over lokaliteter, som er blevet anløbet af læsøskuder efter 1660. Cirkler = danske havne, trekanter = norske ladesteder.

Map of places called at by vessels from Læsø after 1660.

skipperne utvivlsomt led store tab under de to krige, så kom de forbavsende hurtigt på fode igen, og deres skudedefart oplevede en ny blomstringstid, som varede til 1710. Det store behov for bygningstømmer efter Carl Gustav-krigenes omfattende ødelæggelser har antagelig sat fart i flådens genopbygning. I 1669 har vi den første af en række fortegnelser over læsøfartøjerne, deres drægtighed og førere, og i det år var flåden oppe på 62 skuder og farkoster, altså en størrelse omtrent som den vi mente at kunne skønne os til i 1612.

Som det ses af tabellen side 167 steg antallet af skibe i de følgende år for at kulminere i 1671 med 81 skuder og farkoster. Året efter var antallet 78, hvoraf 59 var skuder og 1 bojert. Disse 60 fartøjer af kategorien skuder optræder også på en samtidig „liste på alle skibe og farkoster i hans kgl. majestæts lande.“²⁰ Denne fortegnelse viser, at Læsøs flåde i hvert fald talmæssigt har hørt til landets betydeligste. Klart i spidsen ligger København med 6 defensionsskibe, 26 skibe, 94 krejterter, skuder og kitzer samt 20 galioter, smakker og jagter. Meget få provinskøbstæder har fartøjer af kategorien skibe, men er blot repræsenteret i de to sidste kategorier og med langt mere beskedne tal end Læsø. F. eks. kan nævnes, at Ålborg havde 34 skuder o. l. og 17 jagter o. l., mens Århus og Flensborg havde henholdsvis 26 og 13 af den første kategori og 13 og 2 af den sidste.

Årene 1673 og 1674 viser en vis tilbagegang for læsøboernes flåde; nedgangen rammer dog mere de små farkoster (fra 19 til 6) end de større skuder, som går tilbage fra 59 til 56.

Den skånske krig 1675–79 bragte nye vanskeligheder for Læsøs søfart. Det hedder herom i 1683: „Er landet i sidste krigstid blevet ruineret og forarmet, ikke aleneste idet mandkønnet er til hans kgl. majestæts tjeneste blevet udskrevet, og den største del deraf døde og borte, men endog idet landmændene samme tid ved kapere er blevet frataget deres skuder og fartøj, hvormed de sig skulle ernære.“²¹ At kaperplagen har været en realitet viser antegnelserne til Ålborg toldregnskab for 1675, som nævner, at skipper Jens Lauridsen af Læsø på hjemrejse fra Norge med tømmer fik sin skude på 6 læster opsnappet af kapere under Fladstrand.

	Skuder (4-16 læster)	Farkoster (1½-4 læster)	Skuder og farkoster tilsammen	Både (½-1 læst)
1669	52	10	62	12
1670	61	15	76	10
1671	64	17	81	11
1672	59	19	78	20
1673	58	18	76	18
1674	56	6	62	
1680	34	2	36	
1682	36	3	39	
1683	40	2	42	
1684	41	2	43	
1689	(48)	(8)	(56)	
1699	(29)	(2)	(31)	

Fartøjer hjemmehørende på Læsø 1669-99. Tabellen er opstillet på grundlag af skibslistes i Læsø toldregnskaber. Sådanne lister mangler for krigsårene 1675-79. Fra 1674 og fremefter er bådene ikke medtaget i skibslisterne. Medregnet blandt farkosterne er et fartøj på 4 læster, som 1672-84 kaldtes bojert, 1673 galiot. Tallene i parentes er hentet fra fortegnelser i Ålborg toldregnskaber over skibe, som har ladet og losset der.

Table of vessels registered at Læsø, 1669-99, according to existing ships' lists and custom's register. Skuder = bigger vessels (one "læst" = approx. 2 tons), farkoster = smaller vessels, både = boats.

I 1679 måtte tolderen på Læsø opgive at udfærdige den sædvanlige fortegnelse til toldregnskabet over skuder og farkoster „af årsag samme skiberumme og fartøj er nu ved sidste krigs tilfælde en del borttagen, og en del ligger adspredt på adskillige steder i landene, hvoraf mange måske befindes fordærvede og udygtige, når de ellers med tiden indsamles kan“. Samme år blev der med henblik på hærens transportbehov udfærdiget en „designation over skiberumme i Danmark og fyrstendømmerne“,²² og den bekræfter læsøtolderens udsagn, skønt han nok har malet med vel mørke farver. Ifølge opgørelsen lå der på den tid i Ålborg 18 fartøjer foruden 3 „som haver

deres ladning inde“. Af disse fartøjer var de 8 hjemmehørende på Læsø, nemlig 7 skuder på 8–12 læster og en krejert på 13 læster; de angives at kunne føre 10–20 heste hver. Ved Randers lå der blot en enkelt læsøskude, mens hele 5 var lagt i vinterhavn i Nykøbing Mors, vel et tegn på, at læsøboerne stadig kom i denne del af Limfjorden. Værst så det ud for de skuder, der lå ved Sæby: „Hellers er her en del Læsø skuder til vinterhavn indlagt, hvilke er mesten uden overløb (o: dæk); har og en del lagt her 2, 3 eller 4 vintre, så de måske både for frygts skyld og af mangel på folk til at føre dennem har stille ligget, mesten fulde af vand sommeren igennem, så de til tjeneste ejheller dygtig er“.

Den første skibsliste efter krigen, 1680, omfatter 34 skuder og 2 farkoster, altså en flåde der er halveret i forhold til årene før krigen. I de følgende år stiger antallet af skuder imidlertid igen til 41. Fra 1685 og fremefter er der ingen skibslistes i Læsø toldregnskaber. Derimod finder vi i Ålborg toldregnskab fra 1689 en fortegnelse over de skibe, der har ladet og losset ved Ålborg toldsted. Blandt dem nævnes også en lang række fartøjer fra Læsø, nemlig 1 krejert på 24 læster, 47 skuder på 4–20 læster, 5 galioter på $5\frac{1}{2}$ –7 læster, 3 jagter på 3–4 læster og 5 både, alle på $\frac{1}{2}$ læst. En lignende oversigt fra 1699 omfatter følgende læsøfartøjer: 3 krejertes på 20–26 læster, 26 skuder på 2–18 læster, 1 galiot på 7 læster, 1 jagt på 4 læster og 2 både på $\frac{1}{2}$ læst. Da hovedparten af læsøskuderne på den tid formodes at have anløbet Ålborg, kan disse tal give et vist indtryk af flådens størrelse, selvom tallene selvfølgelig er noget usikre.²³

Det materiale, der står til rådighed for et studium af skudehandelen efter 1660, er af en noget anden karakter end for det forudgående tidsrum. Der er nu bevaret reviderede regnskaber fra samtlige toldsteder år for år. I reglen er det imidlertid ikke selve det originale regnskab med dets mange detaljer til belysning af de enkelte fartøjer og deres aktivitet, vi har til rådighed, men kun ekstrakter samt regnskabsantegnelserne. De sidste viser sig imidlertid at være en ganske brugbar kilde, når det gælder læsøskuderne. Ved revisionen af toldregnskaberne har man sammenholdt skippernes op-

lysninger om, hvor de agtede sig hen med deres ladninger, med losningsedlerne fra de pågældende toldsteder. Og her er der påfaldende tit uoverensstemmelser for læsøskudernes vedkommende, således at vi enkelte år får lange lister over sådanne skuder med oplysning om deres ladning, deres oprindelige bestemmelsessted og hvor de faktisk har losset. Da skuderne sjældent anløber det hjemlige tolddistrikt, er det ikke i Læsø toldregnskaberne, vi kan finde disse oplysninger, men derimod i havne som Ålborg, Holmestrand og Frederikshald, hvor læsøboerne lastede og lossede.

Et par prøver skal gives på dette materiale og det billede, de tegner af læsøboernes aktivitet. I antegnelserne til Frederikshald toldregnskab 1686–87 nævnes en række danske og norske fartøjer, som har angivet sig med tømmerlast til adskillige steder i Danmark, men deres ankomst har ikke kunnet findes i de respektive toldbøger. Tolderen har vedføjet oplysninger om, hvor ladningen faktisk er blevet udlosset. Det drejer sig om følgende læsøboer:

Jens Bjørnsen med en skude på 12 læster, angivet sig til Læsø. – Attest fra Nyborg.

Albert Bjørnsen (15 læster) angivet sig til Nyborg. – Attest derfra.

Jens Bjørnsen (12 læster) angivet sig til Nyborg. – Findes dér, men har angivet sig videre til Svendborg, hvor han ikke findes. – Udsejlet 21/5 og udlosset i Fredericia 14/6.

Albert Bjørnsen (15 læster) angivet sig til Nyborg og derfra til Nakskov, hvor han ikke findes. – Attest for losning i Kolding.

Lars Jensen (12 læster) angivet sig til Nakskov. – Losset i Rørvig.

Jens Bjørnsen (12 læster) angivet sig til Nyborg. – Losset i Fredericia.

Ambrus Nielsen (13 læster) angivet sig til Ålborg. – Losset i Fredericia.

Albert Bjørnsen (15 læster) angivet sig til Holbæk. – Losset i Vejle.

Jens Bjørnsen (12 læster) angivet sig til Ålborg. – Attest derfra.

Antegnelserne giver et glimt af en håndfuld flittige læsøskippere, hvoraf navnlig Jens og Albert Bjørnsen synes at have sejlet de indre danske farvande tynde med deres tømmerladninger. Lignende antegnelser findes fra de følgende år både herfra og fra Holmestrand. Lad os nøjes med at supplere med nogle eksempler fra det følgende år, 1687–88, hvor de to Bjørnsen'er stadig optræder:

Lars Albertsen (13 læster) angivet sig til Fredericia. – Losset i Nyborg.

Jens Bjørnsen (12 læster) angivet sig til Læsø. – Losset i Nyborg.

Lars Jensen (11 læster) angivet sig til Nyborg. – Losset i Svendborg.

Bertel Larsen (13 læster) angivet sig til Nyborg. – Losset i Karrebæksminde.

Bertel Larsen (13 læster) angivet sig til Nyborg. – Losset dersteds.

Albert Bjørnsen (15 læster) angivet sig til Holbæk. – Losset i Hadsund.

Kun sjældent ses der at være så tvingende grund til at ændre udlosningssted som for Peder Sørensen, som skulle til Nyborg, men „bemeldte skiberum er under Rørvig toldsted på land dreven og hans ladning sammesteds vorden losset.“

Hvis en skipper angav sig til en havn i kongeriget og i stedet havde losset i Slesvig, kunne det være for at unddrage sig den udenrigstold, som i så fald måtte betales. Det gælder således fire skippere, nævnt i antegnelserne til Holmestrands toldregnskaber 1686–87, som havde angivet sig til byer som Kolding, Middelfart og Assens, men i stedet viste sig at have udlosset i Flensborg og Åbenrå.

Antegnelserne fra Ålborg viser sammen med andet materiale, at læsøboerne efter afståelsen af Bohuslen ved Roskildefreden har koncentreret deres aktivitet omkring Oslofjorden, hvor de henter tømmer først og fremmest i Frederikshald og Holmestrand og i mindre udstrækning i havne som Moss, Christiania, Drammen, Tønsberg og Langesund. Tømmerladningerne afsættes overalt i Danmark og i Slesvig, som det fremgår af kortet på side 165.

	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober
<i>Søren Jensen</i> (11 læster)	↓	↑	↓	↑		
<i>Mads Lauridsen</i> (15 læster)	↓	↑	↓		↓	
<i>Poul Poulsen</i> (10 læster)	↓	↑	↓			
<i>Bjørn Lauridsen</i> (10 læster)	↓	↑	↓	↑		
<i>Niels Olufsen</i> (10 læster)	↓	↑	↓	↑		↓
<i>Melchior Poulsen</i> (13 læster)	↓	↑				
<i>Bertel Bjørnsen</i> (10 læster)	↓	↑	↓	↓	↓	
<i>Joen Pedersen</i> (18 læster)		↓				
<i>Lavrids Mortensen</i> (11 læster)		↓	↓	↑	↓	
<i>Søren Erlandsen</i> (6 læster)			↓	↑		
<i>Bertel Hansen</i> (10 læster)			↓	↑		
<i>Bertel Lauridsen</i> (16 læster)			↓			↓
<i>Niels Poulsen</i> (10 læster)				↑		
<i>Oluf Pedersen</i> (20 læster)						↓
<i>Peder Sørensen</i> (13 læster)						↓

Læseskippere som i 1705 har betalt strømtoled ved Fredericia for passage af Lillebælt. Pilene angiver tidspunktet for passagen samt retningen (nedad = sydgående, opad = nordgående).

Diagram of skippers who, in 1705, paid the dues at Fredericia for passage of the Little Belt. The arrows show the direction to the north or, turned down, to the south.

Tabellerne over Øresundstoldregnskaberne viser, at kun nogle få læsøskuder passerede gennem Øresund hvert år; tallene er dog lidt større i begyndelsen af 1690'erne. Så godt som alle skuderne synes at have fulgt bælteerne, når de skulle til de sydligere dele af riget, og størst rolle spillede sejlleden langs den jyske østkyst gennem Lillebælt. Ved passagen af Lillebælt blev der opkrævet en *strømtold* ligesom i Sundet og Storebælt, men regnskaberne for den er i modsætning til de øvrige ikke bearbejdet og udgivet. De er desværre først bevaret for årene efter 1700, men disse regnskaber giver til gengæld et detailleret billede af den læsøske skudefart i det sidste årti, hvor den endnu var af nogen betydning.

1701 passerede 12 læsøskippere Lillebælt ialt 25 gange. 1702 kom 10 skippere 29 gange, og 1703 var tallet 15 skippere og 37 passager. For året 1704 mangler regnskabet, men 1705 kom atter 15 skippere og gjorde det år hele 44 passager. 1706 daler tallene til henholdsvis 9 og 18, 1707 ligger de på 12 og 33, 1708 på 8 og 22. I 1709 kom 8 skippere gennem bæltet ialt 19 gange.

Diagrammet side 171 viser tidspunkterne for læsøskudernes passager i 1705, det år, da Lillebæltstrafikken kulminerede. De sydgående skuder kommer alle fra Frederikshald, Holmestrand eller Tønsberg og medbringer tømmerladninger, som afsættes rundt om i de sydjyske, fynske og slesvigske købstæder. Når skuderne atter sætter kursen nordpå mod et af de norske ladesteder og passerer Fredericia er de så godt som alle ballastet. Kun tre har det år returladning med. 23/7 passerer Oluf Pedersen med sin 20 læsters skude med 36 tdr. rug og 6 tdr. malt fra Haderslev på vej til Frederikshald. Dagen efter passerer Poul Albretsens 13 læsters skude med 80 tdr. rug ombord fra Fredericia med samme bestemmelsessted. 19/8 kommer Laurids Lauridsen med en skude på 9 læster, som skal til Holmestrand med 16 tdr. rug og 20 tdr. malt fra Middelfart.

I året 1710 kom der ikke en eneste skude fra Læsø gennem Lillebælt. De fornyede krigshandlinger synes at have standset skudehandelen i hvert fald på disse kanter, men det blev ikke et forbigående fænomen. Læsøskuderne vendte ikke tilbage efter fredsslutningen. I

1720'erne er der blot en enkelt eller to læsøskuder om året, hvis passage registreres af toldereren i Fredericia.

Den store nordiske krig kom i realiteten til at sætte en stopper for det kapitel i Læsøs historie, som stod i tømmer-skudernes tegn. Vi skal i et afsluttende afsnit vende tilbage til skudehandelens ophør og de ændringer, der sker med læsøboernes sønæring i første halvdel af det 18. århundrede. I det følgende skal vi forsøge at samle de oplysninger, som står til rådighed, til en nærmere karakteristik og analyse af læsøboernes skudedefart, som trods forskellige ændringer alligevel bevarer sit særpræg hele den behandlede periode igennem.

Fartøjer og havneforhold

Om læsøskudernes udseende og konstruktion har kildematerialet så godt som intet at fortælle. I 1679 siges de ved Sæby oplagte fartøjer at være „mesten uden overløb“ (3: dæk)²⁴, og andetsteds karakteriseres de som „åbne skuder“. De synes at være bygget på øen, og dette forhold er nok én af forklaringerne på, at læsøflåden retableres så hurtigt efter krigene. I toldregnskabet 1682 savner revisionen vinterleje penge for to skuder, hvortil toldereren bemærker, at han ikke har villet opkræve denne afgift „af ommeldte 2 nybyggede skuder, førend de havde sejlet“. Man må vel slutte af dette og af flere lignende eksempler, at skuderne er blevet bygget på øen. I oversigten over indførte varer, som toldereren udfærdigede i 1670'erne og 80'erne, er der ikke sjældent tømmer, som må være bestemt til skibsbygning. I 1669 registreres således 7 tylvter „indholdt træer“, 1670 2 tylvter „krumholt træ“ og 1684 1½ tylvt „krumholt“.

Et mere direkte eksempel på det lokale skibsbyggeri leverer toldregnskabet fra Uddevalla. Under den 4. maj 1642 noterer toldereren her: „Angav Claus Mortensen af Læsø sin liden skude à 3 læster, som han havde indlad(et) udi lidet egetømmer af krumholt til hjælp at bygge sig en skude med derhjemme på Læsø så og lægter til husbehov, er dermed fri.“ Claus Mortensens fartøj på 3 læster hørte til de mindste og må henregnes til den kategori, som de senere skibs-

lister kalder farkoster. Utænkeligt er det ikke, at han går igang med skibsbyggeri for at skaffe sig en større skude. Det kan selvfølgelig kun blive formodninger, men vi kan i hvert fald konstatere, at der århundredet igennem er en tendens til at bygge stadig større fartøjer.

Fartøjernes drægtighed opgives i læster, som groft kan omregnes til det dobbelte i tons (1 læst = 2 tons). I de ældste toldregnskaber er der kun undtagelsesvis givet oplysninger om læstetallet. En af undtagelserne er Uddevalla i regnskabsåret 1636–37, hvor byen blev besøgt af 29 læsøskuder: 2 skuder på 8 læster, 2 på 7, 14 på 6, 1 på 5, 6 på 4 og 4 på 3 læster. Skuder på 6 læster er tydeligt nok den mest almindelige størrelse på den tid, og udregner vi et gennemsnitligt læstetal for fartøjer på 4 læster og derover (svarende til skibslisternes kategori: skuder), får vi tallet 5,7. Lad os til sammenligning tage skibslisten fra Læsø toldregnskab for 1669, som omfatter 52 skuder på 4 læster og derover med 16 læster som det højeste tal. Det gennemsnitlige læstetal for disse 52 skuder ligger på 8,7.

Skibslisten for 1683 omfatter 40 fartøjer af kategorien skuder, stadig med 16 læster som det højeste tal, men nu med et gennemsnit på 10,5. I året 1705 passeredes Lillebælt af 15 læsøskuder med 20 som det største læstetal og med et gennemsnitligt læstetal på 12,2. Blandt de 15 registrerede skuder mangler eksempler på den største fartøjstype, krejerten på 20–25 læster, hvoraf Læsø i 1699 havde 3. Skønt tallene fra 1636–37 og 1705 ikke med sikkerhed kan siges at være repræsentative, så er der dog ingen tvivl om, at der i løbet af århundredet kan påvises en væsentlig stigning i skudernes størrelse.

I første halvdel af 1600-årene har læsøskuderne stort set været af samme størrelse som de „sandskuder“, der brugtes på vestkysten af Thy,²⁵ og de synes ligesom sandskuderne at være blevet taget på land i vintertiden, når der ikke blev sejlet. Når der i 1626–27 udvises træ af øens fyrreskov „til ruller og andet bøndernes behov“,²⁶ da må der hentydes til de ruller, som brugtes ved ophalingen af skuderne. I 1660'erne og 70'erne var der endnu en del af skuderne, der blev trukket på land på øen om vinteren. Tolderen bruger i disse år den stående vending: „Skuder og fartøjer ligger en del deraf oprullet her

på landet og en del på adskillige andre steder oplagt til vinterhavn.“ I skudedefartens sidste periode var alle fartøjer lagt i vinterhavn andetsteds, de fleste i Ålborg. I en erklæring 1720 i Læsø tingbog hedder det, „at skibsfolk både fra Læsø og andetsteds af alders tid til at kunne nogenlunde bjærge deres skiberumme for isgang og storm nødvendig har måttet lægges dem i vinterhavn på fjorden (ved Ålborg) uden for Kattesunds gade.“²⁷

Skudernes tiltagende størrelse må have været én af årsagerne til, at man i slutningen af 1600-årene helt opgav at have skuderne i vinterhavn ved Læsø. En anden væsentlig årsag var, at øens naturlige havn efterhånden blev mere og mere ubrugelig på grund af kraftig tilsanding. Endnu omkring 1800, da birkedommer Bing udgav sin Læsø-beskrivelse, kunne man udpege stedet for denne havn ved Evbakken østligt på øen: „I gamle dage har her været den bedste havn østen under øen og et så bekvemt indløb, at beboerne, med deres i den tid ejede store skuder, kunne løbe tæt under landet og gøre fast ved det dér stående pakhus“.²⁸ Om dette pakhus berettes 1728, at det „står ved nordost kant af landet ved et sted, hvor havet bugter sig, og hvor der i fordum tid har været en god havn, men nu af sand er så fyldt op, at en båd på 4 tdr. ej kan komme landet nær på 40 favne. Dette pakhus har været indenfor havet med et skønt egebolværk og samme opfyldt med store sten og grus“, som nu imidlertid er næsten helt bortskyllet af havet.²⁹ Skuderne var da henvist til at benytte en af de to „udhavne“ (ankerpladser), Varbjergsdybet og Alsdybet, som begge lå ret langt fra land og var vanskelige at komme til som følge af udgrundene.³⁰

Tømmerhandel og fragtfart

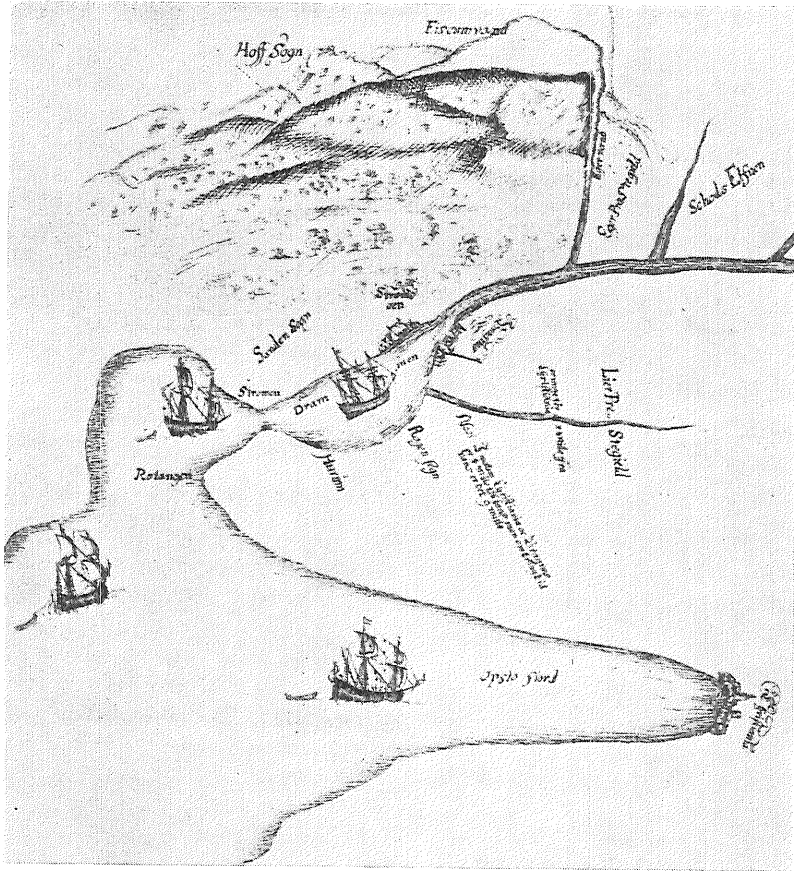
Af den kronologiske fremstilling vil det være fremgået, at læsøskuderne alle hentede tømmerladninger i Norge til salg i Danmark, og at de vendte tilbage enten i ballast eller med en større eller mindre ladning af landbrugsprodukter til afsætning i Norge. Vi skal nu forsøge at se lidt nærmere på denne handels form og organisation, såvidt det spredte og sparsomme kildemateriale tillader det. Drev

læsøboerne handel for egen regning, eller sejlede de blot fragtfart for andre?

For at besvare dette spørgsmål må vi først se lidt på tømmerhandelen i almindelighed, således som den var udformet i det sydøstlige Norge. Vi har tidligere nævnt, at den blomstrer op i første halvdel af 1500-årene som følge af en kraftig hollandsk efterspørgsel og det store tekniske fremskridt, som vandsaven betød. Bønderne regnede det for hævdvundne rettigheder at kunne hugge frit i skoven og frit udnytte elves og bækkens vandkraft, og under indtryk af de gode priser på tømmer skød små vandsave frem overalt, hvor der var vand nok under vårfloømmen, og hvor der var udskibningsmuligheder inden for rækkevidde. Dette forhold, at tømmerhugsten og savværksindustrien var stærkt decentraliseret og for en væsentlig del i hænderne på bønderne, kom til at sætte sit præg på tømmerhandelen i dens første periode. Tord Pedersen har gjort opmærksom på det karakteristiske træk, at den tidlige trælasthandel „hadde karakteren av en fuldstændig detaljhandel. Aldrig mottok en skipper hele sin ladning hos en enkelt sælger, men kjøpte den i småpluk på mange hold, hos 8, 10 eller 12 forskjellige leverandører. Det overveiende antal av sælgerne hørte til bøndernes klasse.“³¹

Til forskel fra de hollandske skibe, som ankom ballastede, så skal de danske småskuder almindeligvis have medbragt fødevarer som returfragt fra Danmark. Det var omkring 1600 meget brogede ladninger af mel, malt, gryn, brød, flæsk, fisk, navnlig makrel, øl og i efterårsmånederne lidt frugt, især æbler. En fuld ladning af sådanne mere eller mindre forarbejdede levnedsmidler oversteg langt værdien af en tømmerladning.³² Varene blev solgt eller bortbyttet direkte fra skuderne til forbrugerne, altså udenom købmændene i de norske byer.

Det er klart, at både denne danske fødevarerhandel og navnlig handelen mellem bønderne og hollænderne rundt om på de små ladesteder måtte være en torn i øjet på borgerskabet og opfattes som en alvorlig krænkelse af deres privilegier. 1600-årene er da også én lang kamp mellem borgerskab og bønder om kontrollen over tømmer-



Prospekt af den inderste del af Oslofjorden med Kristiania og Drammen i 1650'erne. Nord til højre. Udsnit af tegning i Riksarkivet, Oslo.

Map from the 1650's of the inner reaches of the Oslo Fjord (north to the right), with Kristiania (now Oslo) and Drammen.

handelen. Et kompromis undervejs var bestemmelsen fra begyndelsen af århundredet om, at de danske skuder måtte have 4 såkaldte „liggedage“, hvori de måtte sælge deres varer frit direkte fra skuderne. Efter udløbet af denne frist måtte der kun handles med de norske købmænd.

Oscar Albert Johnsen har skitseret udviklingen i trælasthandelen ved Oslofjorden på følgende måde: „Til å begynde med var det vesentlig landbefolkningen, som drev den nye industri og den nye handel. Hollenderne la med sine koffer og kreierer til i snart sagt alle havner og kjøpte trelasten av bøndene eller godseierne. Men også byborgerne kom tidlig med, og de innskrenket sig ikke til å kjøpe trelast for å selge den igjen til utlendingene; de søkte også meget tidlig å sette sig fast på de viktigste ladesteder og fortrenge bondehandelen. Snart krevde de høilydt, at denne skulde forbydes. De hevdet med styrke, at bøndene av uforstand solgte trelasten til utlendingene for en altfor lav pris, og at deres ukontrollerte og uinnskrenkede adgang til å selge vilde ha landets avskogning og ruin til følge. Eftersom skogene uttynnedes i kystbygdene, og trelasthandelen mere og mere samledes ved munningen av de store elver, hvortil tømmeret kunne fløtes fra de indre, skogrikere landdistrikter, blev også trelasthandelen for hovedmassens vedkommende uvilkårlig konsentrert i de byer og ladesteder som lå beleiligst til for eksporten, og ved byprivilegierne av 1662 fikk endelig borgerne sitt krav på enerett til trelasthandelen gjennomført.“³³

Noget andet var så, om man effektivt formåede at håndhæve denne eneret rundt om på de mange, vidtsprede ladepladser. I Tønsberg grevskab trivedes i hvert fald bondehandelen i bedste velgående endnu 30 år senere og blev tilmed protegeret af grev Wedel Jarlsberg. 1691 sender borgerne i Tønsberg en klage til kongen over bøndernes handel med hollænderne, som de ønsker forbudt. Danske kancelli udbeder sig en erklæring herom fra greven, som bl. a. svarer: „— — det er vitterlig, hvorledes grevskabets bønder udi Stokke, Arnadal, Skjee, Andebu og næstliggende sogne af arildstid har haft den frihed at sælge deres ringe, der udi egnen faldende små last af humlestager, spær, små bjælker etc. udi Melsomvig, ikke til hollænderne, såvidt mig vitterligt er, som her angives, mens til nogle „Lessøe bønder“, som dér er vant til at komme og for rede penge af bonden at købe hvis ringe last, som før er meldt, der kan falde, og fast lige beskaffenhed har det haft udi Frebergsvigen og Sandesogn etc.,

hvorved almuen sig hidindtil meget bedre befunden, end når de imod al billighed skal tvinges med største umage og fortræd til – – at føre deres last til byen Tønsberg eller Holmestrand, og der for halv værdi sælge deres last til en del fanter, som intet andet har at give udi betaling end „forlegene“ varer og rådden sild etc.“ Det er ikke godt for bonden at komme i købmandens kløer, mener greven, thi man har ingen eksempler på, at bonden har fordærvet en købmand, men desværre utallige eksempler på det omvendte.³⁴

Karakteristisk nok finder vi her læsøboerne som bærere af den gamle tradition for handel direkte med de norske bønder. Det er denne „detailhandel“ med tømmer, som er forudsætningen for læsøboernes skudefart, og som den står og falder med. Det var en handel, som kunne drives af enhver, som havde rådighed over en skude samt nogle få daler eller et lille parti fødevarer. Var indsatsen beskeden, var fortjenesten det til gengæld også. I 1650 var der omfattende byggearbejder igang på den nu forsvundne Hals kirke på Læsø, og det gav kirkeværgen Kjeld Madsen meget ekstra arbejde. Han noterer derfor i kirkeregnskabsbogen: „Haver jeg været hjemme denne sommer og forsømt min skude 2 rejser og kunne have fortjent mig gode penge og haver hver dag haft møje og arbejde – derfor er bevilget penge 8 dlr.“³⁵ 8 daler er altså, hvad Kjeld Madsen tilkender sig selv som erstatning for tabet af en sommers handelsrejser. Han hører til de skippere, som i 1640'erne hentede tømmerlaste i Uddevalla, og netop herfra giver toldregnskabet for 1646–47 undtagelsesvis oplysninger om værdien af de tømmerladninger, som udføres af læsøskuderne. De anslåede værdier varierer fra 5 til 20 daler.

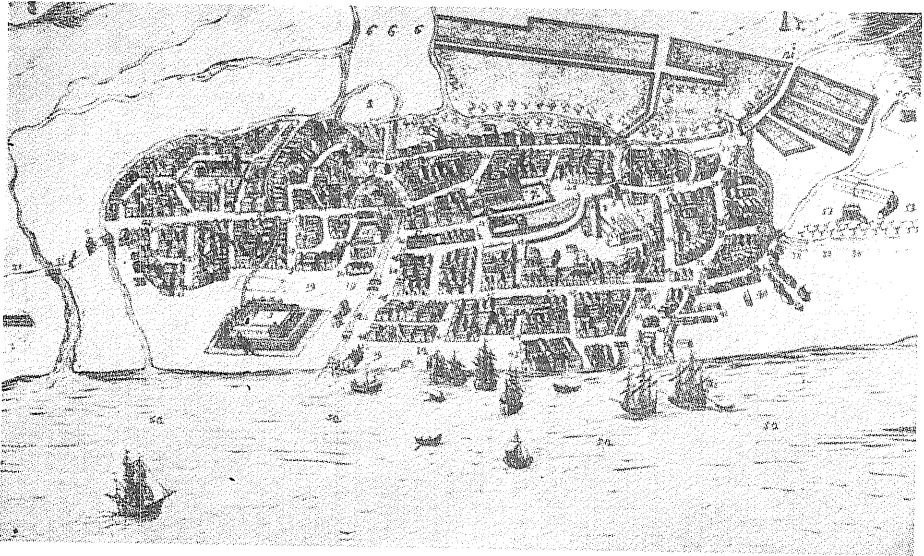
Der kan næppe være tvivl om, at det normale hele skudehandelsperioden igennem er, at læsøboerne køber og sælger tømmer for egen regning. Når der i Uddevalla-regnskaberne fra 1620'erne nævnes enkelte læsøskuder, som er fragtet af borgerne i Uddevalla, så synes det at være de undtagelser, som bekræfter reglen.

Desværre får vi blot i meget sjældne tilfælde oplysninger om, hvorledes tømmerlasten er blevet tilvejebragt. En sådan undtagelse finder vi i toldregnskabet for Frebergsvig og Snekkestad for året

1613, som er gengivet i uddrag som bilag på s. 193 ff. Om 7 af de læsøskippere, som det år besøgte de to små ladesteder, er det oplyst, af hvem de har købt deres tømmer. For dem alle gælder, at de ikke har købt af én enkelt, men af 4-7 forskellige sælgere. Tilsammen har de 7 skippere haft forbindelse med ikke mindre end 31 trælasthandlere blot ved dette ene besøg i juni 1613. Eksemplet falder godt i tråd med det, der tidligere er sagt om den norske tømmerhandel i almindelighed.

Også om afsætningen af tømmeret er kilderne karrige med oplysninger, men de få der findes understreger handelens „detailkarakter“. I de tidligere nævnte lensregnskaber fra Dalum kloster i 1620'erne er registreret køb af en mængde tømmer til byggearbejder på klostret, og det er karakteristisk, at det købes i småpartier af fynske, hallandske, bohushenske og andre skippere. 20/5 1622 købes af Anders Nielsen af Læsø 400 lægter, 5 tylvter deller og 1 tylvt 10 alen træer. Året efter købes tømmer af 4 forskellige læsøboer: 24 tylvter deller af Laurids Albretsen, 100 lægter af Niels Jensen, 7 tylvter deller af Søren Lauridsen og 6 tylvter deller af Laurids Mortensen. Her som i de omtalte regnskaber fra Sorø kloster og Ørum len er det helt klart, at det er læsøboerne selv, der er sælgere af tømmeret, og at dette ikke blot er indkøbt i småportioner, men også viderehandles på samme måde.

At læsøboerne også senere i århundredet handler for egen regning sandsynliggøres af antegnelserne til toldregnskaberne. De viser i hvert fald, at læsøskipperne ikke fører deres tømmer til nogen bestemt modtager, men opsøger kunderne, hvor de forventes at være. Det er dette, der til toldrevisionens fortvivelse fører til, at læsøskuderne hyppigt losses helt andre steder end der, hvor de har angivet sig til. Nogle eksempler herpå er anført på s. 169 f. Som supplement skal her blot nævnes endnu et meget oplysende eksempel fra Tønsberg toldregnskab 1685. Peter Poulsen af Læsø har angivet sig til Fredericia, men man savner losningsseddel derfra. Svaret lyder, at „efter at han udi Assens ej kunne forhandle sin ladning, er han gået til Fredericia igen, og der sin ladning forhandlet og udlosset —“. Laurits



Prospekt af Ålborg omkring 1675. Efter P. H. Resens Atlas Danicus.

View of Ålborg, about 1675.

Jensen havde samme år angivet sig til Fredericia 2 gange; på den første tur havde han losset i Karrebæksminde ved Næstved, på den anden ved Skelskør.

Det er vanskeligt at blive klar over, i hvilket omfang læsøboerne har medbragt returladninger til Norge i form af korn og andre landbrugsprodukter. Det er mit indtryk, at det ikke har været almindeligt før 1660, når bortses fra de hjemmeproducerede varer, som skal omtales nærmere i det følgende. I de sidste årtier af århundredet synes i hvert fald nogle af skuderne at tage aktivt del i fragten af korn, malt og andre fødevarer til Norge. Denne handel, som blev stimuleret af, at danske landbrugsprodukter fra 1669 fik en fortrinstillig på det norske marked, lå i høj grad i hænderne på købmænd fra Ålborg, og det er da også herfra, de fleste læsøskuder har deres kornladninger.

Antegnelserne til Ålborg toldregnskab kan give et indtryk af disse

returfragter. 1674 savner man losningssedler for en række læsøskuder, som er afsejlet fra Ålborg. Af svarene fremgår det, at

Mads Nielsen har losset 60 tdr. rug, 246 tdr. malt og 22 tdr. mel i Drammen, men er forlist på hjemvejen;
 Albret Lauridsen har losset 64 tdr. rug og 92 tdr. malt ved Moss toldsted;
 Anders Dinesen har losset 76 tdr. rug og 150 tdr. malt i Drammen;
 Laurids Madsen har losset 228 tdr. byg og malt samt 8 tdr. rug i Frederikshald;
 Niels Nielsen har losset 440 tdr. malt i Christiania;
 Niels Nielsen har losset 400 tdr. byg og malt og 100 tdr. rug i Frederikshald;
 Laurids Poulsen har losset 300 tdr. malt i Christiania;
 Niels Nielsen har losset 100 tdr. malt og 20 tdr. mel i Frederikshald;
 Albret Lauridsen har losset 20 tdr. rug og 140 tdr. byg på Moss toldsted;
 Jens Lauridsen har losset 130 tdr. rug og 292 tdr. byg og malt i Drammen;
 Niels Nielsen har losset 440 tdr. byg i Langesund.

En antydning af, at det her drejer sig om fragtfart for Ålborgkøbmænd, giver et notat i Ålborg toldregnskab 1683. Søren Terman- sen af Læsø har været i Norge med 380 tdr. malt og nogle andre fødevarer, men er forlist på hjemrejsen. Tolderen skriver: „Det er i guds sandhed desto værre alt for vist at hosbemeldte skipper med sit folk samt skude og indehavende ladning på hjemrejsen ganske forgik, som troværdige folk bragte kundskab her til stedet derom, de det i søen havde set, og var vel nogle – – borgere her på stedet, som mistede nogle hundrede daler rede penge med samme skipper.“ Denne fragtfart fra Ålborg indvarsler en ny tid, hvor Læsøs skudedefart enten indstilles eller flyttes til købstaden.

Eksporten fra Læsø

En helt anden karakter har de beskedne og ofte ret blandede ladninger af fødevarer, som kildematerialet nu og da røber eksistensen af. De nævnes i årene 1610–15, fordi der i disse år skulle erlægges told af sådanne varer. Flere af læsøskuderne medfører på den tid fisk, bl. a. makrel, som må være nedsaltet, da ladningen angives i tønder. Andre læsøskuder medfører brød, som ligeledes angives i tønder. 1612 kom følgende skippere med brød til Frebergsvig og Snekestad ladesteder: Thomas Eskildsen med 5 tdr., Laurits Jensen med 3 tdr., Thomas Eskildsen med 6 tdr., Anders Jensen med 3 tdr. brød og 2 tdr. malt. Samme år kom Niels Jensen med 3 tdr. brød til Holmestrand, Niels Pedersen med 8 tdr., Niels Lauritsen med 4 tdr., Niels Eskildsen med 4 tdr., Laurits Nielsen med 7 tdr. og Peder Nielsen med 8 tdr. (Jfr. eksemplerne fra det følgende år, som er gengivet i bilaget). Fra de samme år er der også enkelte eksempler på brød indført til de bohuslenske ladesteder.

Vi ved ikke, om læsøboerne selv har fanget og nedsaltet de fisk, som de medbragte, men det er sandsynligt. Sikrere er det, at brødene var bagt på øen. Det synes at fremgå af en hekseproces fra 1630, hvor denne brødhandel omtales. To mænd, som var indblandet i sagen, havde været i strid „om deres gods til skibs“: „Hændte det sig engang, at de solgte brød i Norge, da kendte Peder Lauridsen i Gyden sit brød iblandt Lyder Pedersens på den prik, som sad i brødet, thi Peder Lauridsens mærke var skreven i prikken“.³⁶ Det må her dreje sig om hjemmebagte brød, som er blevet stemplet med ejernes bomærke for at kunne skelnes fra skibsfællernes. Jeg har andetsteds formodet, at det drejede sig om skibsbrød eller kavringer,³⁷ og denne formodning bekræftes af Tord Pedersen, som blandt de varer, der medbragtes af danske skuder i begyndelsen af 1600-årene, nævner „Læsø-kavringer“, desværre uden at anføre kilden til denne oplysning.³⁸

Endnu omkring 1670 synes der at være blevet eksporteret brød i beskedent omfang, at dømme efter oversigten over udførte varer i

Læsø toldregnskaber, som 1669 nævner $3\frac{1}{2}$ tdr., 1670 9 tdr. og 1673 2 tdr. skibsbrød. Sidenhen forsvinder de helt, men til gengæld hører vi om et væld af andre landbrugsprodukter, som de nøjsomme øboer mente at kunne undvære. Når vi får noget at vide herom, skyldes det som sædvanlig, at revisionen har gjort antegnelser i toldregnskaberne fra Læsø.

Omkring 1700 lå som nævnt alle skuder i vinterhavn i Ålborg og enkelte andre jyske havne. Når læsøboerne om foråret hentede deres fartøjer for at begive sig til Norge efter tømmer, så kastede de undervejs anker ved Læsø for at udlosse nogle varer til forbrug i deres egen husholdning og for at medtage fødevarer o. a. af øens produktion, som skulle sælges i Norge. Ifølge kommercekollegiets resolution af 6/6 1699 kunne man i sådanne tilfælde nøjes med at betale en fjerdepart lastepenge, hvis godset udgjorde en fjerdedel eller mindre af det, som skuden kunne laste. Det var en bestemmelse, som kunne tolkes på mange måder, og som derfor gav anledning til mange kontroverser med toldrevisionen.

Problemet om lastepengene rejses bl. a. i 1707, fordi en række skippere har hentet landbrugsprodukter på Læsø undervejs til Norge, nemlig:

Peder Sørensen: 10 lpd. flæsk, 4 lpd. ost, $1\frac{1}{2}$ otting smør.

Peder Sørensen: 7 græsøksne.

Bertel Bjørnsen: $\frac{3}{4}$ td. kød, 1 otting smør, 2 lpd. tørkød, 5 lpd. flæsk, 4 lpd. ost, 6 røgede gæs.

Simon Mortensen: 2 lpd. flæsk, 8 lpd. ost, 20 stk. røgede gæs, olmerdugsdyner og lærred af værdi 5 rdl.

Søren Mortensen: 5 lpd. ost, 2 ottinger smør, olmerdug og bolster for 4 rdl.

Bertil Larsen: 7 græsøksne.

Lars Bertelsen: 5 græsstude.

I sit svar på antegnelserne gør tolderen opmærksom på, at disse skippere alle er hjemmehørende på øen; de har udredet deres fulde

lastepenge i Ålborg og andre steder, og har betalt told af „dette ringe gods“, som de har udført fra Læsø. De har kastet anker en milsvej fra land og hentet varerne med deres små skibsbåde, og hvis Læsø skulle anses som „en købstad eller fuld lade- og losseplads“, hvor der skulle betales fulde lastepenge, da „var få eller ingen, som kunne eller ville gå her under landet at indtage noget for fattig folk her at forhandle, og som hellers ingen aftræk er for de mangfoldige fattige folk, som sidder her på landet på hinanden ved noget ringe brug og næring, og her er ingen købstad på landet at sælge noget til penge til skatter og udgifter –“.

I 1699 havde skipper Bertel Larsen 40 tdr. malt og 12 tdr. rug med som ballast fra Nyborg og udlossede disse varer på Læsø. Han betalte derfor $\frac{1}{4}$ lastepenge, da ladningen kun udgjorde en ottendedel af skibets drægtighed. Da han næste år kom fra vinterhavn, indtog han imidlertid 30 tdr. malt og 16 tdr. byg ved Læsø for at føre det videre til forhandling i Norge. Det bemærkes hertil, at han ikke har angivet noget oplag, „foruden at skipperen heller ingen sådan oplag for underslæbs skyld kan tilstås.“ Dette eksempel viser, at man kunne misbruge tilladelsen til at hjembringe korn til husbehov, idet man senere kunne videreforhandle ladningen eller dele af den. At denne praksis må have været ret almindelig viser oversigterne over ind- og udførte kornvarer til Læsø i 1670'erne og 80'erne, og det må være dette indførte korn, der danner basis for brødeksporten tidligere i århundredet, for det var ganske minimalt, hvad øen selv kunne avle af rug.

De konserverede og forarbejdede fødevarer, som læsøboerne medbragte til Norge, repræsenterede en relativt høj pris i forhold til ladningens størrelse. Medbragte man på sin første rejse om foråret blot et beskedent parti sådanne varer, har man formentlig ved hjælp af dem kunnet skaffe sig en ladning tømmer til salg i Danmark. Denne beskedne eksport af øens hjemmegerjorte varer må formodes at have haft væsentlig betydning på to punkter: den skaffede øen rede penge til skatter o. l. og den finansierede den vigtige tømmerhandel.

Familieforetagende og fællig

Efter at vi i det foregående har søgt at kaste lys over læsøboernes sejlads og handelsaktivitet, skal vi nu prøve at se lidt nærmere på skudernes udredningsforhold og på organisationen af skudefarten. Det er et punkt, som det er vanskeligt at få klarhed over, da kilderne næsten aldrig har noget at meddele herom. Først fra tiden omkring og efter 1700 er kildematerialet så omfattende, at man kan forsøge at kaste lys over problemet ved at sammenstille oplysninger om nogle konkrete skuder ud fra tingbøger (køb og salg af skuder), skifteprotokoller, toldregnskaber samt sager vedrørende skibsmålingen.³⁹ Man vil muligvis undre sig over, at skuderne i den følgende gennemgang optræder under helgennavne så længe efter reformationen; det er imidlertid ikke noget specielt for Læsø, men kendes også fra andre egne af Danmark og Norge.⁴⁰

Skuden Sankt Anne

Laurids Nielsen i Brarum ejede ved sin død 1710 halvparten i denne skude, som da lå i Ålborg. Hans søn, *Niels Lauridsen*, er fører af den og må formodes at eje den anden halvpart. Skuden er måske identisk med den krejert på 24 læster, som 1701 føres gennem Lillebælt af *Niels Lauridsen*, og det fartøj med samme læstetal, som *Laurids Nielsen* fører i 1697. Navnene er dog så almindelige, at identifikationen ikke er sikker.

Laurids Nielsen ejede desuden $\frac{1}{3}$ i en nybygget skude i fællig med *Niels Olufsen*. Da hans enke døde i 1715, besad hun denne tredjedel, og da anføres *Niels Olufsen Gaj* og *Laurids Pedersen* på Lynget som de andre parthavere; de var begge hendes svigersønner. Samme år døde sønnen *Niels Lauridsen*, og han ejede da en part i denne skude, men vistnok kun en sjettedel. Der nævnes ikke andre skudeparter i hans bo, så *Sankt Anne* må på dette tidspunkt enten være solgt eller være gået tabt.

Skuden Sankt Jacob

Christoffer Andersen i Stoklund ejede ved sin død 1726 en tredjedel i skuden Sankt Jacob på 15 læster i fællig med sine to svogre, *Poul Melchiorson* og *Christen Melchiorson*. I 1729 sælger hans enke, *Johanne Melchiorsdatter*, og *Poul Melchiorson* henholdsvis $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{6}$ i skuden til skipper *Joen Sørensen* i Vesterø sogn. *Christen Melchiorson* angives som fører af skuden i 1726, 1729 og 1730, mens *Joen Sørensen* fører den i 1734.

Skuden Sankt Andreas

Der blev udstedt målebrev på denne skude 30/6 1727; den var da på 16 læster, og *Claus Andersen* angives som ejer og skipper. I virkeligheden havde den på den tid to ejere, brødrene *Claus* og *Laurids Andersen*, som hver havde en halvpart. De beboede hver sin halvdel af tvillinggården *Lundensgård* i Hals sogn. Hos *Laurids Andersen* boede desuden som aftægtsmand deres far, *Anders Christoffersen*, som endnu i 1724 havde part i skuden. I 1733 solgte *Laurids Andersen* halvdel af sin halvpart til sin svigersøn, *Lars Sørensen Bovet*.

Skuden Engel Gabriel

Denne skude var ifølge et målebrev af 18/4 1727 på $11\frac{1}{2}$ læster, blev ført af den tidligere nævnte skipper *Joen Sørensen* af Læsø og ejedes af ham og *Poul Poulsen* sammesteds. I begyndelsen af 1730'erne optræder som parthaver *Kirsten Poulsdatter*, som synes at være enke efter *Joen Sørensen*. Hun sælger 1733 en fjerdepart i *Engel Gabriel* til sin svigersøn, *Bjørn Laursen Bech*, og året efter endnu en fjerdepart til en anden svigersøn, *Laurs Laursen Bech*. *Bjørn Laursen* døde 1738 og ejede da kun en sjettepart i denne skude. 1731 var *Laurs Laursen* skipper på skuden; 1734 føres den af *Bjørn Laursen*. Ved sidstnævntes død anføres *Laurs Laursen* atter som skipper.

Bjørn Laursen har haft part i andre fartøjer end *Engel Gabriel*. 1729 nævnes han som parthaver i en galiot, hvori hans bror, *Mads Laursen* ved *Dammen*, ejer en tredjedel.

En unavngiven skude

I denne skude, som havde en drægtighed på 11 læster, besad *Morten Simonsens* enke, Ingeborg Bjørndatter, ved sin død 1706 en tredjepart. Hendes søn, *Laur Mortensen*, ejede ved sin død 1710 en tredjepart, interesserende med broderen, *Simon Mortensen*. Skuden føres 1701 af Morten Simonsen, 1704 af Laur Mortensen og 1707 af Simon Mortensen.

Meget oplysende såvel om ejendomsforholdene som omskudedefartens situation i begyndelsen af 1700-årene er skiftet efter *Mads Nielsen Ambrussen* i Vesterø sogn 1707. Her registreres bl. a. „ $\frac{1}{3}$ part skibe- rum interesseret med *Niels Olufsen* og *Laurids Bertelsen* med skibs- redskab og al sin behør vurderet samme part for 133 rdl. 2 mk. Og som den ene medreder, Niels Olufsen, udi god minde tilsagde nu her på skiftestedet sin anden medreder, Laurids Bertelsen, at han enten ville sælge til hannem sin tredjepart eller købe med Laurids Bertelsen hans tredjepart, såsom han ej synes at kunne fortjene brødet med så ringe en åbenskudepart, helst som dermed nu ville gøre anden for- nøden omkost på skuden til at forvare købmandsgods med“, så enes man efter nogen forhandling frem og tilbage om, at Niels Olufsen og enken sælger deres respektive tredjeparter til Laurids Bertelsen for 280 sletdlr. stykket.

Selvom de anførte eksempler er fra skudedefartens slutfase, hvor mange ting var underkastet ændringer, har vi dog grund til at tro, at det billede, vi her får af udredningsforholdene, er nogenlunde almenyldigt. Som man vil have bemærket, er det almindeligt, at to eller flere har parter i en læsøsk skude. Antallet af parthavere er dog meget begrænset. Mest almindelig i materialet er tredjeparter, der- efter følger sjetteparter og halvparter.

Eksemplerne viser endvidere, at skuderne var udprægede familie- foretagender, og at parternes størrelse og antal varierer i overens- stemmelse med familiens cyklus. Generationsskiftet på skuderne kan siges til en vis grad at følge samme mønster som på gårdene, som også kunne være skiftevis samlet og opdelt i flere parter. Når en søn

var blevet voksen, synes faderen at have overladt ham part i skuden og eventuelt også ansvaret for den. Når sønnen derpå selv har fået voksne børn, sker der en ny fordeling, idet sønner og eventuelt også svigersønner får deres parter. Parthaverne i en skude er ikke sjældent svogre. Det er usædvanligt, at alle skudeparter bliver samlet på én hånd, idet 3. generation i reglen rykker ind nogenlunde samtidig med, at 1. generation trækker sig tilbage.

Der findes ingen direkte oplysninger om besætningens størrelse på læsøskuderne. En forestilling herom kan man imidlertid få ved at se på en fortegnelse fra Ålborg 1688.⁴¹ Den omfatter bl. a. 30 skuder med en drægtighed på fra 6 til 18 læster, altså skuder, som næppe har adskilt sig meget fra de samtidige på Læsø. På de største skuder (13–18 læster) opgives besætningen til 4 mand eller 3 mand og 1 dreng; på de mindre (6–12 læster) er besætningen i reglen 2 mand og 1 dreng, men enkelte af de mindste klarer sig dog med 1 mand og 1 dreng.

For hver af disse skuder anfører fortegnelsen én ejer og én fører, der som regel er identiske. Når vi møder læsøskuderne i toldregnskaberne og andetsteds, vil de være anført under et personnavn, som vi vil opfatte og omtale som skudeskipperen. De øvrige på skuden kalder vi da hans besætning. Olof Hasslöf har imidlertid advaret mod at slutte for hastigt fra sådanne administrative kilder til den sociale virkelighed, som ofte passede dårligt ind i de afstukne rammer.⁴² Kun i sjældne tilfælde afslører kilderne selv denne uoverensstemmelse, men vi har dog et tilfælde herpå fra Læsø. Efter midten af 1700-årene var læsøboernes vigtigste fartøjer nogle store både på $\frac{1}{2}$ eller 1 læst, hvormed de sejlede fragtfart til Ålborg og enkelte andre steder; det er disse både, som i meget beskeden målestok fører traditionen fra skudeparten videre. Der skal ikke sjældent af toderen gøres rede for disse bådes forhold, og der anføres da i reglen én ejer og reder (skønt andre kilder viser, at de i reglen havde 2–3 parthavere) og en besætning på 2 mand, en skipper og en medhjælper. Da man imidlertid i 1761 vil have at vide, hvad disse søfolk får i hyre, må toderen svare: „Angående bådførernes hyre, må jeg aller-

underdanigst melde, at enhver bådfører her på landet ejer selv sin båd, og den som følger med, som (er) én mand, går ikke for nogen hyre, men er enten interesseret i båden eller haver noget gods med, som han får fri transport og desårsag får ingen hyre.“

På samme måde synes man i de fleste tilfælde at kunne sætte lighedstegn med skudernes parthavere og deres besætning. Antallet af parter og antallet af besætningsmedlemmer stemmer nogenlunde overens. De fleste parthavere har tillige været aktive søfolk på skuden, hvad der bl. a. fremgår deraf, at de fleste på et eller andet tidspunkt anføres som „skippere“ på skuden. Udover disse aktive er der dog i reglen også en gammel mand eller enke, som har sin skudepart som en slags aftægt.

Vi synes altså her at have at gøre med samarbejdsorganisationer af ligestillede partnere eller det, som Hasslöf har kaldt „kollegiale både- og skudelag“. Karakteristisk for sådanne organisationer er, at de på engang er kapitalorganisationer og arbejdslag, at deres medlemmer „gjort sina insatser både i form av kapital och arbete, samt delat verksamhetens avkastning och risker efter vars och ens insatser.“⁴³

Man kunne også kalde disse organisationer for *fælliger*, en betegnelse som har gammel hævd på Læsø. Fællig (vn. félag) er et gammelt nordisk begreb, som navnlig i Vestnorge har været brugt om økonomiske aftaler mellem to eller flere parter med sigte på fælles vinding, navnlig i forbindelse med søfart eller anden handelsfærd. Dette fællig kunne omfatte selve skibet, således at hver havde sin part i det, eller blot udrustningen. Hver deltager havde sin egen varebeholdning, noget vi også kan konstatere i flere tilfælde i forbindelse med de læsøske skuder, bl. a. i den anførte sag om handel med brød i Norge. Organisationsformen var karakteristisk for de handelsbønder, som fra Vestnorge sejlede på Atlanterhavssøerne og England. I engelske toldregnskaber fra middelalderen siges norske skuder at være bemanded med *socii*, fæller.⁴⁴

Fællig er på Læsø den almindelige betegnelse for sådanne samarbejdsorganisationer, uanset hvad formålet er. Man taler om *gård-*

fællig (resp. *gårdfæller*), når to, sjældent flere, bebor hver sin part af den samme gård, og om *havefællig*, når flere har part i den samme have (indhegnet mark). I forbindelse med det vigtige hornfiskeri kendes to samarbejdsorganisationer: de store vådlav på 12–20 mand og de små bundgarnslav på blot 3–4 deltagere. Begge typer kan kaldes „selskaber“, men kun om bundgarnsselskabet kan man også bruge udtrykket „fællig“. ⁴⁵ Flere bundgarnsfælliger havde deres garn i samme „lænke“ og kunne samarbejde om løsningen af enkelte større opgaver.

På samme måde har flere „skudefælliger“ kunnet samvirke, bl. a. på den måde at de fulgtes ad på handelsrejserne. Ikke sjældent er det hele flokke af læsøskuder, der drager afsted samtidig fra de norske ladesteder med deres tømmerladninger. Den 24. april 1618 var 6 skipper samtidig blevet „sejlfærdige“ fra Holmestrand. Diagrammet side 161 over anløb af tre bohuslenske ladesteder viser det samme forhold, idet grupper af skipper er registreret på samme eller omtrent samme dato. Således har Laurids Melchiorsen fået ladning 30/5, 5/7 og 4/9, Oluf Larsen 30/5, 5/7 og 4/9 og Niels Bjørnsen 30/5, 8/7 og 3/9. Ganske den samme „konvojselads“ kan aflæses af diagrammet over passagen af Lillebælt 1705 (side 171).

Skudehandelens ophør

Det er tidligere nævnt, at den store nordiske krig kom til at sætte punktum for den blomstrende læsøske skudehandel på Norge. Den fortsatte ganske vist i de første årtier efter fredsslutningen, men var nu kun en svag afglans af den tidligere storhed. Vi mangler i denne periode nøjagtige tal for læsøflådens størrelse, men en række mistrøstige indberetninger fra første halvdel af 1700-årene giver et indtryk af det stadig dalende antal skuder og af årsagerne hertil.

I 1726 skriver tolderen Niels Sørensen i en indberetning, at „her til landet er vel endligen 9 à 10 fartøjer, beståendes af krejterter, skuder, galioter og spiljagter, men ingen af dennem her enten lader eller lossere, men ideligen farer med tømmerlast fra Norrig, nu på

Holsten, nu til Fyn, nu her og der i Jylland, dog mestendelen på Ålborg, hvor de tillige om vinteren opligger og aldrig kommer her under landet uden enten af mangel for proviant eller føjelig vind“.⁴⁶ I 1728 beskrives tilstanden således: „Sejladserne her fra landet er i forrige krigstid ved Ålborgs magt og tiltagelse, ved de gamle drevne mænds død og ungfolks entvigelse fra landet, som altid finder sig bedre andensteds end hjemme samt andre årsager så plat ruineret, at i stedet for at der tilforn har været 150 sejlere fra landet, ere der nu ej over 8 stk., som kan sejle til Norge eller andensteds, hvorved da landfolket har ingen fortjeneste, ophold, kredit eller ressource. Det land kan derfor ej blive andet end armod, når der intet uden landet fortjenes, og naturen har nægtet indvånerne sin ophold af landet og stranden“.⁴⁷

I 1743 synes antallet af skuder at være dalet yderligere: „I fordum tid, da havnen var i god stand øster på landet, var der mere end hundrede små fartøjer med skuder og jagter, men nu, siden ingen havn er, ere her aleneste 3^{de} til landet, som må indhavnes ved Ålborg.“⁴⁸ I en indberetning fra 1745 navngives 4 mænd, „som haver et fartøj eller skude, men disse fartøjer kommer ikke her til landet, formedelst her er ingen havn, som de om vinteren kan ligge vinterleje udi, men er stedse udi Ålborg, undtagen når de er på rejse, og da mesten går for andres regning, af hvem de er fragtede, hvorfor de ekspederes fra Ålborg toldbod for udgående og indkommende.“⁴⁹ I 1770 er skuderne helt forsvundet, thi „her på Læsø er ej andre fartøjer end nogle fiskerbåde og joller, de allerstørste på én læst eller lidet over.“⁵⁰

De citerede indberetninger berører en del af de faktorer, som indvirkede på den erhvervsmæssige omstillingsproces, som læsøboerne blev tvunget ind i efter den store nordiske krig, og som vi her kun kan skitsere nogle hovedtræk af. Ophøret var betinget af en udvikling, som allerede havde været i gang længe. Vi har tidligere vist, at tømmerhandelen i løbet af 1600-årene ændrer karakter; den kommer efterhånden helt i hænderne på bykøbmændene, som benytter sig af stadig større skibe til fragten. De læsøboer, som formår at fortsætte efter krigen, er da også dem, der har haft økonomiske muligheder

for at skaffe sig en krejert eller andet lidt større fartøj. Deres aktivitet er nu helt bundet til Ålborg, og de fleste af dem sejler for Ålborg-købmændene.

På Læsø var første halvdel af 1700-årene en nedgangstid med store indre vanskeligheder bl. a. på grund af sandflugten, som havde ødelagt store dele af øen. Intet under derfor, at nogle af skudeejerne foretrak at forlægge residensen til Ålborg, hvor de jo havde deres virke. Andre blev „genantborgere“ i Ålborg eller en anden nordjysk købstad, men blev boende på Læsø. Disse sene skudeejere havde en anden social stilling end deres kolleger i begyndelsen og midten af 1600-årene. På den tid, da øen havde den store flåde af tømmerkuder, må næsten samtlige bolsmænd have haft andel i denne virksomhed, og ingen af dem drev den i større skala; en slags „øens husmænd“ kunne man måske kalde dem. I begyndelsen af 1700-årene udgjorde de få skudeejere på den forarmede ø en overklasse, som markerede sin sociale højstatus bl. a. ved store gravsten og epitafier i kirkerne.

Hovedparten af læsømændene var imidlertid tvunget til at søge deres næring uden for øen. Til alt held havde man brug for folk med maritim ekspertise andetsteds, navnlig i den blomstrende nederlandske skibsfart. I et par århundreder, frem til ca. 1900, skulle det blive Læsøs lod sammen med flere andre småøer at levere arbejdskraft til den internationale sejskibsfart, et forhold som kom til at sætte sit stærke præg på øens kultur.

BILAG

Uddrag af toldregnskab for Frebergsvig og Snekkestads ladesteder 1613-14
(Tønsberg lensregnskab 1612-14, Riksarkivet, Oslo)

Lauris Nielsen af Læsø ankom den 2. juni med en liden skude, gav i rorstold
1 mk. – Indførte brød 4 tønder, deraf givet 8 sk.

Købte efterskrevne last: 5 tylvter savdeller, købt af Christen Mylegård – 30 sk.; 50 strålægter, købt af Henrik Vegge – 6 sk.; 100 strålægter – 12 sk., 1 ds. båndstager – 5 sk., købt af Christen Vigen; 5 tylvter huggenbord – 20 sk., 400 båndstager – 2 sk., købt af Laurs Skoppen; 2 favne brændevod,

købt af Niels Røre – 8 sk. Var tilladet og udløb den 13. juni, beløber sig forskrevne hans told in summa pendinge – 1 dlr. 1 mk. 17 sk.

Poul Mikkelsen af Læsø ankom med en liden skude den 2. juni, gav i rorstold – 1 mk. – Købte efterskrevne last: 4 tylvter huggenbord – 16 sk., 500 båndstager – 3 sk., købt af Mikkel Soelberg; 100 strålægter købt af Laurs Mylegård – 12 sk.; 3 tylvter 7 alen furebjælker, købt af Henrik Vegge – 18 sk.; 600 båndstager – 3 sk., 2 favne brændeved – 8 sk., købt af Peder Vigen. Udløb den 13. juni, hans rors- og forskrevne lastetold er pendinge – 1 dlr. 4½ sk.

Mads Jensen af Læsø ankom med en liden skude den 2. juni, gav i rorstold – 1 mk. – Købte efterskrevne last: 100 strålægter købt af Anders Catterød – 6 sk.; 600 båndstager – 3 sk., 1 favn brændeved – 4 sk., købt af Peder Åsen; 400 båndstager, købt af Peder Vigen – 2 sk.; 2 tylvter savdeller, købt af Hans Helleland – 12 sk.; 3 tylvter huggenbord, købt af Claus Skoppen – 12 sk.

Udløb den 13. juni, forskrevne beløber sig hans rors- og lastetold, pendinge – 3 mk 14 sk.

Erik Pedersen af Læsø ankom den 2. juni, gav af en skude i rorstold – 1 mk. Indladede efterskrevne last: 5 tylvter savdeller, købt af Staffen Hegh – 30 sk.; 5 tylvter huggenbord – 20 sk., 1000 båndstager – 5 sk., købt af Alf Hoven; 100 strålægter – 12 sk., 2 tylvter åretræer – 8 sk., købt af Guttorm Ravneberg; 100 strålægter, købt af Oluf Bringagger – 12 sk.; 600 båndstager, købt af Niels Kleven – 3 sk.; 2 favne brændeved, købt af Hans Pungen – 8 sk.

Udløb den 13. juni, hans rors- og lastetold, er pendinge – 1½ dlr. 5½ sk.

Thomas Eskildsen af Læsø ankom med en skude den 16. juni, gav i rorstold – 1 mk. – Indførte makrel – 2 tønder, gav deraf – 2 mk. Brød – 2 tønder, deraf 4 sk. – Købte efterskrevne last: 5 tylvter savdeller, købt af Hans Helleland – 30 sk.; 100 strålægter, købt af Halvor Skavli – 12 sk.; 2 tylvter 7 alen furebjælker, købt af Anund Eskeberg – 12 sk.; 600 båndstager, købt af Rasmus Theigen – 3 sk.; 400 båndstager – 2 sk., 50 strålægter – 6 sk., 2 favne brændeved – 8 sk., købt af Peder Vigen.

Udløb den 25. juni, hans told forskrevne beløber sig pendinge – 2 dlr. 3 sk.

Niels Eskildsen af Læsø ankom den 17. juni, gav af en liden skude i rorstold – 1 mk. – Købte efterskrevne last: 150 strålægter, købt af Mikkel Thoren – 18 sk.; 8 tylvter savdeller, købt af Oluf Klavenes – 48 sk.; 6 tylvter huggenbord, købt af Christen Vigen – 29 sk.; 4 tylvter huggenbord, købt af Laurids Kovstad – 16 sk.; 50 strålægter – 6 sk., 800 båndstager – 4 sk., 2 favne brændeved – 8 sk., købt af Rasmus Freberg; 200 strålægter, købt af Christen Præstegård – 24 sk.; 3 tylvter huggenbord – 12 sk., 2 favne brændeved – 8 sk., købt af Henrik Vegge.

Var tilladet og udløb den 25. juni, hans rors- og lastetold forskrevne beløber sig pendinge – 2½ dlr. 1½ sk.

Jens Eskildsen af Læsø ankom den 20. juni, gav af en skude i rorstold – 1 mk.

Indførte — 3 tønder makrel, deraf givet i told — $1\frac{1}{2}$ mk. Brød — 3 tønder — 6 sk. — Købte efterskrevne last: 5 tylvter huggenbord, købt af Jacob Gulås — 20 sk.; 100 strålægter, købt af Thord Røsløse — 12 sk.; 1000 båndstager, købt af Bård — — 5 sk.; 5 tylvter savdeller, købt af hr. Poul Christoffersen — 30 sk.; 800 båndstager, købt af Sivert Bringagger — 4 sk.; 3 favne brændev ved købt af Jacob Gulås — 12 sk.

Var tilladet og udløb den 25. juni, hans rors- og lastetold, og af hans vare er pendinge — $1\frac{1}{2}$ dlr. $\frac{1}{2}$ mk. 15 sk.

OVERSIGT OVER DE VIGTIGSTE AF DE BENYTTED REGNSKABER

RIGSARKIVET, KØBENHAVN

Lensregnskaber: Sorø klostres len 1599–1611; Dalum klostres len 1600–1662; Odensegårds len 1620–25; Ørum len 1595–1630.

Regnskaber før 1660 (reg. 108 B): Byfogedregnskaber fra jyske købstæder; Toldregnskaber fra Jylland; Bohuslen købstæders og ladepladsers regnskaber 1610–56.

Reviderede regnskaber: Toldregnskaber fra Læsø 1668–1837; toldregnskaber fra Ålborg 1670–1720; Fredericia toldregnskaber (strømtold) 1696–1730.

RIKSARKIVET, OSLO

Lensregnskaber (med toldregnskaber): Idd og Marker len 1614–35 (Frederikshald og Knivssø); Tønsberg lensregnskab 1584–1625 (Holmestrand m. fl. ladesteder).

Toldregnskaber: Frederikshald toldregnskaber 1627–1751; Holmestrand's toldregnskaber 1632–1751; Tønsberg toldregnskaber 1633–1686.

NOTER OG HENVISNINGER

(RA = Rigsarkivet; LAV = Landsarkivet i Viborg)

- ¹ her citeret efter Erik Arup: Danmarks historie II (Kbh. 1932) s. 196.
- ² Poul Enemarks artikler om *skudehandel* og *kornhandel*, i Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder.
- ³ B. Stoklund: Bonde og fisker. Lidt om det middelalderlige sildefiskeri og dets udøvere (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1959, s. 101–22).
- ⁴ N. H. Jacobsen: Skibsfarten i det danske vadehav (Kbh. 1937).
- ⁵ *Thy*: G. Krogh-Jensen: Den thylandske skudefart. Thisted 1967.
Vendsyssel: Afhandlinger af C. Klitgaard i bl. a. Jyske samlinger 3. rk. I (1896–98) s. 209–48, 5. rk. I (1932–34) s. 383–92 og Historisk Tidsskrift 10. rk. V (1941) s. 625–57.

- ⁶ Johan Hvidtfeldt: Skudehandelen i det 17. årh. (Jy. saml. 5. rk. II s. 29 f.).
- ⁷ Erik Grill: Den nordhalländska bondeseglationen 1645–1700 (Studier tillägnade Curt Weibull den 19. aug. 1946, s. 167 ff.).
- ⁸ se bl. a. Edv. Bull: Kristianias Historie I (Kria. 1922) s. 391 ff.
- ⁹ Alexander Bugge: Den norske trælasthandels historie I (Skien 1925) s. 282.
- ¹⁰ Niels P. Vigeland: Danmarksfarten fra Sørlandet (Norsk Sjøfartsmuseums skrifter nr. 23, Oslo 1936) s. 13.
- ¹¹ Disse og de øvrige citerede toldregnskaber er anført i en samlet oversigt over de benyttede regnskaber (se ovenfor).
- ¹² se fortegnelsen over de benyttede regnskaber.
- ¹³ Johan Hvidtfeldt: Bidrag til Vejle Bys Historie 1660–1700 (Vejle Amts Årbøger 1935, s. 52 ff.).
- ¹⁴ F. Petersen-Blidstrup: Degnen Lyder Høyers Beskrivelse af Grevinge Sogn (Kbh. 1921) s. 2.
- ¹⁵ citeret efter Holger Rasmussen: Limfjordsfiskeriet før 1825 (Kbh. 1968) s. 26.
- ¹⁶ Ørum lensregnskab 1610, RA.
- ¹⁷ Arent Berntsen: Danmarckis oc Norgis Fructbar Herlighed, s. 167.
- ¹⁸ Landmændenes supplikats 6/8 1645. Viborg bispearkiv, Læsø pk. 6 nr. 1 LAV.
- ¹⁹ 1663 Register over præstekald, sogne m. v. Viborg bispearkiv, LAV.
- ²⁰ Liste på alle skibe og farkoster i hans kgl. majestæts lande 1672. Søetaten, krigskanc. kgl. ekspeditioner 1673. RA.
- ²¹ Bemærkninger til Læsø jordebog 1683. Viborg bispearkiv, Læsø pk. 1 nr. 2. LAV.
- ²² Fortegnelse over skibe i Danmark og hertugdømmerne 1677–79. Søetaten, Generalkrigskommissariatet. RA.
- ²³ I Jørgen Barfod: Danmark-Norges handelsflåde 1650–1700 (Søhistoriske skrifter VI, 1967) er sammenstillet en oversigt over Læsø flåde (s. 164). Da den er opstillet efter andre principper end dem, der er anvendt her, lader de to lister sig ikke umiddelbart sammenligne.
- ²⁴ se note 22.
- ²⁵ Hvidtfeldt: Skudehandelen s. 60.
- ²⁶ Fogdens regnskab 1626–27. Viborg bispearkiv, Læsø pk. 7 nr. 8. LAV.
- ²⁷ Læsø tingbog 30/8 1720. LAV.
- ²⁸ L. H. Bing: Fysisk og oekonomisk Beskrivelse over Øen Lesøe (Kbh. 1802) s. 75–76.
- ²⁹ Underretninger om Læsø lands tilstand 1728. Viborg bispearkiv, Læsø pk. 5 nr. 20. LAV.
- ³⁰ Indberetning fra Bertel Kierulf. Efterretninger om købstæderne og amterne 1743. Danske Kancelli, RA.
- ³¹ Tord Pedersen: Drammen. En norsk østlandsbys udviklingshistorie I (Drammen 1912) s. 86.
- ³² smsts. s. 61, 85.

- ³³ Oscar Albert Johnsen: Tønsbergs Historie II (Oslo 1934) s. 35–36.
- ³⁴ smsts. s. 280.
- ³⁵ Hals kirkeregnskab 1650. LAV. — Indkøbene til kirkens fornødenhed bekræfter billedet af læsøskippernes store aktionsradius. 1653 har man indkøbt 2 vokslys i Ålborg, 4 potter vin i Sæby, 6 potter vin i Flensborg, 2 lysestager samt oblater i Lübeck. 1670 har man bl. a. indkøbt 2000 mursten i Holsten.
- ³⁶ Viborg landstings dombog 1630 A fol. 201 v. LAV.
- ³⁷ B. Stoklund: Læsøboerne og det daglige brød (Nationalmuseets Arbejdsmark 1969, s. 11).
- ³⁸ Tord Pedersen anf. arb. s. 85.
- ³⁹ 1726–42 Indkomne breve vedr. skibsmåling. Rentekammeret 2215. 331–32. RA. Læsø birketings retsprotokoller er bevaret fra 1685, skifteprotokollerne fra 1707.
- ⁴⁰ Jørgen Barfod anf. arb. s. 134 f.
- ⁴¹ (1670)–1759 Diverse sager vedr. told og konsumtionsvæsenet. Rentekammeret 2215. 321–22.
- ⁴² Olof Hasslöf: Maritimt näringsliv i socialhistorisk belysning (Sømand, fisker, skib og værft. Kbh. 1970, s. 74 f.).
- ⁴³ smsts. s. 105.
- ⁴⁴ Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder, artiklerne *félag* og *kompagniskap*.
- ⁴⁵ B. Stoklund: Bundgarn- og vodselskaberne på Læsø (Budstikken 1958), s. 75).
- ⁴⁶ Indberetning 14/9 1726. 1704–60 Diverse dokumenter ang. told og konsumtion i Ålborg og Viborg stifter.
- ⁴⁷ se note 29.
- ⁴⁸ Bertel Kierulfs indberetning. Se note 30.
- ⁴⁹ Skrivelse fra Bertel Kierulf 9/9 1745 vedr. søfarten på Læsø. Viborg stift og Hald amt. B.3.B.48. LAV.
- ⁵⁰ Indberetning til Oeder 30/8 1770. Viborg stift og Hald amt. B.3.B.48.

THE TIMBER VESSELS FROM LÆSØ

A chapter in the history of small craft in Denmark

Summary

Farmers and country folk in Denmark have always carried on trade at sea (Danish *skudehandel*) in a modest way in their small vessels. It is a tradition dating back to Viking times, though since the Middle Ages it has been strongly opposed as the towns grew and wanted a monopoly of trade. In certain parts of the country, however, this kind of trading continued up to a late date.

The author discusses the trade carried out by small craft which took agri-

cultural products from Denmark to Norway and returned with Norwegian timber. The timber came from small loading places in Southern Norway where Dutch interest in Norwegian timber and the introduction of the water saw had created a flourishing industry at the beginning of the sixteenth century. The island of Læsø in the Kattegat was excellently situated for this exchange of goods and soon made the most of its position. Even before 1600 it was taking part in this timber trade and during the seventeenth century some 50–80 vessels from Læsø were fetching timber from Bohuslen and Oslo Fjord and selling it everywhere in Danish waters (maps p. 159 and 165). They would buy the timber—different kinds of building timber and even hoopstick and firewood—from Norwegian farmers who had started their own small sawmills. They usually bought from several sawmills and similarly, when it came to selling, the timber was sold in small quantities. Some of the vessels took agricultural products with them when they returned from Denmark, others sailed in ballast. Particularly important was sale of Læsø's own agricultural surplus products: bread, bacon, dried meat, cattle and woven goods.

The vessels used for this trade were built on Læsø and, at the beginning of the seventeenth century, were about 10–12 tons on average. Their size increased throughout the century and by the year 1700 they were about 25 tons. The crew consisted of three or four men, each of whom generally had a part in the vessel and might bring his own goods for the trade. We have here then the system which Olof Hasslöf has described as cooperative joint ownership and which on Læsø was called by the old Scandinavian name of *fællig*. Another typical feature is that the vessels of Læsø were family concerns in which a father would pass on his part to his sons or sons-in-law.

This trade ceased to exist in the first half of the eighteenth century, partly due to the war between Sweden and Denmark 1700–1720 and the economic depression that followed in its wake. But more important in the long view was that the trade in timber gradually passed into the hands of city merchants and larger ships were used. A few Læsø skippers managed to carry on, using Ålborg as their base. Some of them moved there and became citizens of the town. But between 1700 and 1900 most of the male population of Læsø earned their living on sailing ships all over the world.