

DRAGØR BJERGNINGSVÆSEN

af

BIRTE HJORTH

SÆRTRYK AF
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
ÅRBOG 1978

***Formålet** med dette arbejde har dels været at udarbejde en registratur over det arkivalske materiale vedrørende Dragør bjergningsvæsen, som befinder sig i Dragør kommunes arkiv, og dels at give en samlet historisk oversigt over dette erhvervs udvikling til brug for eventuelle benyttede af arkivet.*

Arkivet rummer et stort kronologisk opstillet materiale vedrørende strandede skibe i farvandene omkring Amager og Saltholm indenfor en 80-årig periode. For at gøre disse arkivalier lettere tilgængelige og samtidig imødekomme en stigende interesse for maritim historie er der foruden registraturen tillige udarbejdet et alfabetisk register på mere end ni hundrede indførsler over navnene på de strandede skibe. En kopi af dette register befinder sig på Danmarks Biblioteksskole og i Dragør Lokalarkiv.

Indledning

Efter de ældste retsopfattelser i oldtiden havde den, der fandt et havareret eller strandet fartøj, uindskrænket ret til at bemægtige sig det, såvel som dets last og de ombordværende personer, der som regel blev dræbt. Denne »strandret« - den stærkes ret over den svage - blev udøvet gennem århundreder af kystboerne. Med kongemagtens tiltagende vækst fik også kongerne del i disse indtægter, som de anså for hørende til deres rettigheder. Ligeledes fik strandejerne del i vrug og gods, der drev ind på deres område, således at der udviklede sig en hævde på, at vrug skulle tredeles mellem finder, konge og strandejer¹.

Fra kirkelig side udbredte der sig imidlertid fra begyndelsen af 1100-tallet den humanere opfattelse, at skibbrud ikke skulle ændre ejendomsforhold. Man fordømte strandret og vragplyndring. Samtidig søgte kongerne at underlægge sig de fleste strande og derved sikre sig retten til vrug. Dette indebar efterhånden en ændring i retsopfattelsen, således at de skibbrudne fik 2/3 af deres ejendom tilbage, medens 1/3 stadig tilfaldt finderens som bjergeløn²; d.v.s. at strandretten kriminaliseredes og afløstes af en forstrandsret, der blev en rettighed for bjergere til at kræve bjergeløn. Kystboerne var dog ikke uden videre villige til at opgive en indtægtskilde, som havde århundreders hævde. Rester af den hedenske strandret kan påvises helt op i nyere tid.

¹ Kulturhistorisk Leksikon for nordisk Middelalder I, sp. 480.

² samme sted.

Bestemmelserne om vrag, stranding, bjergning og bjergeløn er gennem tiderne behandlet i de forskellige love - først i landskabslovene (jyske, sjællandske, skånske lov), der blev nedskrevet i 1200-tallet, derefter i Christian II's vragforordning³ (1521), der som en af de første love herhjemme blev trykt og udsendt til alle de stæder, hvis købmænd besejlede danske farvande. Vragbestemmelserne i Frederik II's søret⁴ fra 1561 svarede i mange henseender til Christian II's vragforordning, dog sattes bjergelønnen nu i relation både til omstændighederne og til godsets værdi, hvilket sidste man ikke tidligere havde gjort. Desuden taltes for første gang om bjergning i rum sø, hvilket tyder på, at en bjergningsteknik var under udvikling.

I Christian V's store lovkompleks Danske Lov fra 1683 behandlede stranding og bjergning meget udførligt, f.eks. påbød den dødsstraf for den, der om natten tændte ild på stranden for »at forføre den Seylende og bringe ham i Ulykke«⁵. En forordning fra 1705 »Om Forhold med strandede Skibe og Gods«⁶ supplerede og uddybede Danske Lov. Den giver et godt billede af strandings- og bjergningsforhold på den tid. I indledningen omtales, at de skibbrudne ikke altid havde nydt den hjælp og undsætning, der efter loven tilkom dem. Røveri og tyveri havde fundet sted mod Guds, naturens og kongens lov, ja endog »Mord og Mandslæt« var begået, og derfor blev der nu givet nye og skærpede bestemmelser.

I 1836 udstedtes en meget omfattende og udpenslet forordning om »hvad der i Strandingstilfælde skal iagttages«⁷. For første gang omtales redning af menneskeliv, idet det bestemtes, at der først og fremmest måtte sørges for mandskabets redning frem for godsets bjergning. Ligeledes skulle der sørges for de skibbrudnes forplejning, samt for de druknedes begravelse, der burde »ske med størst mulig Sparsommelighed«. Forordningen gav bl. a. også regler for oprettelse af bjergningskontrakter og omtalte de organiserede bjergelav, som fandtes rundt om i landet. Bestemmelser om organisering af sådanne bjergelav er vel det væsentligste i strandingsloven af 1895⁸, der ellers i store træk minder om forordningen af 1836 og med enkelte tilføjelser og ændringer er den lov, der gælder i dag.

I dag foretages den væsentligste bjergningsassistance fra søen af store

³ Politikens Danmarkshistorie V (Kbh. 1963). 344 ff.

⁴ Kapitel 73 (Louis E. Grandjeans udgave 1946, 56 f.).

⁵ Christian V's Danske Lov 4 - 3 - 2.

⁶ Kong Friderich den Fierdes ... Forordninger og Aabne Breve for Aar 1705-1706, 60-70.

⁷ J. H. Schou: Register over kgl. Forordninger og Aabne Breve XXI, 463-491.

⁸ Lovtidende for Kongeriget Danmark 1895, 417-423.

organiserede bjergningselskaber, bl.a. det danske »Em. Z. Switzers Bjergnings-Entreprise«, der er verdens ældste bjergningselskab. Der er nu ikke mere brug for den stedlige kystbefolknings arbejdskraft, som der var tidligere, og de få bjergelav, der endnu er tilbage, har ingen praktisk betydning mere.

Bjergningen i Dragør

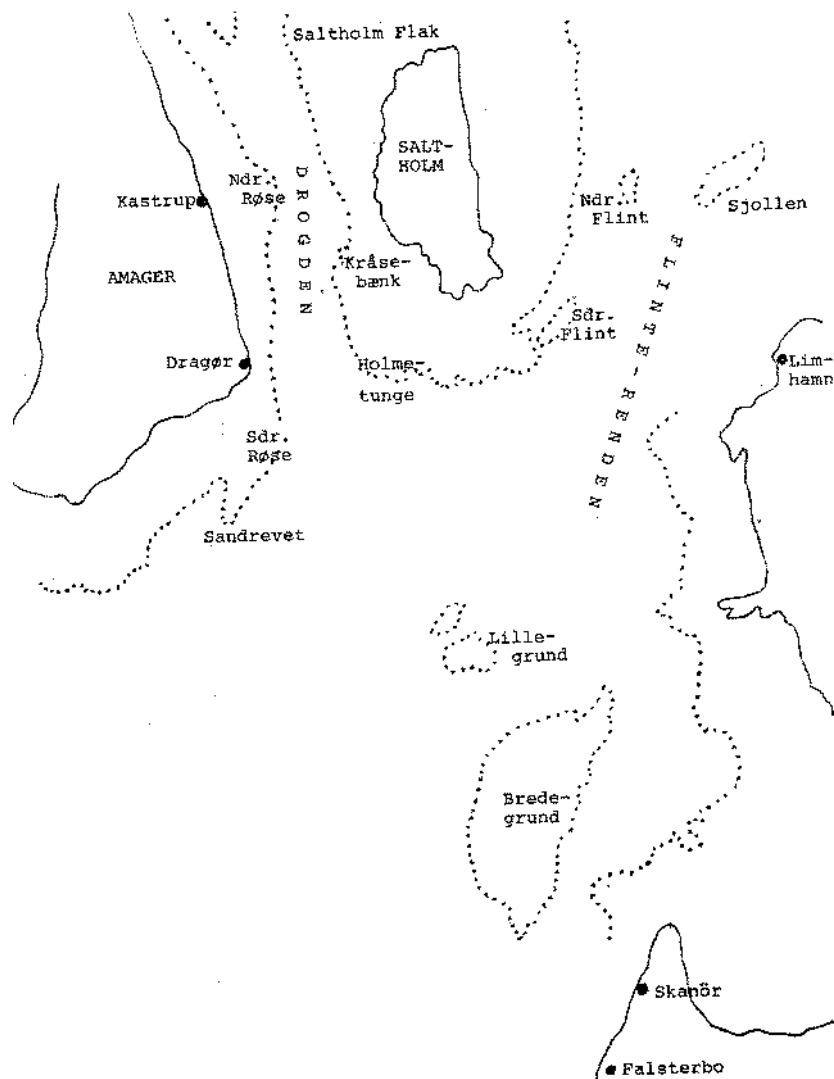
*Lovet være dig treenig Gud
for alle disse Penge,
o Gud bevare Dragør vel
og lad den aldrig trænge⁹.*

Dragør har med sin beliggenhed ved Øresund - et af de mest trafikerede farvande i verden - haft de bedste betingelser for at drive bjergning som et naturligt erhverv. Farvandet har ganske særegne forhold. Øresunds funktion dels som forbindelsesled mellem Østersøen og Nordsøen - og dermed Atlanterhavet - og dels som indsejling til København har til alle tider betydet en tæt trafik. Desuden er sejløbene udfør Dragør, Drogden og Flinterenden, temmelig smalle og omgivet af grundt vand, men også den sydlige del af Sundet er domineret af de store udgrunde, Lillegrund og Bredegrund. Der er intet regelmæssigt høj- og lavvande, men derimod stærkt varierende vandstand afhængig af de forskellige vindretninger. Der er også ofte stærk strøm, og farvandet er desuden bredt nok til, at der kan stå høj sø i stormfuldt vejr. Når dertil tages i betragtning, at der ved efterårs- og vintertid ofte indtræffer dis og tåge og under strenge vintre tillige isskruninger, vil man forstå, at her altid har været betydelig strandingsrisiko for skibsfarten.

Middelalderen

Det første vidnesbyrd om bjergningsassistance ved Dragør er fra ca. 1333, på hvilket tidspunkt hele Amager hørte under Roskilde bispestol, og Dragør var en livlig handels- og markedsplads for hanseatiske købmænd. Et skib fra Stralsund led skibbrud ved Dragør, og af ladningen blev ilandbragt »7 læster og 12 lispund fugtig mel, 16 tønder øl, 2 sække humle og omtrent 3 pund fugtig rug«, som øvrigheden tog i forvaring. Skibets besætning har tilsyneladende haft problemer med at få udleveret deres gods igen, hvilket har affødt et brev fra hr. Johan

⁹ Skrivers kommentar til bjergningsregnskabet for 1744. Afskrift i Dragør Museums arkiv, journalnr. 21.



Skitse over de vigtigste grunde og løb i Sundet mellem Amager, Saltholm og Skåne.

The most important shoals and channels in the Sound between Amager, Saltholm and Scania.

Hasendorp (øvrighedens repræsentant?) til rådmændene i staden Lübeck¹⁰.

Herefter forløber der henved tre hundrede år, inden man igen hører noget om bjergning af strandede skibe ved Dragør. Der er uden tvivl i denne periode sket mange strandinger, der har givet anledning til bjergningsindtægter, men man ved blot intet derom.

¹⁰ Danmark Riges Breve, 1333-1336 (2. række, 11. bind), 78.

Forholdene i 1500-tallet

For at beskrive Dragør bjergningsvæsens videre udvikling vil det nok være mest hensigtsmæssigt først at betragte forholdene i Dragør og Store Magleby i begyndelsen af 1500-tallet, fordi begivenhederne i denne periode totalt ændrede livsbetingelserne for disse to samfund, der i de følgende århundreder skulle hente en væsentlig del af deres indtægt ved bjergning.

Her ved middelalderens slutning, efter Grevens Fejde 1536, lå Dragørlejet øde hen. Hvad der havde været af fiskerhuse, pakhuse og boder fra hansetidens glansperiode, lå i ruin. Det rige handelsliv, der var skabt af de store sildefangster gennem det meste af middelalderen, var langsomt ved at ebbe ud, dels på grund af aftagende fiskeri og dels fordi hansestædernes rettigheder efterhånden var indskrænket betydeligt. Og det var som om fejden betød et vendepunkt for denne periode. Det har sikkert været mange år, inden der er vokset en fast beboelse frem på de gamle tomter. Først i 1550'erne tog fiskeriet igen et opsving og trak folk hertil, som da formodentlig begyndte at tage fast ophold her¹¹.

Da Dragør med tiden kom i et administrativt afhængighedsforhold til Store Magleby, vil det også være formålstjenligt at kaste et blik på forholdene her.

I 1521 havde Christian II indkaldt 184 hollændere, måske for at de kunne forsyne København med friske grønsager. De fik privilegier på hele Amager og Saltholm; men ved kongens fald 1523 måtte de se deres område begrænset til Store Magleby, hvor en del af dem bosatte sig på 24 gårde, foruden at de fik rådighed over to gårde i Dragør. Den oprindelige befolkning blev tvangsforflyttet. Hollænderne fik deres egen jurisdiktion under ledelse af en »schout« (foged) og hans syv »scheppens« (nærmest domsmænd). De skulle ikke som andre danske bønder gøre hoveri, men blot betale en årlig afgift til kongen af deres gårde. Desuden fik de retten til alt ålefiskeri ved Amager. De udgjorde derfor et meget privilegeret og rigt samfund i de følgende århundreder.

Tolderen på Dragørlejet

På Dragørlejet, der hørte under kronen, fungerede en tolder, der tillige var foged. Han var udnævnt af lensmanden på Københavns slot og varetog kronens og lenets interesser, bl.a. opsyn med strandingsgods. Desuden havde han tilsyn med de søtønder, der var udlagt af hensyn til farvandets afmærkning. 1557 ser man, at Christian III ønskede, at der udlagdes to tønder mere på Dragør

¹¹ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie II, 9 (Kbh. 1907-1915).

Strømme foruden de to, som allerede lå der¹². 1611 bestemte Christian IV, at hvert skib over 30 læster skulle betale et vist beløb i tønde- og skriverpenge for at løbe igennem Dragør Strømme. Afgiften blev opkrævet af toldereren¹³. Men i begyndelsen af 1600-tallet, da sildemarkedernes tid var definitivt forbi, nedlagde man toldstedet og kirken, og da der skulle være en tolder ved Dragør havn, overdroges det schouten i Store Magleby at udpege en sådan blandt den stedlige befolkning. Dette blev for Dragørs vedkommende begyndelsen på et 200-årigt styre under Store Magleby. 1624 ser man, at Christian IV gav lensmanden i København følgende ordre: »Vi bede Dig och ville, at Du tilholder Skuldtzen (schouten) paa Amager, at hand god Vagt ved Tønderne paa Strømmene under Dragør och Amager natt och dag lader holde«¹⁴. Senere overtog admiralitetet udlægning og opsyn med søtønderne.

Bjergningen i 1600-tallet

På denne tid var bjergning efterhånden blevet en ikke uvæsentlig indtægtskilde. Kronen har vel nok taget broderparten, men en del må også være kommet de lokale fiskere til gode. De første regnskaber over bjergning er fra 1647¹⁵. To mænd fra Dragør havde fisket et anker, som efter at have ligget »år og dag« vurderedes til 20 sletdaler. Kronen fik den ene halvpart og bjergerne den anden. På samme måde deltes indtægterne af træ og rug, der var bjerget af »Dragø Folk«. Lensmanden og fogeden fik formodentlig hver 10% af kronens og bjergernes indtægt. Man ved, at der omkring dette tidspunkt boede ca. 50 familier i Dragør. Allerede 1658 har Dragørs beboere udgjort en slags privat bjergelav, idet »Menigheden« da fik kongens tilladelse til at beholde 18 tdr. rug, som var bjerget fra en hollandsk kreyer, medens slotskommandanten havde modtaget kronens andel¹⁶.

Det er forøvrigt det samme år, at en stor del af byen blev afbrændt af svenskerne.

En betydelig indtægt har beboerne sikkert også haft af de såkaldte »sjou« eller »sjov« (= tilfældigt arbejde), der bestod i at yde hjælp til grundstødte skibe, så de kunne komme flot igen uden losning.

Et bevis på bjergningens store betydning har man fra 1663, da vedtægten mellem Store Magleby og Dragør blev fornyet, idet den forrige var brændt under svenskekrigen. Her måtte 8 mand fra Dragør ved hollændernes ret skrive under

¹² Kancelliets Brevbøger 1556-1560, 110.

¹³ Forordninger og Recesser og andre kgl. Breve, 1558-1660 (udg. af V. A. Secher) III, 321.

¹⁴ Kancelliets Brevbøger 1624-1626, 155.

¹⁵ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), II, 12.

¹⁶ samme, II, 13.

på, at de ville vedblive at overholde deres forrige vedtagne kontrakt, hvis 11 punkter bl.a. gik ud på, hvad Dragørs beboere skulle betale for benyttelse af kirke, kirkegård og præst, hvad man skulle give i græspenge for heste, køer og svin og hvad man ellers skulle betale af afgifter til Hollænderbyen. Men det interessanteste punkt i denne forbindelse er nok, at hollænderne ikke måtte fortrænges, når der kom skib på grund: »Dat se nemandt van unser gemeehnte schölen utdrenge wen dar ein schip an de grondt kumpt---«¹⁷.

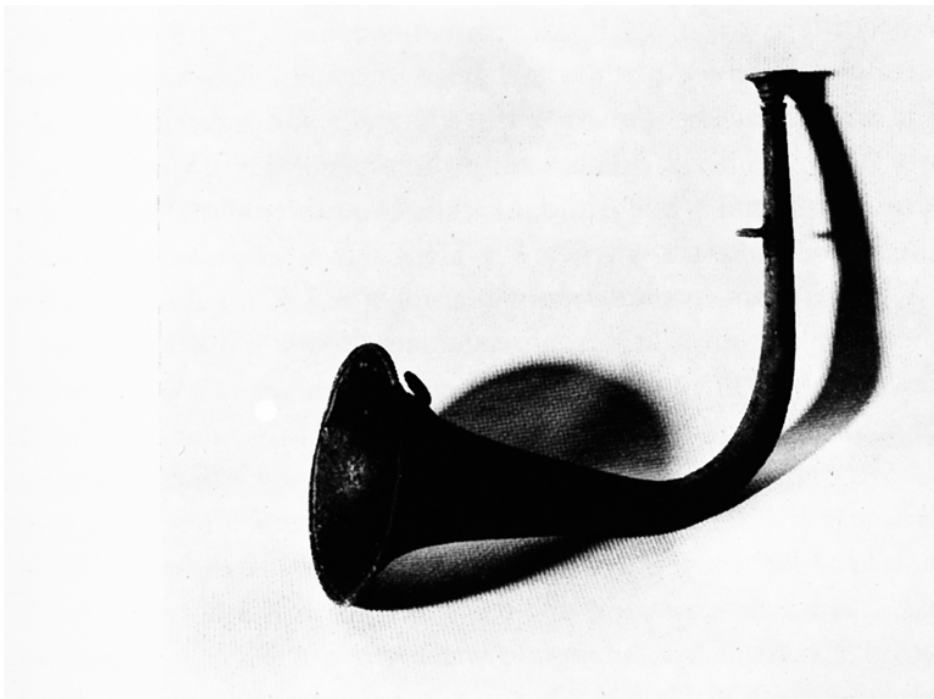
Man ser, at hollænderne havde skaffet sig store økonomiske interesser i Dragør i form af skatter, græsningsafgifter og kirkeafgifter, tillige med retten til bjergningsindtægter, som Dragør-boerne havde i kraft af deres havn og materiel. I Dragør så man ikke med milde øjne på disse bjergningsindtægter, der gik dem forbi, og man fandt da også med tiden på forskellige kneb, bl.a. at undlade at melde om grundstødninger og at slutte indskrivningen af bjergningsdeltagere, inden hollænderne var mødt frem.

1688 bestod Dragørs befolkning af 52 fiskere, 7 håndværkere, 4 lodser, 2 gårdmænd, 1 kromand, 1 tolder og 1 skolemester. Byen havde i sidste halvdel af 1600-tallet en støt fremgang, betinget af stigende fiskeri. Omkring 1700 indledtes imidlertid en ny periode, der skulle vare til omkring 1900. Nu blev skibsfart, lodseri og bjergning de tre vigtigste indtægtskilder.

Fogeden og de fire mænd

Fogeden i Dragør blev i 1600-tallet udpeget af schouten i Store Magleby. Som regel var det en af de hollandske gårdmænd i Dragør, der blev valgt, hvilket gav anledning til stigende utilfredshed. Omkring 1690 opnåede beboerne dog ret til at udpege tre mænd, hvoriblandt fogeden så kunne vælges. Samtidig var der vokset en institution frem kaldet »de fire mænd«, som gang på gang optrådte på Dragør-boernes vegne. De fire mænd, der var valgt af beboerne selv, kaldtes også byforstandere. De dannede sammen med fogeden et forstanderskab, der skulle forvalte byens regnskaber og anliggender. Senere hen fungerede de også som bjergningsformænd. Den første foged under denne ordning var Johan Pedersen Holst, vistnok tiltrådt 1697. Da han tillige var tolder og strand- og bjergningsfoged, oppebar han procenter af bjergningen. Efterhånden blev det sædvane, at fogeden og schouten hver modtog en mandspart og senere 1% af bjergningssummen (angående mandspart, se afsnit Bjergningsindtægten og dens deling).

¹⁷ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), II, 205ff.



Byens horn hvormed der blev kaldt til bjergning, når et skib var strandet. Når bjergelønnen kom til udbetaling, blæstes der atter til samling. Dragør Museum. Fot. lokalarkivar Svend Jans.

The town horn of Dragør which was blown when people were called to salvage a stranded vessel and when salvage money was going to be distributed.

Bjergningen i 1700-tallet. -

Bjergningsvedtægterne

Den første vedtægt for Dragør er fra 1707 og drejer sig mest om bestemmelser for havnen; men den næste vedtægt fra 1713 omhandler hovedsagelig bjergning¹⁸. Med denne vedtægt må man anse bjergning for at være overgået fra et privat foretagende til en ren »kommunal« opgave, thi i §7 lyder det: »Huem som kommer først om bord til noget skib ey maa understaa sig at accordere for sig og sit skiberom allene, mens for heele meenighedens beste---«. Der blev givet udførlige bestemmelser om akkordering og fordeling af fortjenester. For hver 100 rigsdaler skulle »afleggis til Dragørs beste« 5 rigsdaler. Alt, hvad der fortjentes, skulle komme alle, som gjorde sejl og kom om bord før skibet kom af

¹⁸ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 357 ff., samt Dragør Byforstanderskabs arkiv, Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 119.

grund, til gode. Denne vedtægt dannede det første grundlag for byens rettigheder. I 1663 havde hollænderne samme ret til at tage del i bjergningen som Dragør-boerne, men ved nu at tage 5% fra til byens bedste har man søgt at unddrage dem en del af indtægterne.

1732 blev der oprettet en ny vedtægt, som blev fornyet i 1749 og underskrevet af fogeden, de fire mænd og schouten¹⁹. Her kunne alle - altså også hollænderne - der mødte rettidigt, tage del i bjergningen. Afgiften til byen blev nu forhøjet til 10%, der deltes ligeligt mellem byens, havnens og skolens kasse. I 1758 forhøjedes afgiften til 20%, nemlig 4% til byen, 4% til skolen og 9% til havnen, samt 3% til fogeden.

At bjergningen var et by-anliggende, fastsloges yderligere ved den nye bestemmelse, at den båd, der først sejlede ud til et grundstødt skib, altid skulle have en af byforstanderne om bord til at slutte akkord med skipperen. Bjergelønnen, bortset fra den faste andel til byen, skulle deles ligeligt mellem de deltagende både og mandskabet - et nyt forsøg på at unddrage hollænderne en del af indtægten.

Disse tiltagede rettigheder overfor hollænderne gav efterhånden anledning til kiv og spektakler. Desuden var der en stadig utilfredshed blandt beboerne i Dragør over skatter, græsningsafgifter og stolestadeafgifter²⁰ til Hollænderbyen. En større »opkommen Misforstaaelse« i 1766 måtte amtmanden søge at forlige, og den resulterede i en vedtægt mellem de to byer, hvori det bl.a. hedder: »---saa skal og Hollænderbyens Beboere have Frihed at fare til Skibe som kommer paa Grunden hvorføre enhver skal nyde sin part ligesaa fuldkommen som En af Dragøe Beboere«²¹. Man forsøgte fra hollændernes side stadig at holde fast på de gamle rettigheder.

Men 1770 bestemtes det, at kun folk, der havde byens rettigheder, måtte tage del i bjergningen²², og med bestemmelsen fra 1819 om, at bønderkarle og landfolk kun kunne oppebære halve mandsparter, selv om de havde byens rettigheder, var hollændernes indtægtsmuligheder ved bjergning efterhånden stærkt begrænsede.

Vedtægten af 1749 blev siden stadfæstet af de forskellige amtmænd i 1750, 1753 og 1757 - hver gang under indskærpelse af, at man overholdt den kongelige forordning af 21.3.1705 angående vrag og bjergning²³.

¹⁹ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 372 ff., samt Dragør Byforstanderskabs arkiv, Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 153 og 158.

²⁰ Stolestadeafgift er betaling for en fast siddeplads i kirken.

²¹ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 381 ff.

²² samme, III, 313.

²³ Dragør Byforstanderskabs arkiv, Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 163, 164 og 166.

Bjergningsudøvelsen

Bjergningsområdet strakte sig så langt øjet kunne række, og det vil i realiteten sige rundt om Saltholm, over til Bredegrund i nærheden af Skanør og rundt om Amagers sydkyst. I dette område havde byens båd med en af de fire byforstandere om bord ret til at slutte akkord om bjergning. Skipperen på det grundstødte skib kunne naturligvis tage mod den hjælp, der først tilbød sig, men ofte drejede det sig om at losse skibet for at lette det, og hertil behøvedes mandskab og fartøjer, altså frem for alt en organiseret og hurtig hjælp, som Dragør-bjergerne var i stand til at yde.

Så snart et skib observeredes grundstødt eller flagede for »sjov«, gik der bud til fogeden og byforstanderne, medens havnefogeden beordrede byens båd og derefter andre skibe og både klargjorte. Bytjeneren blev sendt rundt i byen for at tude i hornet og råbe »til skibs«. Byens båd sejlede derefter straks ud med en af byforstanderne ombord for at forhandle med skipperen på det grundstødte skib, og imedens var byskriveren mødt op i havnelokalet, hvor folk nu strømmede til for at blive indskrevet som deltagere og vente på signal fra byens båd til at gå ud. Hvor avanceret bjergningsmateriel man på den tid har haft, vides ikke, men bjergningsarbejdet har i de fleste tilfælde bestået i at tømme det grundstødte skib for sin last. Hertil anvendtes lægttere, der ofte var gamle udtjente skuder, der kun lå i havnen og ventede på sjov, men som kunne give sin ejermand en god indtægt. - Et flag i sjov (som nødsignal) var enten et på midten sammenbundet flag eller et omvendt sat flag.

Bjergningsindtægten og dens deling

Det var ofte svært for skipper og byforstander at blive enige om bjergelønnen. Den bestod for det meste i en andel både i ladning og skib, op til en trediedel af værdien afhængig af forholdene. Der foreligger gennem sidste halvdel af 1700-tallet en række retssager angående bestemmelsen af bjergeløn, og det ses, at i almindelighed regnedes en trediedel af ladningen eller en fjerdedel af værdien af skib plus ladning for en rimelig bjergeløn.

Deling af bjergningsindtægten blev i tidens løb foretaget efter varierende regler, der fastsattes i de forskellige vedtægter eller tillægsbestemmelser i forhandlingsbogen. Når de forskellige procenter til byen, skolen, havnen, fogeden og hvem der ellers skulle have, samt diverse udgifter i form af told, auktionsomkostninger, fortæring, rejsepenge og lignende var fratrukket

bjergelønnen, blev resten delt mellem de deltagende fartøjer, læsteparten, og det til bjergningen indskrevne mandskab, mandsparten.

Til tider tog man det bjergede gods som bjergeløn, men for det meste blev det dog solgt ved en efterfølgende auktion.

Da det ofte var store mængder bjergningsgods, man måtte tage vare på, var det nødvendigt at have pakhuse og stabelpladser. Den bygning på Dragør havn, der i dag huser Dragør Museum, er bygget i 1682 som pakhus. Det fungerede tillige som havnelokale, hvor indskrivningen af bjergningsmandskab foregik.



Dragør Museum på Dragør havn. Opført 1682 som pakhus og havnelokale. Her foregik indskrivning af bjergningsmandskabet og udbetaling af bjergeløn. Fra ca. 1790 til 1914 har huset også fungeret som rådhus.

The Dragør Museum. Built in 1682 as a warehouse and harbour office. From about 1790 to 1914 also used as townhall. Here the salvage crew was mustered and the salvage money paid out.

Delingsforholdet mellem læsteparten, som tilfaldt ejerne af de deltagende fartøjer, indskrevet efter læstetallet²⁴, og mandsparten, som rettede sig efter antallet af mænd, der var indskrevet, fastsloges i vedtægterne. Ifølge vedtægten

²⁴ En læst er et rummål og et mål for et skibs drægtighed.

1732 og 1749 blev der delt med halvparten til hver. 1770 forandredes denne bestemmelse, således at fartøjerne om sommeren fik halvparten, men om vinteren, hvor der var mange skibe hjemme, kun en trediedel af den tildelte bjergeløn. Om vinteren skulle der tillige foretages licitation blandt fartøjerne, der lå i havnen, og de billigste tilbud antoges²⁵.

Til en større bjergning kunne der være indtegnet 200-300 læster og 100-200 mand, ja undertiden over 300 mand. Skipperne hjemtog den største part af bjergelønnen, idet mange gode Dragør-skibe endte deres dage som afriggede bjergningslægttere, der blot lå i havnen og ventede på sjov. Mandsparten har i midten af 1700-tallet næppe været større end 10-12 rigsdaler årligt, men da det var det meste af byen, der deltog, virkede det som en mild regn overalt, som Chr. Nicolaisen udtrykker det i »Amagers Historie«. Fogeden og de fire mænd fik hver en mandspart foruden deres faste procenter af bjergningen. Havnefogeden, skriveren, bytjeneren, vægterne ligesom til tider lærerne, amtsforvalteren og birkedommeren fik også deres parter. De gamle mænd, som ikke kunne være med mere, fik deres part, såvel som de mange enker, byen havde. Også de fattige blev betænkt.

I »Amagers Historie«, bd. III, s. 308 fra 1915 henviser Chr. Nicolaisen til en regnskabsbog over bjergningsindtægter 1740-1804. Den findes vist desværre ikke mere. Her har man kunnet følge bjergningsindtægten år for år, og forfatteren omtaler følgende indtægter for årene:

1742	.....	2644 rdl.
1749	.....	6265 rdl.
1750	.....	3250 rdl.
1755	.....	2090 rdl.
1756	.....	3204 rdl.
1765	.....	7170 rdl.

Efter hvert års regnskab har skriveren kommenteret udbyttet, ofte på vers og tit med nogle ironiske hentydninger til hollændernes misundelse over ikke at få samme part som beboerne i Dragør. I 1750 skrev han således: »Staa Dragør ved Herrens Hjælp, agt ingens skæve Øje. Med det misundte Brød vi os vil lade nøye«²⁶.

²⁵ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 312.

²⁶ samme, III, 309.

Det gennemsnitlige årlige antal bjergninger for denne periode er 8-9, og den gennemsnitlige årsindtægt opgiver Nicolaisen til ca. 3.600 rigsdaler. Fordelt på 10-årige perioder udgør indtægten:

1740-49	.....	23.300 rdl.
1750-59	.....	30.000 rdl.
1760-69	.....	32.900 rdl.
1770-79	.....	36.500 rdl.
1780-89	.....	46.600 rdl.
1790-99	.....	39.000 rdl.

og for 5-året 1800-04 indkom der endog 35.700 rigsdaler. Der er altså en stigning i indtægterne igennem hele perioden²⁷.

Ankerudførel

At føre anker ud for skibe, der var kommet på grund, så de eventuelt selv kunne varpe sig fri, udgjorde en ret betydelig del af bjergningen. Det var derfor kun byens båd og dets mandskab, der måtte slutte akkord herom. 1771 vedtoges det, at halvdelen af denne fortjeneste skulle tilfalde byen og halvdelen bådens mandskab. 1784-1814 indbragte dette arbejde 10.000 rigsdaler., hvoraf halvdelen gik i byens kasse.

Private sjov

»Små sjov« eller »private sjov« blev udført af folk uden byforstanderskabets mellemkomst og drejede sig om drivende vrage, opfiskede ankere og andet herreløst gods. I begyndelsen regnedes disse indtægter som byen uvedkommende. Kun kronen havde rettighed heri. 1743 fandt tre mand fra Dragør imidlertid et forladt skib, »Catharina Elisabeth« drivende rundt i Køge Bugt. Det gode bytte vakte opstandelse i byen - alle ville have del deri, og skibet blev overgivet til myndighederne. En efterfølgende proces tilkendte byen 1800 rigsdaler., som den ville dele på sædvanlig måde, hvilket udløste en voldsom protest blandt beboerne. En anden deling, hvorved båden og mandskabet, der fandt skibet, samt 150 mandsparter fik det meste, bevirkede, at byens kasser intet fik. Samme år vedtog man derfor, at afgiften af al privat og offentlig sjov skulle være 10% til byen.

²⁷ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 317.

I en periode i 1760erne havde kommunen selv overtaget de små sjov, idet man havde anskaffet en større båd til formålet, men de blev atter givet fri mod de sædvanlige 10% i afgift.

Den største indtægt af de private sjov gav opfiskning af »blinde« ankre, der kunne være til gene for sejladsen. En plakat af 8.6.1770 tillod alle langs Øresunds kyst fra Helsingør til Dragør frit at fiske efter forsvundne, blinde ankre. Disse ankre skulle tilhøre finderens, men skulle dog først tilbydes Søetaten, om den kunne bruge dem. Dragør-boerne fiskede mange ankre, men da man gerne kunne få mere for dem, end marinen ville give, fristedes mange til at omgå bestemmelsen. 1785 havde man ført 9 ankre ind til København og solgt dem for 25 rigsdaler pr. stk. Der blev rejst tiltale for ulovlig omgang med hittegods, og hver af sælgerne måtte betale 50 rigsdaler i bøde²⁸.

Konkurrerende bjergere

Omkring midten af 1700-tallet fik man vanskeligheder med konkurrence fra Kastrup-bjergere, især fra ejeren af Kastrupværk Jacob Fortling, hvis folk ofte kom Dragør-bjergene i forkøbet, således at disse blev afvist, når de nåede frem. De klagede derfor 1755 til amtmanden og ansøgte om at måtte beholde eneret til bjergning, idet de henviste til, at de var indrullerede søfolk under kongens søtjeneste i modsætning til Fortlings folk, der var soldater, kuske og lignende. Chr. Nicolaisen formoder, at de har fået medhold, for en tid herefter blev der ved delingerne afsat gode dusører til forskellige øvrigheds personer²⁹.

Men fortrædelighederne var ikke forbi. Et af lodsernes privilegier var, at de havde frihed til at yde hjælp til grundstødte skibe ved at udføre varp eller anker for at bringe dem flot uden at losse. Denne frihed var en hindring for Dragør-boerne i deres bjergningssjov og en kilde til ærgrelser; men da Dragør-lodserne i 1768 forsøgte at danne deres eget bjergningsselskab, måtte amtmanden skride ind og give dem tilhold om at overholde byens vedtægter. De forsøgte derefter at konkurrere med bjergene fra Kastrupværk, der var begyndt at bjerge igen. Det kom sågar til håndgribeligheder imellem parterne, idet tre Dragør-lodser i 1770 stod tiltalt for at have forøvet voldsom adfærd mod en af værkets både og dets mandskab³⁰.

Det ser ud, som om Kastrup-bjergene har fortsat deres virke, især på den nordlige del af Saltholmgrunden. En retssag 1788 afgjorde, at dette ikke kunne formenes dem, selv om det gik ud over Dragør-bjergene³¹. Dette blev anledning

²⁸ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 316.

²⁹ samme, III, 376 ff.

³⁰ samme, III, 310.

³¹ samme, III, 310.

til, at man senere enedes om en deling af bjergningsområdet efter en linie fra Maglebylille Hage midt over Saltholm.

Bjergningen i 1800-tallet, -

Vedtægten af 1855

Bjergningen lå efterhånden i meget faste rammer og fortsatte nogenlunde uændret ind i det 19. århundrede. De gamle vedtægter, der kun havde undergået enkelte forandringer, havde fortsat gyldighed. Man blev i 1818, da schout-jurisdiktionen ophævedes, uafhængig af Store Maglebys styre og dermed en helt selvstændig kommune, ledet af byforstanderskabet, der stadig bestod af de fire mænd og fogeden. Dette styre fortsatte uberørt af de for det øvrige Danmark gældende kommunallove af 1841 og 1867. Først 1910 ophævedes fogedinstitutionen i Dragør, og byen blev underlagt den almindeligt gældende kommunallov.

I 1852 indgav imidlertid 70 af byens borgere et andragende til amtmanden om at få de gamle vedtægter reviderede, da de »nu er 100 Aar gamle og for en Del ikke passer til de nuværende Forhold«. En kommission udarbejdede nye bestemmelser om byens styrelse, havnen, bjergningen og andet, og den nye vedtægt stadfæstedes 1855.³²

Bjergningsvæsenet gav stadig Dragør en kommunal særstilling og dannede det økonomiske grundlag for kommunens beståen. Derfor lagdes der i vedtægten atter vægt på, at kun de af byen udsendte og bemyndigede mænd måtte assistere og slutte akkord med grundstødte skibe. Det var stadig kun »byens båd«, ført af underhavnefogeden eller i hans fravær en af byforstanderne, der først måtte gå ud. Mandskabet om bord skulle være fuldbefarne søfolk. De kunne eventuelt begynde bjergningen ved at foretage ankerudførelse, og ellers skulle de give signal til det indskrevne mandskab og lægterne, der holdt sig parat på havnen. Delingen af bjergningsindtægten blev fastsat efter nye regler. De af byens folk, der levede af søen, fik fortrin frem for de andre beboere, da kun de, der havde »søvant« på deres søpatent og var over 18 år, kunne oppebære fuld mandspart. Søvante under 18 år og ikke søvante over 18 år fik halv mandspart, medens unge, ikke søvante kun kunne få en kvart mandspart. Syge og gamle folk fik mandsparter efter de samme regler. 60 enker skulle hver have 1 mark af hver 1000 rigsdaler, som bjergningen indbragte, eller tilsammen 1%.

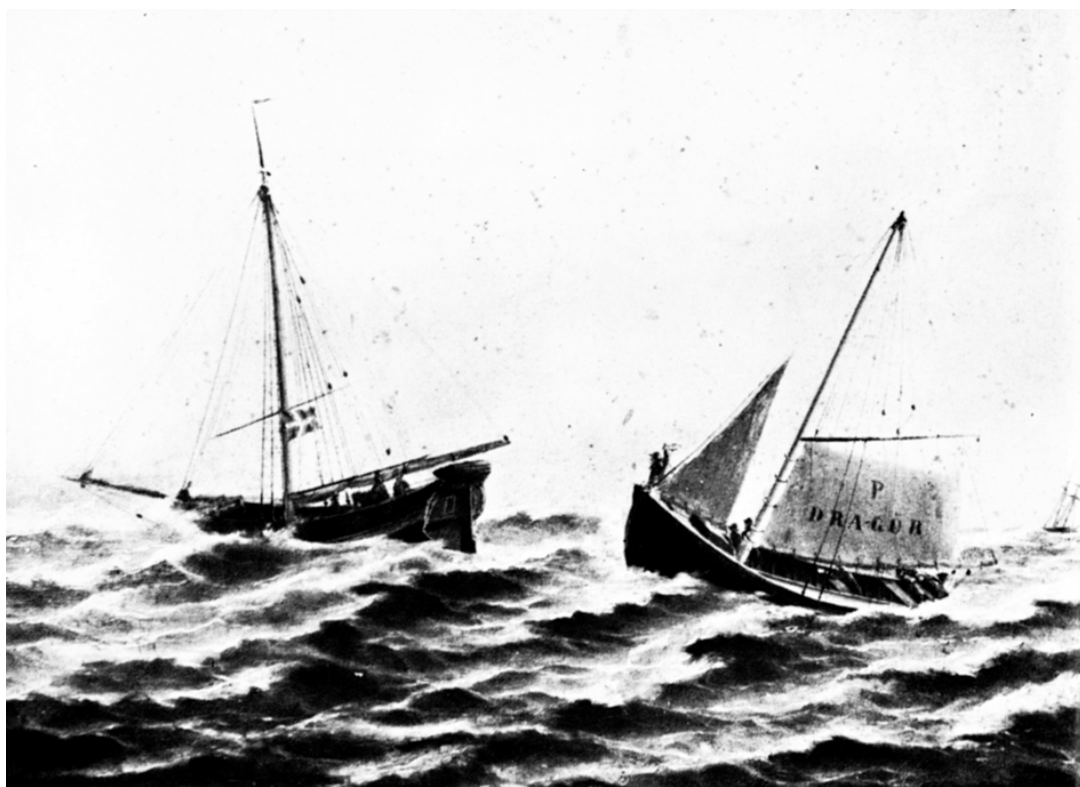
³² Dragør Byes nye Vedtægter, affattede af den, ifølge Indenrigsministeriets Skrivelse til Sjællands Stiftamtmandsskab af 19de Juli 1852 nedsatte Commission, og af Hans Majestæt Kongen ... approberede den 7de April 1855 (Kbh. 1885).

For anskuelighedens skyld er fordelingen af bjergningsindtægterne opstillet i nedenstående skema:

		antal mandsparter		del af netto- bjg.indtægt
<i>menigt</i>	ikke søvante under 18 år	1/4		
<i>mandskab</i>	ikke søvante over 18 år	1/2		
	søvante under 18	1/2		
	søvante over 18 år	1		
	syg søvant over 18 år, gift	1		
	syg søvant over 18 år, ugift	1/2		
<i>offentligt</i>	fogeden	2	+	3 %
<i>ansatte</i>	byforstander, tjenestegørende	2	+	1/4 %
	byforstander, ikke tjnstg.	1	+	1/4 %
	underhavnefoged	2		
	bjergningsformand	2		
	skriveren	2	+	1 rdl.
	bytjeneren	2		
	4 vægtere	4		
<i>offentlige</i>	havnekassen			9 %
<i>kasser</i>	bykassen	2	+	4 %
	skolekassen	2	+	3 %
<i>offentlig</i>	60 enker			1 %
<i>forsorg</i>	gamle mænd	1/2-1		

Med forskellige andre udgifter, der løb på, fragik der omkring en fjerdedel til administration, inden det menige mandskab kom i betragtning.

Delingen i læsteparter og mandsparter fandt sted som tidligere. Om sommeren kunne ethvert fartøj melde sig som lægter, og delingen i læsteparter og mandsparter var 1:1. Om vinteren havde kun fartøjer under 8 læster ret til at deltage. Behøvedes større lægtene, blev de udtaget ved licitation. Byen havde selv anskaffet en skonnert, som naturligvis kom i første række. Deltog i en bjergning kun fartøjer på 8 læster og derunder, var delingsforholdet mellem læstepart og mandspart altid 1:2, uanset årstiden.



En båd fra Dragør bjergningsvæsen på vej til en nødstedt jagt. Maleri fra ca. 1870 af Peter Foss i privateje. Fot. Svend Jans.

A Dragør salvage boat (right) running out to assist a yacht in distress, about 1870.

Alle ejere af fartøjer, der deltog i bjergning, var pligtige at holde dem i forsvarlig stand og lade dem syne hvert andet år ved to af retten udmeldte synsmænd. Eventuelle mangler skulle være udbedret inden tre uger efter besigtigelsen.³³

³³ Se tillige Dragør Bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. E2 - E5.

Desuden ville drukkenskab og opsætsighed fra mandskabets side blive straffet i henhold til strandingsforordningen af 28.12.1836.



Byens båd går ud til forhandling om bjergning af en damper, der er grundstødt på Ravnen lige nord for Dragør havn 1884. Havaristen ses længst til venstre i billedet. Om bord i byens båd er bl.a. fogden I.P. Schmidt. Maleri fra 1924 af Chr. Mølsted på Dragør Rådhus.
Fot. Svend Jans.

The town boat leaving the harbour of Dragør in 1884 to negotiate for the salvage of a steamship which has run aground on a shoal (left).

Bjergningsudøvelsen

Når underhavnefogeden eller en af byforstanderne tog ud til et strandet skib, kunne han skrive kontrakt med skipperen med det samme. Men ofte ønskede skipperen at komme ind til Dragør for sammen med fogeden at rejse til København for at skrive kontrakten hos det skibsmæglerfirma, som skipperen havde forretningsforbindelse med. Det var fortrinsvis de store, udenlandske firmaer i Helsingør, Chapman & Norrie, Major Wright & Co. (engelske), H. Petit & Co. (fransk), van Aller & Co., van Deurs & Co. (hollandske) og mange flere, repræsenteret ved deres københavnske agenter, der ordnede det formelle ved kontraktskrivningen. Disse firmaer havde som speciale at varetage deres

landsmænds interesser, når de mange skippere skulle i land i Helsingør for at betale sundtold til Øresunds Toldkammer. De var dem behjælpelige med klareringen, skaffede proviant og andre skibsfornødenheder og kunne måske endog forstrække dem med et mindre lån. De stod kort sagt til disposition med al slags hjælp, men selvfølgelig mod en passende provision.³⁴

Det var derfor naturligt for en skipper, hvis han ved grundstødning eller havari var kommet i vanskeligheder, at henvende sig til det skibsmæglerfirma i Helsingør, som han havde kontakt med og stolede på, og som kendte ham. Det ordnede hans økonomiske mellemværender, så han så hurtigt som muligt kunne rejse videre. Når regnskabet var gjort op, og bjergelønnen skulle udbetales, måtte fogeden derfor atter rejse til København for at hente pengene hos firmaet. En sådan rejse med fortæring kostede f.eks. i 1834 3 rigsdaler 3 mark³⁵. Disse omkostninger indgik naturligvis i bjergningsudgifterne. Det samme forhold gjorde sig forøvrigt også gældende i 1700-tallet. 19.2.1740 vedtog byforstanderskabet at udbetale til vedkommende, der hentede penge - uanset hvor mange - 2 rigsdaler, når det var i København og 4 rigsdaler, når det var i Helsingør, foruden 1 mark 8 skilling om dagen til fortæring³⁶.

Det mandskab, der lod sig indskrive til bjergningsdeltagelse, blev inddelt i to hold, hver med 24 timers vagt. Hvis skibet kom af grund indenfor det første døgn, nåede andet hold ikke at komme ud, men de fik alligevel deres mandsparter udbetalt. Ofte kunne en bjergning dog vare flere dage med losning af lasten over i lægttere, reparation af en eventuel bundskade, indslæbning til København for reparation og indlastning af den udlossede ladning³⁷.

Mandskabet måtte selv holde sig med proviant - madkasse, øl og snaps - på en sådan 24 timers tårn. De mange regninger på kaffe og sukker (altid i forholdet 1:2) i bjergningsvæsenets arkivalier tyder dog på, at folkene nu og da er blevet budt på en varm hjertestyrkning.

Nedenstående viser et eksempel fra Dragør Bjergningsvæsenets arkiv på materiale angående en bjergning.³⁸

19. juli 1841 sejlede kaptajn Daniel Maass eller Marss (navnet optræder med forskellig stavemåde) sit skib, briggen »Valeria« af Colberg på grund på Lillegrunden. Kaptajnen traf først aftale med byens båd om en ankerudførsel i

³⁴ Henning Henningsen: Skippere, klarerere og toldere (Hillerød 1969), 114 ff.

³⁵ Dragør Bjergningsvæsenets arkiv, registraturnr. A1.

³⁶ Dragør Byforstanderskabs arkiv, Regnskabs-Ekstrakt-Protokol 1707-1913, 244.

³⁷ Dragør Museums arkiv, journalnr. 21, beretning af Cornelius A. Petersen.

³⁸ Dragør Bjergningsvæsenets arkiv, registraturnr. A5 og C1.

håb om, at han kunne varpe sig fri igen. I kontrakten skrev han under på at betale

Anno 1803, den 16de Juni, har det Høi Kongelige Rentekammer-Collegio tilladt Biergerne, at Forenings-Contracter imellem dem og de Strandede eller Skadelidte, maade skrives paa uskempt Papiir i gyldig Form.

Contract.

Ich unterschriebener Capitain *Daniel Marss* welcher
 das Unglück gehabt hat mit meinem Schiffe *Valeria*
 genannt, in *Kolberg* zu Hause gehörend, auf
 den Grund *Sille Grund* zu kommen, habe mit dem Aeltermann
 Hr. *Hans C. Bredersin* und Drackoe-Männer veraccor-
 diert, ihnen die Summa von Rthlr. *1000* - sage *Ein Tausend*
 Reichsbantthaler N. W. zu be-
 zahlen, um mir bey Abbringung meines Schiffes von den erwähnten Grund, ihre Hülfe
 zu leisten, es sey entweder bey Löschung der Ladhung, durch Binden auf'm Spil, ho-
 hes Wasser, oder sonst durch andern erforderliche Mittel, so soll die gedachte Summa
 für ihrer Mühe in dieser Rücksicht verdient seyn, und selbige ihnen ohne Aufenthalt
 durch Herrn *A. Goldschmidt* in *Stroming* ausbezahlt werden.

Die Drackoe-Männer haben sich verbunden, daß sie alles was von der Ladhung
 möglich gelöscht werden möchte, frey ambord des Schiffes wieder liefern sollen, und
 sollte es der Fall werden, daß das Schiff, während der Zeit es auf dem Grunde steht,
 lakt und voll von Wasser kommen würde, so soll diese Uebereinkunft annulliert seyn,
 und ein neuer Contract errichtet werden, nach welchem der Verglohn zu einem gewissen
 Antheil von dem Werth der geborgenen Güter bestimmt wird.

Daß der gegenwärtige Contract, so wie oben erwähnt, zwischen uns errichtet
 und beiderseits eingegangen ist, bescheinigen wir hiedurch mit unser eigenhändigen Un-
 terschrift.

Wollte man hier nicht schreiben, daß die Summe von 1000 Rthlr. in 1000 Reichsbantthaler N. W. zu bezahlen ist, so ist die Summe von 1000 Rthlr. in 1000 Reichsbantthaler N. W. zu bezahlen.
 Drackoe, den *19ten Julii* 1841.
Daniel Marss
Hans C. Bredersin
Jan Bredersin
Andreas Bredersin
H. C. Bredersin
Widmer
Adrian David
Dr. Jansen
Papierm. v. d. Hofe
Carl W. v. d. Hofe

Kaptajn Daniel Marss' kontrakt af 19. juli 1841 med Dragørboerne om bjergning af hans grundstødte brig »Valeria« af Kolberg (Pommern) for en sum af 1000 rdl. Orig. i Dragør Bjergningsvæsens arkiv.

Capt. Dan. Marss' contract of July 19, 1841, with the people of Dragør laying down conditions for the salvage of his grounded brig »Valeria« of Kolberg at a price of 1000 rixdollars.

100 rigsdaler for dette arbejde, og pengene skulle udbetales af skibsmæglerfirmaet A. Gulstad i Helsingør. Håbet om selv at kunne komme fri brast imidlertid, og kaptajnen måtte samme dag i land for at skrive kontrakt på en bjærgning af den grundstødte brig til et beløb af 1.000 rigsdaler. (se ill.).

Dragør-bjærgerne forpligtede sig til at bringe alt, hvad der måtte losses af ladningen for at få skibet flot, frit om bord igen. Skulle skibet, mens det stod på grunden, springe læk, var denne kontrakt straks annulleret og en ny måtte skrives. En tilføjet passus i kontrakten siger, at hvis skibet forinden skulle komme flot - altså inden bjærgningsarbejdet var begyndt - skulle kaptajnen kun betale det halve.

I bjærgningsprotokollen kom regnskabet for den pågældende bjærgning til at se således ud:

»1841 den 19de Juli blev skrevet Mandtal paa det Mandskab som nyder Part ved Capt. Daniel Maass Brig »Valeria« af Colberg, som betalte til Byen 1000 Rbdl.«

(Der er indskrevet 132 personer - 108 helparter, 16 halvparter og 8 kvartparter, desuden 6 parter til fogeden og de 4 byforstandere, 2 parter til Dragør bykasse, 2 parter til de 2 skoler, 3 parter til 3 funktionærer og 4½ part til byens 4 vægttere - ialt 135½ mandspart. Endvidere er der 18 både og fartøjer på tilsammen 95 læster).

Af bekomne Penge 1000 - " - "

Fragaaer Udgivterne

Til det Mandskab som bragte Capitainen iland	5 - " - "
Fortært ved Accordsluttet	1- 2 - 8
Befordring for 1 Formand og 12 Mand som var kommet med Skibet til Kjøbenhavns Rhed	3 - 3 - "
Fogden og en Byforstander 3 ^{de} Gange til Kjøbh. i Anledning af at Capitainen ei ville betale den akkorderede Bjærgeløn, deres Befordring og Fortæring ved disse Reiser	13 - 3 - "
Fogden og 2 ^{de} Byforstandere til Kjøbenhavn for at møde i Sørätten, deres Befordring og Fortæring	5 - 3 - "
Kancelliraad Procurator Hansteens Regning	34 - 2- 8
60 Enker à 12 sk.	7 - 3 - "
For Mandtallet og Uddeling til Enkerne	1 - " - "

	Udgivterne Summa	71 - 5 - "
		928 - 1 - "
Heraf Byens sædvanlige 20%		185 - 3 - 12
	bliver til Deeling	742 - 3 - 4
Heraf Mandskabet 2/3 Parter med	495-"-2	
135½ Mand à 3rd. 3m 14sk. Udgjør	494-"-1	
Fattigkassen Overskuddet	1-"-1	495 - " - 2
Desuden 1/3 Part med	247-3-2	
95 Baadlæster à 2rd. 3m 10sk. Udgjør	247-2-6	
Fattigkassen Overskuddet	12	— 247 - 3 - 2
	Udgjør Deelingssumma	742 - 3 - 4

Saaledes udbyttet i Dragøe den 31^{te} Juli 1841

Ved Delingen erfarede at

S. Hermanns Jagt var anført ½ Læst for meget 1-1-13

Peder Aagerup ¼ Mandspart for meget 5-7

2-1- 4 Som blev beregnet Byens
Kasse til Indtægt

testerer

Hans O. Brodersen

Peter Pouls

H. C. Palm

Poul Pittersen Pouls

Jan Wass

(Ved regnskabet er der isyet en regning fra D. Jensen for fortæring ved kontraktslutningen, samt en regning fra prokurator Hansteen).

Som det ses af regnskabet, har der været en del vanskeligheder. Kaptajnen har ikke villet betale, og fogeden og en byforstander har måttet tage flere ture til København for at forhandle. Til sidst er sagen endt i Københavns Sørret, hvor Dragør-bjergene er blevet repræsenteret af fogeden og to byforstandere, samt

kancelliråd, prokurator Hansteen, som øjensynlig har ført sagen. Den må dog have fået en hurtig behandling, da regnskabet allerede er afsluttet 31. juli - kun 12 dage efter bjergningen.

Stigende konkurrence

Fra slutningen af 1820'erne fik Dragør- og Kastrup-bjergerne, der nu ellers virkede side om side i nogenlunde fordragelighed, mere og mere konkurrence af private bjergningsentreprenører.

1826 købte ejeren af »Røde Kro« i Sundbyøster, H. P. Bødker, kutteren »Husum« og indrettede den som bjergningsfartøj med virke i Øresund, især omkring Drogden og Flinterenden³⁹. I 1827 havde den station i København og i 1829 i Kastrup. Men »Husum« lå ikke i havn og ventede på, at der blev brug for den. Den krydsede rundt i Øresund for at være til stede så hurtigt som muligt og inden andre kom til, i modsætning til Dragør- og Kastrup-bjergerne, der først skulle tilkaldes. Kutteren blev i øvrigt i disse år ført af J. J. Hein og S. O. Broders - dragørsk klingende navne. I Dragør udrustede kommunen jagten »Resolutionen« til at tage konkurrencen op. »Resolutionen« blev senere udskiftet med chaluppen »Jægeren«. 1830 efter H. P. Bødkers død menes »Husum« at være solgt til Dragør.

Større konkurrence øvede dog Em. Z. Switzers Bjergnings-Entreprise, der med en kutter, en kragejolle og en 12-årsers gig blev stiftet i 1833 og fik station i Kastrup⁴⁰. Det var også Drogden og Flinterenden, der var det foretrukne operationsfelt for dette bjergningsselskab. Drogden var dengang et langt farligere farvand end i dag, da det var overstrøet med en mængde store sten, som for en dels vedkommende siden er fjernet. Switzers bjergningsfartøjer blev hurtigt udstyret med det mest moderne materiel. Man havde damppumper, løftegrej og spil, og i 1842 anskaffedes det første dykkerudstyr, den lukkede dykkerdragt med hjelm, der få år forinden var opfundet i England. 1860 anskaffedes den første bjergningsdamper.

Det var svært for Kastrup og Dragør at tage kampen op mod dette selskab. I Kastrup anskaffede Martin Petersen, der ejede Kastrupværk og havde bjergningsentreprisen her, to bjergningsdampere, »Neptun« og »Fulton«⁴¹. Men konkurrencen blev efterhånden vendt til samarbejde, først for Kastrups og i 1866

³⁹ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 318, og Louis E. Grandjean: Skibbruddets Saga (Kbh. 1947), 106.

⁴⁰ Louis E. Grandjean: Verdens ældste Bjergningsselskab (Kbh. 1947), 19.

⁴¹ Chr. Nicolaisen, op. cit., III, 207.

for Dragørs vedkommende. Man indgik en overenskomst med Switzer om deling af fortjenesten.

Samarbejdet med Switzer

Ifølge overenskomst af 29. oktober 1866 skulle Switzer have 25% af bjergelønnen, når Dragør-bjergene sluttede akkord og udførte bjergningen alene. Deltog Switzer i bjergningsarbejdet, skulle selskabet have 33 1/3%, uanset hvem der havde sluttet akkord, med mindre dets dampskib kom i anvendelse, for da skulle det have 50% af den akkorderede sum.

Dragør havde pligt til at levere mandskab, lægtene og både, ligesom Switzer på forlangende skulle sende damper med besætning og redskaber. Dragør var desuden forpligtet til ikke at tilkalde andre assisterende skibe til bjergning eller bugsering.

Kontrakten gjaldt bjergning ved Amager, Saltholm, Drogden, Flinterenden, Lillegrund og Bredegrund, samt farvandene der imellem. Dog var Dragør uberettiget til andel i bjergninger »om hvilke Switzer alt for længere Tid siden har indgaaet Contract med M. Petersen i Kastrup og Lods Jensen i Kalleboderne«.

Grosserer Edv. Thune i København skulle ordne de regnskabsmæssige mellemværender mellem de to parter, ligesom han også skulle afgøre eventuelle tvistigheder.⁴²

Før samarbejdet med Switzer indledtes i 1866, havde byen selv anskaffet dykkerapparat, pumper, trosser og taljer. Nu kunne man altså også disponere over Switzers bjergningsdamper og mere avanceret materiel.

1881 begrænsedes bjergningsområdet, idet det meste af Bredegrunden syd for en linie fra Viragokosten til nordost-kysten gik fra. Dragør-bjergene havde dog pligt til at holde øje med området. Når der var strandinger syd for den nævnte linie, skulle de, hvis ikke Skanør- og Falsterbo-bjergene var nået frem, sende en båd derud og samtidig give Switzer besked. De skulle modtage 10% af Switzers eventuelle fortjeneste.⁴³

1889 begrænsedes området yderligere. Nu skulle man ikke mere holde øje med den sydlige del af Bredegrunden - den havde Skanør- og Falsterbo-bjergene helt overtaget. Desuden ville man herefter kun erholde 20% af Switzers

⁴² Dragør Bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. D1.

⁴³ samme, registraturnr. D2.

nettofortjeneste ved bjergninger på den nordlige del af Bredegrund.⁴⁴

Switzer fortsatte systematisk sin langsomme kvælning af Dragør bjergningsvæsen. I begyndelsen af 1890erne opsigte selskabet kontrakten og tilbød Dragør 40% af alle akkorder for sejlskibe og 30% for dampskibe på dansk søterritorium - dog 35% når der lossedes - og på svensk side kun 10%. Man måtte gå ind på disse betingelser, men i 1901 nedsatte selskabet igen taksterne, således at Dragørs part nu kun blev 30% og 25% på dansk side, medens der intet kunne gives på svensk område.⁴⁵

Den nye strandingslov af 1895 har sandsynligvis også haft indflydelse på, at det gik, som det gjorde. Ifølge §4 i loven havde lokalt organiserede bjergningsforetagender, som Dragør bjergningsvæsen må henregnes under, kun tilladelse til at operere fra kyststrækninger, hvilket de til gengæld også kunne forbeholde sig eneret på indenfor deres område. Bjergninger, der ikke udførtes fra kysten, kunne derimod frit foretages af private bjergningsentrepriser, som dog, når der opstod behov for hjælp og bistand fra land, skulle hente den hos det lokale bjergelav, udfør hvis distrikt bjergningen foregik. Det vil sige, at Dragør bjergningsvæsen ikke mere havde hævd på farvandene omkring Amager og Saltholm, og da så godt som alle bjergninger i disse områder foregik fra søen, var monopolet brudt. Switzer havde med sit mere avancerede materiel større muligheder end Dragør bjergningsvæsen, og kunne i realiteten nøjes med at anvende Dragørs bjergere, når de stod i en akut situation.

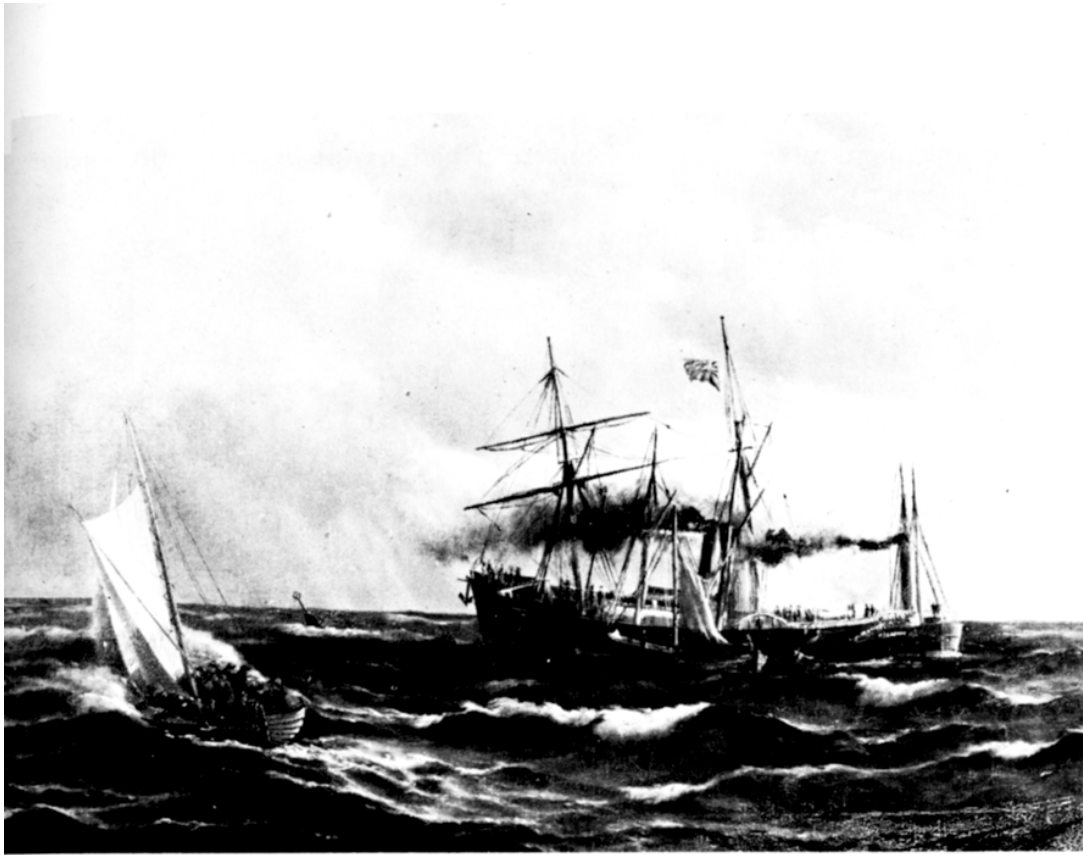
Dragørs stilling var umulig, og med udgangen af 1909 ophørte samarbejdet mellem Switzer og Dragør kommune. Bjergningsvæsenet overgik derefter til det private »Dragør Bjergelav«, med hvem Switzer indgik samarbejde.

Havde kommunen selv anskaffet en bjergningsdamper, mens tiderne endnu var gode, havde man måske kunnet gøre sig mere uafhængig af Switzer og klaret sig bedre, end det nu blev tilfældet.

Jeg har søgt om adgang til Switzers arkiv for at gennemgå materialet vedrørende samarbejdet med Dragør kommune i perioden 1866-1909, men har fået oplyst, at man ikke ligger inde med noget sådant. Det ældste materiale, der opbevares hos Switzer, er fra 1920'erne og vedrører forholdet til Dragør Bjergelav.

⁴⁴ Dragør Bjergningsvæsens arkiv, registraturnr. D5.

⁴⁵ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 319.



Bjergning af engelsk dampskib på Lillegrunden. I forgr. til venstre klinkbygget båd på vej ud til havaristen med bjergningsmandskab fra Dragør. På siden Svitzers bjergningsdamper. Maleri fra 1871 af P. Foss på Dragør Museum. Fot. Svend Jans.

Salvage of an English steamship on the »Small Shoal«. To the left, the boat coming out with salvage crew from Dragør. Along the side of the Englishman a steamer of the Svitzer Salvage Company.

Bjergningsindtægten

Bjergningsindtægten viste som omtalt en jævn stigning igennem 1700-tallet. Denne stigning fortsatte i 1800-tallet - dog noget mere ujævnt - og kulminerede i slutningen af 1870erne og begyndelsen af 1880erne, hvor 1876 viste en indtægt på 131.516 kr. fordelt på 16 bjergninger. Disse »gode tider« holdt sig til slutningen af 1880erne, hvorefter der skete en tilbagegang, der efter århundredskiftet yderligere forstærkedes og bevirkede, at kommunen opgav at drive bjergningsvæsen.

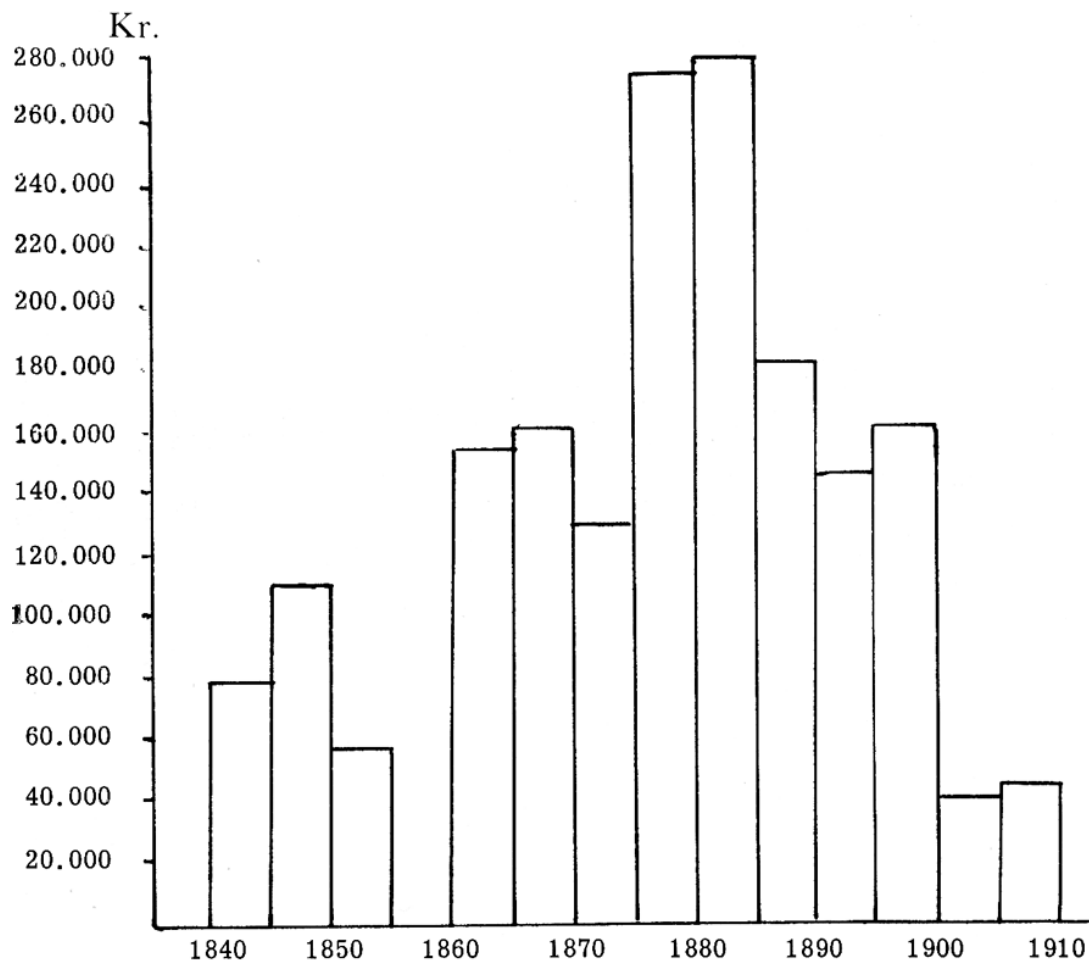
Tager man de bjergningsindtægter, der for hver stranding står opført i bjergningsprotokollerne i Dragør bjergningsvæsens arkiv, og udregner den samlede indtægt for 5-årige perioder, samt den gennemsnitlige bjergeløn pr. bjergning indenfor de samme perioder, kan man bedre danne sig et billede af de økonomiske forhold:⁴⁶

(Bjergningsprotokollerne dækker perioden 1830-1909, men 1830-39 og 1855-59 er mangelfulde og derfor udeladt).

	samlede bjergnings indtægt	antal bjergninger	gennemsnitl. bjergeløn pr.bjergn.
1840-44	40.262 rdl.	49	822 rdl.
1845-49	56.129 -	58	968 -
1850-54	29.748 -	35	850 -
1860-64	77.937 -	73	1.068 -
1865-69	80.942 -	87	930 -
1870-74	65.485 -	77	850 -
1875-79	279.623 kr.	82	3.410 kr.
1880-84	281.752 -	94	2.997 -
1885-89	184.263 -	56	3.290 -
1890-94	148.407 -	59	2.515 -
1895-99	162.867-	69	2.360 -
1900-04	41.095 -	40	1.027 -
1905-09	46.768 -	35	1.336 -

Søjlediagrammet viser fordelingen af bjergningsindtægter i de 5-årige perioder fra 1840 til 1909. For anskuelighedens skyld er indtægterne for hele perioden angivet i kroner, idet 1 rigsdaler er sat til 2 kr.

⁴⁶ Dragør Bjergningsvæsens arkiv, gruppe A.



De gode tider i perioden 1875-84 var ikke blot præget af mange bjergninger (årligt gennemsnit på 17-18), men de enkelte bjergninger har også været meget givtige - næsten 3.200 kr. pr. bjergning i gennemsnit. 1885-89 var stadig gyldne tider med næsten 3.300 kr. pr. bjergning i gennemsnitlig indtægt, blot var antallet faldet, hvorfor den samlede fortjeneste blev mindre. I 1890'erne skete der en nedgang - Switzers kontraktmæssige begrænsning af Dragørs bjergningsindtægter mærkedes, og efter 1900, da denne begrænsning yderligere forstærkedes (1901), blev den gennemsnitlige indtægt på en bjergning kun en trediedel af, hvad den var 20-25 år tidligere. Dette forhold forstærkedes yderligere af, at antallet af bjergninger var reduceret til 7-8 om året.

Denne tendens havde også en anden årsag, idet de store sejlskibes tid nu var forbi. Dampskibene havde efterhånden udkonkurreret dem ved hjælp af større manøvredegtighed og uafhængighed af vind og vejr. Hvad der var tilbage af sejlskibe, var fortrinsvis de mindre typer som galease, kvase, slup, evert og skonnert (som ikke gav så stor bjergeløn), hvorimod de store typer, fuldslib, bark, brig og tremastet skonnert forsvandt mere og mere. I perioden 1875-84

bjergedes 76 skibe eller 43% af denne kategori, medens antallet i perioden 1900-09 kun var 20 eller 26% af samtlige bjergninger.

Men det var dog på bjergning af dampskibe, at man havde den største fortjeneste i de gyldne tider. I perioden 1875-84 strandede der 20 dampskibe, og den gennemsnitlige fortjeneste var 11.900 kr. pr. skib. Tilsvarende strandede der 19 dampskibe i perioden 1900-09, men her var fortjenesten - især på grund af Switzers begrænsninger - reduceret til 3.300 kr. pr. skib.

Igennem hele 1700- og 1800-tallet blev havnens, byens og skolens kasse næsten udelukkende finansieret af faste procenter af bjergningsindtægterne, og disse kasser havde derfor i sidste halvdel af 1800-tallet betydelige indkomster. Da byens offentligt ansatte, de mange enker og de fattige også blev betænkt med penge fra bjergninger, og alt offentligt arbejde i øvrigt efter gammel skik blev fordelt »rodevis« blandt beboerne, undgik man helt at betale kommunale skatter.⁴⁷

Tre måneder efter bjergningsvæsenets nedlæggelse omordnedes kommunens forhold. 1. april 1910 ophørte fogedinstitutionen, og byen blev underlagt den for det øvrige land gældende kommunallov.

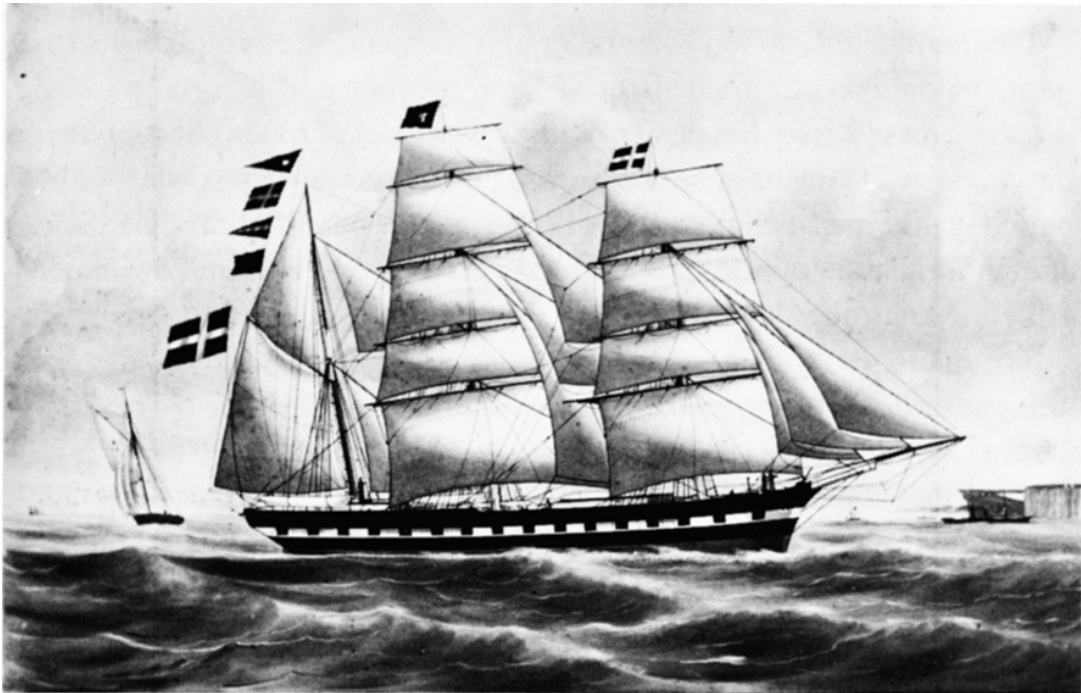
De gode økonomiske forhold i sidste halvdel af 1800-tallet burde have givet anledning til en konsolidering i form af en udbygning og især uddybning af havnen. Det var jo fra søen, byens indtægter kom og skulle komme. Man ville så være blevet i stand til at gå ind i den nye, stigende dampskibstrafik og kunne have fortsat den omfattende rederivirksomhed, man havde opbygget på sejlskibe - 1877 var 78 skibe hjemmehørende i Dragør, der dermed havde Danmarks trediestørste tonnage. Der var i 1870erne flere planer fremme om en havneudvidelse - den sidste i 1875 skulle koste henved 1/2 mill. kroner, men da man ikke kunne forvente væsentlig støtte fra statens side, turde man alligevel ikke gå i gang⁴⁸. I stedet sygnede skibsfarten hen - 1900 var antallet af skibe gået ned til ca. ti småskuder⁴⁹ - og da også bjergningsvæsen og lodsvæsen (Dragørs tredie, vigtige erhverv) havde betydelig tilbagegang, ændrede erhvervsforholdene sig totalt.

I 1900-tallet gik Dragør ind til en mangeårig dvaletilstand.

⁴⁷ Chr. Nicolaisen: Amagers Historie (Kbh. 1907-1915), III, 320.

⁴⁸ samme, III, 290.

⁴⁹ Egil Fischer: Dragør (Kbh. 1949), 14.



Barken »Seringapatam« af Helsingør, bygget i London 1837, 823 rt., opkaldt efter den tapre Tippu Sultans fæstning i Mysore (Indien), som 1799 erobredes af englænderne. 1865 indkøbt af I.S. Pontoppidan i Helsingør. Barken strandede 2. april 1874 på Lillegrund, og Dragør by modtog 1940 rdl. for bjergningsassistancen. Den forliste totalt 1878. Farvelagt tegning af Andreas Lind 1866. Handels- og Søfartsmuseet.

The bark »Seringapatam«, built in London in 1837 and sold to Helsingør (Denmark) in 1865. It stranded on the »Small Shoal« in 1874. Salvage money for the people of Dragør amounted to 1940 rixdollars. The bark was totally lost in 1878.

Dragør bjergningsnænsens arkiv

Bjergningsvæsenets arkiv, der for en væsentlig del har dannet grundlag for denne fremstilling, opbevares i Dragør Lokalarkiv og benyttes i dets lokaler. (Dragør Lokalarkiv, Stationsvej 5, 2791 Dragør. Åbent tirsdag kl. 13-17, onsdag kl. 15-19 og torsdag kl. 10-17).

Den største arkivaliegruppe i bjergningsvæsenets arkiv er den næsten ubrudte række af bjergningsprotokoller, der strækker sig fra 1830 til udgangen af 1909. Mere end ni hundrede bjergninger er registreret kronologisk med oplysninger om strandingsdato og -sted, skibets navn, type, ofte også hjemsted og kaptajns navn. Der er mandtalslister over de mænd, der deltog i hver bjergning samt lister over ejere af de deltagende fartøjer. Ligeledes er der for hver bjergning et regnskab over indtægter og udgifter samt over fordelingen af mandsparter og læsteparter.

Der foreligger desuden en ret spredt samling bilag til bjergningsregnskaber (1843-1905). Efter 1882 udgøres en væsentlig del heraf af opgørelser fra Em. Z. Switzer over bjergningsindtægter.

Bjergnings- og ankerudførselskontrakter er bevaret for perioden 1841-50 og består både af håndskrevne og trykte formularer på dansk, engelsk og tysk.

Materiale ang. samarbejdet med Em. Z. Switzer er meget sparsomt repræsenteret - kopi af tre kontrakter samt et par breve dækkende tidsrummet 1866-89.

Nogle mindre arkivaliegrupper indeholder materiale angående synsmænd og besigtigelsesforretninger samt materiale ang. lægtejerne.

På grundlag af dette materiale er der udarbejdet et alfabetisk register over navnene på de strandede skibe. Registret indeholder oplysninger om det enkelte skibs navn, type, hjemsted, kaptajns navn, strandingsdato og -sted, bjergeløn samt registraturnummer på de arkivalier i bjergningsvæsenets arkiv, hvor der er oplysninger om den pågældende stranding.

Et eksemplar af registratur og register findes i Dragør Lokalarkiv. Desuden har Danmarks Biblioteksskoles bibliotek et eksemplar til udlån.

THE DRAGØR SALVAGE SERVICE

Summary

Salvaging stranded vessels has always provided an important source of income. In antiquity it was simply the custom to seize vessel, cargo and crew, but in the thirteenth century we find the first written Danish provincial laws which provide legislation to prevent wrecking. Later, the maritime laws of Christian II and Frederik II, Christian V's Danish Law of 1683, and the statutes of 1705 and 1836 all lay down provisions concerning wrecks, strandings, salvaging and salvage money.

Salvaging vessels which had stranded or run aground has right until recent times been a natural means of livelihood for Dragør, a small town on the island of Amager, just south of Copenhagen, on the shores of the Sound, which are some of the busiest waters in the world. Conditions here are extraordinary. The fairway off Dragør, two channels known as Drogden and Flinterenden, are very narrow and surrounded by shallows, and in the southern part of the Sound there are large shoals. There is often a very strong current and the water level vades according to the direction of the wind. The combination of these circumstances has always meant that ships ran the risk of stranding.

The earliest evidence we have of salvage assistance from Dragør is from about 1333. After that there is no instance of it until the middle of the seventeenth century. At that time the inhabitants of Dragør were mainly fishermen and were under the authority of Store Magleby, the population of which consisted entirely of Dutch farmers who had settled on Amager about 1521. An agreement between Dragør and Store Magleby in 1663 laid down, among other conditions, that the Dutchmen were not to be left out of any salvage operations. This was extremely unpopular among the people of Dragør who wanted to keep the profits they got from salvaging for themselves. Throughout the eighteenth century attempts were made to weaken the influence of the Dutchmen.

Various by-laws in the eighteenth century reveal that salvaging was a municipal enterprise intended to benefit all the people of Dragør. The boat which went out to a stranded vessel had to have a member of the town corporation aboard to negotiate with the skipper, and a certain percentage of the profit went into the town coffers and to the school and the harbour. The remainder was shared between the boats which took part and their crews. These monies were like a rain of gold on nearly everyone in the town, as the poor, aged and widows also benefited. And at the same time, since the beginning of the eighteenth century,

Dragør was entering into a period of prosperity when shipping and pilotage became important sources of income.

The area in which salvage assistance was given stretched as far as the eye could see: in reality that meant round the island of Saltholm, as far as Bredegrund off Skanør, and the south coast of Amager. Salvage money depended on circumstances and was often a third of the cargo or a quarter of the value of the ship and cargo combined.

From the middle of the eighteenth century Dragør ran into difficulties because of competition from salvors of Kastrup, who often arrived on the scene before those from Dragør, particularly in the northern part of the shallows off Saltholm. A legal case in 1788 decided they could not be debarred. The Dragør pilots, too, were other competitors. In 1768 they tried to form their own salvage company and the prefect had to intervene and ask them to abide by the by-laws. In the nineteenth century the problem intensified. In the year 1833 Em. Z. Switzer's Salvage Company was formed. They were stationed in Kastrup and therefore covered the same area. Their vessels were soon equipped with the most up-to-date pumps, lifting gear, winches and diving gear. Such competition was difficult to face and in 1866 it was decided that cooperation was the better alternative. An agreement was reached about sharing the profits.

At first the arrangement was advantageous. Dragør was to receive 75% of the profit if it was alone in carrying out the salvage, 66 2/3% if Switzer took part, and 50% if Switzer used their salvage steamer. Dragør would provide boats and crews and, in return, had at its disposal Switzer's steamer and equipment. But later the conditions were considerably less favourable. Switzer limited the area in which Dragør could carry out salvage operations and in the early 1890's terminated their contract, offering Dragør 40% of the profits in the case of sailing ships and 30% for steamers. In 1901 these rates were even further reduced. Gradually Switzer gained a stranglehold on Dragør and in 1909 the town ceased to carry out salvage and cooperation with Switzer came to an end. Henceforth salvage operations were in the hands of the privately owned »Dragør Salvage Association».

Salvaging had brought a great deal of money into the town. The peak period was about 1880, after which a decline rapidly set in. At the same time Dragør's considerable importance as a harbour declined, based as it was entirely upon sailing vessels. Its pilots, too, had less work, not only because steamships were more manoeuvrable but also because the waters were better marked. By the beginning of this century economic conditions had totally changed and Dragør sank into stagnation.

This article is largely based on material in the municipal archives of Dragør. From the documents available a list of about 900 vessels has been compiled which stranded or ran aground in the period between 1830 and 1909.