

Vejr og Vind i Klitmøller.

Ved N. P. Pedersen.

I 1915 faldt en Række gamle, skrevne Meddelelser af forskellig Art i mine Hænder. Blandt disse fandtes en Dagbog eller Vejrjournal fra *Klitmøller*, ført af den gamle *Christen Pedersen Hausgaard* (Havsgaard).

Journalen er paa en eller anden Maade havnet i *Tversted* hos afdøde Grd. *Niels Vejen*, der samlede paa gamle Minder, og hvem "Vendsyssels historiske Museum" skylder meget; men dens Veje fra Klitmøller til Tversted kendes ikke. Maaske er den ført dertil med en Skudehandler, eller maaske med Toldkontrollør *Bolvig*, der 1870 blev forflyttet fra Klitmøller til Skagen.

Der var i og for sig ikke noget mærkeligt i, at Vestkystens Folk førte en saadan Vejrjournal. Postmester *C. Klitgaard* i Hjørring, der som faa er kendt med Fortidens Vestkystforhold, har haft flere saadanne i Hænde.¹⁾ Maaske tog de ved Sammenligning Varsler om kommende Vejrudsigter, hvoraf deres Eksistens var afhængig, eller maaske var det ældre Sømænd, der ikke længer "pløjede Danskens Vej til Ros og Magt", som paa denne Vis fandt en Trøst i at følge med i det Liv, der stadig pulserede om dem.

Journalen er ført fra Begyndelsen af Aaret 1828 til 16. Juni 1840, da gamle Hausgaard døde. Den første Side er saa udvisket, at den er vanskelig at tyde; men fra Midten af April staar alle Optegnelser tydeligt og klart.

Meget omhyggeligt har den gamle daglig gransket Vejrforholdene, baade Formiddag og Eftermiddag, og noteret "Tilstanden" ned for Himmel og Hav. Ikke een Dag i ovennævnte Tidsrum er forbigaaet.

Det kan vel ikke forudsættes, at en saadan Veier-Beretning vilde have særlig Interesse for Læseren, tilmed da den er ført kort og refererende med Udtryk som: Østen, N. V., frisk Kulling, tør Veier, Rem, Storm, høj Vand, meget Søe, slæt Hav, Børger (Byger), Islau, Tøe, Lyssen (Lynild), skinned Solen (og dette kun, fordi det var d. 25. Jan.), Fiisk-Veier, Riim-Toge o. s. v. (15. Maj 1838 staar: Solformørkelse fra 3-6 Eftmd.)

Vejrforholdene har i Tidsrummet, synes det, været meget ensartede. Kun enkelte Aar byder paa særlige Forhold. I 1830 er Meldingen for Januar og Februar daglig: S. Frost. Den 12. Feb. "giik Hauet saa langt ud fra Landet, vi kunde se, og havde været i mange

Dage".²⁾ Med de skiftende Vinde og Strømme følger i Resten af Maanedene: "Iisen langt fra Landet, Iisen ved Kysten". Men endelig lysner det: - "kan se Hauet uden for Iisen". Men endnu i Slutningen af Maanedene "kom Iis dryvende af Syden langs Landet, saa langt ud vi kunde see." Følgen af denne strenge Vinter blev, at Skibningen først kunde begynde i Slutningen af Marts. Men saa tager den ogsaa Fart. Omtrent hver Dag viser et ud- eller indgaaende Skib. De tabte Dage maa vindes ind. I April og Begyndelsen af Maj gøres ikke mindre end 12 Rejser til Norge (25 hele Aaret), og først saa begynder Rejserne til Hamborg.

Vinteren 1838 var ogsaa streng. Fra 6. Decbr. 1837 til 2. April 1838 ankom eller udgik intet Skib fra Klitmøller. Det noteres som en Mærkværdighed, at d. 20. Marts "saa vi den først Fartøj i Aar, det var en Galease, kom Sønder fra og vilde Øster efter". Den 2. Apr. kom to Klitmøllerskuder hjem fra Norge, hvor de havde overvintret. Den 14. Maj sneede det under Foraarsarbejdet og d. 18. og 19. Maj skrives: "stærk Frost om Natten".³⁾

Disse Veierer-Forhold kan i og for sig være meget interessante, men vi finder andet frem af de gulnede Blade.

I Begyndelsen af Trediverne (1834) kom Strandkontrollør *Carl Laurids Bolvig* til Klitmøller og var da 27-28 Aar gammel (se *M. A. Goldschmidt*: Rejse i Vendsyssel og Thy), og det var altsaa netop i de Aar, Journalen blev skrevet, at han og Kystbefolkningen tørnede sammen i den Strid, der endte med *Bolvigs* Sejr: Indførelsen af Lov og Ret i Strandforhold - og Befolkningens Hengivenhed for ham.

Derfor griber man Journalen med en vis Spænding. Der kunde være Mulighed for her i Enkeltheder at

² Meningen maa være, at Havet var tillagt med Is, saa langt man kunde se.

³ *C. Diørup* nævner i sin Beskrivelse af *Thisted Amt* (1842) for Aarene 1830-1842 en Række Stormdage, der gør stor Skade paa Avl og Bygninger. Finder vi disse Dage frem i Dagbogen, ser vi, at de ikke alle har sat sig Spor der, højst kun med: "Storm, svær Søe, høj Vand". 10. Marts 1834 (en af de Dage, *Diørup* nævner) "strandet en Brig ved Vangsaar".

Stormen 8.-9. Aug. 1835 faar følgende Omtale: "Storm, svær Søe, Søen op i Backen. Som Orkan-Weier. Den Dag strandet 2 Skibe. En Kof Norden for Vangsaar fra Holland og var baglastet, og en Norsker fra Christianssand Syden for Vangsaar. Og 2 er strandet ved Steenbjerg, en med Sokker, Kaffe og Peber, og 1 er strandet i Huiborg Strand. Slog det meste af Kornet af paa Marken". D. 9.: "Storm, svær Søe. Den Dag strandet *Niels Nordentoft* Syden til Agger, var kommen fra Bergen". Han satte ud igen d. 16., saa han har ikke lidt større Skade.

Stormen 7.-8. Juni 1839 nævnes med følgende Udtryk: Frost, frisk Kulling, Sne og Knog, Reyn. (Stormen drejede sig i næsten alle Kompassets Retninger). En Storm med svære Børger. Hauet op i Backen. Anker for Jagten igen".

¹ Min Bedstefader, der 1826 blev Købmand (Skudehandler) i Blokhus, førte Vejrjournal 2 G. daglig til 1866, da min Fader overtog Forretningen, og Fader førte derefter Vejrjournal 2 G. daglig til 1917, da han hævdede Forretningen. Journalen førtes utvivlsomt oprindelig af Hensyn til Skudefarten paa Vestkysten. C. K.

finde Bekræftelse paa Goldschmidts Antydninger om de voldsomme Sammenstød mellem Bolvig og Befolkningen, navnlig da Hausgaardslægten var Klitmøllers største Redere og derfor maatte komme i nær Berøring med Bolvig.

Men man bliver i saa Henseende skuffet. Gamle Hausgaards Sympatier eller Antipatier finder slet ikke Udtryk, skønt Bolvig havde ham i Kikkerten.

Det er den 13. Aug. 1836. "Den Dag bløu inspeseret her i Huuset af *P. Nyborg* og Controlørebetienten *Bolvig* efter Kontrebang-Vare. Og hos *Anders Draxbech*." (Antageligt efter Brændevinstøj, se senere.) Udbyttet af Inspektionen er ikke nævnt, men efter al Sandsynlighed var det negativt, da der 14 Dage efter paany brændes Brændevin. Den gamle refererer kun, naar han faar Pen i Haand, som var han passiv Tilskuer, men en enkelt Gang blinker det lunt i Øjenkrogene. Det er den 18. Maj 1832. Da "kom *P. Hausgaard*, *Chr. Brandi Krogh* og *Niels Nordentoft* hjem fra Altona. De to satte i Land med det samme, men *Chr Brandi* bløu legendes til Ankers. Der bløu taget saa meget Vare paa *Jeppes Galease* og *Peder Broes* Slup, saa de (Tolderne) trouede var smuglet fra *Niels Nordentoft*". Dette "trouede" fortæller om Toldernes lange Næser. Om der i dette Tilfælde var Smugleri med i Spillet, ved vi ikke, men at Toldernes Mistanke har været berettiget, er trolig nok. Thi man var ikke saa nøjeregnende paa dette Punkt, og heller ikke har Hausgaard næret nogen dødelig Skræk for "Kontrebang-Vare", som vi siden skal se.

Men om Bolvig intet mere.

Ellers findes om Toldvæsenet kun en aarlig Note. Det er, naar Skibningen om Foraaret skal begynde. Saa tages Toldsedler. Og antagelig nævnes disse kun, fordi de er de første i det Arbejdsaar, der kommer. Toldsedlerne udleveredes fra Toldkontoret i Thisted til Udfyldning paa Tro og Love. D. 24. Marts 1830 "bløu alle Skuderne moelt (maalt) om af en Inspetør fra Kiøbenhavn", noterer Hausgaard. Det er Skattens Mønt, det her drejer sig om, men hvor stor denne blev efter Opmaalingen, faar vi ikke at vide. Hvorfor denne Opmaaling blev foretaget, kan ikke oplyses, da Skudeskatten, der betaltes med 10½ Mark kurant for hver Læst (2 Reg. Tons), blev ophævet allerede 9. Juli 1813. I dens Sted traadte en anden aarlig Afgift, og det kunde tyde paa, at ogsaa denne var fastsat efter Drægtighed. Derfor Opmaalingen.

Skudeskatten skulde betales paa nærmeste Toldsted - her Thisted.

Men det, der i Journalen fanger vor Interesse stærkest, er Beretningen om Livet i Klitmøller i et Tidsrum, da dette lille Menneskesamfund paa ca. 600 Sjæle (*Diørups* Opgivelse af Indbyggerantallet) havde saa stor Betydning for Landsdelens økonomiske og aandelige Forhold.⁴⁾

Dette sidste er ganske naturligt. Den Ungdom, der voksede op paa et Sted som Klitmøller, maatte gennemgaaende staa over Bondebefolkningen i Intelligens, fordi den fik et Indblik i den store Verden, som var en lukket Bog for Landsdelens øvrige Ungdom. Den fik Lov at skærpe Forstand og Vilje i Handel og Kamp mod den farlige Nabo, Havet; den lærte fremmede Lande og Folk at kende, altsammen Forhold, der hævede den op til "Kærnen af Thisted Amts Befolkning" (*Diørup*).

I Aarene o. 1830 oplevede Klitmøller en stor økonomisk Opblomstring, idet den havde samlet en væsentlig Del af Thylands Handel og Omsætning. Thisted betød ikke noget som Konkurrent, og Flækkerne langs Vesterhavets Kyst arbejdede sammen med Klitmøller. Dette gælder *Thorup*, *Hundborg*, *Rær*, *Vigsø*, *Vangsa* og *Hansted*, der alle synes at have haft Skudehandel.

Men Glansen varede ikke længe ved. Antallet af Fartøjer blev mindre og mindre. Handelen ebbede ud for Klitmøller og de øvrige Kystbyer. Den hørte helt op i 40erne og 50erne. Denne Nedgang skyldes i første Række Sejladsen paa Limfjorden (Aggertangens Gennembrud), hvorved hele Handelstyngdepunktet blev lagt hen til Thisted.

Interessant er det at lægge Mærke til, at i det Tidsrum, hvor Handelen i Klitmøller er døende, florerer den kraftigere i Vendsyssel og ophørte først der o. 1890, da Trafikforholdene ogsaa i disse Egne lægger Tyngdepunkterne andre Steder hen. (Den sidste Skudefart [*Løkken*] ophørte ca. 1906.) Men Dagbogens 12 Aar er altsaa et Afsnit af Klitmøllers Historie, der betegner baade Liv og Død, og dette fremgaa tydeligt af Journalen. Vi aner bag Bogens tørre Ord det myldrende Liv, der udfolder sig i den lille Vestkystby i den travle Tid. Vi føler Glæden ved en heldigt overstaaet Tur over Havet til Norge, en vel afsat Last; men vi føler, ogsaa enkelte Gange Skuffelsen, naar det ikke rigtig vil gaa, og der støder Uheld til. Vi følger ogsaa de enkelte Familiers Færden, ikke alene Hausgaardsslægten.

Dersom intet kendtes af Livet i en Vestkystby i Skudehandelens Tid, saa kunde man af Journalen godt konstruere det. Saa levende er Virkeligheden i de korte, knappe Meddelelser, der giver Læserne Besked om, at Klitmøller var Centrum i en Landsdels Tilværelse. Det er vel ikke helt tilfældigt, naar Hausgaard bruger det kongelige "Vi" om Skudeejerne. De har uden Tvivl kendt deres Betydning.

Tidligt om Foraaret løftedes Skuderne "ned af *Brincken*", hvorefter de blev eftersete og reparerede til Aarets Farter. Var Vejret godt, vovede de dristigste sig allerede af Sted i Februar, en enkelt Gang endog i Januar⁵⁾. Skibningen tager saa Fart i Løbet af Foraaret

⁴ *V. Vandet Sogn* havde (efter *Aagaard*) 1802 576 Indbyggere, 116 Gaarde og Huse, men deraf var de 77 Huse beliggende i Klitmøller.

⁵ 1828: 7. April. 1829: 14. Marts. 1830: 25. Marts. 1831: 22. Marts. 1832: 28. Februar. 1833: 17. Februar. 1834: 15. Februar. 1835: 18. Marts. 1836: 1. Marts. 1837: 31. Jan. 1838: 7. April. 1839: 3. Marts. 1840: 13. Febr.

og Sommeren og kulminerer om Efteraaret (efter Høsten). I Slutningen af Oktober Maaned - enkelte Aar først hen mod Jul - løftes Skuderne ”op paa Brincken”, hvilket er ensbetydende med, at nu er det forbi for dette Aar. Enkelte modige fortsætter dog uhindret, saa længe Vejrforholdene tillader det.

Naar Skuderne var løftet ”ned af Backen” paa Stranden, gik Udsættelsen for sig. Denne ofrer H. ikke mange Ord paa, idet han vel er gaet ud fra, at dette Forhold var saa kendt, at det ikke var nødvendigt at forklare det nærmere. Af nogle faa Antydninger kan vi dog slutte, at man har sat dem ud ved at lade dem glide paa Bjælker. Endnu medens Fartøjet stod *der*, begyndte man Indladningen af de lettere Varer. Men Skuden kunde hitte paa at gaa paa egen Haand ”af Bieleken”; ”Niels Nordentofts Jagt giik for tidlig af Bieleken; næste Dag krydset han her om Morgen vel for at faa Resten af Lasten. Længere ude indladedes de sværere Varer, ved Hjælp af Flaader og Baade, en egen svær Type. Da dette Arbejde vel som Regel skulde foregaa i Hast - efter Vejrforholdene - er der ”bøyet” Skibningsfolk, baade til Varenes Nedkøring paa Stranden fra Pakhusene, (”Havde Chr. Smed at køre Smør og Flæsk til Hauet”), til Udsætning af Skuden og til Lastningen, enten nu denne foregik paa den ene eller anden Maade. Hvor mange Skibningsfolk, der anvendtes, siges intet om, men det maa have været en anselig Styrke. Hele Arbejdet, indtil Afsejlingen, kaldtes med Ordet: at skibe. Lastens Størrelse nævnes ikke. Den er nævnt i Almindelighed efter Arten af Varer. Et enkelt Sted siges om N. Nordentoft, at han seilede med 128 Tdr. Korn”, men det var ikke fuld Last. Skibningen var afhængig af Vejr og Hav. Dette ses tydeligt af Dagbogen. ”Den Dag havde Jørgen bøyet til Skibning, men kom ikke til”, eller ”Hauet blø ubrugelig til Skibning den Dag, da det ikke var meget slæt” (jævnt, roligt), ”Vi vilde skibe den Dag, men kom ikke til, da der blev svær Søe”, eller ”*Graus Pedersen* fik ikke al hans Last ind til Altona, da Hauet blø slem, og de ikke kunde føre Kornvarer længer”, ”Hauet blø ubrugelig for os at føre Kreaturer”. Disse er Udtryk, der atter og atter kommer igen, særlig i Foraarsmaanederne. D. 11. April 1839 skibede *C. B. Krogh*, ”men seiled med halv Last fra hans Anker og Baader, da Hauet blø slem”. I Reglen vendte Skuderne tilbage efter fuld Last, naar ”Hauet blø slæt”. Men man kunde ogsaa sejle ”uden Anker og Baader”. D. 13. Marts 1837 skibed *C. B. Krogh* til Norge og *Peder Nordentoft* til Altona, men nødes til at komme hurtigt af Sted, thi ”der blø to Mand af Skibningsfolkene (*Mikkel Svendsen* og *Niels Andersen*), da Hauet var ubrugelig at komme ud efter dem”. Næste Dag er *C. B. Krogh* under Land igen og fik *Niels Andersen* afsat. *Mikkel Svendsen* gik med til Altona, ”da Skuden var noget læk”. 28. Oktober 1831 indtraf et alvorligere Uheld med dødeligt Udfald. Beretningen herom lyder i al sin Korthed saaledes:

”Flaaden kastes paa Siden i Stokken (dvs.: Havkanten) og *Niels Draxbech* blø slagen fordærved og døde strax efter, førend han kom hiem”. (Enken blev et Par Aar efter gift med *Anders Draxbech*).

Paa Grund af Vind og Strøm kan Skibningen (efter gentagne ”Bøyninger” af Skibningsfolkene) udsættes i 8-14 Dage. Ja endog en Tur til Hamborg maa opgives, ”da vi ikke kunde skibe”. Varen kunde ogsaa tage Skade ved en vanskelig Skibning. *P. Nordentoft* ”skibed ved høj Søe. Fik noget Korn vaad”, men han sejlede antageligt med det alligevel, da vi ikke hører noget om, at det atter bragtes i Land. Helt tabt var 50 Tdr. Korn, som mistedes ved en Skibning til Norge, hvor Skuderne maatte sejle uden Ankre og Baade. Tiden for en Skibning rettede sig efter mange Forhold: Antal af Skibningsfolk, Skibningsmaaden, (Flaader, Storbaad, Vogne) eller Varens Art; men da Klokkeslettet flere Steder er angivet, kan det ses, at den har varet o. 4-5-6 Timer.

Fartøjerne var, medens de laa paa den nøgne Rhed, meget udsatte. Tegnede det til andet Vejr, satte man dem skyndsomst paa Land, men fik man ikke dette gjort, saa kunde det godt gaa galt. ”Drø *C. C. Hausgaards* Jagt løs”, men Dagen efter meldes, at den satte i Land ved Vangsaa. Der maa altsaa have været Folk om Bord, eller den er blevet bordet, mens den drev. Eller følgende Billede af en natlig Kalamitet ved en pludselig Storm fra N. V.: ”Brigen blø nød til at gaa i Land ved Midnatstid. Den var paa Siden, og de kappet Touget, der kom uklar, derfor maatte de kappe, men den rejste sig igen”. Ved en Storm blev ”*Graus*’s Jagt kastet i Land uden for *Poul Brandis*”, men den var dog ikke mere medtaget, end den kunde sættes ud igen nogle Dage efter. I samme Storm ”fik *N. Bro* sit Fartøj spoleret”.

I Virkeligheden er det forbavsende faa Ulykker, der overgaa den lille Flaade i Klitmøller i de 12 Aar. Det, der foran er nævnt, er vel det mest alvorlige, da det har faaet Plads i Journalen; de mindre Hændelser ansaas for dagligdags og er udeladte. En Forklaring paa, at det ikke blev værre, kan søges i, at de Folk, der havde med Erhvervet at gøre, havde Slægtleds Erfaringer i Kendskab til Havet, Kysten og Fartøjerne, og de var i Besiddelse af medfødt Dristighed.

En enkelt Gang hører vi om Havari i Norge (eller paa Vejen derover). ”*P. Nordentoft* kom Fra Christianssand, hvor han havde overvintret efter Havari”.

Efter endt Rejse vendte Skuderne tilbage til Klitmøller med Last. De ”satte ind” paa Kysten, og Fartøjet blev saa ved Bjælker og Trisseværk med fuld Ladning hevet op paa Stranden. Men Grejerne har ikke altid været af de bedste, for tit staar der ”Touget i Stykker”. Var Lasten af tungere Art, ankrede man op, og Lasten lossedes over paa Flaader og Baade. Tit bestemte Vejr og Strøm den Metode, man anvendte. Journalen angiver hver Gang med stor Nøjagtighed Maaden, hvorpaa man fik Lasten i Land. 8. April

”satte Christen hans Slup i Land med Lasten i uden for *P. Brandis*”. 15. April ”kom *P. Hausgaard* fra Norge, og fik Lasten flodet i Land”, eller ”han fik sin Last i Land med Stoer-Baaden. Trælast voldte ikke stort Besvær. Den ”kastes” i Havet og driver i Land. ”Den Dag kastet alt vor Last ved Renden”. ”Han kastet sin Last under Sejl”. ”Den Dag krysset en Jagt her ud for, som vi syntes var *P. Hausgaard*, men kunde ikke krysse op, for der var svær Søe.” Først næste Dag kom han i Land. Han maatte kaste sin Dækslast, ”for han havde sat sit svær Anker til”. Men han naar altsaa Land.

Ved Kastning af Lasten maatte der selvfølgelig tages skyldigt Hensyn til Vind og Strøm - Forhold, som kun den kyndige Skipper kunde afgøre. Lasten kunde drive for langt bort, men dette var kun Tilfældet, naar man som *P. Hausgaard* - tvinges til at kaste, for saa kunde det ske, at ”noget af hans Last drøv til Vangsa”. Ellers blev Træet i Reglen kun spredt over et mindre Omraade, men der maatte dog Heste, Vogne og Folk til at køre det sammen. Dagbogen fortæller herom: ”*Niels Nordentoft* kom fra Norge og kastet langt ude. Det kom i Land sønder ved Stødback”. Eller som *N. Broe*: ”Han havde kastet sin Last, der drøv Sønder efter for Bihagen. Havde 4 Vogne at køre Lasten sammel”. Fra Stranden køres Varerne hjem. ”Havde den Dag *Ths. Bisgaard* at kiøre Last hjem”. ”Havde *Chr. Tranderup* at kiøre Last hjem”. ”*Thomas og Poul Remtoft* til at kiøre Last” o. s. v.

I Pakhusene samledes de af Skudeejerne eller deres Udridere (dvs.: Agenter) indkøbte Varer, der skulde udføres, og her stabledes de udlændiske Varer, parate til at spredes ud over Landsdelen. Pakhusene inddeltes med løse Skillerum, der sattes om Foraaret, naar Skibningen skulde begynde, og de til Foraarslevering købte Varer kunde ventes. ”Den Dag sat Skiellerum” staar der hvert Aar. I Pakhusene kunde der ogsaa ske Uheld. D. 15. April 1829 ”brø Vandet ind i Nørboe og beskadiget 140 Tdr. Korn”, der næste Dag bringes ud til ”Tørke”. Et saadant Bad skulde ikke forbedre det i Forvejen daarlige Korn; men Kunderne var ikke forvante, navnlig med Kornvarer, og for Resten heller ikke med Kødvarer og Smør.

De ud- og indførte Varer var de, der var foreskrevet i Forordningerne om Skudehandelen. Men man tog det i den Henseende ikke saa nøje. I alt Fald træffer vi i Dagbogen Varer, som absolut ikke hørte med blandt de tilladte. Af de udførte Varer nævnes Landets Produkter: Kornvarer, Smør, Flæsk, Kød, Huder, Uld, Kreaturer (altsaa levende Dyr), Ben, Tørv og Kartofler. (De to sidste Varer til indenlandske Havne). Dagbogens Udtryk er: - skibed *Peder Holder* med *P. Bro's* Slup til Hamborg med Korn” ”Havre til England for *Madsen i Thisted*” (tit fragtes Skuderne af Thistedkøbmænd), ”Kreaturer, Faar, 1 Hest og Smør” (Kreaturer er altsaa Hornkvæg). I en bestemt Uge i 1836 afgaar ikke mindre end 4 Skuder med levende

Kreaturer til Norge⁶). De store Slagtninger, der enkelte Gange udarter til rene Myrderier, tyder ikke paa overvejende Udførsel af levende Dyr. Selv om der til Skibenes Proviantering er medgaaet betydelige Mængder af Kød, saa er der Tale om saa meget, at en stor Part maa være udført. Det er særlig om Efteraaret, Slagtningerne grasserer. Da var Kvæget i bedst Stand. Om Foraaret ved vi, at Bøndernes Vinterfodring havde sat sig saadanne Spor, at Kvæget ikke egnede sig til Slagtning, langt mindre til Udførsel i levende Live.

Nogle faa Eksempler paa saadanne Slagtninger: Fra 12.-29. Septbr. 1835 er slagtet ”16 Kiør, 2 Stude og 1 Sou”. Fra 24. Oktbr.-2. Novbr. 1836 slagtedes ”3 Kiør, 14 Stude og 5 smaa Stude”, og lignende Slagtninger præsenteres os hvert Efteraar. *Hausgaard* nævner jævnlig andre Slagtninger. ”Slaget 1 Sou til Hushrug”. Altsaa Modsætningen til Salg eller Udførsel.

De første af Aarets Rejser gik altid til Norge, og i Maj-Juni begyndte man at anløbe fjernere Havne, mest Hamborg-Altona. En Norgesrejse ses som Regel at vare 10-14 Dage, men mange Forhold spillede ind: Vejret, Pladsen, Vanskeligheder ved Afsætningen m. fl. En Rejse til Hamborg-Altona tog den dobbelte Tid, om Efteraaret noget mere. De faa Englandsrejser, der nævnes, tog c. 1 Maaned. I Norge mødtes de forskellige Fartøjer, og den ene sendte saa Bud og Brev med den anden om Rejsens Forløb, Afsætningsforhold og lign. Særlig Afsætningsforholdene har spillet en stor Rolle, for man sejlede paa Lykke og Fromme til en eller anden Havn, og fandt man ikke Afsætningsmuligheder der, sejlede man til den næste, ja, maaske den næste igen. Men det kunde jo nok interessere hjemme i Klitmøller at høre om disse Forhold, I alt Fald undgik det næste Skib en ”daarlig” Havn. ”Havde Brev fra *P. Hausgaard*, som lossede i Mandal”. Dette tyder paa, at Mandal ikke havde været i Beregningen hjemme fra. ”Spurte til *P. Hausgaard*, at han havde været i Christianssand, men seilte til Flekkefjord”. *Anders Draxbech* havde været i Sognedal, Lyshavn og Klorup, som han sidst kom fra”.

Varens Art bestemte vel ogsaa Afsætningsstedet. Et Sted havde man Brug for Smør, et andet for Kød, alle Steder for Kornvarer, hvis da ikke Markedet var overfyldt. Men Kvaliteten? Vi hører om den i følgende: ”Vi fik Brev med *Otto Grausen*, at *P. Hausgaard* var i Christianssand, havde Smør og Flæsk, som var usælgelig” (vel harskt, skønt det var i April Maaned).

De norske Anløbspladser var: *Arendal, Bergen, Christianssand, Drammen, Egersund, Farsund, Flekkefjord, Gunnestrund, Grimstad, Hombersund,*

⁶ *Diørup* nævner 1835-37 som Misvækstaar (Storme og Orkaner havde ødelagt Høsten), saa der endog maatte indføres Korn. Dette stemmer ikke helt med Dagbogen, da der ogsaa i disse Aar udføres Kornvarer, om end ikke saa meget som tidligere og senere Aar.

Lillesand, Lyshavn, Mandal, Skien, Sognedal, Stavanger, Svelvigen og enkelte andre. Mærkeligt nok er Christiania ikke blandt dem. Der var altsaa Afsætningshavne nok, og var der ingen Handel det ene Sted, saa Sejlet op og af Sted til det næste. Skipperen skulde og maatte være indgaaende kendt med Farvandet og samtidig en dreven Handelsmand.

I de 12 Aar, vi her har med at gøre, er der en hel Del Mænd, der "gaar igen" paa Ruten, saa de blev erfarne Folk paa de Pladser. Kommer en ny Mand til, er han som Regel "ud af Slægten" og har gjort sine Erfaringer forud som "Mand om Bord".

1828 nævnes *Anders J. Broe, Peder Broe, Peder Holder, Mads Andersen, Chr. C. Hausgaard, Peder Hausgaard, Jørgen Hausgaard, Peder A. Krogh, Knud B. Krogh, Jørgen Larsen* (som Reder), *Chr. Peder Møller* og *Peder Nordentoft*.

1829 kommer *Chr. Brandi Krogh* til.

1830: *Niels Nordentoft, Niels Svennevig, Peder Jørgensen, (Hausgaard), Svend Frost* (Fører af C. P. Møllers Skibe.)

1831: *Anders P. Krogh, Jens Stenberg.*

1832: *Chr. Brandi Wæggeberg (Vegeberg), Jeppe Søegaard, Peder Jensen Klønborg, Bolle (Bole) Vegeberg, Mikkel Broe, Bolle (Bole) Pedersen, Graus Pedersen, Kristen Dige* (paa ny Torp) og *Lars Broe.*

1834: *Mads Nørgaard.*

1837: *Lars K. Hou* (Fører for P. Nordentoft), *Otto Grausen* (Hausgaard), *Otto Nørgaard.*

1839: *Anders Draxbech* og *Niels Andr. Frost, Otto Nordentoft* og *Lars Nordentoft.*

Desuden er i Forbigaaende nævnt enkelte andre. Flere af disse ses kun at have gjort een Rejse, saa de er ikke taget med her. Men der er en fast Stok, der fører Skib gennem alle 12 Aar. Den, der har gennemført de fleste Rejser, er *P. Hausgaard*; derefter følger *Chr. Brandi Krogh*. Nogle af de nævnte synes, hvilket er naturligt nok, at have haft bestemte Pladser at operere paa, baade i Norge og andre Steder.

C. C. Hausgaard er den eneste, der farer paa "Øster-Søe". 1832 kommer han "hiem fra *Memel* med Hør, Hamp og Bloer (Blaar) og lidt Rug". Baade 1833 og 34 gør han Rejser til disse Egne efter de samme Varer "og Frøder" (Frø), vel Hørfrø. 1835 gør han to Rejser dertil, denne Gang til *Riga*, og senere er det kun denne Havn, han besøger. 1838 er *Graus Pedersen* Skipper paa Østersørejsen, men *C. C. Hausgaard* er med (antagelig for at sætte G. P. ind i Forholdene). De hjemfører de sædvanlige Varer samt Tobak.

Til *England* hører vi om Rejser - kun faa - med "Been" og Havre. Returlasten er Sten-Kul.

I *Holland* hentede man Tagsten. Men Farterne til *England* og *Holland* var faa. Det var nye og uprøvede Veje, som Skuderne vel heller ikke var beregnede til. Det var nærmest en Slags Vikingefærder over Nordsøen.

Den indenrigske Handel er man ikke meget optaget af. Nogle faa Rejser til *København, Randers* og *Samsø. Aalborg* er nævnt een Gang: "skulde gaa Skagen ind, baglastet til *Aalborg*". Først omkr. 1839 tages de indenrigske Farter op; men det har, som vi skal se, sine Grunde.

For Farten paa Norge gælder Reglen: Last ud og Last hjem. Det gav dobbelt Fortjeneste. Næsten aldrig er Skuderne paa disse Færder ballastede. Sker det, er Ballasten fra Danmark Sand, fra Norge Sten, som i en stenfattig Egn jo nok kunde finde Anvendelse. Pudsigt nok staar der et Sted "baglastet med Kriid" hvilket ikke skulde synes anvendeligt til dette Brug⁷).

Det store Mandskab, der anvendtes til at lade og losse, synes at være "fast". H. taler om *vore* Skibningsfolk, *Jeppe Søegaards* Skibningsfolk o. s. v. Hvordan Betalingen var, siges ikke. Hver Jul - i Reglen efter Nytaar - holdt H. Gilde for "vore" Skibningsfolk sammen med Familie og Venner. "I Jan. havde vi Folk og vore Budfolk hjemme. 4. Jan. havde vi Skibsfolkene (her vel Skudernes Bemanding) og saa *P. Hausgaards, C. B. Hausgaards, Anders Draxbechs* og *Jeppe Søegaards*"; nogle Aftener efter er Skibningsfolkene hos *P. Hausgaard*.

December, Jan. og Febr. er den stille Tid paa Klitmøller. I Dagbogen breder Vind- og Vejrmeddelinger sig. Der foregaar intet paa Stranden. Skuderne er løftet op paa "Brincken". Der bliver ogsaa Plads til at omtale Familiebegivenheder eller Dagliglivets smaa Hændelser, som "kastet Snee paa Vassen, der var meget Snee". Saadanne Begivenheder findes ikke i de travle Maaneder - eller omtales med faa Ord. Er der godt Vejr, er man straks i Gang med nødvendigt Arbejde som "at tække paa Sønder-Booden" eller "begyndte *Poul Brandi* at tømre paa vor Jagt", og "den Dag degtet⁸) paa Jagten", "den Dag mønede paa Pakhuset".

Dette er Modsætningen til den travle Tid, Sæsonen. Vi kan tænke os, hvilket Liv der da udfoldede sig i Byen, paa Stranden og paa Havet: Kørsel fra og til Stranden, Ladning og Losning, Skibe ud og ind paa Rheden, og endelig de mange "bøvede" Skibningsfolk. Men vi lader Dagbogen tale. Den 19. Maj 1831 kom *Peder Jørgensen Hausgaard, Niels Nordentoft* og *Chr. Brandi Krogh*, alle tre fra *Hamborg*, og *P. Hausgaard* fra *Christianssand*. Altsaa 4 Skuder løb paa samme Dag ind paa Klitmøller Rhed, og alle lastede. Der maatte et stort Mandskab til at faa Varerne ekspederet væk fra Stranden. Og næste Dag "kom Briggen fra *Hamborg* og en Norsker fra *Grimstad*". Det er med en vis Tilfredsstillelse H. tilføjer: "vi fik flodet vores Last iland". De andre kom ikke til at losse før Dagen efter, maaske paa Grund af manglende Arbejdskraft.

⁷ Kridt vides at være anvendt meget som Ballast fra *Aalborg*. *C. K.*

⁸ Digte tætte (tysk dichten). Bl. ældre Tids Haandværkere nævnes "Digtere".

Nordmænd i Klitmøller er et eget Afsnit i Beretningen. Hvert Efteraar, men dog ogsaa til andre Tider, træffer vi dem i stort Tal. H. kalder dem sjældent med andet Navn end Norskere (- ”skibed den Norsker fra Grimstad, fik to Tønder Kiød af mig”), sjældent med Navn. Varer køber de af Hausgaard eller andre Redere, hvis de kan blive enige om Prisen. Til Gengæld køber Rederne deres Træ- eller Fiskelast, hvis det passer dem. Nordmændene betragtedes vel som Konkurrenter, der ikke skulde have overdreven store Priser for deres Varer, men derimod nok maatte betale for, hvad de fik. Et Par Gange ser vi, at de maa gaa videre uden at faa Last i Klitmøller, en anden Gang uden at kunne sælge der. De Nordmænd, der nævnes ved Navn, synes at være faste Forbindelser, som altid sælger og altid køber af Hausgaard. De hed: *Lars Andersen* fra *Christianssand*, *J. Nicolai Koch*. ”som vi købte Lasten af”, *Anders Willumsen*, ”der var her paa Rheden, men seilte herfra igen efter Harboør”. *Ole Theleusen* var i nogle Aar en stadig tilbagevendende Gæst, ligeledes *Markus Nielsen* og *Peder Maaland* fra *Grimstad*.

Det er o. 50-60 Rejser til Danmark, der kan noteres paa Nordmændenes Regning, saa det er slet ikke Besøg, der har været uden Betydning i Datidens Omsætning, særlig da de paa lignende Maade har aflagt Visitter paa den øvrige nordjydske Kyst⁹).

I ældre Tid kaldtes de nævnte Skuder ”Bageskuder” og en Nordmand ”en Bagge” eller ”Bage”, jfr. Benævnelsen norsk Hest.

De Fartøjer, der anvendtes i denne Samhandel, var byggede med det særlige Forhold for Øje at kunne anløbe den sandede Kyst. De skulde kunne ”sættes paa Land” uden at de tog Skade deraf; de maatte kunne give efter for de Stød, der vankede ved Landingen og ved Udsættelsen. Denne Elasticitet opnaaedes ved, at de var klinkbyggede, og at der kun anvendtes Træ til deres Bygning, Trænegler bl.a. De maatte kunne flyde paa lavt Vand og ikke kunne synke ned i Sandet. Dette opnaaedes ved en egenartet Konstruktion af Bunden, en Runding, der netop gav dem disse Egenskaber. De var kølbyggede, forsynede med Straakøl (en Planke til Beskyttelse af den egentlige Køl). H. skriver: ”- løftet vores Jagt op for at sætte Strøykøl (dvs.: Straakøl) under den”. Enkelte Skuder var forsynet med Sænkekøl, men disse var sikkert en ny Opfindelse herhjemme. Tidligere er maaske anvendt de hollandske ”Sværd”.

Disse Skuder kaldtes fra gammel Tid Sandskuder¹⁰).

Fartøjerne var - efter hvad Dagbogen melder - byggede i Norge, (der nævnes ikke andre Steder). I Dagbogens Tidsrum hentedes ikke mindre end 6 nye

Fartøjer hjem til Klitmøller¹¹). Prisen angives ikke, heller ikke, hvor mange gamle Skuder der i samme Tidsrum er gaaet ud. Men det var en antagelig Flaade, den lille Vesterhavsbys kunde præsentere paa sin Rhed. Skibene er ikke nævnt ved Navn (kun eet nævnes altid ved Navn, nemlig Blanke-Neser¹²). Resten betegnes som: Den lille Jagt, P. Kroghs nye Jagt, Niels Nordentofts nye Jagt, Jeppe Søegaards Galease, Jørgen Larsens Jagt, P. Broes Slup, Jørgens Slup, Jagten, Niels Nordentofts Slup, C. C. Møllers Galease, det nye Fartøj. Personnavnene angiver Ejer og Rheder.

Det er ikke muligt gennem Dagbogen at finde ud af, hvor mange Skuder Klitmøller paa et givet Tidspunkt har haft. 1835 ser det ud til, at der har været 9 Skibe, idet der i Løbet af et Par Uger løb 8 Skibe ud fra Reden, og 1 befandt sig i Forvejen uden; men der har - ser det ud til - været yderligere et Par Stykker i Fart. En mundlig Meddelelse vil hævde, at der 1830 var 15 Skuder, men dette Tal er sikkert for højt.

”*Danske Atlas*” angiver (1767) Antallet til 15. *Aagaard* (1802) 7, *J. Diørup* (1842) 6. Dette sidste Tal kan efter den Udvikling, der skete i Slutningen af 30erne og Begyndelsen af 40erne, godt passe. 1834 kendes følgende officielle Tal for Thisted Tolddistrikt: I Thisted 6, i andre Limfjordsbyer 7, Vestkysten 24. Et Tal o. 10 for Klitmøllers Vedkommende kan altsaa nok synes at stemme. Disse officielle Tal var i 1840 vendt om. Nu havde Thisted 14 Fartøjer, Limfjorden 5, Vestkysten kun 13.

Dagbogen giver god Besked om, hvad den lille Flaade har udrettet i de 12 Aar. En Optælling viser, at der er gjort 180 Rejser til Hamborg-Altona, 241 til Norge, 8 til England, 8 til forskellige Østersøhavne, 2 til Holland og 2 til Sverrig, hvilket giver 441 Rejser. Dertil kommer de indenrigske Farter, som i Slutningen af Perioden fylder godt op. Disse Tal maaler, hvad Klitmøller har betydet for Landsdelens økonomiske Liv. Byen har været den aabne Port for Ud- og Indførsel paa en Tid, da Thisted saa godt som intet betød i den Henseende. Dertil kommer den Transport af Varer, som norske Skibe udførte, og som ikke var ubetydelig.

Men denne Guldalderperiode fik en brat Afslutning. I 1838 fortæller Dagbogen, at Skibe fra Klitmøller passerede Kanalen, baade ud og ind. ”13. Juni kom C. B. Weggeberg hertil med den gamle Slup, som har været vores, og skulde have noget Korn ind her; han var kommen ud af Canalen”. ”13. Juli kom P. Broe fra Canalen og skulde til Norge”. ”Mikkel Broe seiler forbi og skulde Canalen ind”. 1839 tager

¹¹ 1831 ”skibed P. Nordentoft, og C. C. Hausgaard var med og hans Folk efter hans nye Fartøj”. 1831 og 32 henter *Jørgen Larsen* ikke mindre end 3 Fartøjer i Norge. 1834 faar *Graus Pedersen* et nyt Fartøj (”han har ombord Folk og Takkelage til den nye Jagt”). 1835 faar C. B. Krogh et nyt Fartøj fra Grimstad. 1835 faar *Ole Krog fra Vixø* et nyt Skib fra Skølle(?) - Hans gamle var forlist. Endog Fiskebaadene byggedes i Norge. Vi hører om 2 saadanne.

¹² Vel en Skude af hollandsk Type købt i *Blankenese* ved Hamburg.

⁹ Ogsaa i min Barndom i 1870erne kom norske Skuder sejlene langs Nordkysten for at drive Byttehandel. C. K.

¹⁰ Sand = Strand; jfr. Sandtold, Sandvaad o. s. v.

Antallet af Kanalfarter til, og Skibningerne fra Klitmøller af i tilsvarende Grad. Og her er vi ved den dramatiske Slutning paa Klitmøllers Glanstid, da den var Midtpunktet i en Landsdels Handelsliv. Aarsagen til denne Udvikling skal vi se lidt paa.

1825 skete det store Gennembrud ved *Agger*, der gjorde Limfjorden besejlelig fra Vest og skabte Basis for Thisted Bys Handelsflaade¹³).

Thisted Handelsflaade blev snart saa stor, at Klitmøllers Flaade skrumpede ind i Forhold til den - ogsaa i Forhold til Drægtighed. Efter *Diorup* flyttede endog en af Klitmøllers største Rhedere sin Forretning til Thisted (antagelig *Jeppe Søgaard*, idet Hausgaard et Sted nævner, at *Jeppe Søgaard* og hans Kone var i Klitmøller paa Besøg). Det endte med, at Klitmøllers Flaade gik i Fragtfart for Thisted-Købmændene, og lidt efter lidt, naar Fartøjerne gik til, laa der ikke længer Skibe paa Klitmøllers Rhed. Dette skete omkr. 1850, men da var de gamle, som havde oplevet ”den store Tid, borte. Konkurrenten Thisted havde sejret - ved Naturens Hjælp.

Thisted Flaade kunde ikke med de pludseligt ændrede Forhold klare den forøgede Fragt, og derfor maatte Klitmøllerflaaden tages til Hjælp. Vi træffer *Brinchmann*, Konsul *Lüttzhøft*, *Søren Møller* og *Johs. Holst* dér for at fragte Skuder til Norge og hjem igen. Ganske vist var dette før sket, men da var Udgangspunkt og Endepunkt Klitmøller. Nu var Endepunktet Thisted. (Man bar - efter Dagbogen at dømme - Indtrykket af, at der i Aarene, før den omtalte Udvikling fandt Sted, ikke har været særlig Forbindelse med Thisted udover Handelen. Pudsigt virker saaledes en Bemærkning fra ¹³/₆ 1833: ”Den Dag var fire Læs fra Thisted som Gæster mødt paa Stranden. Alle Skuder flaget”.

Vil Klitmøller vise sin Storhed, eller er det simpel Høflighed? Eller maaske Sjældenheden af at se Købstadfolk paa de Kanter. I sidste Tilfælde kan man ikke undgaa en Sammenligning med vore Dages Strandliv paa en Sommersøndag. Dagligdags har det ikke været, for saa havde Bemærkningen ikke fundet Plads i Dagbogen.

Der fortælles spændende om de Aar, da de ændrede Forhold for Klitmøller blev en Kendsgerning. Der nævnes at nu gik den og saa den Klitmøller-Skipper ind gennem Kanalen til Thisted, skønt Besejlingsforholdene ikke var helt tilfredsstillende,

¹³ Aggertangen har gennem Tiderne været underkastet skiftende Skæbner. Paa Knud d. Helliges Tid maa den have været aaben, for her samles Flaaden, der skulde gaa mod England; men senere maa den igen være lukket til. Under Frederik II og Kristian IV hører vi om gentagne Gennembrud (og altsaa ogsaa om tilsvarende Tilsandinger), saaledes 1560, 1566, 1586, 1615, 1624, 1627 og 1644. O. 1650 var den aaben. Søkortdirektør Jens Sørensen finder den lukket, og denne Lukning blev vel saa konstant til det store Gennembrud 3. Febr. 1825. Besejlingsforholdene var de første Aar ikke gode, og det varede ca. 10 Aar, inden det første Skib gik gennem Aggerkanalen, d. 8. Juni 1835.

end ikke for en Klitmøllerskude. Den ²⁶/₃ ”blou vor Jagt ladet til ved *Vilsund* med Katøfler”; men den 31. staar den paa Grund i Kanalen, ”og *C. C. Hausgaards* Jagt stod og fast”. Først 7. Apr. kom Jagten løs, ”og - tilføjes der - ogsaa *Niels Andersen* og *Mikkel Broe*”. Altsaa havde et helt Selskab af Klitmøllerskuder siddet fast paa Sandbankerne. *P. Nordtofts* Galease kom ud ved samme Lejlighed ”med Skade paa Roret og var læk”. Han kom ind paa Klitmøllers Rhed, men sejler alligevel igen samme Aften.

Sejladsen paa Limfjorden er nu blevet det væsentligste, ja, endog Nordmændene pløjer dens Bølger. ”To Norskere kom hertil, som havde Last til Thisted; men kunde ikke flyde, da det var for grundt”. Det blev en almindelig Regel, at Klitmøllerskuderne, naar de kom ud af Kanalen eller skulde sejle ind, gjorde en Visit paa Rheden. Hausgaard kunde derved daglig følge deres Færden.

Med denne Ændring af Forholdene slutter Dagbogen - med Hausgaards Død. Hvorvidt han har været klar over, at en Tidsperiode var forbi, og en ny begyndt, kan vi ikke vide noget om. Men han offer paa disse Kanaltrejser flere Ord, end han har gjort paa Norges- og Hamborg-Altona-Rejserne, hvilket kan tyde paa en vagtsom Interesse.

Det er næsten at betragte som en Selvfølge, at H. omhyggeligt noterer Strandinger paa Kysten, men mærkeligt nok aldrig Skibenes Navne, kun Hjemsted, Bemanding og Last. Denne var Kystens Befolkning meget interesseret i. Køberne af Lasten, dersom denne solgtes uden Auktion, er altid angivet, men ikke Prisen. Det var tit H. selv. Her følger i korte Træk Dagbogens Bemærkninger om disse Tildragelser.

²⁷/₄ 1828: ”Den Dag kom en Slup fra Stettin om Eftermiddagen og satte i Land uden for Povl Brandi. Den blou hengende paa Ræulen og fik Folkene biærget den Aften med en Skibningsbod”. Skibet læk. Vrag. 25. Oktbr. 1828 ”kom en læk Skib drivend i Land ved Sdr. Rødne (Rende), ladet med Trælast”. Lasten drev i Land og noget af Vraget. Auktion.

10. Septbr. 1831: ”Den Nat kom en Norsker paa Grund paa Vestermark, men kom af igen, da den fik kastet noget af Lasten og kom saa i Land ved Borbjerg. Den var fra *Grimstad*. Det var *Olle Jensen*, *Stølle*”. 9. Nov. ”strandet en Smak ved Søndre Rende og Folkene kom til Nors. Den var ladet med Steen-Kul og kommen fra England og havde hiemme op ved Hamborg; det var Blankenezer og var tre Mand med den”. 12. Nov. ”strandet en svensk Slup ved Vangsaa med Steen-Kul. Der var 5 Mand med den”. Auktion.

22. April 1833: ”Den Nat strandet en engelsk Brig ved Vangsaa, ved Bøgsted Rende, som var baglastet”.

10. Marts 1834 strandet igen en engelsk Brig ved Vangsaa, ladet med Stenkul. 7 Mands Besætning. 19. Marts ”kom en tremastet Skib fra Prøjsen ved Sdr. Rende, baglastet, 11 Mands Besætning, kommen fra

England. Fik Takkelagen biærget den Dag". Dagen efter bjærges "Resten af Skibet (Inventar, Proviant og løbende Gods) og vores Anker og Toug", som vel har været anvendt ved Redningsarbejdet. D. 23. "sloges Skibet i Støkker".

17. Jan. 1835 strandet et Skib ved Agger. (Nærmere ikke angivet). D. 25. Jan. "kom en Skonnert ved Vangsaa. Var ladet med Ærter og Hør-Frøy, og det var en ny Fartøj fra Rostok. 7 Mand med. Den gik i Støkker". Samme Aar følger de S. 268 omtalte Strandinger.

1836 d. 20. Oktbr.: "Den Morgen strandet en Skib ved Vangsaa fra Aalborg, ladet med Quærn-Steen".

1838 har to Strandinger, en hollandsk Tjalk ved Holmen; den skulde have været i Petersborg; men endte altsaa Rejsen her, og en svensk Skonnert, "som var her ved Land, men slap"; maaske til stor Skuffelse.

6. Jan. 1840 er der Auktion paa Takkelage og Vrag paa Vixø Strand over et strandet Skib. Det maa være strandet i Slutningen af 1839; men er ikke der nævnt.

19. Maj strandet en Norsker fra Mandal med Trælast ved Sdr. Rende, og d. 26. "strandet en Skib Sonden for Knuds Odde. Fik Folkene biærget og deres Tøj og Kykentøj (Køkkentøj). 6 Mands Besætning, kommen fra Amsterdam og skulde have været i Øster-Søe til Riga. Fik biærget det meste af Takkelagen, Sejl og Ankertov den Dag". Som Regel nævnes ikke, hvordan det gik med Besætningen ved disse Strandinger. Antageligt er de kommen i Land, for ellers var det vel anført, at de "blø".

Der er nævnt en Del Ulykker, som har ramt Befolkningen paa Kysten. D. 1. Septbr. 1833 "kæntret en Baad ved Vangsaa, og tre Mand blø, som var *Olle Kong* og *Martin Christensen* og *Mogens Nielsen*, og tre blø bierget, som var *Martin Jensen* og *Chr. Odder* og *Niels Bloch*".

D. 11. Apr. 1834 "forliste *Olle Kroghs* Fartøj fra Vixø væisten for Vixø; den var kæntret, da den kom til Land. De blø alle Mand. *Lars Larsen* og *Niels Christensen Draxbech* her fra Klitmøller var med, og *Svend Koldberg* var Skipper, og saa var der tre med der nør fra". Det er altsaa en af Kystens Skuder, der er forlist. Den 17. Decbr. 1836: "Den Dag blø 7 Mand ved *Vorupør* af 2 Baade, der kæntret".

Disse Tab af Menneskeliv kan egentlig ikke betragtes som store, naar der tages Hensyn til en 12-aarig Periode. I vore Dage vil de - trods vore tekniske Hjælpemidler - være af lignende Størrelse, om ikke større; men der er ogsaa flere Mennesker beskæftiget ved Kystens Erhverv.

En Del af dette Erhverv var Fiskeriet, men særlig Interesse synes denne Virksomhed. ikke at have haft - i alt Fald ikke for Hausgaard. Han nævner engang imellem blandt de øvrige Vejrmeldinger: Fiskveir, og deraf følger vel, at der ogsaa fra Klitmøller blev fisket. Han nævner flere Gange en Fiskebaad - Lange Maren

-, der havde sit Modstykke i "Bette Maren", der sloges i Stykker i en Storm 1832.

1779 foretog *Aug. Henning* sin kendte Rejse i Jylland og var paa denne ogsaa i Klitmøller, hvor han talte med de to Skippere *Chr.* og *Peder Brandi* om at anskaffe store søgaaende Fartøjer til Kabliaufiskeri, hver bemanded med 12 Mand. Mon "Lange Maren" er Resultatet af Besøget?

Vi træffer ikke Fiskeri omtalt før i en lille Bemærkning 1832: "De kom i Land med Slethvarrer". Men senere forekommer disse Bemærkninger tiere. 1834: "Den Nat fik de 30 Wol Sild med "Lange-Maren", og senere: "Den Dag var den først, der blø fisket noget Fisk med Bakker. Kun lidt Smaafisk før". Ferskvandsfiskeriet derimod har H. fulde Interesse. Hvert Aar har sin Note om dette Fiskeri: "Fik *Svend* og *C. Pedersen* 20 Sn. Skalle paa Søen", " - fisket de 4½ Sn. Hælt i vor Søe (vel V. Vandet) med min og *P. Kroghs* Vod".

Men i 1837 anskaffer *P. Hausgaard* sig en ny Fiskebaad, og i Perioden ud noteres Resultatet af denne Baads Virksomhed, endog i nøjagtige Tal: 80 Fisk, 95 Fisk, havde kun 5 Fisk". Endnu en ny Fiskebaad kommer til i 1838 - fra Grimstad. "Var første Gang paa Havet med vores nye Fiskebaad". Første Gang *C. C. Hausgaard* er ude med den er Resultatet 180 Fisk (for en Ordens Skyld noteres, at de andre kun havde 100). Dette "Storfiskeri" breder sig i de følgende Dage, og Dagbogen vrimler med Tal: 150, 100, 106 Fisk o. s. v. "Endog *Jeppe Søegaard* ude", tilføjes der, som Bevis paa, at dette Fiskeri er over det almindelige, naar endog de gamle Skudførere deltager i det. Fiskens Art nævnes ikke, men med Fisk menes sikkert Torsk. ("70 Fisk og 42 Hellefisk"). Den øgede Interesse for Fiskeriet kulminerer med Antagelsen af en Fisker fra Grimstad: men noget forøget Udbytte af dennes Konsulentvirksomhed er ikke til at faa Øje paa, og i Dagbogen synker atter Beretningen om Fiskeriet til korte Udtalelser, der dog viser, at det var en Side af Virksomheden.

Som med Fiskeriet saaledes med Landbruget. Det er et lille Led i Bedriften og derfor kun Genstand for sekundær Omtale. Og smaat har H.s Landbrug været, hvilket vi kan se af følgende. Hvert Foraar staar der: " - fik vi noget Mog ud med Hjuul-Baer". Men han fik dog ogsaa "Mog" ud paa anden Maade. Om Efteraaret høstes Udbyttet ind. "Fik vi vores Høy ind fra Sleteng". "Det sidste Havre ind". "Pløyet en ny Ager paa Sleteng". "Havde *Chr. Tranderup* at pløye". Men hele Landbruget tyder paa at være meget smaat. Det var jo heller ikke det bærende Erhverv for H.

Industrien indskrænker sig til Brygning, men denne gaar ogsaa tit paa, særlig i Skibningstiden, thi saa er der meget Mandskab at læske, og desuden skal Skuderne provianteres. Hausgaard skelner mellem tre Former for Brygning: Brygning til Gammeløl, Brygning til Husholdningsbrug og Brygning til Skib.

De repræsenterer antagelig Styrkegraderne. Den første forekommer kun ved Juletid og er nok nydt ved det store aarlige Julegilde for Skibs- og Skibningsfolk. Sammen med de mange Brygninger optræder et B (første Gang $\frac{18}{5}$ 1836), somme Tider helt alene under en Dato (2. Septbr. B.), med kortere eller længere Mellemlum - fra 7 Dage til en Maaned. Disse Ber er meget mystiske. Det var klart, at de skjulte noget, som den gamle Hausgaard ikke aabent turde betro sin Dagbog, men som han alligevel lagde Vægt paa at faa med. Alene den Omhyggelighed, hvormed Bogstavet er skrevet, tyder paa noget særligt, men hvad? 6. Decbr. 1837 røber H. sig delvis, idet der staar: B til Jul. Det er ikke Brygning eller Bagning, det betyder, for en saadan anføres flere Steder sammen med B og er altid skrevet helt ud - brøget ell. baget. Men det, der skjuler sig under B, er ganske sikkert Brænding - Brændevinsbrænding, hvilket under store Bøder var forbudt efter en lang Række af Forordninger. H. har altsaa ikke været absolut bange for Kontrebang-Varer; men Toldvæsenet fandt sikkert ingenting, skønt det altsaa prøvede paa det 13. Aug. 1836 (Se S. 267).

I Slutningen af 1839 optræder paa samme Maade et mystisk T. (fra 23.-29. Febr. f. Eks. hver Dag). Hvad dette betyder, er ikke klart; men at der skjuler sig noget derunder er indlysende. En lille Oplysning gives 6. Novbr. 1839, da der staar: "Poul Draxbech begyndt T. Men hvad begyndte han?"

I Tiden ind under Jul havde de søfarende Kystboer Tid og Lejlighed til at beskæftige sig med deres private Forhold. Helt epidemisk kan bl. a. Bryllupper optræde. Disse kulminerer i Slutningen af 1836, da der i det lille Kystsamfund stiftes 5 Ægteskaber, og saa har man endda Indtrykket af, at H. kun omtaler de Personer, der er i Slægt med ham eller er knyttet til Skudehandelen.

Af Forhold, der har fundet Plads i Dagbogen, er den aarlige Sessionsdag. "Setion paa Søfolk" forekommer hele Bogen igennem hvert Aar. Sessionen holdtes formodentlig i Klitmøller. (Der siges et Sted "Setion" her). Kysten var inddelt i egne Lægd, og de værnepligtige udskreves efter egne Regler "til hans Mayestæt" og kunde helt fritages. Dette er dog ikke Tilfældet i Tiden 1828-40, idet der hvert Aar er "taget" Folk fra Klitmøller. Til Tider nævner H. enten Tallet paa de udskrevne eller deres Navne. 1837: "Setion paa Søfolk, blev taget 4: *Jens Tøgersen, Niels Andersen, Anders Draxbech* (der væister) og *Peder C. Hausgaard*.

Regelmæssig forekommer ogsaa: "Tog mod Tienden for *Pastor Carstensen*", efter 1839 for *Pastor Michelsen*¹⁴). Tienden modtoges i *Aggerholm* Præstegaard, og da den modtoges af H., maa den vel ogsaa være købt af ham.

Ligeledes nævnes altid Markedsdagene. "Markeds-Dag. Markeds-Dag paa Hæister". Disse Markedsdage havde Betydning for H.s Omsætning, og har derfor fundet deres Plads i Dagbogen.

Der har været en livlig Forbindelse med de andre Lejer paa Kysten. Vi hører jævnlig om, at en Skipper fra et fremmed Leje satte i Land ved Klitmøller, tit fragtet af Skudeejerne der, eller Klitmøllerskuder fragtet til og fra andre Steder paa Kysten, mest *Vixø* og *Vangsaan*, hvor *N. Nordentoft* endog havde et Pakhus. Der er nævnt følgende om dette Forhold: "*Mads Andersens* Slup fra *Vixø* i Land her". "*Skibet Thor Jensen* og fik Korn fra mig og *P. Hausgaard*". "*Skibet Graus Pedersen* og skulde sejle til *Vixø* for *Olle Krogh* og skulde tage Last der". "*Mads Johannesen fra Holmen* køber *Jørgen Larsens* Slup". "*Chr. Jakobsen fra Rær* skibet fra Klitmøller". "*Jens Peter fra Thorup* kasted sin Last her". "Den Aften kom *Lars Peter Kielsgaard fra Vixø* og skulde lade for *P. Broe* til Hamborg". Desuden er nævnt en *Niels Andreasen* (uden Hjemsted). Ogsaa fra fjernere Egne besøgte Klitmøllers Red: "- kom en Slup til Ankers fra Løkken".

Men ellers kan man ikke sige, at Verdens Tummel og Larm har fundet Vej til Klitmøller. Ingen aandelig Rørelse har sat sit Spor paa Dagbogens Blade. Ingen politisk Krusning har forstyrret Dagliglivets Bemærkninger om "Veir og Vind", skønt det netop var i disse Aar den liberale og den slesvig-holstenske Bevægelse rørte Sindene herhjemme. Men saadant synes at have været Klitmøller uvedkommende, eller Hausgaard giver det ikke Udtryk. End ikke Frederik 6. Dødsdag - $\frac{3}{12}$ 1839 - er nævnt; derimod anføres 16. Jan. 1840: "Prædiken over Kongen, som var bløuet begravet".

Og saa naar vi frem til Juni Maaned 1840. Hausgaards Haand har de sidste Aar rystet noget. Han fortæller lidt mere end før om Dagliglivet, udover de daglige Vejr-Beretninger; Dødsfald, Bryllup, Landbrug, Fiskeri faar nu mere Plads. Thi der skibes sjældent paa Klitmøllers Rhed. Der kan gaa Uger hen, uden at et Skib gynger paa Bølgerne uden for Revlerne, og det endda i en Maaned, hvor der plejer at være Liv og Røre. *P. Hausgaard* - Sønnen - rejser tit hjem fra Limfjorden, naar han ligger der og lader eller lossen. Er det fordi hans Fader er syg?

Tirsdag d. 16.: staar der i Journalen: Godt Veier. De Bemærkninger, der ellers skulde til, kom senere, naar Dagens Gerning var gjort, og han havde hørt og set, hvad der skete. Men saadan skulde det ikke være den Dag, for i Stedet staar der: Det var den sidste Dag, han førte sin Journal her i denne Verden, da vor afdøde salige Fader endte sit Liv denne Dags Aften Kl. 11. Stille og rolig var hans Død.

P. Hausgaard.

¹⁴ *Chr. Brandt Carstensen* var Præst i Vandet fra 1819-39. *Fr. Nic. Sev. Michelsen* fra 1839-52.

Christen Pedersen Hausgaard var i mange Aar Klitmøllers førende Rheder, hvad Dagbogen noksom kan bekræfte. Hvor mange Skuder, han kunde fragte, kan ikke med Sikkerhed opgives, da det ikke kan ses, hvilke Skuder der var hans. Men Dagbogen fortæller om hans Interesse for sit Arbejde og for hele Kystens Forhold. Men den fortæller os ogsaa noget om ham selv. Med usvigelig Pligt har han daglig i ca. 12 Aar prentet sine Jagttagelser om smaat og stort, om Vejr og Vind. Men han har ikke betroet os sine Glæder eller Sorger og Bekymringer, saa det Billede, vi faar af ham, er noget blegt. Men han har givet os et tydeligt Billede af sin Virksomhed og det Liv, der levedes om ham i den lille Vestkystby, og af en Periode, der havde Betydning for vide Omraader af hans Landsdel.

Sønnerne var *Peder Hausgaard* og *Kristen Kristensen Hausgaard*. *P. Hausgaard* var efter fleres Opgivelser ”en haard Negl”, som sejlede vovsomt, men altid heldigt. Han var af den Type, der nok turde se Døden i Øjnene, men ikke tænkte paa den. Han skal ogsaa have haft store Handelsevner, hvad Dagbogen ogsaa tyder paa, og en vældig Paagaenhed, men uden alle Rævestreger. Han sejlede som Regel med en Jagt, der gik under Navnet *P. Hausgaards Jagt*.

Broderen *Kristen Kristensen Brandi Hausgaard* var, som vi ser af Dagbogen, en meget flittig Skipper, mere stiltfærdig end Broderen. Han var gift med *Marie Neergaard*. Han havde mange Børn. En Datter var gift med nu afdøde Overlærer *Nørgaard* i Thisted. Han sejlede selv gerne med en Jagt ”*Kristine*”, som gik ned i Is ved Aalborg.

Jørgen Hausgaard var ikke af Slægten Hausgaard, men havde Navn efter Stedet, hvor han boede. Han var fra *Hansted*.

Nordentoftslægten, *Brandislægten*, *Kløborgslægten* og *Krogh^{erne}*, som er vidt forgrenede, venter paa den, der vil tage et Arbejde op med at skildre dem. Det maa vel være en af Slægten.

I Dagbogen skriver *Hausgaard* altid *Wæggeberg*. Det skal være *Vegeberg*. *C. P. Vegeberg* var Fisker. Han druknede o. 1848. *C. B. Vegeberg* var Strand- og Klitfoged. Han blev blind. Hans Søn, *O. C. Vegeberg* blev Strandfoged efter Faderen. Han døde hos en Plejesøn i Snedsted, en Svensker, der som Dreng var strandet paa Klitmøller Strand.

P. Holler var en meget stabil Fører paa mange Rejser. Hans Søn, *Bole Pedersen*, ejede en Tjalk. Siden fik han ”*Margrethe*” af Aalborg at føre; men med den sejlede han uheldigt og blev sat fra Bestillingen. Han skal have taget Afsked med ”*Margrethe*” med følgende Ord: ”Jeg har været dig en tro Fører, og du har aldrig stødt din Fod paa nogen Sten”.

Om Skudehandelen paa Vestkysten kan iøvrigt henvises til: *C. Klitgaard*: ”Efterretninger om Skude- og Strandhandelen paa vestkysten af Vendsyssel” i *Jydske Samlinger*, 3. R., 3. B., og *sammes*: ”Den vendsysselske Skudehandel” i *Vendsysselske Aarbøger* 1916. Desuden har *A. Marschall* skrevet en meget instruktiv Artikel ”Lidt om Skibsfarten og Handelen i gamle Dage i Thy og Vesterhanherred” i *Aarbøger for Thisted Amt* 1916, og en morsom Beretning har *Johan Skjoldborg* givet om de samme Forhold i *Jydske Samlinger*, 2. R., 4. B.; den hedder ”*Nordstrandshandel*”.

Om Aggertangens Gennembrud findes et levende Billede i *Henr. Laursens* lille Artikel: ”Fra Agger for hundrede Aar siden” i *Aarbøger for Thisted Amt* 1926.

For en Del Oplysninger vedrørende Slægten Hausgaard skylder jeg Lærer *J. P. Andersen* i Klitmøller Tak. Desuden bringes Postmester *C. Klitgaard* en Tak for mange gode Raad.

(Historisk Årbog for Thisted amt 1932, side 264-290)