

Købmænd og handelsliv i Thisted 1814-50

Kaj Sekkelund

Handel eksisterer under en eller anden form i de fleste samfund som formidler af en nødvendig vareudveksling mellem producenter og forbrugere. Selvom bøndernes produktion i den førindustrielle tid først og fremmest var rettet mod selvforsyning, havde man som regel et overskud af bestemte ting - korn, stude, heste, uld, husflid etc., der kunne sælges imod andet, man stod og manglede i bruget eller husholdningen, hvilket i nævnte periode typisk kunne være nødvendigheder som træ, jern, hør, hamp, salt m.v. De tidligste spor af byudvikling findes derfor på steder, som af topografiske og geografiske årsager var naturlige mødesteder - eller trafikale knudepunkter, hvor der naturligt opstod vareudveksling. Markeder og torvehandel var midtpunktet i de ældste byers liv, og hvor handelsforholdene var gunstige fandtes bofaste kræmmere og lignende, der havde handel som levevej. Storetorv i Thisted bekræfter dette mønster som byens livsnerve¹). Byudviklingen søgtes fremmet af stat og kongemagt ved købstadsprivilegierne, hvor man tilstræbte en monopolisering af handel og håndværk i byerne. Thisted fik sine privilegier i 1524, og byen har været thyboernes handelsplads igennem lange perioder. Handel og håndværk har været grundlaget for byens fremvækst med et i forhold til andre danske købstæder stort bondeoplånd, og vareudvekslingen mellem by og land er et iøjnefaldende element i byens historie.

Handel og transport af varer og gods er to sider af samme sag, og handelsfolk, kræmmere og lignende var ofte omrejsende på landevejene, der slog deres boder op på markeder og torve. Og det var kun de økonomisk velstillede købmænd, som var bofaste med købmandsgårde i handelscentrene. Købmandsgårdene i de danske provinskøbstæder havde i de fleste tilfælde kombinationen af handel og avlsbrug som det økonomiske grundlag, og avlsbruget spillede også en stor rolle i købstæderne. Forskellighederne mellem byliv og landliv var mindre udpræget sammenlignet med det moderne samfund.

Søfart og sejlads var før den moderne infrastrukturens udvikling med jernbaner og landeveje den mest praktiske transport af tungt gods over større afstande.

F.eks. blev henholdsvis vikingernes og hansestædernes økonomiske dominans i høj grad skabt af overlegenhed på søfartens område. Handel og søfart var derfor gensidigt afhængige næringer. Dette gjaldt såvel den lokale handel med bøndervarer, hvor Limfjordskrejlerne er et godt eksempel, som kolonialvareimporten fra oversøiske kontinenter, der i 1700-tallet skabte europæiske handelscentre som København, Hamborg, Amsterdam og London.

Handelen i Thisted må derfor ses i forlængelse af de søforbindelser, som gik til byen eller dets oplånd, idet langt hovedparten af fjernhandelen bortset fra en i øvrigt

betydelig handel med levende heste og stude, der jo er selvtransporterende, foregik via søvejen.

Søhandelen

Der fandtes flere hovedlinier i det søfartsmønster, som berørte Thisted's handel. Men i grove træk kan søfarten på Thy - eller Thisted tolddistrikt opdeles i en østvendt over Limfjorden og en vestvendt over havkysten.

Limfjorden gav gode betingelser for søtransport, og i 1700-tallet og første halvdel af 1800-tallet fandtes et komplekst og varieret handelsmønster i tæt samspil med de lokale bondeøkonomier i fjordområdet. Limfjordskrejlerne formidlede bondehandelen mellem beboerne i fjordens forskellige kroge og indvige - og mellem bønder og købstad. Fjordsejladsen foregik med små fladbundede kåde, der også kunne besejle lavtvandede indvige og passere Løgstør grunde, som plagedes af tilsanding. Krejlerne sejlede i fjordfart i sommerhalvåret, men var i den resterende del af året traditionelle husmænd og gårdbrugere, og krejlervarerne bestod af overskudsproduktion i den lokale bondeøkonomi, f.eks. fordeltes brænde, lertøj og potter fra det midtjyske område via krejlerne til den øvrige Limfjord.

Kvols ved Hjarbæk Fjord har vundet ry som centrum for limfjordskrejleriet, men krejleriet fandtes i større eller mindre omfang omkring i hele fjorden. I Thy og Hanherred var Øsløs antagelig den største landingsplads. C. Diørup angav i 1842, at Øsløs havde seks kåde af 12-20 tønner, som sejlede på Aalborg, hvorfra de hjemførte ”Jern, Kul og andre Fornødenheder for Landmanden”, men handelen havde tidligere været større fra dette sted²). Aalborg var det ubestridte centrum for Limfjordssejladsen, og det ses, at krejlerne fra Øsløs var orienteret mod denne by, og derved blev det en konkurrence for handelen over Thisted.

Nogle krejlere fra oplandet besøgte Thisted by, men søforbindelsen Thisted-Aalborg var dominerende. Thisted havde i 1830'erne en gruppe på omkring seks skippere, der sejlede i pendulfart mellem de to byer og formidlede kontakten til storkøbmændene i Aalborg. Og dette var den væsentligste handelsforbindelse for købmændene i Thisted. Aalborg fungerede som transithavn mellem Limfjordsområdet og den østvendte fjernhandel – dvs. især København og Østersø-området, hvilket gav storkøbmændene i Aalborg en fordelagtig position.

Enkelte skippere og købmænd fra Thisted forsøgte i denne periode at skabe en direkte besejling til København, men de var alle præget af økonomisk fiasko.

Importen over Aalborg blev i toldvæsenets papirer som regel benævnt ”Stykgods”, dvs. køb af forskellige varer i småpartier hos en af de større købmænd. Hvedemel ligner den almindeligste vare, men iøvrigt kan nævnes bedre landvarer som ost, boghvedegryn, pølser, amagerkål,

¹ Om den tidligste byudvikling i Danmark; Hugo Maithiessen: Torv og hærstræde. Studier i Danmarks byer. København 1922.

² C. Diørup: Thisted Amt. Beskrevet efter opfordring af Det kgl. Landhusholdningsselskab. 1842, s. 400.

humle, kirsebær, æbler, agurker, sukkersyltetøj, kartofler, amdam, smør, hamp og kornbrøndevin, desuden ses de tidligste danske industrivarer som trækul, læder, vokslys, eddike, øl, jern, sæbe og linolie samt den danske kolonialvareimport som islandsk plاتفisk, grønlandsk tran, St. Croix-rom og –sukker³).



Storetorv med det gamle rådhus, ca. 1840. Storetorv er centrum i Thisted og gav plads for byens krammarkeder i 17- og 1800-tallet.

Stykgods-importen fra Aalborg var hovedsagen i Thisted-Aalborg sejladsen. Den anden vej måtte skipperne ofte gå i ballast, dog ses et meget svingende kornsalg - især af byg afhængig af høstkonjunkturerne, men mængdemæssigt var det uden betydning sammenlignet med kornsalget over vestkystens skudehandel. I dårlige høstår fandtes import af østersøisk rug i Aalborg-transit til afhjælpning af brødkornsmangel blandt den fattigste del af Thistedes befolkning. Strandingsgods fra vestkystens mange strandinger bevirkede også en eksport fra Thy, idet det ofte gav store varepartier uden mulighed for lokal afsætning - f.eks. kan nævnes partier af kobolt, talg og lignende. Og eksport af gamle skibsredskaber var en almindelig vare fra Thy i årene 1814-50⁴).

En gennemgang af toldlisterne giver mulighed for at placere tyngden i Thisted-købmændenes handel som formidler af importvarer til videresalg i byen og oplandet, hvorimod eksportsalg over Thisted by ved periodens begyndelse - 1814 og til sidst i 1830'erne var begrænset.

Den vestvendte søfart på Thisted tolddistrikt foregik over skudehandelspladserne på vestkysten. Skudehandel fandtes på hele tolddistriktets havkyst fra Slettestrand til Agger med Klitmøller som den største ladeplads, og det var en forholdsvis ensidig vareudveksling af thylandske land brugsvarer/korn mod norsk trælast og jern. Skudehandelen på Thykysten er gammel, og havde sin storhedstid i 1700-tallet. 1830'erne var en sidste blomstringstid inden skudehandelen gradvist ebbede ud. Og det havde udgangspunkt i bondeøkonomien hvor et kornoverskud i Thy udveksledes med nødvendigt træ fra det norske Sørland. Ligesom Limfjords-krejleriet var vestkyst-skudehandelen en konkurrence i forhold til handelen over Thisted.

Korn- og landbrugsvare-eksporten over skudehandelspladserne gik for en stor del udenom

købmændene i Thisted, og skudehandlerne i f.eks. Klitmøller og Vigsø ejede selv skibene og pakhuse, og de førte en selvstændig handel. Thisted-købmændene bliver i skifteprotokoller og toldregnskaber oftest nævnt i forbindelse med tømmer- og jernoplæg, som var større kapitalanbringelser, og deres hovedinteresse i skudehandelen har været på dette felt, hvor trælast bl.a. via fjordfarten har kunnet videreføres i mindre partier.

Kun en del af søfarten på Thisted tolddistrikt - og dermed også handelen gik over Thisted by i perioden 1814-36, hvor Klitmøller faktisk var hyppigere besejlet. Og de grundlæggende strukturer i søfarten var bestemt af bondeøkonomiens behov for vareudveksling.

Ekspansion og fjernhandel

Enkelte skipper fra Klitmøller sejlede i 1820'erne på Altona ved Elben, hvilket i 1827 blev til otte ture ved tre skipper. Altona-farten var på dette tidspunkt af begrænset omfang i forhold til den samlede handel og søfart, men det var yderpunktet i thyboernes fjernhandel præget af tidens luksusvarer, og det var en handelskanal i vækst.

Eksporten til Altona kan bedst karakteriseres som kvalitetsprodukterne fra det lokale landbrug, hvor skind, huder, smør, uld og sædekorn var de dominerende varer. Importen blev som på Aalborg-forbindelsen benævnt som ”Stykgodser”, men varerne var mere luksusbetonede. Importvarerne kan deles i flere grupper, hvilket f.eks. kunne være kolonial som vin, spiritus, lugtende vande/eau de Cologne, tobak, chicorie, kaffe og risengryn, desuden var det tidens industriprodukter, finere håndværk, hvor manufaktur- eller alenvarer spillede en stor rolle, og isenkram som f.eks. glasvarer, messingting, ure, barometre m.v.⁵).

Det vigtigste element i den gryende handel på Altona for Thisted-købmændene var, at det åbnede for en konkurrerende handelskanal ved siden af Aalborgs dominans på importområdet. Og Altona-handelen skabte en handelsøkonomisk fremgang, der især var markant i 1830'erne - med en kulmination i årtiets sidste del.



Limfjorden ved Thisted. Fjorden udgjorde en naturlig transportvej for bondehandelen og krejlerfart. Tegning af Martinus Rørbye, 1830.

Besejlingsmønsteret på Thisted tolddistrikt ændredes radikalt fra 1836, og i den følgende periode fulgte kontinuerlige forandringer i søfarten, hvor den forudgående periode var forholdsvis stabil. Gennemsejlingsmuligheden og åbningen af Aggerkanalen betød, at større fartøjer kunne sejle direkte til Thisted, og

³ Thisted Toldvæsen. Antegnelser til regnskaber 1822-33. Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg.

⁴ Som nr. 3.

⁵ Som nr. 3.

dermed skabtes større kontakt til fjernere destinationer bl.a. Altona.

Grimstad-skipperne begyndte fra 1836 fast at passere kanalen, og dermed fulgte store forandringer, hvor tyngden i distriktets søfart gradvist blev flyttet fra skudehandelspladserne på havkysten til Thisted by. I de samme år fulgte en generel handelsøkonomisk vækst i den nordvest-europæiske region i kraft af den engelske industrialisering, hvilket for Danmarks vedkommende især havde betydning m.h.t. korneksport til Englands industribyer. Dette betød også nye muligheder for købmændene i Thisted.

Enkelte skipper fra Thisted begyndte i årene 1837-40 at hjemføre stenkul fra minebyerne Newcastle og Hartlepool, hvor der også kunne afsættes noget thylandsk korn og kreaturben til fremstilling af kunstgødning. I 1839 skabtes en forbindelse til kornmarkedet i London, og 13 fartøjer gik dette år fra Thisted med havre. Denne handelskanal var ustabil i de følgende år, men med kartoffelsygens hærgen på de britiske øer plagedes byerne af hungerlignende tilstande, og englænderne blev tvunget til at liberalisere kornimporttolden. Fra 1845 blev havreeksporten på Thisted-London ekspansiv, hvilket kulminerede med et boom på 59 transporter i 1847⁶). For Thisted-købmændene betød dette et hidtil uset økonomisk opsving, der kan betegnes som et handelskapitalistisk gennembrud. Og den øgede handelsaktivitet bragte nye tider til byen og dets opland.

Købmandsgårdene

Vestergade var sidst i 1700-tallet centrum for købmandshandelen, og ca. halvdelen af gårdene var placeret i denne gade. I øvrigt var ingen af byens handlende større end, at de i folketællingen benævntes kræmmere⁷). 1801-folketællingen viser ikke store forandringer, derimod ses en del ændringer fra 1801 til 1834 - især en vækst i antallet af købmænd i byen fra 17 til 30 (husstandsoverhoveder). Der var i denne periode opstået en række af mellemstore købmænd på Fjordstranden og nogle mindre købmænd i håndværkerkvartererne - Nørregade og Østergade⁸). Der kan således konstateres en vækst i Thisted-handelen i perioden 1801-1834.

Byens købmænd i perioden kan efter en geografisk grovsortering deles i tre grupper: Det gamle borgerskab i midtbyen med kernen i Vestergade, en fremvoksende gruppe af store købmænd på Fjordstranden med tilknytning til havnen og en fremvoksende gruppe af mindre købmænd i byens udkant - Østergade og Nørregade. Bybilledet ændredes i disse år fra en lille købstad eller forvokset landsby med et landlige præg med stalde, lader og husdyr som køer, får, gæs og heste til at blive domineret af store købmandsgarde med lagerrum og pakhuslænger, desuden blev bylivet i højere grad orienteret mod havnen.

Købmandsslægterne

Købmandshandelen i Thisted var i 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet domineret af enkelte købmandsslægter, hvor kapital og ejendom blev videreført fra fader til sønner. De mest fremtrædende familier var Knackergaard, Winther og Holst, og disse spillede stadig en stor rolle i årene umiddelbart efter 1814 i kraft af kapital og ejendom. Blandt eksemplerne kan fremdrages Peder Knackergaard, f 1710, der i 1742 kaldtes – ”en formuende Borger med nogen Kornhandel og Udsalg”⁹), og sønnen var omkring 1814 den største jordejer til bymarken. Winther var også en betydelig købmandsslægt. Hans Jensen Winther anlagde den store købmandsgård på Lilletorv, og han blev beskrevet som meget rig. Sønnen Chr. Lassen Winther ejede fire gårde og en lade i byen i 1791. Desuden byggede han den første hollandske mølle i Thisted ”Winthersmølle”¹⁰).

Købmandsslægterne, der havde skabt en position i kraft af arv og jordejendom, dominerede stadigvæk byen under 1820'ernes økonomiske stagnation. Med den begyndende udvikling af en fjernhandel, der blev ekspansiv i -40'erne, opstod en ny gruppe af storkøbmænd i kraft af søforbindelser til handelsmetroperne i Hamborg/Altona og London, hvorved den enkelte købmands handelsforbindelser fik større betydning. Rederikøbmændene blev i 1840'erne dominerende blandt byens borgere, og de gamle slægter var på retræte.

Rederikøbmænd

Det er ofte refereret, at søfarten på Thisted by havde trange kår i 1820'erne. Besejlingen på Thisted by foregik ved lokale mindre skipper, der selv ejede fartøjer og redskaber. Købmandsengagementet i form af skibsejendom var begrænset, og de få eksempler, som findes, havde ikke større succes. I 1830'erne fandtes, som nævnt, seks selvejende mindre småskipper i byen, der levede af fragtfart for købmændene i Thisted og Aalborg. Med passagen gennem Aggerkanal i 1836 ændredes også dette forhold. Besejlingen af fjernere destinationer som Altona/Hamborg, London m.fl. krævede større skibe, hvilket tillige stillede større kapitalkrav, og anskaffelsen af nye skibe i den følgende periode blev hovedsagelig finansieret ved byens købmænd. Udrustningen af større skibe til transport over længere afstande havde i øvrigt et vist skær af spekulation - eller held/uheld, idet man måtte regne med tab ved haveri og forlis som en naturlig omkostning. Fremvæksten af rederikøbmandsvirksomhed var markant i Thisted i 1836-50. Denne nye gruppe af købmænd havde større tilknytning til skudehandelen på Vestkysten end den gamle købmandshandel i Thisted.

Det største af rederierne i de første år blev drevet af H. D. Lüezhøft. I 1838 begyndte han med køb af et indstrandet tjalkskib, og allerede i 1843 stod han som ejer af fire skibe på i alt 72½ kommercelæstere, hvilket i 1845 var udvidet til syv fartøjer af 126 kmcl.¹¹). Lüezhøft-rederiet var dermed istand til at dække alle betydende

⁶ Toldklaringslister. Thisted Tolddistrikt, 1833-50. I Thisted Amtsavis/Den Nord-Cimbriske Tilskuer.

⁷ Folketælling. Thisted købstad. 1787.

⁸ Folketælling. Thisted købstad. 1801 og 1834.

⁹ Mandtalsliste for kop-, formue-, heste- og karosseskat. Thisted købstad. 1742.

¹⁰ Balle, Torsten: Thisted i gamle dage. I Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1974, s. 102- 103.

¹¹ C. H. Mossins fortegnelse over danske fartøjer, 1843 og -45 og Robert Svalgaard: Kartotek over skibe hjemmehørende i Thisted. 1975. Lokalthistorisk Arkiv, Thisted.



Skipper og købmand Chr. Jacobsens gård på havnen. Chr. Jacobsen gjorde gode forretninger på engelsk stenkulsimpport. Foto ca. 1900.

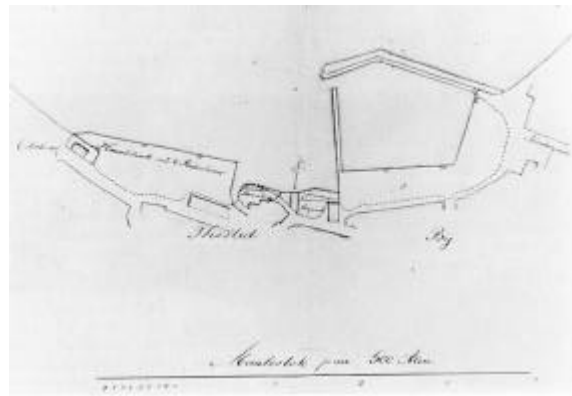
søforbindelser såvel indenrigs som Norge, Altona/Hamborg og England. Lützhøft nedtrappede virksomheden sidst i 1840'erne efter en periode, hvor han med rimelighed kan betegnes som den lokale købmandsmatador, og P. C. Nordentoft overtog rollen som byens førende rederikøbmand, desuden fandtes nogle mindre rederier i vækst og skippere, der selv ejede deres fartøj. Antallet af skibe hjemmehørende i Thisted var 1801: 3, 1828: 8, 1834: 6, 1840: 14, 1843: 17, 1845: 39 og 1851: 52, hvilket i kommercelæster gav en vækst fra ca. 60 i 1834 til 649 i 1851, dvs. at ikke kun skibsantallet var steget, men skibene var tillige blevet større. Desuden beviser det en stærkt øget trafik over Thisted og Thisted Havn, og der var hovedsagelig tale om en korneksport, der må have medført ændringer i den lokale landbrugsproduktion og bondeøkonomi.

Havnebyggeriet

Havnebyggeriet udgør et kapitel for sig selv. Byen havde en brygge, hvor småskibe kunne losse og lade, men i øvrigt måtte skibene ankre op på den åbne red. Fra 1798 ses planer om havnebyggeri bl.a. med udarbejdelse af et kort med påtegning af fjordens dybder ud for byen. Diskussion om de vanskelige besejlingsforhold og havnebyggeri var faste indslag i den følgende periode, men ikke før 1840 blev et havneprojekt realiseret under indtryk af fremgang i søfarten.

Den gamle brygge havde været privatejendom ved et interessentskab, hvorimod det nye havnebyggeri blev igangsat som et offentligt projekt med en havnekommission, der bestod af byfogeden og byens tre førende købmænd. Det store anlægsarbejde gav ved licitation ordrer til byens købmænd samt arbejde til arbejdsmænd og stenfiskere. Et avisindlæg beskriver den optimistiske stemning i byen på dette tidspunkt. Byen var – ”hvad man kalder i Skuddet. Handelen tiltager Aar for Aar” og – ”den forfærdelige Byggelyst er kommet over alle Folk. Lige fra Byens Grundpille til Trompetblæseren”. Havnen blev af stor betydning for søtrafikken på Thisted, og den var i løbet af kort tid et velkonsolideret foretagende, der allerede efter kort tid ønskedes udvidet¹²). Det kan undre, at der skulle gå 40 års diskussion, inden et endeligt projekt blev realiseret.

¹² Den Nord-Cimbriske Tilskuers/Thisted Amtsavis m.fl. årgange. Copibog for de eligerede Borgere. Thisted købstad, 1830-44 og Thisted Byes Havnekommissions Forhandlingsprotokol, 1840-63.



Landmåler Buchhaves situationskort over Thisted Havn, 1846, der efter flere års diskussion blev det realiserede havneprojekt.

Købmandsgårdenes vækst var også i årene før 1840 koncentreret om området ved Fjordstranden. Efter 1840 blev denne tendens forstærket, og bylivet blev orienteret mod havneområdet, hvor de største købmænd havde pakhuse - enten på havnen eller p.gr.a. pladsmangel i de tilstødende gader, hvilket stod i modsætning til tidligere, hvor købmandshandelen var koncentreret om Vestergade.

Detailhandlere

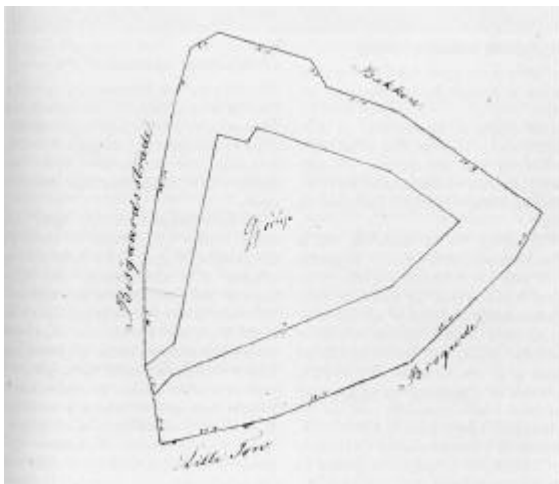
Den øgede fjernhandel betød ikke kun fremvækst af nye store rederikøbmænd men også en række mindre købmænd, der i kraft af den øgede handelsomsætning fandt et levebrød uden involvering af store kapitalsummer. Disse købmænd fungerede som videreformidlere af varer fra handelshuse og grossister. Detailhandlerne var en meget sammensat gruppe med flydende grænser, men typisk bestod vareudvalget af kolonial-, specier- og farvevare, hvor hovedsagen var butiksudsalget og fortjenesten ved køb og salg. Perioden 1814-50 fremviste en stærk vækst i antallet af detailhandlere i Thisted, og butiksudsalg bliver etableret som handelsform.

Specialhandlere

Træsko-, krukke-, grydehandlere og lignende med tilknytning til håndværk fandtes tidligt i byen. I perioden 1814-50 opstod en række specialbutikker i kraft af fjernimport fra især Hamborg/Altona, hvilket især var manufakturhandlere og isenkræmmere, og nogle af disse oparbejdede gode forretninger.

Købmand I. W. Werner f. 1800 etablerede den første manufakturforretning på Storetorv i Thisted i 1827 med varer, der efter avisannonceringen fremgår som en velassorteret specialsortiment i tøj og alenvarer. Udvalget var typiske Altona/Hamborg-varer - dels som kolonialimport (silke), engelsk manufaktur i transit og finere skrædderhåndværk. Werner importerede dels via de lokale skippere i Altona-fart, men rejste også selv til Hamborg, Lübeck m.fl. steder for at gøre de mest fordelagtige indkøb og danne sig et indtryk af markedet og moden¹³). I 1832 påbegyndte J. G. Brinkmann f. 1794 en konkurrerende manufakturhandel lige på den anden side af torvet med et lignende vareudvalg. Og Thistedes bycentrum fik et begyndende præg af specialbutikker.

¹³ Henry E. Pedersen: Agent Werner. Et Bidrag til Thisted Bys Personalthistorie. I Historisk Årbog for Thisted Amt. 1941.



Købmand A. Lunds, og senere L. Gjørups gård på Lilletorv rummede foruden købmandshandelen et ølbryggeri, hvorfra det meste af Thisted forsynedes i 1840'erne. Grundtegning af landmåler Buchhave, 1851.

I samme periode fik byen flere isenkræmmere. F.eks. findes en annoncering fra en isenkræmmer i 1826: Grov og fin isenkram, galanterivare, Nürnbergersods, stentøj, glasvare, silke, tvist, bomuld, briller, tegnebøger, musikinstrumenter, spejle, sæbe, piber, lak, krudt, hagl, børster osv.¹⁴), hvilket var et typisk indkøb fra Altona/Hamborg. Den forstærkede handelsforbindelse til Altona/Hamborg gav grundlag for en række butikker med specialsortimenter man ikke tidligere havde set i byen, og den øgede fjernhandel betød nye muligheder for købmændene.

Begyndende industrialisering

Ved siden af den øgede handelsomsætning fandtes en gryende industrialisering i perioden, hvor nye produktionsteknikker erstattede tidligere håndværker- og husholdsbaseret produktion. Den tidlige industrialisering blev ofte igangsat ved købmanskapital, hvor fabrikation blev en investeringsmulighed parallelt med skibe og jord.

Ølbrygning var en almindelig del af bondehusholdningen. Desuden bryggedes øl til salg i flere købmansgårde. Købmand Arendt Lund, der ejede den store købmansgård på Lilletorv, udviklede ølbryggeriet til en specialisering ved siden af handelen, hvilket blev kendetegnende for denne gård, der forsynede det meste af byen med øl¹⁵). Og ølbrygning var en oplagt mulighed i købmansgårde med en stor kornhandel. I det samme år, i 1834, påbegyndtes en tobaksfabrikation i Thisted af F. C. Bendixsen på import af råtabak fra Bremen og Amsterdam¹⁶). Tobaksfabrikation var som ølbrygning typisk for den tidligste industrialisering i de danske provinskøbstæder i denne periode, hvor tobakspriserne var faldende p. g. a. øget oversøisk import.

Stenkuls- og jernimporten fra England skabte økonomisk grundlag for flere lokale jernstøberier, og jernstøberiet i Thisted oprettedes i 1844, hvorefter støbejernskaklelovne afløste murede ovne og ildsteder. Og jernstøberiet fik stor betydning ved forbedring af

landbrugsredskaberne bl.a. de nye svingplove og kornrensemaskiner.

Industrialiseringen fandt sted i forskellige grene af erhvervsstrukturen, og den befandt sig i perioden indtil 1850 endnu i sin spæde begyndelse. Den økonomiske vækst kom især til udtryk ved øget handelsomsætning.

Handelen og oplandet

Handelen imellem købstaden og oplandet blev reguleret af forskellige lovmæssige og administrative forhold. Og det ses, at handelen over Thisted by i høj grad eksisterede i kraft af bondeoplandet - f.eks. var kornhandelen mængdemæssigt dominerende.

Portkonsumtionen var en afgift, der skulle betales ved indførsel af varer til købstæderne. I praksis var købstæderne omringet af konsumtionshegn med bomme, som blev kontrolleret af konsumtions- eller toldbetjente, som skulle pågribe eventuelle smuglere. Portkonsumtionen var upopulær blandt den jævne befolkning, og med den stigende handel blev reglerne i stigende grad en hæmsko for omsætningen mellem land og by. Men den offentlige kasse havde gode indtægter af ordningen, og en af tidens politiske diskussioner omhandlede portkonsumtionen¹⁷), der blev stadig vanskeligere at administrere.

Portkonsumtionen blev afskaffet i 1850, hvilket var en sejr for frihandelstilhængerne. Den øgede handelsaktivitet i samfundet betød, at det gamle privilegiesystem, der bl.a. skulle beskytte købstadshandelen, gradvist gik i opløsning. Liberalismen blev i kraft af en stadig stærkere købmandsstand den sejrende politiske retning i tiden.



Thistedes hestemarked foregik i 1700-tallet og indtil ca. 1855 udenfor byen i Kappelsten på en plads ud til fjorden. Foto: Kappelsten, Dragsbæk ca. 1900.

Handelen mellem by og land blev foruden portkonsumtionen reguleret ved forordninger om for- og landprang, hvilket betegner den varehandel, som fandt sted udenfor købstæderne og markederne, og det var en trussel mod købstadsprivilegierne. Allerede i 1735 beklagede byfogeden i Thisted den megen landprang i forbindelse med skudehandelen¹⁸). Forordningerne var således svære at håndhæve. Også m.h.t. for- og landprang ses en gradvis liberalisering i perioden 1814-50. Købmændene fik i 1815 tilladelse til at gøre opkøb i landområderne ved befuldmægtigede (forprang), hvilket især var til fordel for købmændene¹⁹). Men landprangen var stadigvæk et konfliktemne, hvor især de såkaldte probenreutere eller

¹⁴ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1826, nr. 85.

¹⁵ C. Diørup. Thisted Amt. 1842, s. 389.

¹⁶ Chr. P. Fogtmann: Cigarerne fra Thisted slog ikke igennem. I Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred, 1990.

¹⁷ Bl.a. Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1845, nr. 67.

¹⁸ Chr. Christensen (red.): Tilstanden i Thy ved Aar 1735. I Saml. til Jysk. Historie og Top. 4. rk. 3 bd. 1917-19.

¹⁹ Per Boje: Danske Provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847. 1977, s. 155-156 og 249-255.

bissekræmmere, der rejste omkring på landevejene med småpartier af hovedsagelig Hamborg-varer, blev opfattet som en trussel mod bykøbmændenes lovlige handel. Og sager om ulovlig landprang fandtes også i Thistedes opland²⁰). Stænderforsamlingen i Viborg førte i 1844 en større diskussion om landprangsforbudets ophævelse, hvor nogle mente det blot ville være en legalisering af eksisterende forhold, men forbudet blev ikke hævet ved denne lejlighed²¹), og købstædernes handelsborgerskab følte sig endnu ikke stærke nok til en fuldstændig bl konkurrence.

Markeder og torvedage

En stor del af handelen fandt sted på de årlige markeder på fastsatte tider og steder. Markedshandelen var som den øvrige handel reguleret af myndighedernes regler og forordninger. Ret til opholdelse af et marked var en kongelig bevilling, der skulle godkendes af kancelliet i København. Og det kunne være enten heste-, kvæg- eller krammarked eller en kombination af flere. En tidlig beskrivelse af markedsforholdene i Thisted findes i Pontoppidans danske atlas fra 1769: ”- og medens andre Handelsstævner i Thisted knyttedes til Storetorvet, fortrængtes Markedet med Kvæg og Heste til Pladsen ved Kapel-Stene udenfor Vesterport²²)”. Denne beskrivelse er gældende til et stykke op i 1800-tallet.

Kappelsten ved Dragsbæk lige udenfor Thisted var fra begyndelsen af 1700-tallet til 1850'erne hjemstedet for årlige hestemarkeder. Markedet havde gennem tideme været reguleret på forskellig vis af myndighederne. Men ved reskript af januar 1832 var det fastlagt som et årligt hestemarked, der blev afholdt torsdag/fredag i fastelavnsugen²³). Markedsdatoen blev tillagt stor betydning, idet det kunne være mere eller mindre betydningsfuldt i forhold til konkurrerende markeder - for Kappelstensmarkedet især markedet i Vestervig og Nykøbing.

Avisen bragte markedsberetninger fra Kappelsten, men det er svært at udlede et egentligt konjunkturforløb i meldingerne. Markedsberetningerne fra 1830'erne gav forskellige meldinger, medens det i -40'erne virker mere entydigt i retning af gode markeder - i overensstemmelse med de generelle økonomiske konjunkturer. Og Kappelstensmarkedet blev i 1840'erne besøgt af en del fremmede opkøbere, især holskenske hesteprangere. Krigsudbruddet i 1848 bevirkede en stor nedgang på Kappelstensmarkedet, men allerede i 1850 var markedet godt igen med en hestehandler fra Sachsen, to fra Norge, en del sjællændere og holstenere²⁴). Kappelsten fungerede især som opsamling af den lokale hesteesport, og den skaffede derved penge til bønderne udenom købstadshandelen.

Markedshandelen i Thisted voksede betydeligt i 1840'erne med de såkaldte toft markeder ved Vesterbom med kreaturer, der blev afholdt hver onsdag - sandsynligvis på tilladelsen til torvedage. Markedet ved

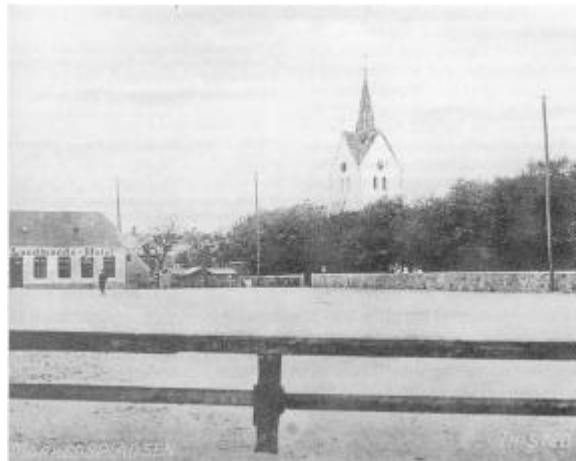
Vesterbom opstod sidst i -30'erne, og den folkelige betegnelse ”Store-Onsdag” ses første gang i 1838²⁵.

Til forskel fra Kappelsten havde toft-markedet grundlag i den lokale kreaturhandel, og der nævntes en stor tilstrømning af kreaturer fra Thy og Hanherred. I 1855 blev der anlagt fast markedsplads på, det der senere kaldtes, Frederikstorv - vest for kirken og kirkegården, og Kappelsten- og toftmarkedet blev herefter henlagt til dette sted.

Krammarkederne på Storetorv i juni/juli var som Kappelstensmarkedet af gammel oprindelse, og de var i begyndelsen af 1800-tallet velbesøgte. Fremmede købmænd og handlende fra bl.a. Aalborg kom rejsende og opslog deres telte og boder ved siden af byens egne handelsfolk og håndværkere.

Udsalg af manufaktur, sko og kasketter var faste på markedet, desuden ses f.eks. i 1833 en juveler, guld- og sølvarbejder²⁶). Foruden gængse varer som håndværkernes produkter kunne krammarkedet opvise mulighed for køb af ting, det ikke var muligt at købe i det daglige. Markedet var også årlige festdage med folkelig forlystelse, og avisens beretninger fra krammarkedet fortæller mere om tidens gøgl og underholdning end det handelsmæssige.

Ved reskript af 1770 var det tilladt af afholde en ugentlig torvedag - onsdag.



Heste- og kreaturmarkedet og torvedagene i Thisted samledes i 1855 på en fast markedsplads ved Vesterbom - vest for kirken, der senere blev kaldt Frederikstorv. Foto 1915.

Til forskel fra markedshandelen fungerede denne ordning ikke særlig godt. Torvedagen skulle først og fremmest tjene til at skaffe byboerne forsyning af landvarer, og bønderne blev flere gange opfordret til at bringe deres varer til torvs, uden at det tilsyneladende hjalp. I 1830 fortælles det, at landboernes varer ofte blev bortrevet ved bomporten uden at nå torvet og demed flertallet af byens borgere²⁷). Fødevarerforsyningen til byen var utilstrækkelig til skade for byens fattigste befolkningsdel. Og bønderne havde ikke økonomisk interesse i at bringe varerne til torvs, idet de kunne sælge varerne for bedre priser bl.a. hos eksportkøbmændene, eller lade varemene forbruge i egen husholdning.

I årene 1834-36 ses bedekød at være solgt på torvet. Men i øvrigt løstes problemet efterhånden med onsdags-

²⁰ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis mfl. nr.

²¹ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1844, nr. 95.

²² Pontoppidan: Danske Atlas V 442. 1769.

²³ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1832, nr. 6.

²⁴ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1850, nr. 69.

²⁵ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1838, nr. 119.

²⁶ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1827-1834 mfl. nr.

²⁷ Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1830, nr. 87.

toftemarkedet, hvor de mindre formuende familier fik mulighed for at forsyne sig med fornødenheder som smør, æg, talg og lignende, samtidig var gruppen af købedygtige bykunder voksende²⁸). Og med konsumtionsafgiftens afskaffelse i 1850 blev bønderne mere villige til at bringe varer til byen.

Markederne betegner en omfattende handel udenom Thisted-købmændene med basis i den lokale bondeøkonomi, og der var ikke kun tale om de nævnte markeder i Thisted, men også oplandsmarkeder i Vestervig, Øsløs og Lerup, der virkede som modpoler m.h.t. Thisted's handels opland. Thisted-købmændenes økonomiske styrke var i kraft af søfart og fjernhandel især på importsiden, og i løbet af perioden blev også

korneksporten koncentreret på byens købmandsgårde. Men den lokale bondehandel var ikke entydigt orienteret mod Thisted, f.eks. fandt man en stor hesteeksport over markederne og en stor studeeksport over hovedgårdene med faste studeprangerkontakter på markederne i Husum og Itzehoe, desuden foregik tidligst i perioden størsteparten af korneksporten over vestkystens ladepladser. Bønderne havde afsætningsmuligheder for deres varer udenom Thisted, og der fandtes, en pengeøkonomisk købekraft i oplandet for de varer, Thisted-købmændene havde at sælge i konkurrence med Aalborg og bissekræmmere.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1991, side 77-90).

²⁸ ODen Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1834, nr. 107. 1836, nr. 14. 1839, nr. 20.