

Lidt om skibsfarten og handelen i gamle dage i Thy og Vester Hanherred.

Af A. Marchall.

Man skulde jo synes, at Thy og Vester Hanherred, der er beskyttet af så meget sejlbart Vand, Limfjorden og Vesterhavet, altid har haft let ved at udføre sine Produkter. Det har man også nu med de Samfærdselsmidler, man har i Nutiden, men sådan har det jo ikke været altid. Ingen Steder i Landet er der fremkommen flere højlydte Klager end netop her fra denne Egn, og det også med Rette, thi ingen Steder har Besejlingsforholdene været så uheldige. På den ene Side Limfjorden, hvor Skibsfarten besværliggjordes ved de uheldige forhold, som foranledigedes ved Løgstør Grundenes stadige Tilsanding, der igennem Århundreder har været en stor Hindring for Skibsfartens Udvikling for de i Limfjorden vestlig liggende Havne, og på den anden Side Vesterhavet, hvor man ingen Havn har til at ty ind i under en Storm. Dog har Skibsfarten været langt betydeligere på denne farefulde Kyst, end den var på Limfjordskysterne, som vi skal få at se i det følgende.

Ved Løgstør Grunde forstås særlig den Ca. ¼ Mil brede Barre, som er opstået, hvor Sejlløbet øst fra støder til Løgstør Bredning. Barren består af rent, meget fintkornet Sand; særlig ved den vestlige Side af Barren ud imod Bredningen er Sandet overordentlig fintkornet og meget letbevægeligt og har undergået betydelige og ofte pludselige Forandringer, især på de urolige Årstider.

Hvornår disse Grunde er begyndt at opstå, vides ikke bestemt, men man kan nogenlunde regne sig til det ved Hjælp af forskellige Omstændigheder, som tyder på, at Forholdene har været bedre i Tiden før det 16. Århundrede, idet man har kunnet spore en jævn Tilbagegang med Skibsfarten siden Begyndelsen af det 17. og lige op til det 19. Århundrede, og som en af de vægtigste Grunde til dens Nedgang angives altid Løgstør Grundenes Tilsanding. De større Skibe forsvinder mere og mere og erstattes af små, fladbundede Fartøjer, som har lettere ved at komme over Grundene. Det opadgående og nedadgående Kulminationspunkt for henholdsvis små og store Fartøjer synes at være omkring ved Trediveerne i det forrige Århundrede, da der nemlig på dette Tidspunkt sker store Omvæltninger på Skibsfartens Område på Grund af Vesterhavets Gennembrud ved Agger. Større Skibe får herigennem Adgang fra Verdensmarkedet til de vestlige Byer i Limfjorden, og de små Fartøjer får mindre og mindre Betydning. Jo større Vanskeligheder Skibsfarten har

haft at bekæmpe i Limfjorden i Fortiden, desto mere blomstrede den på Vestkysten.

Vandstanden ved Løgstør Grunde har altid varieret meget stærkt på Grund af Sandets Lethed til at flytte sig. Således angiver Pontoppidan i "Danske Atlas", som er skreven i Året 1769, Vandstanden imellem 2-4 Fod; Aagaard angiver den i 1795 til 1 Alen og i 1800 til 1¹/₄-2¹/₂ Alen og i Året 1852 var den 5 á 5¹/₂ Fod. Man kan sige sig selv, at med sådanne Dybder kunde større Fartøjer ikke komme over; man måtte udskibe Ladningen på store Pramme, som så førte den til de respektive Havne, naturligvis både til stor Sinkelse og stor Bekostning for Skibsfarten. Pontoppidan siger, at var Løgstør Grunde ikke til, så vilde man få 8-12 Skilling mere for en Tønne Korn af Ålborg Købmænd, og i et Andragende af 29. November 1852 til Rigsdagen om Forbedring af Forholdene ved Anlæg af en Kanal uden om Grundene siges der, at for at slippe over disse Grunde må selv mindre Skibe benytte Lægterfartøjer, og endda ofte vente i lang Tid. Endvidere oplyses der, at et Fartøj på 24 Kommercelæsters Drægtighed måtte regne at have en Udgift af 90 Rigsdaler for at komme over Grundene, hvilket svarede til 3 Kr. 75 øre pr. Registertons.

Årsagen til denne stadige Tilsanding, mente Aagaard, stammede fra Bygholm Vejle. Han skriver nemlig herom følgende:

"Det er bekendt, at Løgstør Grunde tilsættes af det Sand, som Vinden og Strømmen fører ud af Bygholm Vejle. Vandet i denne Vejle er så lavt, at man den meste Tid på Rejser mellem Thy og Hanherred kører derover. Dersom nu denne Vejle kunde blive inddæmmet, da ikke alene vandtes derved en betydelig Strækning Jord, men Årsagen til Grundenes Tilsætning hævedes, og da først vilde Opmudring og Løbets Fordybning være til varig Nytte. Enten på denne Måde eller ved at danne et nyt Løb omkring ved Løgstør vil man blive i Stand til at åbne den Velstands Kilde, som Handlen kunde og burde forskaffe Thyland."

Bygholm Vejle er nu imidlertid bleven inddæmmet, men det viser sig endnu, at Tilsanding kan finde Sted. Det er jo ikke længere siden, end da vi i Januar dette År havde den stærke Snestorm, at Løbet blev sådan tilsandet, at man måtte indstille Trafikken for større Skibe i længere Tid, så en nyere Theori, som ikke har stået højt i Kurs, har bekræftet sig. Denne Theori påstår, at Tilsandingen, der kun kan ske med østenstrøm, fremkommer ved Højvande og ikke ved Lavvande. Ved Lavvande er Strømmen ikke farlig for Løbet, thi da

presses det opslemmede Sand ganske simpelt med Strømmen gennem Løbet og først, når Strømmens Hastighed taber sig og næsten bliver umærkelig, idet Vandet vælter ud i den milebrede Bredning, bundfældes Sandet og giver os Barredannelse vester på, som altid vil være uundgåelig. Med Højvande derimod går Strømmen over Løbets Rande og spreder Vandmasserne, d.v.s. forringer Strømmens Styrke, hvorved Sandet bundfældes i selve Løbet.

Et mægtigt Stød til Skibsfartens Fremme gav Naturen ved den voldsomme Stormflod den 3. Februar 1825 (nogle mener, den fandt Sted den 28. November), da Vesterhavet brød igennem Aggertangen og dannede den såkaldte Aggerkanal. Den Virkning, som fremkaldtes herved, var meget stor og fik en udstrakt Betydning for Skibsfarten i hele den vestlige Del af Limfjorden.

Der fortælles, at den tidligst bekendte Oversvømmelse skriver sig fra det 11. Århundrede, men Virkningen er aldeles ukendt. Sagnet fortæller kun, at der før den Tid var en Kanal, som forbandt Limfjorden med Vesterhavet, men det var længere nede i Harbøre Sogn ved Ferringsø, der nu ligger tæt ved Havet, og i Fortsættelse af denne Sø går en Å til Limfjorden. Det er denne Landtunge, som tidligere kaldtes Haralds Eid, og det var sandsynligvis igennem denne Kanal, at Kong Harald Hårderåde gik med sine Skibe, da han var indespærret i Limfjorden af Svend Estridsen.

Saxo beretter også om en Kanal på den Tid, og Peder Syv siger, at Knud den Helliges Flåde lå i den vestlige Side af Limfjorden. Muligvis har der på den Tid været en Havn, hvor Skibe fra Havet kunde ty ind, og den vilde da rimeligst have været ved Harbøre, som man også mener skulde have sit Navn af det engelske Harbor eller Harbour (en Havn). Senere skal man have lukket Kanalen, hvad enten det så er sket af Frygt for Fjender eller for Havet, og Lukningen skal være bevirket ved nedsænkede Skibe.

I Året 1624 skal der også have været et mindre Gennembrud. Ved Opmåling i Året 1695 angives det smalleste Sted på Aggertangen at være 1500-2000 Alen bredt, i Midten af det 18. Årh. angiver Pontoppidan Tangens Bredde til 800 Skridt, i 1791 angives den til 800 Alen og i Året 1801 angiver Aagaard den til at være 600 Alen bred og så lav, at Vandet undertiden går fra Havet over i Fjorden. Landtungen har ellers hidindtil været den almindelige Forbindelsesvej mellem Thy og Ringkøbing Amt, og den brugtes endnu, skøndt mindre, lige til 1825, især af dem, der drev Stude fra Thy til Hertugdømmerne og Hamborg.

Man skulde jo synes, at Dannelsen af en Kanal igennem Aggertangen havde været den bedste Løsning for; at Skibene kunde gå ind til Havnene vest for Løgstør, og det havde vel heller ikke været så

bekosteligt at lave en sådan Kanal ved at komme Vesterhavet noget til Hjælp, men man har været bange for, at Vestenvinden, ved at hæve Havet ved den jydsk Kyst, skulde få Vandet i Limfjorden til at stige så højt, at det vilde forvolde Oversvømmelser på de lavtliggende Jorder ved Fjorden, og desuden vilde det salte Havvand tilintetgøre det daværende rige Fiskeri i Limfjorden, som næppe vilde erstattes ved de fra Havet kommende Fisk. Således så man på dette Forhold før Gennembruddet skete, og det passer jo til Dels også, thi Limfjordskysterne har jo lidt betydeligt siden, men om Vesterhavet skulde have haft den skadelige Indflydelse på Fiskeriet, det skal jeg lade være usagt.

Aggerkanalen blev stadig dybere og bredere. Det første Skib gik igennem den 8. Juni 1835, og endnu samme År passerede 19 Fartøjer ud og ind gennem Kanalen. Sejladsen har siden tiltaget betydelig. I 1840 var der 391 Skibe med en Drægtighed af 3,823 Kommerce-Læster og i 1856 har der fundet ca. 14-1500 Gennemsejlinger Sted. I 1841 var Kanalen 800 Alen bred, 1849 var den 1400 Alen og i 1856 var den 1000 Alen. I 1851 begynder en Dampskibsfart på England igennem Kanalen.

Udløbets Tilbøjelighed til at søge sønder på gjorde, at en Rende, der i Stormfloden 1863 var dannet noget sydligere på Tangen ved Thybo-Røn, efterhånden trak Vandet bort fra Aggerkanalen. Lidt efter lidt blev denne Rende dybere og bredere, og da den tilmed var meget kortere og lettere at besejle, blev den i Foråret 1868 åbnet for Skibsfarten under Navn af Røn-Kanalen, hvorimod Aggerkanalen tilsandede mere og mere. Den nye Kanal blev dybere, men tillige længere og krummere end før. I Året 1876 var den ringeste Dybde i Kanalen 7½ Fod ved Højvande og i Sommerens Løb ikke under 9 Fod. I 1872 blev den benyttet af 664 Skibe i 1873 af 762, i 1874 af 537, i 1875 af 805 og i 1876 af 820. En Sandpumper er nu stationeret ved Kanalen, så Løbet holdes mere konstant. Nu for Tiden er Vandstanden på Højvandstiderne på Havrevlen 3,7 Meter, i Kanalen 3,1 Meter og på Fjordgrunden 3,1 Meter.

Agger- og Thyborøn-Kanalen fik på tre Måder Betydning for Skibsfart og Handel i Thy og Vester Hanherred. For det første dannedes der, som nævnt, en ny Vandvej, for det andet bevirkede den på Grund af den Strøm, der kom til at gå igennem Limfjorden, at Løgstør-Grundene aftog en Del, så selv Skibe af nogenlunde Størrelse kunde gå over dem med fuld Last; Sejladsen på Fjorden blev derved åbnet på begge Sider til stor Lettelse for Afsætningen af dette Amts Produkter, og for det tredje fik den for Thisted By så skadelige Skudehandel ved Vestkysten en betydelig Tilbagegang, thi mange af de norske Skippere, som havde handlet på Vestkysten, indså straks, at der nu var åbnet et helt nyt Opland for dem, og Forholdene i Limfjorden var langt bekvemmere på Limfjordskysterne end ved den farefulde Vesterhavskyst.

For at få Besejlingsforholdene ved Løgstør forbedret, blev der i Halvtredserne bevilget Penge til Gravning af en Kanal, Frederik den 7.s Kanal, som omgik Grundene (jfr. Lov af 8. Marts 1856). Arbejdet blev påbegyndt i 1857, og i 1861 blev Kanalen åbnet for Trafiken. Kanalen udgår ved Løgstør og følger med en Længde af ca. $\frac{2}{3}$ Mil omtrent langs Kystlinjen vest på. Dybden blev fastslået til 10 Fod ved daglig Vandstand, Bundbredden til 50 Fod. En stor Del af Kanalen måtte hugges i Kalk- og Kridtflak. Det viste sig snart, at dette ikke var tilstrækkeligt, der måtte gøres noget mere, thi Besejlingen af Limfjorden fra Egholm mod Vest kunde kun ske med Skibe af ringe Dybtgående. Der fremkom derfor i Året 1888 fra Delegerede for de ved den vestlige Del af Limfjorden beliggende Kommuner, såvel Amtssom Købstad- og Sognekommuner, et Andragende til Regeringen, hvori det gjordes gældende, at Sejlløbet i Limfjorden, af Hensyn til de store Interesser, der såvel fra Landbrugets som fra Handelens Side er knyttede til samme, burde uddybes, således at en direkte Dampskibsforbindelse kunde etableres mellem de pågældende Limfjordsbyer og Udlandet, navnlig England. I Finansåret 1889-90 blev der stillet et Beløb af 10,000 Kr. til Ministeriets Rådighed til Bestridelse af Omkostningerne ved en sagkyndig Undersøgelse af disse Forhold, og i 1898 blev der bevilget Penge til et Sejlløb af 13 Fods Dybde (jfr. Lov af 26. Marts 1898). En Sandpumper er nu stationeret dernede for at holde Løbet vedlige. At disse Forbedringer har givet Skibsfarten et ganske ordentlig Opsving, behøver kun at antydes her.

At Handelen i et så udstrakt Land som Thy og Vester Hanherred, og med dets Beliggenhed ved Limfjorden og Vesterhavet, ikke kunde samles om et bestemt Punkt, Købstaden Thisted, er jo ganske naturligt, thi de yderste Punkter havde indtil 6 å 7 Mil til Byen. Vester Hanherred afhændede sine Produkter dels til Skudehandlerne ved Vestkysten, dels gik en Mængde pr. Vogn til Ålborg og dels blev en Del udskibet fra Øsløs eller Hovsør. Thyholm havde langt lettere ved at udskibe sine Produkter fra Lossestederne og videre til Ålborg eller også tage over Odde Sund og derfra videre til de nærmeste Købstæder syd på. Megen Handel gik over Aggertangen til Ringkøbing Amt; de fleste af de Stude, som blev udført fra Thy til Hertugdømmerne, gik denne Vej; men for øvrigt var den største Handel i Hænderne på Skudehandlerne på Vestkysten. Disse havde deres Agenter og Kommissionærer ude overalt for at opkøbe Landbrugsprodukterne. Når så dertil kommer alle de Jøder og Bissekræmmere, som oversvømmede Landet og falbød Varer af enhver Art, samt Agenter fra Ålborg-Købmændene, der ligesom Skudehandlernes Agenter opkøbte Landbrugsartikler, hvorhos der alle Vegne, trods strenge Forbud, fandtes

en Mængde selvgjorte Købmænd, så man må nok spørge om, hvad der kunde blive tilbage til de Thisted Købmænd, som for øvrigt selv kun var en Slags Kommissionærer for Ålborg Købmændene. Tillige fattedes der Landet i høj Grad gode Markeder. Der var ikke andre end de, der fandtes i Thisted og Vestervig, men de havde ingen rigtig Betydning. Det var på denne Måde umuligt for Thisted, trods alle dens Privilegier, at arbejde sig op. Den kunde ikke blive en selvstændig By, men måtte finde sig i at være afhængig af Ålborg Købmændene.

Thisted, som i gamle Skrifter benævnes Tystedt, Tystath og Tidsted, fik Købstadrettigheder af Kong Frederik den I i Året 1524. Herom hedder det: "År 1524 St. Laurentii Dag (10. August) haver Kong Frederik d. I for Biskop Stygge Krumpens Skyld undt og tilladt, at hans og Børlum Biskopdoms Undersætter, Borgmester, Rådmand og menige Borgere udi Børlum Biskopdøms Købsted Thisted må og skal til ævrig Tid nyde, bruge og beholde fri Købsted-Ret og Byfred, Sejlads, Handling og Købmandskab, og alle andre Herligheder, Privilegier og Friheder, ingen i nogen Måde undtagen, ligervis som Vore og Kronens Undersætter, Borgmester, Rådmand og Borgere udi vor Købstad Viborg have og udi alle Måder nyde og bruge." Og i Året 1528 har samme Konge på Herredagen i Nyborg "fuldbyrdet, samtykt og stadfæstet alle de Privilegier og Friheder, som vi selver og andre fremfarne Konunger udi Danmark hannem og hans Forfædre Biskopper til Børlum Stifts Købsteder Thisted og Mariested, som tilforn kaldes Sæby, så de ej skulde besværes med nogen Told udi vort Rige, ydermere end som vore Borgere og Undersætter udi vor Købsted Viborg og ej skal der bygges dennem til Forfang nogen nye Købsteder udi Hoffuizør eller andetsteds, eller og bruges nogen Forprang imod forskrevne Friheder og Privilegier." Som man ser heraf, har Hovsør, som i gamle Skrifter kaldes for Hoffuizør, haft ganske anderledes Betydning i gamle Dage, end den har nu. Der er også gjort talrige Forsøg på at fremhæve Hovsør fremfor Thisted, men Thisted lå mere centralt for Thy og havde altså på denne Måde bedre Betingelser, men sikkert er det, at begge Byer hver for sig har kæmpet meget for Forrangen. Hovsør havde en væsentlig Ting forud for Thisted, og det var Havnen. Thisted Havn, hvis man i det hele taget kunde kalde den Havn, var ikke andet end en åben Rhed uden Spor af Læ for østenstormene, hvorimod Skibene lå godt gemt ved Hovsør inde i Lønnerupfjord. For nu at få afgjort, hvilken af Byerne, der havde de største Muligheder for at være Købstad, blev der i Året 1536 både af Hundborg og Hassing Herredstinge udstedt tingsvidne, hvor en Mængde ansete Mænd skulde bevidne, om det var Thisted, som lå mest belejligt som Købstad, eller om det var Hovsør. Sagen gik absolut imod Hovsør, men Stridighederne ophørte derfor ikke alligevel, og man søgte at skade hinanden på alle mulige Måder. Men

Thisted gik selvfølgelig ud af Kampen som Sejrherre, da den havde sine Privilegier at beråbe sig på, og efterhånden arbejdede den sig i Vejret og overfløj mere og mere Hovsør. I Året 1546 lod Thisted Borgere på Hassingerreds Ting og ligeså på de andre Retter i Thy oplæse deres Privilegier, nemlig 1) de af Kong Hans givne Rettigheder til Viborg, givet i Året 1505, og som jo ovenfor nævnt var de samme som Thisted fik, 2) at ingen god Mand, Præst eller Bonde måtte købe eller sælge på 4 Mil nær omkring deres By. Nu kom der en god Periode for Thisted, Handel og Skibsfart blomstrede, thi på denne Tid var Byen næsten alene om Handelen, men det skulde ikke blive således ved.

Som et Bevis på Thistedes Anseelse den Gang kan nævnes, at Chr. d. III i Året 1549 stiftede en Latin Skole, men da Thisted senere hen gik ned ad Bakke, blev den anset for at være overflødig og blev ophævet og henlagt under den ålborgske i Året 1739. Samme År, altså 1549, fik Borgerne Befaling til, at de skulde lade deres Skuder løbe ind i Mariager Fjord, og derfra føre Kalk til Koldinghus Slots Bygning; i Året 1565 tillod Frederik den II Thisted Borgere at sejle igennem Øresund, medens den daværende Krig varede, uagtet det i Almindelighed var forbudt, dog med den Betingelse, at de ikke måtte sejle til Rusland, Sverrig eller andre Steder og ikke føre Levnedsmidler eller Våben til Østersøen, hvormed Fjenden kunde blive forstærket. I Året 1604 fik Tolderen i Thisted By Befaling til, at han skulde oppebære Told og anden Rettighed af de Lybskes og andre fremmedes Skibe og Gods, som kom til Byen. En sådan Befaling som den sidste vilde være aldeles overflødig i det 18 Århundrede, thi da kunde sådanne Skibe aldeles ikke komme over Løgstør Grunde. Man må jo forudsætte, at de lybske Skibe ikke var små Både, og angående de andre Befalinger må Thisted den Gang have haft en betydelig Handelsflåde, thi ellers var Befalingerne sikkert ikke komne.

Så kom Svenskernes Indfald 1644, hvor Thisted kom meget til agters i Næring og Brug og blev hårdt medtagen ved Indkvartering og store Udgifter, idet den som Følge af Krigen måtte yde store Forstrækninger af Penge til Kongen. I Året 1658 oversyømmede Svenskerne hele Jylland og dermed også Thy, som blev brandskattet og udsuget i en uhyggelig Grad. En svensk Oberst lå således i lang Tid indkvarteret i Thisted, og Byen kom først af med ham og hans Folk, efter at den havde betalt ham 5000 Rdl. og 70 Heste, men så flyttede han blot til Kølbygård, hvor han så fortsatte. Efter Krigen kom der en svær Dyrtid for hele Landet, og den mærkedes selvfølgelig også hårdt her på Egnen. En Tønde Byg kostede således 20-21 danske Mark i Thisted i Året 1662; desuden kommer Skovenes Ødelæggelse på denne Tid, hvilket vel også har haft en Del skadelig

Indflydelse på mange Håndteringer. Svenskerne får for øvrigt en Del af Skylden for disses Ødelæggelse. Dog, alle disse dårlige Tider for Egnen havde alligevel ikke så stor Indflydelse, thi dårlige Tider er man jo altid udsat for at få, men disse afløses da som Regel af gode Tider. Nej, det, som havde langt mere Betydning, var Tilsandingen af Løgstør Grunde, som nu gradvis forøgedes mere og mere. Fra Naturens Hånd blev der lagt en Hindring i Vejen for Skibsfarten, en Hindring, som desværre fik al for megen Indflydelse. De større Skibe forsvandt lidt efter lidt og blev efterhånden erstattet med små Fartøjer, som bedre kunde besørge Farten over Løgstør Grunde. Fragten fordyredes betydelig, så Landboerne kunde ikke få de sædvanlige Priser for deres Produkter; de søgte da andre Steder hen for at få bedre Priser, en Del blev fra Vester Hanherred sendt pr. Vogn til Ålborg, og til Holstebro og Ringkøbing for Thyholm og det sydlige Thys Vedkommende, noget gik til de små Lossepladser ved Limfjorden, men langt det meste gik til Vestkysten til Skudehandlerne, som afhændede det til Norge, som gav gode Priser for Korn, slagtede Kreaturer, Smør o.s.v., og Thisted Købmænd sank mere og mere ned til at blive Kommissionærer for Ålborg Købmændene.

Pontoppidan skriver om Thistedes Handel og Skibsfart følgende: "Som Limfjorden går lige op til Byen, burde den have skikkelig Sejlads, men såsom her ingen sikker Havn er og et vanskeligt Liggsted for Storm og Uvejr af Sydøst og Øst, er Sejladsen kun ringe. I det højeste har Byen 5 små Fartøjer, som mest farer i Limfjorden med Korn og fede Varer, og har ligesom andre Købstæder oven for Løgstør megen Ulejlighed af Løgstør Grunde, hvor de må losse deres Varer for at komme over Grundene, hvilket er dem både til Sinkelse og stor Bekostning. Foruden de få Skippere her boer, må de øvrige Skibsfolk hyres andetsteds fra. Den liden Handel, som Købmændene i Thisted have, er med Tømmer, Tjære, Specierer, Vin, Alen-Kram og andet, som Landmanden og Bonden behøver, hvilket alt hentes fra København og Ålborg. Nogle få handle alene med grove Varer og ingen Små-Kram. En har Oplaget af Røg- og Snustobak samt Spillekort og Stempel Papir til Forhandling. Det, som foruden Løgstør Grunde er Handelen i Thisted til Hinder og Aftagelse, er den store Land- og Forprang, som der går i Svang, indtil på $\frac{1}{4}$ Mil nær Byen, ej alene af enhver Bondekarl, som er bleven Ejer af 20 Rigsdaler, men fornemlig af Sandskudeejerne ved Vesterhavet og deres Medinteressenter, som bestå både af Landets egne Bønder og Beboere så og af Folk fra Norge, hvilket selv og ved deres Udsendte gå omkring i Landet og opkøbe så vel Korn som fede Varer, Huder, Kalveskind, Høns, Gæs og alt, hvad Landmanden har at sælge, hvormed de sejle til Norge og derfra igen hidbringe alle Slags norske Produkter, som de afsætte på Landet, og således har så godt som al Landhandelen i deres Hænder, som Købmandsstanden

burde have. Når derfor sådan Landprang efter Byens gamle Privilegier kunde blive hæmmet, Løgstør Grunde opmudrede og gjort sejldye, Bønderne tilholdte at køre til Akseltorv med deres Varer og endelig ingen Fremmede, men alene Handlende, tilladt at besøge Markederne, hvorved Landets egne Fabriker og Købmænd vilde profitere og contrabande Varers Indsnigelse afværges, da vilde det ufejlbarligen gøre meget til Thistedes Opkomst. Her er Toldstedet for denne Lands-Egn, thi alle Skippere, som bo omkring ved Vesterhavet i Hundborg og Hillerslev Herred fra Stenbjerg og Klitmøller til Thorup, Hanherred og fare med deres Sandskuder på Norge, må for Ind- og Udgående hos Tolderen i Thisted klarere og erlægge Told." Som man ser, var Forholdene jo ikke sådan synderlig lyse i Midten af det 18. Århundrede, og stort bedre var de ikke på Aagaards Tid, thi hans Skildring af Handelslivet falder meget sammen med Pontoppidans, og sådan har det været, lige indtil Aggerkanalen bliver åbnet for Sejladsen. Ved denne Kanals Dannelse kommer der Liv i Skibsfarten, thi nu er der lukket op for større Skibe, men ikke alene det, at man kan komme vesterpå, men tillige bevirker Aggerkanalen, at Besejlingsforholdene over Løgstør Grundene forbedres noget.

I Året 1769 havde Thisted 6 Skibe, i 1799: 1; i 1801 angiver Aagard, at der er 3 Fartøjer, hvoraf en Skipper ejer et og en Købmand to, i 1834 er der 6, 1840:14, medens 1872 møder op med 56 Fartøjer. Den store Forskel mellem 1840 og 1872 skyldes for en stor Del Havnen, som blev anlagt 1840, samt Dannelsen af Frederik den 7.s Kanal. Som tidligere nævnt fik Aggerkanalens Dannelse en skadelig Indflydelse på Skudehandelen på Vestkysten. Her skal blot hidsættes en lille Statistik over Skibenes Antal før og efter Aggerkanalens Åbning. I Thisted Tolddistrikt var der ved Udgangen af 1834 hjemmehørende 37 Fartøjer med tilsammen 250 Læster, heraf havde Thisted By 6 Fartøjer med tilsammen 60 Læster, på Vestkysten 24 Fartøjer med tilsammen 163 Læster og i Limfjordens Tolddistrikt 7 Fartøjer med tilsammen 27 Læster, og ved Udgangen af 1840 var der i Thisted Tolddistrikt hjemmehørende 32 Fartøjer med en Drægtighed af tilsammen $285\frac{1}{4}$ Læster, deraf i Thisted By 14 Fartøjer med tilsammen 163 Læster, på Vestkysten 13 Fartøjer med tilsammen 106 Læster og i Limfjorden 5 med tilsammen $15\frac{3}{4}$ Læster. Heraf ses, at Vestkystens Skibe er gået tilbage i Løbet af 6 År fra 24 til 13 og samtidig er Middeltallet af Læsterne stegne fra 6,7 til 8,9 for samtlige Skibe: I 1832 var Vestkystfarten i Thisted Tolddistrikt således:

Ankomne Fartøjer 128 med i alt 761 Læster,
deraf danske Fartøjer 61 med i alt 761 Læster

deraf norske Fartøjer 67 med i alt 496 Læster

I 1839: Ankomne Fartøjer 69 med i alt 444 Læster,
deraf danske Fartøjer 38 med i alt 314 Læster
deraf norske Fartøjer 31 med i alt 130 Læster

Indførselen i 1832 af Trælaster var 442 Læster,
Indførselen i 1839 af Trælaster var 508 Læster

Udførselen i 1832 af Kornvarer var 21,120 Tdr.,
Udførselen i 1839 af Kornvarer var 8,737 Tdr.

hvilket jo viser en vældig Tilbagegang med Kornudførselen, i 1801 angives den til 10,000 Tdr. for Thy alene, hvorimod Tilførselen af Trælaster er stegen med 50 Læster.

Ser vi på Indbyggerantallet i Thisted, så er også det gået betydelig i Vejret. Indbyggerantallet i 1627 var 1276, mens det var 815 i 1769; her ses en Tilbagegang, men derefter stiger Folketallet. I 1801 var der 1068 Indbyggere, i 1850: 2342, mens Året 1900 møder med 6127 Indbyggere, men der er jo også sket betydelige reformer på Besejlingsforholdenes Område, ja vi kan jo også sige på hele Trafikken, thi Thybanen er tillige bleven anlagt i denne Mellemtid, og i dette Århundrede er Thisted-Fjerritslevbanen bygget til stor Gavn for de Kommuner, som ligger mellem. Fjerritslev og Thisted.

Enkelte at de små Losse- og Ladepladser ved Limfjordens Kyster kunde have en ret betydelig Skibsfart. Således skriver Pontoppidan, at Thyholm havde ikke så få Pladser, hvorfra der skete en Del Ind- og Udførsel, særlig nævnes Styvelbæk ved Borg, samt Terri-Høl østen for Sund-Dravet. Herfra udførtes i fladbundede Både en Del Korn, tørrede eller røgede Helt, røget Ål o.s.v. til Ålborg, og i Stedet for indførtes Tømmer, Jern, Tjære, Humle og Salt. En Del hjemmegjorte Tøjer gik til Klitmøller, hvorfra de udførtes af Sandskudeejerne til Norge. Holstebro var den Købstad, man handlede mest med herfra; denne Bys og Vestervigs Markeder søgtes gerne af Beboerne på Thyholm.

De små Gårdmænd, Boels- og Husmænd i de søndre Sogne havde en Ekstrafortjeneste ved at opkøbe Ålene, som blev fanget i Pulsvåd både af Holmboere og Aggerboere. De købte disse Ål for 14-16 Sk. Snesen, saltede dem lidt og røgede dem 2-3 Dage i egne dertil indrettede Røghuse, indpakkede dem i dertil indrettede lukkede Vogne og førte dem således igennem hele Jylland lige ned til Kolding; 8000 Ål udgjorde et Læs. Der foretoges gerne 2 eller 3 Rejser om Sommeren. Fra Skovegnene førtes da Træsko og andre Trævarer med tilbage, og om Efteråret Æbler og Pærer. Som et Kuriosum omtaler Pontoppidan, at Vejene var opmålte fra Oddesund til Thy af Stamhus-Ejeren til Vestervig, og hver Fjerdingvej var betegnet ved en Slags Milepæl, som bestod af Dynger af ophobede Sten.

Af andre Ladepladser, som har haft Betydning, kan nævnes Krik, Doverodde, Gudnæs, Vildsund, Hovsør og Øsløs. Her skal Hovsør og Øsløs nærmere omtales. Hovsør, som i gamle Skrifter benævnes Hoffnitzør, har i sin Tid haft ikke så ringe Betydning for Skibsfarten. Den lå ved Indløbet til en smal Vig, den nu inddæmmede Lønnerup Fjord, som mellem to udskydende Rev dannede en naturlig Havn på 9 Fods Dybde. Denne Havn blev i gamle Dage anvendt som Vinterhavn for Thisted. Dens Betydning som Havn går lige op til det 19. Århundrede. Herfra dette af Naturen så begunstigede Sted førtes i Fortiden en ganske betydelig Handel, men dens Betydning forsvandt naturligvis aldeles, da Thisted fik en Havn i Fyrreerne i forrige Århundrede.

I et Brev om Thisted og Hovsør, der skal være skreven i Året 1374, omtales disse to Byer i Flæng som to Byer, hvorfra der skal ske nogen Leverance af Kornvarer, og altså allerede ved den Tid har Hovsør, ligesom Thisted, været en By, der er gået for Havn eller Losse- og Ladeplads, og har sandsynligvis været forsynet med nogle Friheder og Privilegier. Havnen ved Hovsør gav Anledning til talrige Stridigheder, thi Thisted vilde jo være den eneste Købstad i Thy, hvad man jo ikke kunde fortænke Borgerne i. Der fortælles, at en Borger i Thisted ved Navn Jep Lauridssøn, da han var hjemkommen fra Herredagen i Odense, havde udbredt det Rygte, at Kongen og Rigets Råd vilde have de små Købstæder Grenå, Hobro, Lemvig og Thisted afskaffede, så at samme Byer, og i Særdeleshed Thisted, aldrig fra samme Dag skulde være Købstad eller have Tilladelse til at have nogen Købmandshandel, men skulde ene og alene ernære sig ved Avlsbrug. Derimod havde Kongen forundt ham Privilegium på Købmandshandel i Hovsør. Han fik mange til at tro på sig, og disse lovede at ville bygge ved Hovsør, fordi Thisted ikke længer skulde være Købstad. Derom er 1532 taget et Tingsvidne af Thisted Byting. Samme År blev Jep Lauridssøn med samt sine Tilhængere indstævnet til at møde for Kongen og Rådet i København og svare for de Bygninger, de havde opført ved Hovsør, og blev herefter dømt. Imidlertid finder man dog, at Kong Frederik d. I i samme År på Hr. Mogens Giøes Forestilling har givet et Privilegium lydende: ”at Borgerne i Hovsør udi Thy skulde være skattefrie i 5 År, efterdi de nu bygge og herefter byggende vorde udi Hovsør, og på det de måtte komme til Næring og Bjerring og opbygge samme By; de skulde og i de næste 5 År være toldfrie over alt i Riget Danmark, undtagen på Kgl. Majestæts Fiskerlejer, Falsterbo og Skanør”.

I 1542 omtales det, at der er bleven bygget 8 eller 10 Gårde ved Hovsør til ”Trængsel og Fordærv” for Thisted, og endnu samme År borttager Thisted Borgere nogle Sejl og Ror ved Hovsør og blev derfor

indstævnedes af Gabriel Gyldenstjerne til Viborg Landsting, hvorfra Sagen blev henvist til Thisted Byting, hvor Borgerne, såvel som for Landstinget, blev frikendte for denne Sag. Samtidig besværede Borgerne sig over for Kongen og Rigets Råd, at Thisted ikke kunde bestå som Købstad, når de ikke kunde nyde de Privilegier, som Frederik den I havde givet den. Efter denne Sag beholdt Thisted endelig Overhånd og sine Friheder ubeskårne. For øvrigt er der siden efter ført ikke så lidt Handel fra Hovsør, thi Havnens udmærkede Beliggenhed kunde jo ingen frakende den. Her har i Årenes Løb boet en Del Skippere, som sejlede med Korn og andre Landbrugsprodukter til Ålborg og hjembragte forskellige Brugsartikler. Nu er imidlertid Lønnerup Fjord bleven inddæmmed, og Hovsør er aldeles gået ud af Sagaen som Handelsplads, og tilbage står kun Erindringen om Havnens Betydning i gamle Dage.

Ved det inderste af den Bugt, som dannes mellem Amtoft på den ene Side og Holmtange på den anden Side, ligger den lille venlige By Øsløs, beskyttet mod Vestenvinden af høje Bakker. Når man iagttager Byen fra de høje Bakker, vil man snart lægge Mærke til en Samling af Huse, som ligger i den østre Del af Byen. Det er Skippergade eller ”Skigade”, som den kaldes i daglig Tale. Her ligger Hus ved Hus omtrent lige op af hinanden, og udgør ligesom noget for sig selv. I disse Huse havde de såkaldte Krejlere deres Boliger i gamle Dage. Ved Krejlere forstod man Folk, som i små Skibe sejlede omkring og falbød Sild, Potter, Træsko, Siemer, Halmsiemer, tørrede Helt og lignende. Deres Hjemstavn var ved Limfjordens Kyster, men ingen Steder har de været i så stor en Mængde som på Hannæs og i Særdeleshed i Øsløs. For 50-60 År siden boede der her hen imod en Snes Krejlere. Foruden at sejle rundt og falbøde Varer var de tillige Landmænd, idet der som Regel var så megen Jord til deres Hus, at de kunde holde 1 á 2 Køer, ja måske også flere, så de var sædvanligvis velstillede Folk. Thi Krejleriet var i gamle Dage en ganske pæn Forretning. Krejlerne brugte små Både, der kaldtes Kåg, som for ca. 60 År siden var ganske åbne, men siden hen byggedes de gerne med Halvdæk, og i den nyeste Tid havde de Heldæk. De førte alle barkede Sejl. For at komme let over alle Grunde og så nær ind til Land som mulig, var Kågene fladbundede, men som Følge deraf ikke særlig hurtigsejlende. At krydse op imod Vinden var næsten umuligt, så man foretrak at stage sig frem. Mange Gange har en Krejlerskipper måttet stage sig frem fra og til Ålborg eller Løgstør med stærk Modvind. Man kunde gerne kende dem på Afstand fra andre Både ved, at de krængede noget på Siden. Besætningen bestod gerne af to Mand, som kunde være i Kompagniskab, eller også af en Mand samt en halvvoksen Dreng.

Tidlig på Foråret lagde man Kågene ud, de stod nemlig på Land om Vinteren. Den første Tur, man foretog sig, var til Kvols efter Jydepotter; med disse

sejlede man øster på i Limfjorden og byttede dem med brogede Fade, Urtepotter, Tallerkener, Gryder, Syltekrukker og lignende, og solgte dem så i den vestre Del. Når de var færdige med den ene Tur, begyndte de på en frisk. Det var ikke alene på Vandet, de handlede, men de foretog sig mange Landture, hvor de opkøbte Træsko og andre Trævarer, næsten altid til Fods. Således kom de ofte til Silkeborgene og syd for Ålborg, og overalt handlede de; ofte havde de Genstande med, som de byttede for andre, og disse solgte de igen på andre Egne. Varerne, de solgte, gik gerne til Købmænd og Høkere, men desuden var de Kommissionærer for Folk, og tog ofte Passagerer med både til Thisted, Ålborg og Løgstør. Løgstør nød særlig Fordel af Krejlerne, thi herhen tog næsten alle Krejlerne, så en Mængde Kommissioner blev besørget her. Når Høsten nærmede sig, vendte de hjem for at hjælpe til med at få den til Side, og efter Høsten fortsatte man, hvor man slap. Således blev de ved lige til Frosten indfandt sig, så vendte de hjem og lagde op.

Kågene landede gerne på et bestemt Sted, når de skulde lægges op for Vinteren. Dette Sted kaldtes for Kåglanding, ja det hedder det for øvrigt endnu. Derimod benyttede de næsten altid den østre Side af Holmtange, når de ankrede op for en kort Tid. Oplægningen var gerne en stor Begivenhed. Alle, som havde Tid, hjalp til. Et Anker blev gravet godt ned et Stykke oppe på Land; til dette og Kågen blev der fastgjort Tallier og Tov, og så spyttede man i Næverne og hev løs på Kommando, mens nogle lagde Ryg til Kågen. Efter at Kågene var komne på deres Plads og alt var i Orden, festede man. Hver Kågejer måtte gøre Gilde, Kågbøjl, som det kaldtes. Disse Kågbøjler blev ofte slået sammen med Julegilderne og kunde vare til hen i Januar Måned. Resten af Vinteren gik så med at passe Bedriften, at sno Siemer og at indsamle Ordre til næste År samt kræve Penge op. Disse Ture foregik altid til Fods, hvad der ikke siger så lidt, thi de havde ofte store Strækninger at tilbagelægge.

Nu hører Krejlerlivet kun Fortiden til, men endnu lever der Folk, som har haft deres Kåg i Søen. Så vidt mig bekendt, lever der kun to, nemlig Chr. Boesen i Øsløs og Lars Boesen i Hillerslev. Endnu i dette År er en af de gamle Krejlere død, nemlig Lars Kold i Øsløs.

Tilbage står nu kun at fortælle lidt om Skudehandelen på Vestkysten, som i Fortiden har spillet så stor en Rolle for denne Egn, ja, som i Grunden har været den bedste og dog så besværlige Måde at få Landets Produkter solgte på.

Hvornår Skudehandlen er begyndt, ved man ikke. Man har vel sagtens i Fortiden indset, at man ad denne Vej lettere kunde få Landets Produkter solgt, end at føre dem igennem Limfjorden, hvor

Forhindringerne efterhånden var bleven så store, som ovenfor omtalt. Man skulde jo synes, at føre en Handel på denne Kyst, som er den vanskeligste Kyst i Danmark, uden Læ for de stærke Storme og uden Havn at søge ind i, måtte være meget risikabelt, men Fortidens Sømænd må ikke have været ængstelige for at sætte deres Liv på Spil, trods det, at Fartøjerne kun var små Skuder. Disse Fortidens Sømænd har forstået at udnytte de Chancer, som her var at finde, og har forstået at krydse frem og tilbage mellem Danmark og Norge, ind- og udførende de Artikler, som de kunde se deres største Fordel ved at handle med. De veg ikke en Gang bort, selv om der var Krig med vore Naboer, nej, de vovede både Liv og Skude, og mange af de små Skudeskipperere har ikke en Gang veget bort for en lille Kampagne med de udenlandske Magters Skuder.

Det Liv, som i gamle Dage har rørt sig her langs med Thy og Vesterhanherreds Vestkyst, hører ind under det mere romantiske, og meget kunde de tavse Klitter, som har været Vidne til mangan Sømandsdåd, og det både af de gode og mindre gode, fortælle, hvis de kunde tale, men Klitterne er tavse, og man må desværre nøjes med, hvad gamle Sagn og gamle Skrifter kan fortælle os om disse Tider.

Det ældste Aktstykke, man kender, er i Følge Pontoppidan fra 24. Sept. 1666, ”da fik Strandmændene på Hanstholm Bevilling til, at de fremdeles, som tilforn, må ubehindret med deres små Sandskuder søge deres Næring med Fiskeri på Havet eller sejle på Norge, dog at de tilbørlig Told erlægge”, samt et åbent Brev af 21. Januar 1688, der bevilger, ”at Bønderne i Vandfuld og Skodborg Herreder må med Sandskuder sejle fra Bovbjerg og Harboøre til Norge for at forhandle deres Korn og andre uforbudne Varer, og derfra igen hente og på foreskrevne Steder indføre så meget Tømmer, som de til deres Bygninger have fornødent under Betingelse af, at de Varer, som de fra Jylland udske, ikke losses på andre Steder end i Norge, hvor de igen skulde indtage deres Ladning, samt at de rigtigheden skulde angive og fortolde de Varer, som de ind- og udføre på nærmeste Toldsted i Norge og ved Thisted Toldsted i Danmark”.

Af det første Aktstykke vil man kunne se, at Skudehandlen har været noget, som har fundet Sted længe før 1666, men rimeligt er det, at Skudehandlen på Vestkysten er gået betydelig fremad, efter som Skibsfarten er gået tilbage i Limfjorden på Grund af de ulykkelige Besejlingsforhold. Forholdene gjorde, at man måtte finde en Udvej for Landbrugsprodukternes Udførsel.

Et Tingvidne af 1648 siger, at endog Norbaggere af Norge forud har haft deres fri Sejlads på Vestkysten fra Agger og nord efter til Vixø Bugt, har lagt til ved Stranden og solgt deres Tømmerlast og andre Varer og igen købt Korn, Mel, Gryn o.s.v. Så man ser, at der har fundet Handelsudveksling Sted mellem Danmark og Norge for over 250 År siden.

Skudehandlen blev i mange År drevet i Overensstemmelse med Bestemmelserne i det åbne Brev af 1688, i hvert Tilfælde skal der ikke igennem Lovgivningen være gjort noget for, hverken at udvide eller indskrænke Virksomheden. Det er først ved Toldforordningen af 26. Novbr. 1768, at Beboerne i Thisted og Ålborg Amt har fået en til Skudehandlen i Ringkøbing Amt tilsvarende, men noget videre gående Tilladelse. Det hedder nemlig blandt andet, ”at det er dem, som udi Jylland mellem Klitmøller, Blokhus og Torneby-Strand på en Afstand af omtrent 12 Mil ere boende, tilladt at indtage de sig af Landboerne tilforhandlende Landets egne Varer, men intet andet, og dermed sejle på Norge, så vel som til Købstæderne her i Riget, når de ligeledes samme Varer ved nævnte Toldsted først angive og fortolde, og derfra Tømmerlast, Kalk, Sten til Returladning føre tilbage og sig dermed ved næste Toldsted til behørig Fortoldning anmelde”. I Begyndelsen af forrige Århundrede forøges Genstandene med Stangjern, Søm, Spiger og Tjære.

Det Privilegium, som det åbne Brev af 1688 og Toldforordningen af 26. Novbr. 1768 gav Kystbeboerne, blev anset for at være tilstrækkelig Hjemmel for dem til at drive Skudehandel, uden Forpligtelse til at ansøge Regeringen om Tilladelse, når blot pågældende opfyldte de Betingelser, som hine Lovbestemmelser opstillede, og en bestemt Regel om, at man skulde være Ejer eller have Part i en Skude, fandtes ikke før end i den nyere Tid, hvor det forlangtes, at de overfor vedkommende Herredsfoged godtgjorde, at de var Ejer af en til Kystfart tjenlig Skude.

Skudeejerne var indrullerede til Hs. Majestæts Tjeneste, men kun i Nødstilfælde blev de udskrevne til Orlogs, var fritagne for at være eksaminerede eller at holde Dug og Disk i en Købstad og var fri for at bevise med Magistratsattest, om de var Ejer af deres Ladning.

I Følge kongl. Resolution af 19. Decbr. 1705 blev der pålagt dem en såkaldt Skudeskate, der skulde betales af enhver, som deltog i Farten, men den blev ophævet ved Forordning af 9. Juli 1813. En ny skal dog senere være trådt i Stedet. Denne Skudeskate beløb sig til 10½ Mk. pr. Læsters Drægtighed årlig.

Pontoppidan omtaler, at Skuderne, man brugte, var fladbundede, men Aagaard siger, at de var kølbyggede, dog ikke med nogen skarp Køl; det samme påstås af gamle Folk, som har benyttet dem¹) De blev gerne byggede i Norge og kunde rumme indtil fra 200-400 Tdr. Byg. En Hovedegenskab hos dem var, at de var meget elastiske, thi man brugte

Trænegler, især af Enebærtræ. På Grund af deres Elasticitet kunde de sættes på Land uden at tage Skade. Da der jo ingen Havne findes på Vestkysten, måtte man om Vinteren og hver Gang, man ikke straks vilde bort igen, trække dem op på Land. Man lod Skuderne løbe over Revlerne, hvorefter Bølgerne selv arbejdede dem, med Siden vendt mod Søen, op til den tørre Strandbred. Herefter hjalp 30-40 Mennesker dem tæt op til Pakhuset ved Hjælp af Tove og Lægter. Når de skulde i Vandet, måtte en lignende Styrke hjælpe til. Når de var komne i Vandet, måtte de lades så hurtig som mulig, thi det gjaldt om at blive færdig og komme til Søs, inden der rejste sig en Storm. Godset blev dels kørt ud i Vogne og dels ført ud i Både, og skete det, at Havet rejste sig, så måtte man søge Søen med hvad man havde fået om Bord. Lige så besværligt var det, når Skuderne skulde losses, thi man turde ikke løbe ind på Land med fuld Ladning, men måtte begynde med at kaste Trælasten ud for at lette Skuden, hvilken så senere måtte samles op på Kysten. Selvfølgelig kunde dette ikke gøres uden med Pålandsvind. Var man så heldig at have en ny Ladning parat og havde godt Vejr, så lossede og ladede man i en Fart og så af Sted igen. Man gjorde ikke gerne mere end 3-4 Rejser om Året.

Ved disse Losninger og Ladninger skulde der jo være en Toldmand til Stede, men det gik så som så; en Del blev derfor smuglet ind, så der blev ind- og udført adskillige flere Varer, end der var tilladt.

For Landboerne var denne Handel en god Gevinst, thi deres Korn og i det hele taget alle deres Landbrugsartikler blev godt betalt i Norge, da Norge, som aldrig har været noget særlig agerdyrkende Land, havde stærkt Brug for det. Aagaard omtaler, at $\frac{1}{4}$, d.v.s. ca. 10,000 Tdr., af hele Kornudførselen i Thy foregik herfra til Norge, og til Gengæld fik jo Landmændene Tømmer o.s.v. langt billigere, end hvis man skulde have det fra Thisted, så det siger sig selv, at de købte så vidt mulig fra Kysten. Der var her en Handlen og Tusken, som man nu til Dags ikke kender noget til. Norge kunde ikke undvære denne Handel, thi herfra kunde der tidlig om Foråret, ja Vinteren med, ske Tilførsel, længe før man kunde få noget fra andre Steder i Landet, og i Krigstider har denne Handel gjort sin store Nytte, da særlig i Krigene i Begyndelsen af forrige Århundrede. I 1814 var der således Kornmagasin i Vixø, hvorfra der skete Tilførsel til Norge. De Steder, hvorfra Skudehandlen er foregået, var Agger, Stenbjerg, Klitmøller, Hanstholm, Vixø, Lildstrand, Thorupstrand og Slettestrand, men af dem alle var Klitmøller vigtigst.

Klitmøller havde i 1769: 13, i 1801: 7 og i 1842: 6 Skuder, Vixø havde i 1769: 4, i 1801: 4 og i 1842: 3, Stenbjerg havde kun 1 både i 1769 og 1801, og Slettestrand havde 3 i 1769. De andre Steder har ikke nogen Angivelse. Nu eksisterer den Handel aldeles ikke mere. Begyndelsen til, at Skudehandelen gik tilbage, var væsentlig Aggerkanalens Dannelselse, men langt værre var

¹ Dog fortælles der af nogle, at man har brugt Skuder forsynet med Lufsværd og Skuder med Sækkeøl, hvad der jo tyder på, at de var fladbundede.

Næringsloven af 1857, hvor hele Landet blev oversvømmet af Høkere, og siden efter kom Thybanen, som begge Dele i Forening gjorde det af med Skudehandlen. Handlen har nu taget en hel anden Retning, så Skudéfarten hører kun Historien til, men endnu lever der mange gamle Folk på Egnen, som har haft deres Skude i Vesterhavet og har handlet på Norge. De Steder i Norge, hvorpå Handelen foregik her fra Kysten, var Stavanger, Flekkefjord, Mandal, Kristianssand, Arendal, Kristiania samt flere andre Steder.

De sidste 50 År har givet mange Forandringer på Trafikens Område til stor Fordel for Egnen. Handlen

og Skibsfarten er kommen i en hel anden Gænge. Trafiken besørgeres nu af Jærnbaner og Dampskibe, og langs med Jærnbanerne har der rejst sig talrige, både store og små Stationsbyer, som hver for sig danner et Handelscentrum for de forskellige Sogne. Telefonen og Telegrafen i Forbindelse med Dampskibe og Jærnbaner bringer os alle nærmere til hverandre, så de store Afstande mærkes og regnes ikke længere, thi hvad man tidligere var Dage om, bruger man nu kun Timer til, og hvad der før tog Timer, tager nu Minutter. Vi har her i Thy og Vester Hanherred nået en Udvikling, som ikke væsentlig står tilbage for andre Egne i Landet, men alligevel hedder det stadig, at Farten bør sættes op, thi "time is money" (Tid er Penge), som Englænderne siger.