FRA FREDERIKSBORG AMT

AARBOG FOR 1935

UDGIVET AF

FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUND

HILLERØD
C. NORDLUNDES BOGTRYKKERI
(Oswald Terkelsen)
1935

FRA FREDERIKSBORG AMT

AARBOG FOR 1935

UDGIVET AF

FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUND

HILLERØD
C. NORDLUNDES BOGTRYKKERI
(Oswald Terkelsen)
1935

HELSINGØRS FÆRGELAV

ISÆR I BEGYNDELSEN AF DET 19. AARH.

AF KNUD KLEM

DE særegne danske Naturforhold har fra Trafikens Barndom til vore Dage skabt Vanskeligheder for Samkvemmet mellem Landets forskellige Dele. Den, som ønsker at rejse gennem det danske Ørige, standses hyppigt paa sin Vej af Bælter og Sunde, maa jævnligt skifte Befordringsmiddel og udsættes som Følge heraf for adskillige Besværligheder, som et trafikalt set uvenligt Forsyn nedkalder over ham. Vanskelighederne er især paa Grund af den voksende Trafik blevet iøjnefaldende i Jernbanens Tidsalder, og først den moderne Teknik har formaaet paa en virkningsfuld Maade at modarbejde disse Fortrædeligheder. Under tidligere Perioders primitive Forhold spillede Ulemperne en mindre Rolle for Samfundet som Helhed, til Gengæld var de da langt ubehageligere for den enkelte, som de gik ud over.

Blandt de talrige Færgesteder indtager Overfarten over Sundet ved Helsingør en fremtrædende Plads. Hvornaar der kan tales om et egentligt Færgeri her, kan ikke nøjere paavises, sandsynligvis skal vi langt tilbage i Middelalderen for at finde Begyndelsen til den erhvervsmæssigt drevne Transport af Mennesker og Gods. Den ældste Oplysning omtaler Overførselen af den fangne Ærkebisp Jens Grand og Domprovst Jakob Lange i 1294. De samme Forhold, der har betinget Helsingør Bys Opkomst: i den ældre Middelalder

de rige Sildefiskerier i Sundet, senere Øresundstoldens Opkrævning, har ogsaa givet Brødet til de helsingørske Færgemænd.

Af naturlige Grunde er det især Ulemper, Stridigheder eller økonomiske Spørgsmaal, som i den ældre Periode giver Anledning til Omtale af Lavet. Navnlig er det Færgemændenes Forpligtelse til at udføre de, især under Krigsforhold meget tyngende, offentlige Transporter, der paakalder Opmærksomheden. Alle disse mange, enkeltstaaende Oplysninger, der sammenføjede vil kunne give et groft, mosaikagtigt Billede af Lavets Virksomhed gennem de første Aarhundreder, skal vi her lade uomtalt og nøjes med at henlede Opmærksomheden paa det af Overlærer Laurits Pedersen redigerede Værk „Helsingør i Sundtoldstiden", hvor Redaktøren og Dr. Bobé har behandlet Lavet, og en iøvrigt ikke meget oplysende Artikel af Hans Rasmussen i Hist. Maanedsskrift for folk. og kirk. Oplysning 1886. Nogle Hovedtræk af Forholdene i det 19. Aarh. er ypperligt skildret af M. Galschiøt i hans Bog om Helsingør omkr. 1850. Her vil vi især vende os mod Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarh., da et righoldigt Kildemateriale kan danne Grundlaget for en mere detailleret Fremstilling af Lavet i en Periode, da gamle Traditioner brydes med den nyere Tids Krav.

Dette Kildemateriale er for det første de kongelige Anordninger og Reskripter, af hvilke nogle, men ingenlunde alle, er trykte, endvidere de forskellige Kollegiers Skrivelser og Forestillinger, der danner Grundlaget for disse kongelige Befalinger, først og fremmest naturligvis Generalpostdirektionens (indtil 1809 Generalpostamtets), idet Transportvæsenet ved de Farvande, som Posterne passerede, siden 16. Decbr. 1786 var henlagt under dette Kollegium, saaledes at Helsingør Magistrat for vort Færgeris Vedkommende dermed mistede sin Overøvrighed[1]. Ogsaa andre Kollegier, f. Eks. Admiralitetet og Generaltoldkammeret havde jævnlig Lejlighed til at forhandle Lavets Sager. Lavets eget Arkiv reddedes ved en Tilfældig-

[1] Af de øvrige Færgerier laa de, der tilhørte Statens Godser, under Rentekammeret, de private under Danske Kancelli, indtil de alle under 24. Marts 1807 overførtes til Generalpostamtet.

hed fra det Hus, hvor den sidste Oldermand havde boet — noget af det haledes op af en Brønd og bærer naturligvis Mærker af dette ejendommelige Opholdssted, alt blev ved Overlærer Laurits Pedersens Initiativ overgivet til Landsarkivet. Endelig beskæftiger Samtidens Presse, den helsingørske saavel som den københavnske, sig ogsaa nu og da med Lavets Forhold. Paa Grundlag af disse Kilder, næsten udelukkende utrykt Materiale, er nærværende Beretning bygget.

I 1567 klagede den helsingørske Færgemand — der var da kun een — over, at andre Baade tog Fragten fra ham. Det blev da forbudt disse at lægge til Broen og indtage Fragt, naar der laa andre Færger klar til at modtage Gods. Naar der kun var een Færgemand, er Forklaringen sandsynligvis, at kun Overfarten til Skaane opfattedes som Færgemandsvirksomhed, mens Skippertransporterne foretoges af enhver lysthavende, der ejede Baad dertil. Efterhaanden indgaar vel da disse Transporter blandt de øvrige Færgeforretninger, og i 1630 var Erhvervet saa stort, at det organiseredes i et Lav, som af Borgmestre og Raad i Helsingør modtog sine første Vedtægter den 5. April 1630[1]. Foranledningen var kommet fra Lavet selv, idet det var blevet nødvendigt at skabe en fast Ordning for de offentlige Transporter, Kongens som Byens, som adskillige Færgemænd havde undslaaet sig for til Skade for deres mere pligtopfyldende Kolleger. Samtidig med Indførelsen af disse Regler, hvorefter ingen kunde undslaa sig for sin Pligt, benyttede man Lejligheden til at træffe Bestemmelse om, hvorledes man skulde forholde sig med Lavets „anden Nødtørftighed". Det vigtigste var, at med Lavssystemet fulgte ogsaa Privilegium paa Færgeriet. Artiklerne er ikke meget omfattende, men de skaber dog et System, hvorved det muliggøres at faa Færgefarten passet og saaledes, at Fragterne gennem Oldermandens Bogføring kunde fordeles ligeligt over alle Lavsmedlemmerne efter Lister for Turene i Omgangen. Adskillige af Bestemmelserne tager Sigte paa Lavsmedlemmernes indbyrdes Forhold.

Det er udelukket, at disse Lavsartikler var tilstrækkelige til Afgø-

[1] Findes i Landsarkivet i „Tegnebog paa Helsingørs Raadstue", betegnet A W I.

relse af alle Spørgsmaal. Der maa nu, saavel som senere, have eksisteret private Aftaler og Sædvanevedtægter ved Siden af de officielle, og maaske er en Del af disse optaget i Lavets næste Forfatning, Artiklerne af 12. Maj 1685, der indgik i den Række af Revisioner af Lavsvedtægter, som gennemførtes i Chr. V's Regeringstid og som



LAVSLADEN AF 1696[1]

tilsigtede at begrænse Lavenes Myndighed og dæmme op for gammel Misbrug. De nye Lavsartikler havde en langt fyldigere Karakter end de første af 1630. Det vigtigste nye er Indførelsen af en daglig Børt[2] til Helsingborg og Børt 2 Gange om Ugen til København. Den sidste benyttedes i denne Periode langt mere end siden. Endnu gik der en rum Tid, før taalelige Vejforbindelser med Hovedstaden flyttede Hovedvægten over paa Landevejstrafiken. Endvidere forudsætter Vedtægterne, som forøvrigt allerede Bestemmelserne i 1630,

[1] Findes paa Helsingørs Bymuseum. Billedklicheen elskværdigt overladt af Overlærer Laurits Pedersen.

[2] Af nedert. bört el. holl. beurt. Herved forstodes den regelmæssige Rutefærge til nedsat Takst.

at Færgemændene udførte Forretninger med Skipperne i Sundet, men der fandtes ikke en eneste Paragraf, der tjente til at tage Vare paa Skippernes Interesser, bortset fra nogle Bestemmelser om Bjergning.

Naturligvis maatte denne Ubundethed medføre Misbrug af Skipperne med Hensyn til Taksten, og da der ogsaa paa anden Maade var Uregelmæssigheder, som Lavets Øvrighed, Helsingørs Magistrat, ikke med fornøden Fasthed synes at have taget Forholdsregler imod, fandt Øresunds Toldkammer Anledning til at tage Affære. Med den Motivering, at det var hans Opgave at modvirke Ophold af Skipperne og paa Grund af den nære Tilknytning, Lavet havde til Toldkamret, indgav den myndige Tolddirektør A. V. v. d. Osten 1740 Forestilling om, at Lavet helt maatte blive underlagt Toldkamret, og at Tolddirektøren til Forebyggelse af al forefaldende Uorden og til Regulering af Lavet paa en ordentlig Fod maatte faa Indseende med dets Artikler. Dette bevilgedes ved Reskript af 9. Dec. 1740. Da v. d. Osten imidlertid paatog sig enhver Myndighed overfor Lavet, ogsaa den der efter Loven tilkom Byens Øvrigheder: Magistraten og Stiftsbefalingsmanden, og endog truede Færgemændene med Bødestraf, hvis de lod rejsendes Pas paategne af Borgmesteren, maatte han lide den Tort ved Reskript af 29. Marts 1748 at se sin Autoritet begrænset til kun at gælde Bestræbelserne for den rette Opkrævning af Sundtolden; v. d. Osten hævdede iøvrigt under Sagens Behandling, at de tidligere Ulemper ganske var hævede og røbede, at disse bestod deri, at Skipperne efter deres Ilandsættelse ikke indfandt sig paa Toldkamret, før de hos deres Kommissionærer havde ladet deres Dokumenter revidere. Siden Toldkammerets Indskriden fulgte Færgemændene imidlertid straks Skipperne til Toldkamret, hvorved de blev betaget enhver Lejlighed til at begaa Underslæb til Svækkelse og Formindskelse af Toldindtægterne. Toldkamrets Embedsmænd var naturligvis altid agtpaagivende overfor de Skippere, som gjorde sig skyldige i Toldsnyderi, og Bemærkningen giver et ikke uinteressant Indblik i Færgemændenes modsatte Interesser. Deres Hjælpsomhed overfor

de fremmede havde næppe været uden Indflydelse paa den opnaaede Fragt.

For „at forekomme Melange i denne Jurisdiktion, hvoraf lettelig kan gives Aarsage til Confusion" havde Magistraten altsaa paany faaet den væsentligste Myndighed over Færgemændene. Men denne Ordning var vistnok næppe særlig egnet til at dæmme op for disses Selvraadighed og for de private Aftaler, der havde indsneget sig udenom de officielle Vedtægter, og som fremkaldte stedse stærkere Klager. Til nærmere Undersøgelse af disse Forhold nedsattes den 10. Aug. 1787 en Kommission, bestaaende af Overlodsen, Kommandør Lous, adjungeret og succederende Tolder Sehested, Helsingørs Borgmester, Justitsraad Wilde, Viceborgmester Olrich, Generaladjutant, Kaptajn Herbst, Toldinspektør Tuxen og Toldkæmmererer Schou, en temmelig alsidig sammensat Forsamling, dog uden Repræsentant for Lavet selv[1].

I sin Indstilling om Sagen i 1797 mener Kommissionen, at meget maa ændres, først og fremmest Taksterne med Forandring af Fragterne for rejsende og Indførelse af Skippertakster[2]. Lavets hidtidige Bestyrelse — hermed mentes utvivlsomt Magistraten — havde ikke kunnet skønne, hvad der var billigt efter Skibenes Beliggenhed og Beskaffenheden af Vind og Strøm. Hertil krævedes der Søkyndighed. Manglen af en Skippertakst havde som Følge af Færgemændenes Krav gjort Toldbetalingen mere odiøs for Skipperne, end den var i Forvejen, og forledt en og anden af dem til at snige sig udenom Tolden.

Lavets Styrelse trængte til en Ændring, saaledes at Søkyndighed og Lovkyndighed blev repræsenteret i Ledelsen. Under Ventileringen af dette Spørgsmaal konfererede Kommissionen med adskillige Personer. Man fandt ikke Oplysningerne fra de fremmede Konsuler og Købmændene tilstrækkelige til at kaste fuldt Lys over Sagen, og navnlig var det meget utilfredsstillende, hvad man fik ud af Færgemændene selv. Dels kunde de vanskeligt forklare sig, dels var de

[1] Danske Kancellis Forest. 253. 11/10 1797.
[2] Se Kapitlet om Færgetaksterne.

meget tilbageholdende, da nogle af dem fandt deres Regning i, at Lavet fortsatte i den gamle Skikkelse.

Kommissionens Flertal foreslog da følgende Fremgangsmaade fulgt. I Stedet for den gamle Lavsstyrelse med Oldermand og Bisiddere under Helsingør Magistrats Overtilsyn burde der nedsættes en permanent Kommission med Repræsentanter for Søkyndighed og for Kendskab til Lov og Ret. Som lovkyndige foresloges Byfogeden og Borgmesteren i Helsingør, som søkyndige Chefen eller næstkommanderende paa Vagtskibet og Indrulleringsofficeren i Helsingør (altid en Søofficer), som kyndige i øresundske Toldsager og i almindelige Toldsager Toldinspektøren ved Øresunds Toldkammer og en af de kongelige Betjente ved Toldboden (f. Eks. Kontrollør Hammer) og som Repræsentanter for de handlende og Sundklarererne Konsul Fritz de Lilliendahl og Købmand Arthur Howden.

Der fremsattes Forslag til nye Lavsartikler og Reglement (behandlet senere).

Endelig henstilledes det, at disse Lavsartikler og Reglementet blev gennemgaaet af den permanente Lavskommission i Overværelse af 2 eller 4 Færgemænd, valgte dertil af deres Lavsbrødre, og sammenlignet med Lavets hidtidige Forfatning og Vedtægter efter Lavsprotokollen. Man skulde da lytte til Betragtninger derover fra Færgemændene og eventuelt fremkomme med Ændringsforslag. Først naar Artiklerne og Reglementet paa denne Maade havde naaet den Fuldkommenhed, som Kommissionen var i Stand til at give dem, burde de indføres som Regler for Lavet, men dog først efter et Par Aars Erfaring bringes i Trykken. Indtil da maatte man kunne klare sig med at lade fremlægge Genparter af Artiklerne paa Herbergergaarden til Brug for de rejsende og at sende et andet Eksemplar til de fremmede Konsuler, Købmandslavets Medlemmer og de øvrige handlende, for at de kunde tage Afskrifter. De Bestemmelser, som angik de omkringboende Fiskere, burde bekendtgøres for disse gennem deres Øvrighed. Alt i alt en omhyggelig og forsigtig Fremgangsmaade i en Sag, der havde Berøring med meget forskellige Kredse, krydsede mange forskellige Interesser, og hvor

man i de talrige fremmede Skippere mødte Repræsentanter for den store, overfor Sundtolden ikke venligt stemte Verden.

Inden man naaede til Kongens Afgørelse, var der dog adskillige Vanskeligheder at overvinde. For det første var Kommissionens Indstilling ikke enstemmig. Repræsentanterne for Færgelavets gamle Øvrighed, Borgmester Wilde og Viceborgmester Olrich, dannede et Mindretal. De mente ikke, de handlende og søfarende vandt noget ved de mange Bestyrelsesmedlemmer, fandt ingen Grund til, at der i Kommissionen skulde sidde Repræsentanter for de handlende, naar der ingen Færgemænd var, forstod ikke, hvilken Adkomst en Toldinspektørs Tjeneste gav ham til at være Medlem, ønskede ikke, at Borgmesteren og Byfogden alene skulde sidde som lovkyndige, vilde kort og godt, at den gamle Ledelse ved hele Magistraten skulde bevares. Skulde Kongen billige Flertallets Forslag om de mange Bestyrelsesmedlemmer, ønskede Mindretallet Bestyrelsen udvidet yderligere med de øvrige Medlemmer af Magistraten, Købmandslavets Oldermand samt Færgelavets Oldermand og to af dets Bisiddere. I Virkeligheden var de to Herrer saaledes mindre bange for en stor Bestyrelse end for at overgive Myndigheden fra Byens Repræsentanter til andre, navnlig til Øresunds Toldkammers Folk.

Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet, der begge blev raadspurgt, udkastede Tanken om Ophævelse af Færgemændenes Lav. Da Kommercekollegiet fandt, at en saadan Ophævelse maaske kunde blive til almindelig Fordel ved „at aabne Vindskibeligheden en friere Bane", foreslog det, at den kommende Færgelavskommission fik til Opgave at undersøge denne Sag[1]. Der var noget afvigende Opfattelser med Hensyn til de handlendes og Færgemændenes Repræsentation indenfor Kommissionen. Den overvejende Mening var, at mens det var upassende, at Færgemændene blev Medlemmer, kunde det bedre gaa med de handlende, navnlig hvis

[1] Spørgsmaalet om Lavenes Stilling i Almindelighed var netop blevet ventileret af den i Anl. af Tømrerstrejken 1794 nedsatte Kommission, der 1794 afgav Betænkning herom i fremskridtsvenlig Retning. Edv. Holm: Danm.-Norges Hist. 1720—1820, VI, 2, S. 334. Det danske Folks Hist. VI, 160.

de skiftede med visse Mellemrum og desuden udtraadte, naar Kommissionen optraadte som Domstol i deres egne Sager. Generalpostamtet tog det Forbehold, at Færgemændenes Privilegium ikke kunde ophæve Postvæsenets gamle Ret til at afgøre, hvorvidt det ønskede Befordringen af den norske Brevpost og Postekspressen foretaget af Lavet eller paa anden Maade, ligesom ved Bælterne. Hidtil havde man ordnet sig med en enkelt af Færgemændene[1].

Færgelavskommissionen, som fik de forskellige Udtalelser forelagt, fastholdt Kravet om at bevare Lavsformen. Ved de danske Færgeløb havde man i Almindelighed valgt den Form at lade en Person eller et Selskab faa Privilegium for derved at garantere de rejsende en forsvarlig Befordring til en bestemt Takst og for at sikre sig mod, at nogen sneg sig ud af Landet uden Pas. Ved Helsingør var denne Motivering i fuldt Maal gældende, ligesom Nødvendigheden af at have rigeligt Materiel til Skipperbefordringerne gjorde det hensigtsmæssigt at knytte de to Slags Forretninger sammen og lade et Lav bestride dem.

Kommissionens Indstilling modtog Kongens Bekræftelse i et og alt ved Resolution den 11. Okt. 1797. Tanken om at gaa bort fra Lavet faldt dermed til Jorden. Naar Drøftelsen var trukket ud i 10 Aar, skyldtes det især de mange indhentede Betænkninger fra de forskellige Kollegier og andre Myndigheder, men ogsaa, at Kommissionens første Formand, Admiral Lous i 1796 var gaaet af som Overlods og derfor udtraadte af Kommissionen, men desuagtet havde beholdt Kommissionens Dokumenter hos sig uden at foretage sig noget med dem. 7. April 1797 var den nye Overlods, Generaladjutant Løvenørn, indtraadt i hans Sted, og han satte Gang i Sagen paany[2].

Om den Periode, i hvilken den permanente Lavskommission styrede Lavet, ved vi ikke meget. Den ledende Mand blev snart Løvenørn, som dog ikke var Medlem af Kommissionen. Løvenørn

[1] Dette blev ogsaa fremtidig Tilfældet.

[2] Af de øvrige Medlemmer var Viceborgmester Olrich afgaaet ved Døden i 1793, men var ikke blevet erstattet af nogen anden.

nærede en levende Interesse for Forbedringen af de danske Samfærdselsmidler. I 1809 udnævntes han til Generalpostdirektionens Konsulent i Færgesager, 21. Dec. s. A. blev der tilstaaet ham 300 Rdl. aarligt for hans Medvirkning ved Færgelavenes Organisation og Bestyrelse (saavel som Fyranstalternes Indretning og Vedligeholdelse ved Bælterne)[1].

Efter 13 Aars Virksomhed fremsatte den permanente Færgelavskommission i 1810 Forslag til nyt Reglement og Takst. Da Løvenørn ikke var tilfreds med dette, beordredes han efter sit Ønske 5. Maj 1810 til i Forening med Kommissionen at fremkomme med et nyt tillige med en Plan om en forbedret Organisation. Den gamle havde altsaa ikke været tilfredsstillende. Af Kommissionens daværende Medlemmer var det især Politimester Schouboe og Raadmand Estrup, der var de aktive. Løvenørn og Schouboe forhandlede bl. a. ogsaa med Hälsingborgs Borgmester for at sikre Farten paa Sverige de bedste Betingelser.

Resultatet blev et Forslag dels til Reglement og Takst vedrørende Lavets Forhold til Offentligheden, dels til Lavsartikler, omfattende dets indre Forhold. Den vigtigste Ændring var i Organisationen. Man foreslog at ophæve den permanente Lavskommission. Styrelsen af Lavet skulde fra Kommissionen og Oldermanden overgaa til en af det offentlige beskikket, søkyndig Mand, der som Lavets Inspektør skulde være Færgefolkenes nærmeste Øvrighed, men staa under Generalpostdirektionens Overopsigt. Sin Lønning skulde han have fra Tilsigelsespengene og fra Gebyr for Udstedelse af Kvitteringer, dog burde han i Krigstiden, da dette ikke vilde blive tilstrækkeligt, sikres en fast Sum. Forslaget indsendtes til Generalpostdirektionen af Løvenørn og ledsagedes af en udførlig Redegørelse for det helsingørske Færgeris særlige Opgaver i Modsætning til de øvrige Færgesteder. Det indeholdt tillige Ønsket om Indskrænkningen af Lavsmedlemmernes Antal fra 80 til 60, nye Bestemmelser om

[1] Han var tillige Skaberen af Søkortarkivet, der paabegyndte den officielle Opmaaling af vore Farvande og Udgivelsen af Søkort, og reorganiserede i denne Egenskab som Fyrvæsenets Chef det danske Fyrvæsen.

Materiellet, der især gik ud paa, at der burde være færre Baade, der til Gengæld kunde holdes i bedre Stand end hidtil og Krav om Oprettelse af et Tilsigelseskontor. Forslaget gik næsten uændret igennem og udsendtes som kongelig Anordning den 10. Sept. 1811. Samtidig ophævedes den permanente Lavskommission, og Oldermanden modtog ved sin Entledigelse en Gratifikation af 200 Rdl.

Til Posten som Inspektør ved Færgelavet var indkommet to Ansøgninger. Den ene var fra Admiralitetskommissær, Toldinspektør i Helsingør Louis de Tuxen. Han anførte, at han i 1807 tilligemed Helsingørs Politimester havde modtaget Befaling om at overtage Styrelsen af Færgelavet, hvilket dog ikke var sket, eftersom Ledelsen straks efter blev overgivet til Roflotillens Chef. Denne Oplysning kendes ikke andetsteds fra, men maa sikkert opfattes saaledes, at de nævnte Herrer som Medlemmer af Færgelavskommissionen paa dennes Vegne skulde føre Inspektionen med Lavet. Desuden omtalte han sine Fortjenester indenfor Færgebaadsbyggeriet[1]. Den anden Ansøger var Kaptajnløjtnant i Flaaden Johan Martin Scheidtman, der hævdede, at hans Helbred i de senere Aar havde aftaget betydeligt med voldsomme Anfald af Blodstyrtning. Ro var det eneste, der mulig kunde forbedre Helbredet, selvom det smertede ham netop i Krigens Tid at forlade Søofficerstjenesten. Livkirurgen, Professor Fenger, havde givet Attest for, at Ansøgeren flere Gange havde lidt meget af Blodstyrtning og havde været meget nær ved at faa Svindsot, for hvilken Sygdom han dog i den senere Tid var saa vidt helbredet, at han ikke syntes at staa i Fare længere. Tiltrods for denne noget problematiske Motivering for en Ansøgning til en Post, der vilde kræve meget af sin Mand, indstillede Generalpostdirektionen dog ham. Man ønskede en yngre Mand. Tuxen var gammel, havde i 36 Aar været Toldinspektør i Helsingør. Scheidtman var kun 31 Aar, dertil Søofficer, hvilket man lagde megen Vægt paa, da man vilde have en Mand, der med den fornødne Myndighed kunde sætte sig i Respekt hos det vanskelige Folkefærd,

[1] Om Louis de Tuxen se A. P. Tuxen: Slægten Tuxen 1550—1809, Kbh. 1928, S. 95 ff.

der blev hans Undersaatter, og hertil mente man nu en Søofficer egnet. Scheidtman havde ogsaa udtrykkelig anmodet om at maatte beholde sin Charge og faa Lov til at bære sin Uniform, „da denne vilde have gavnlig Indflydelse paa de Folk, han vilde faa at bestille med". Overfor Kongen lagde man især Vægt paa, at man ikke ved dette Valg vilde „fratage Hans Majestæts Søtjeneste en Mand, hvis Helbred tillod ham at blive i Etaten". Kongen bifaldt Indstillingen den 31. Aug. Valget var i visse Henseender udmærket, idet Scheidtman var en tiltalende og dygtig Mand, der med Iver gik i Lag med Opgaven. Han roses ogsaa meget af Løvenørn. Men han var uhjælpelig syg, 11 Maaneder efter sin Udnævnelse døde han af Tuberkulose. Scheidtmans Gage fastsattes til 1600 Rdl. samt 500 Rdl. til to Skrivere, indtil 250 Rdl. til et Bud og endelig øvrige Kontorholdsudgifter efter Regning.

Tilsigelseskontor vilde Scheidtman helst have i sit Hjem, men troede dog ikke, han kunde finde en Lejlighed ved Toldboden. Det maatte være det sikreste at finde et fast kongeligt Lokale til dette Brug. Tuxen foreslog at anvende Karantænekontorets Lokale og tillige at ansætte dets Skriver, der var „et ungt, meget skikkeligt Menneske", til ogsaa at passe Færgevæsenets Kontorsager. Begge Dele fik Myndighedernes Billigelse. Nogen større Luksus ved Kontorets Indretning udfoldedes der ikke. Et Inventarium, der indsendtes til Generalpostdirektionen efter Scheidtmans Død, omtalte foruden de lovbefalede Protokoller kun „en Quantum Blanquetter af Tilsigelses Sedler og Skipper Quitteringer, 1 Ildtang og 1 Skuffe, 2 Lysestader og 2 Lysesaxer samt 1 $^1/_2$ Favne Kakkelovns Brænde og en Brænde Kurv". Til Fuldmægtig bestemte Scheidtman sig for Bogholderen ved Lodsvæsenet Oeding, „hvis Forretninger og Fortieneste i disse Tider er saa ringe, at han godt vil kunne faa Tid til at bestride det udfordrede ved Befordringskontoret". Han havde akkorderet med ham om 400 Rdl. aarlig, mens Skriveren skulde have 100 Rdl., Fribolig ved Kontoret, Brændsel og Lysning. Løvenørn gav Oeding det bedste Vidnesbyrd, ligesom alle i Helsingør, som kendte ham, var enige om, at han var et eksemplarisk, skikkeligt og stræbsomt

Menneske. Til Erstatning for det gamle, svagelige Lavsbud ansattes en Matros ved Roflotillen Johan Chr. Duus.

I den korte Tid, Scheidtman fik Lejlighed til at virke i Lavets Tjeneste, var han optaget af en Mængde større og mindre Ting. Han var virksom for at skaffe Baadebyggere til at udføre Reparationen af Færgebaadene, støttede Færgefolkene i deres Standpunkt overfor de nye Mellemjoller, der var Lavets Fælleseje (herom senere) og med at skaffe de fornødne Færgekarle til Tjenesten, han fik nedsat Ydelsen til Enkekassen, forsøgte — omend forgæves — at faa gennemført en Takstforhøjelse for Nattransporter. Selv en simpel, malet Trætavle med Færgetaksten voldte ham Bryderi. Da man vilde have 40 Rdl. for en saadan Tavle i Helsingør, hvilket han fandt uforskammet dyrt, udbad han sig en tilsendt fra København, hvor der sikkert kunde faas lettere Køb.

Scheidtmans Indberetninger karakteriserer ham som en pligtopfyldende og velmenende Mand. Han var ikke daarligt lidt af Færgemændene, men havde dog sin Hyre med dem. Disse Vanskeligheder skyldtes bl. a. Færgemændenes Uvilje overfor det nyoprettede Embede, men stod for en ikke uvæsentlig Del i Forbindelse med Søofficeren Scheidtmans Betragtning af Færgefolkene som Matroser. Scheidtmans Korrespondance røber ham som en Mand, der fra Chefskahytten agter taler om og til Folkene paa Banjerne.

Den 25. Juli kunde Fuldmægtig Oeding og Postmester Topp hver især indberette til Generalpostdirektionen, at Scheidtman den foregaaende Aften var afgaaet ved Døden, den sidste tilføjede, at han efterlod sig Kone og Børn i maadelige Omstændigheder. Oeding anmodede om at blive konstitueret i Embedet, hvilket skete[1].

[1] Paa Helsingør Bymuseum er endnu bevaret Blypladen fra Scheidtmans Kiste. Den bærer flg. Indskrift: „Disse Fielle giemme Støvdelene af Johan Martin Scheidtman, Capitain Lieutenant i Søe Etaten, Inspecteur ved Fergelauget i Helsingør, født den 1ste Martij 1778, død den 24de Julij 1812. I fareste Manddoms Alder udreven af en øm Egtemages og 2de kiere Børns Arme er han nu samlet med 2de Børn, som før ham gik ind i Evigheden. Hans forklarede Aand nages nu Ej af dødelige Sorger. Ikkun vi Efterladte beklage Savnet af Statens redelige Embedsmand, af den ømme Egtefælle, den kierlige Fader, den trofaste Ven, det ædle Menneske. Fred med Dit Støv. Velsignelse med Dit Minde."

Ved Scheidtmans Død dukkede straks forskellige Autoriteter frem. Ogsaa Magistraten meddelte Oeding Konstitution i Embedet, hvortil den vistnok ingen Beføjelse havde, og nogen Tid efter modtog den konstituerede fra det helsingørske Samfunds fornemste Myndighed, Kronborg Fæstnings Kommandant, Generalmajor Scheel, et ejendommeligt Aktstykke, der her skal meddeles efter det Referat deraf, der findes bevaret i Lavets Kopibog; selve Ordlyden kendes ikke. Referatet lyder som følger:

INSTRUCTIONER
for Officererne af Søe og Landetaten ved Færgestederne, hvoraf Indholdet i Extract er disse:

1. Post. Officererne ere ansvarlige for, at de Færger og Fartøjer, som høre til Færgelauget ere i forsvarlig Stand — det manglende indmeldes til Admiralitets- og Kommiss. Collegium etc.
2. „ Til dette Collegium og til den kommanderende General for Distriktet indberettes hvor mange Færger og Fartøjer, der ere, hvad de kunne paa engang oversætte etc.
3. „ De have Opsigt med, at alle i den Kongl. Tieneste rejsende Militaire og Armeens Officianter ikke opholdes.
4. „ De ere ansvarlige for, at ingen Reisende passerer Færgen uden lovligt Pas.
5. „ Ingen maa reise paa et udenlandsk Pas — ingen med indenlands hvor hans Signalement ei er anført. —
6. „ Ingen Officeer paategner noget Pas som ikke forud er paategnet af Politiets Øvrighed.
7. „ Om Forholdet ved mistænkte Passe — Person — Vare — Giemmestæder.
8. „ Klogskabs Reglers Anvendelse paa de ofte Reisende m. v.
9. „ Have Opsyn med Baadførere paa Stædet, i Nabolauget — smaa Fartøjer og Jagter etc., afæske de ankommende Erklæring, om de paa Søen ere anholdte af Fienden, og hvor, om han har seet fiendtlige Fartøier, hvormange og hvad Slags, om de have jaget ham etc.
10. „ De holde Journal over de Reisende — hvilke Journaler maae stemme overeens med de Civil Øvrigheds — hver 5te Dag en Navne Fortegnelse over alle passerede til den comanderende General i Distriktet og indberette de Bemærkelige — Maanedlig indsende Afskrift af Journal til Cancelliet — afgive, naar noget mistænkeligt opdages, strax Rapport til Generalen derom og i meget vigtige Tilfælde til hans Majestæt selv.

11. Post. Fra Generalen skulle Officererne faae Underretning om alle Kgl. Befalinger som have Indflydelse paa deres Tienesteforretninger og faae Assistance ved Vagterne. — De maae agte nøje paa den Comand. Generals Befaling og staae i god Forstaaelse med Politiet.

Det er højst forstaaeligt, at Oeding blev noget konsterneret over dette Dokument, der her kom ind ad Døren til ham. Men han var en fornuftig Mand og skrev i sin Indberetning om Sagen til Generalpostdirektionen: „Da nu Helsingør Færgeløb har Politie, en Flotille Komandør, som har Vagt paa Broen — som lade praie alle Skibe — affordre alle Skippere, jeg foreviiser i Vagten alle Passe — En Land Militaire Vagt ved Broen, som giør omtrent det same ved alle Reisende — og Toldbom lige ved Broen — betienterer paa Broen som tage imod og følge de Reisende Skridt for Skridt til Visitations Stedet; saa er min underdanigste Forespørgsel ved dene Rapport, om jeg som constitueret strax uden mindste Ophold skal iagttage det Heele i Instructionen befalede, hvorved jeg maae kome i Opposition med de øvrige paa Broen stationerede Søe- og Landmagts Authoriteter, eller om jeg, da hine Authoriteter ere her paa Stedet — som med Politiet foruden mig udgiøre 3de og alle 3de foruden mig give Indberetninger, kunde indskrænke mig til det, som egentlig forekomer mig at henhøre til Embedet her paa Stedet?" Oeding siger endvidere, at han ved at opfylde Instruktionen maa komme i Kollision med Vagten fra Sø- og Landetaterne og Embedets Iagttagelse vil langt overstige en Mands Kræfter, da han umulig saa ofte kan være borte fra Kontoret. „Men dersom jeg tør lade det beroe hvad Pligt og almindelig Conduite medfører, da skal ingen findes villigere og nøiagtigere som jeg og tør som ærlig og redelig Mand love det skal vorde opfyldt".

Man bliver helt flov ved at erfare Generalpostdirektionens Resolution i Sagen: Oeding skal ganske holde sig Kommandantens Instruks efterrettelig. Denne Afgørelse viser tydeligt, at Direktionen var mere bange for at støde en af Statens Myndigheder, der naturligvis i den foreliggende Krigssituation havde en vis Baggrund for sine Krav, end for at overbelaste sin egen Embedsmand i et Omfang, der nødven-

digvis maatte vanskeliggøre det Arbejde, som det først og fremmest var Opgaven at passe, men det afgiver tillige Vidnesbyrd om, at de enkelte Statsmyndigheder savnede den Afgrænsning af deres Arbejdsomraade, som maatte være en nødvendig Forudsætning for Virksomhedens tilfredsstillende Udførelse.

At Oeding skulde kunne modtage fast Ansættelse i Inspektørstillingen var næppe tænkeligt. Han ansøgte ikke heller derom. Derimod indkom der Ansøgning fra en Række Søofficerer og andre, f. Eks. paany fra Tuxen.

Ingen af disse blev dog den udkaarne. I Stedet faldt Valget paa Kaptajnløjtnant Frantz Martin Dodt, der ærefuldt havde deltaget ved Briggen „Lougen"s Træfning ved Skt. Thomas d. 3. Marts 1801[1] og senere var blevet benyttet ved Kanonbaadsstationen ved Taars. Generalpostdirektionen indstillede i Forestilling af 9. Okt. 1812 denne til den samme Gage som Forgængeren, men ved Reskript af 19. Jan. 1813 blev Direktionen afæsket Betænkning, om de uvisse Indtægter ved Embedet efter Forandringen i Pengevæsenet kunde give det nødvendige Udkomme for den nye Inspektør, eller om han fremdeles burde have fast Indtægt og da hvor meget. Generalpostdirektionen mente ikke, det første kunde lade sig gøre, og foreslog en fast Gage af 1200 Rdl. og til Kontorhold 400 Rbd. Sølvværdi, saa længe Krigen varede, samt at det til Fondets Tarv bestemtes ved Udnævnelsen, at Inspektøren, saasnart Tidsomstændighederne tillod det, skulde overtage Tilsigelseskontorets Udgifter af de uvisse Indtægter, dog at han ikke maatte nyde mere end 2000 Rdl. Sølvværdi aarlig. Det overskydende skulde da tilhøre Befordringsvæsenets Fond til Erstatning for Tab under Krigen. Under disse Vilkaar, der var væsentligt ringere end Scheidtmans, blev Dodt da ansat ved kongelig Resolution d. 8. Marts 1813. Det forlangtes, at han skulde stille Kaution paa 1500 Rdl. Samtidig tilsikredes Enkefru Scheidtman sin Mands Indtægter, indtil den nye Inspektør tiltraadte, mod at hun selv affandt sig med den midlertidige Ledelse. Skriveren og

[1] Denne Begivenhed har Dodt foreviget i et Par interessante, men kunstnerisk set mindre værdifulde Stik.

Budet fik en Gratifikation af Generalpostdirektionen paa henholdsvis 33 og 16 Rdl.

Det viste sig ret hurtigt, at Valget af Dodt var uheldigt. Hertil bidrog navnlig Inspektørens manglende økonomiske Sans i Forening med Embedets utilstrækkelige Aflønning. Vanskelighederne dukkede op allerede ved Kautionsstillelsen, der i Løbet af Sommeren ikke blev bragt i Orden. I Oktober fik han Fritagelse for Kautionen, indtil hans Indtægter steg til 600 Rdl. aarligt, hvorved man altsaa netop gik den modsatte Vej end den naturlige ved Kautionsstillelser. Det var imidlertid ogsaa vanskeligt for ham at klare sine tidligere Foretagender. Han kunde ikke aflægge Regnskab for meget store Forskud, han havde faaet udbetalt til Udførelsen af Havneanlæget ved Taars[1]. Snart blev Generalpostdirektionen utilfreds ogsaa med hans Bestridelse af Embedet som Færgelavsinspektør. Han foretog ikke Indberetninger i det fornødne Omfang og førte ikke de anordningsmæssige Protokoller paa tilstrækkelig pligtopfyldende Maade, og da hans Afregninger med Postkassen udeblev, fordi han ikke kunde præstere den Kassebeholdning, hans, d. v. s. de af Oeding udførte, Regnskaber sluttede med, blev der sat en Undersøgelse i Gang. Vel kom det derved for Dagen, at Dodt nødvendigvis maatte faa Ebbe i Kassen, da hans Indkomster, der jo var uvisse, kun beløb sig til 1150 Rdl., mens Embedets Udgifter androg 1200 Rdl., men da han samtidig havde modtaget ureglementerede Indtægter, og hans Stilling i det hele var meget svag, lod Generalpostdirektionen ham suspendere, anlagde Sag mod ham ved Helsingør Politiret og krævede ham dømt fra Embedet. Heri fik man dog ikke Medhold. I Dommen, der afsagdes d. 28. Okt. 1816, erkendtes det, at Dodt havde ført et mangelfuldt Tilsyn med Færgeriet, og at de paaklagede Indkomster havde været ulovlige, men han slap med en Bøde paa 200 Rdl. Det kom ham sikkert til gode under Sagen, at hans Helbredstilstand langtfra var tilfredsstillende, idet han led af en Øjen-

[1] Ved Taars Færgested ved Indløbet til Nakskov Fjord var der udført et Havneanlæg, dels af Hensyn til Overfarten til Langeland, dels som Basis for Kanonbaadene i Krigsperioden.

sygdom, der bevirkede, at han i Dagevis ikke kunde se, og tilsidst blev saa alvorlig, at han længe før sin Suspension med Generalpostdirektionens Tilladelse havde maattet overdrage Varetagelsen af sit Embedes Forretninger til sin Officerskammerat, Kommandørkaptajn Michael Petronius Bille. Med ham indkommer i Lavets Annaler et nyt Navn, der senere samlede megen Opmærksomhed om sig. I nogle Maaneder udførte Bille sit Arbejde gratis og viste Dodt og hans haabløse Økonomi en betydelig Vennetjeneste. Senere blev han konstitueret i Embedet og fortsatte Forretningerne ogsaa efter Dodts Dom. Dodt vendte aldrig tilbage til sin Post. I nøje Overensstemmelse med Generalpostdirektionens Ønske søgte han sin Afsked og fik den med Pension. Han døde forøvrigt allerede et Par Aar efter.

I Forbindelse med Generalpostdirektionens Overvejelser i Dodt-Sagen var der d. 26. Marts 1816 blevet nedsat en ny Kommission, hvis første Medlem var Løvenørn, med den Opgave at fremkomme med Forslag til en ny Takst og eventuelle andre Ændringer. Takstforslaget approberedes ved kongelig Resolution af 31. Maj 1816. Kommissionen henstillede iøvrigt at dele Inspektørens Embede i to Dele, saaledes at man foruden en Inspektør fik en Embedsmand, der i sig forenede Bogholderens og Kassererens Virksomhed. Begrundelsen laa — udfra de sørgeligt indvundne Erfaringer — deri, at Søofficerer ikke havde lært Regnskabsførelse og var bedst skikkede til den egentlige Inspektørgerning. Inspektøren skulde tage sig af „det executive" og befalende; han skulde hævde Orden og Myndighed mellem Færgelavet, paase, at Fartøjerne var i Orden og dertil bruge al sin Tid. Bogholder og Kasserer foresloges offentlig ansat med fast Lønning og ikke privat i Inspektørens Brød. Inspektørembedet burde være ordentlig lønnet, men som hidtil have sine Indkomster uvisse, ligesom de fleste andre Embedsindtægter i Helsingør, for derved at skærpe Interessen for den samvittighedsfulde Pasning af Embedet. Med fast Lønning vilde Inspektørens Indkomst desuden ikke blive større end fastlønnede Embedsmænds i Almindelighed, hvilket var for lidt paa Grund af den dyre Levefod i Helsingør.

Efter Dodts Afsked vilde det naturligste have været at ophæve Billes Konstitution og ansætte ham fast. Det var ogsaa paa Tale, men blev ikke til noget af ganske særlige Grunde. Der udviklede sig nemlig en voldsom Konflikt mellem ham og Lavet. I Juli 1816 kunde man endnu læse i Lavets Forhandlingsprotokol: „De i dette Aar forefaldne Quæstioner ved Helsingøers Færgelaug ere som i forrige, almindeligvis afgjorte ved Bisidderne, hvis Stemme Inspektionen altid lader gjelde, naar det ej indses at stride aabenbar mod Anordninger, Love og Billighed. — Inspektionen har og næsten altid funden Bisiddernes Mening temmelig nær at stemme med sin egen". Selvom Bemærkningerne er dikterede af Bille selv, hvorom Udtrykket „Inspektionen" vidner — Bille betegnede altid sig selv saaledes — røber de lutter Ro og Fredsommelighed. Et Par Aar senere var Freden brudt, og Krigstilstanden kom saa vidt, at Lavet d. 30. August 1819 rettede en Ansøgning direkte til Kongen om en anden Bestyrelse af Lavet. I denne opsummerer de al deres Galde mod Lavsinspektør-Institutionen, rigeligt suppleret med personlig Vrede overfor Bille selv.

Færgemændene nævner i Ansøgningen den Velstand, der fandtes tidligere, da der var 80 Færgemænd, mens der nu efter Inspektionens Indførelse i 1811 kun er 75 Lavsmedlemmer, der lever i Fattigdom og Nød, om nogle faa Aar vil Lavet slet ikke mere være til eller i det mindste være aldeles ruineret. Paa Grundlag af dette Ræsonnement ansaa man 1811-Ordningen for at være forfejlet. I sine Modbemærkninger fandt Bille især i Krigen og dens Følger Aarsagen til de slettere Tilstande, som man dog havde søgt at modarbejde gennem Forhøjelsen af Taksten og paa anden Maade, iøvrigt foreslog han spydigt at genindføre Herligheden ved at følge Færgemændenes Tankegang og forøge Lavsmedlemmernes Tal paany til 80 eller 100.

En Række Anker er Lavet ikke saa heldig med, idet de er rettede mod Ting, som er afskaffede ved Taksten af 1816. Det gælder f. Eks. Administrationsafgiften 4 Sk. af Rigsdaleren, Kravet om Takst efter Vejrliget — imødekommet i Bestemmelserne om Kulingsgraderne —

om Tilladelse til at akkordere under Taksten o. s. v. Paa disse Punkter var det naturligvis Bille en let Sag at svare. Ogsaa dets Angreb paa hans Virksomhed ved Pensionskassen viser han fra sig, selvom Regnskabsaflæggelsen i Begyndelsen ikke havde været helt i Overensstemmelse med Anordningen og blev forbedret i 1817 paa Generalpostdirektionens Initiativ. Andre Spørgsmaal saasom Lavets Bjergninger gik han mere udenom. Personligst formede var nogle Udtalelser om, at Inspektøren ikke var Lavets Ven, idet dets Aftagen ikke rørte ham, samt følgende Sætninger i Forbindelse med Omtalen af Inspektørens Stilling som Lavets nærmeste Øvrighed (Anordningens § 26): „Lydighed er enhvers Pligt, men Høflighed er ligesaa. Naar Inspektøren anser en Borger som en lønnet Matros, truer ham med Øredaske eller Lussinger, er det vel en Mangel af gensidig Pligt, en ond Vane eller Uvidenhed om det Forhold, han staar i til Færgelavet — Statens Mænd og Borgere — og fordi han enten er alene paa Kontoret, eller ikkun har et villigt Lavsbud, bør vel saadan Opførsel ingenlunde bifaldes". Der har øjensynlig eksisteret hyggelige Tilstande paa Tilsigelseskontoret. Bille svarer med ikke mindre Skarphed dertil: „Foreløbig tilstaar den tjenstgørende Inspektør, at han anser den brave Matros for langt ærværdigere end den daarlige Borger, saa han gærne kunde falde paa at byde denne, hvad han aldrig har budt en Matros". Dog — de Ørefigner, som saaledes svæver over Færgemændenes Hoveder, skynder han sig at dementere ved Erklæringen om, at Beskyldningen er en grov Usandhed og et Overfald mod Søofficeren i Almindelighed og Inspektøren i Særdeleshed.

Med megen Veltalenhed forsvarede Bille sig mod de fremsatte Beskyldninger i en Dokumentation, som gik ud paa at vise, at Lavet med en uhørt Grovhed og Voldsomhed havde rettet usandfærdige Beskyldninger mod ham, og som med skadefro Overlegenhed klargjorde, at de Raadgivere, som havde ført Pennen for Færgemændene, uheldigvis paa en Række Punkter fremsatte Klager over Forhold, som forlængst — og især siden Taksten af 1816 — var blevet ændret til de Tilstande, Klagerne nu ønskede indført. Resultatet udeblev

heller ikke. 9. Nov. afgav Kongen følgende Resolution: „De af Færgelavet i Helsingør ugrundede Ankeposter og Besværinger maa anses tilstrækkeligen gendrevne og afviste ved de af den cst. Inspektør i saa Henseende fremførte Oplysninger, hvorom vor Generaldirektion har at underrette Supplicanterne, med Tilføjende, at det ufravigeligen vil have sit Forblivende ved Vor allernaadigste Bestemmelse angaaende det helsingørske Færgelavs fremdeles Bestyrelse ved en Inspektør".

Dermed lod Færgefolkene sig dog ikke nøje. De maatte finde sig i at beholde Inspektørinstitutionen, men de havde forskellige økonomiske Mellemværender med Bille, først og fremmest i Anledning af nogle Bjergningsforetagender, som Skibsklarerer Tauson skyldte Lavet for, tillige angaaende deres Ydelser til Pensionskassen og de hälsingborgske Færgemænds Afgifter til Lavet, og disse Krav agtede de ikke at lade falde, men forlangte en Kommission nedsat, hvilket Generalpostdirektionen bøjede sig for. Bille havde anmodet Direktionen om at anlægge Sag mod Færgemændene i Anledning af deres grove Udtalelser overfor ham, men efter Brevveksling med Danske Kancelli mente Direktionen det rettest, at Bille selv anlagde privat Søgsmaal mod Færgemændene, saaledes at man stillede ham fri Proces i Udsigt. Dog ansaa man det for naturligst, at den foreslaaede Kommission ogsaa tog sig af Beskyldningerne og fik Bemyndigelse til at fælde Dom. Kommissionen blev nedsat og kom til at bestaa af Kolderup Rosenvinge, Kommandør Cornelius Wleugel og Assessor i Landsover- samt Hof- og Stadsretten Michael Lange.

Kommissionen fik imidlertid tillige Paalæg om at søge Sagen bilagt ved Forlig, og dette lykkedes. Der forhandledes med et Udvalg af Lavet, befuldmægtiget til at træffe Afgørelse og bestaaende af Anders Thorsen Lund, E. Petersen, J. Christoffersen, F. Buck, F. Wilhelmsen, J. Bakke og O. Bendsen Smidt. Disse erklærede i Forliget, at de frafaldt enhver Anke mod Bille, hvis Interesse for Lavet de, efter at Sagen nu i det hele var dem forestillet, ikke fandt sig foranledigede til at betvivle, ligesom de ogsaa erklærede, at de i Ansøgningen fremsatte Udtalelser om, at Inspektøren ikke var Lavet til Nytte,

men en Bekostning, ikke hentydede til den nuværende Inspektør, men til en Inspektør i Almindelighed, idet de ansaa Embedet for overflødigt. Kun fastholdt de dog deres Paastand om, at Kommandørkaptajn Bille skulde gøre Rettighed for de bjergede Skibe og tilsvare det, som efter opgjort Regnskab maatte komme Lavet til gode, især hvad man havde at fordre i Tausons Fallitbo. Denne Fordring havde Inspektøren formentlig ikke gjort gældende betids. Overfor dette sidste erklærede Bille, at han flere Gange havde krævet Beløbet, men intet faaet, og at han kun havde givet Tauson Henstand, fordi han stolede paa dennes Suffisance. Da Bille imidlertid vidste, at en stor Del af Lavets Medlemmer var trængende, var han villig til at overtage dette Tab alene, imod at der deroverfor blev likvideret, hvad Bille efter Opgørelse havde til gode hos Lavet for leverede Sten (til Havnens Forbedring). Hvad Lavets Fremgangsmaade angik, fandt han den lige saa upassende overfor sig som Embedsmand, som den var krænkende for ham som Privatmand. Da Kongen imidlertid ved at give Kommissionen Bemyndigelse til evt. at afgøre Sagen i Mindelighed indirekte havde vist, at Bille ikke havde overtraadt sin Embedspligt, saaledes at han kunde drages til Ansvar fra det offentliges Side, havde Bille heller ikke noget imod at forlige Sagen, da han i Lavets Erklæring havde faaet Vished for, at man ikke der miskendte hans Bestræbelser for deres Bedste, om de end maatte tro, at han ved enkelte Lejligheder havde tilsidesat den privates Fordel for det Heles Bedste.

Den omdisputerede Bjergeløn blev sat til 3700 Rdl. Sedler, der efter Fradrag af Billes Modkrav for Stenene blev til 600 Rdl., som Bille forpligtede sig til at betale ved de to nærmest paafølgende Juni og December Terminer, hver Gang med Halvdelen. Hvad Afgiften for de svenske Baade angik, fandtes det, at Bille kun havde aflagt Regnskab for 1819, uagtet Afgiften ogsaa var opkrævet Aaret forud. Han skulde derfor betale de 31 Rdl., som udgjorde Indtægten for 1818.

Ved at sammenligne Lavets egne Bøger med de af Bille for Aarene 1816—18 aflagte Regnskaber over Afgiften til Pensions-

kassen havde Lavsrepræsentanterne bemærket, at et betydeligt Antal Ture ikke var blevet medtaget i Regnskaberne. Under Forudsætning af Lavets Bøgers Rigtighed havde Kommissionen beregnet det opstaaede Deficit til 718 Rdl. 1 Mark 4 Sk. Bille ytrede hertil, at han ikke kunde betragte Færgemændenes private Optegnelser som juridisk Bevis, men han ønskede dog ikke, at nogen i det helsingørske Færgelav skulde have Anledning til at tro, at Lavet havde tabt ved hans Overtagelse af Inspektionen. Som Følge deraf forpligtede han sig til, for „hvad muligt ved nøjagtigere Bogholderi kunde have været vundet for Pensionskassen, at erklære sig ansvarlig for de ovennævnte 718 Rdl. 1 Mark 4 Sk. og at lade denne Sum føre til Indtægt i Regnskabet for merbemeldte Pensionskasse, dog imod Forbeholdenhed af Regres til alle vedkommende af hvem der muligt i sin Tid maatte befindes at Fejlen i Regnskabet var foranlediget". Lavsrepræsentanterne erklærede da, at hele Lavets Mellemværende med Bille dermed var afgjort.

I sin Fremstilling til Kongen af 21. April 1820 om Sagen tilføjede Generalpostdirektionen, at Bille allerede havde indbetalt de 718 Rdl. til Pensionskassen, ligesom han havde berigtiget, hvad han som Følge af Gælden til Kassen ogsaa maatte antages at være Befordringsvæsenets Fond skyldig. Nogen Sum nævntes ikke her. Ved Resolution d. 13. Maj billigede Kongen Forliget.

Det kan ikke nægtes, at de fra Billes Side skete Indrømmelser var meget betydelige og i Virkeligheden ganske kompromitterende. Der skete dog ikke noget med ham. Sagen var endelig afsluttet, og man har sikkert taget Affæren som en ny Bekræftelse paa, at Søofficerer paa Grund af manglende Uddannelse ikke havde Forstand paa Regnskabsføring, og Bille indrangeredes i den talstærke Række af gældbundne Embedsmænd, som den ubarmhjertige Tid tog Magten fra. Den mystiske og noget luftige Regres, der omtaltes i Forliget, hører man intet nærmere om sidenhen. Den skulde næppe heller tages altfor højtideligt. Desuden var der ikke megen Tvivl om, mod hvem den maatte rettes. Det var forøvrigt ikke første Gang, at Bille kom i Vanskeligheder paa Grund af slet Regnskabsførelse. Som

Skibs- og Divisionschef under den danske Deltagelse paa Schelden 1812—13[1] kom han i en meget betydelig Gæld, da han paatog sig at dække det Underskud, han ikke kunde stille Regnskab for. Det var til Hjælp i denne Situation, at han overtog Embedet som Lodsinspektør i Helsingør.

Det er maaske endog ikke udelukket, at Bille kunde have fortsat i Embedet som Færgelavsinspektør. Dette skete dog ikke. Han anmodede Generalpostdirektionen om, at hans Ansøgning maatte bortfalde, „da han med et ved Uheld og Krænkelser nedbrudt Sind, frygter ikke at kunne være nyttig i dette Embede". Ogsaa sine Embeder som Vaterskout og Lodsinspektør opgav han. I Stedet forlod han Landet og modtog en Kaldelse fra den preussiske Stat om at blive Navigationsdirektør i Danzig. Denne Virksomhed og hans Arbejde efter Hjemkomsten til Danmark for Oprettelsen af „Foreningen til Søfartens Fremme" er hans væsentligste Indsats[2].

Ved hans Død i 1845 fremkom der i Helsingørs Avis et Avertissement, hvori Bille betegnedes som „en af Danmarks nyere Tids Heroer, af dets stolteste Prydelser". Han karakteriseres som adelig i Sind og adelig i Gerning, og det paastaas „at den Ædles sjeldne Dyder og usigelig elskværdige Personlighed endnu med Kærlighed maa mindes af mange i denne By, hvor han, for henved en Fjerdedel Sekulum siden, i adskillige Aar med den ham ejendommelige Gavmildhed udstrøede sin lyse Aands rige Frugter", ligesom han

[1] Under Alliancen med Frankrig var der i Aarene 1809—13 fra Danmark afgivet Officerer og Mandskab til de to franske Orlogsskibe „Pultusk" og „Dantzick", der var stationerede paa Schelden. Fra dansk Side skuffedes Forhaabningerne om, at disse Skibe af Napoleon vilde blive sendt til de danske Farvande til Hjælp mod Englænderne efter Tabet af den danske Flaade. Der opstod ubehagelige Stridigheder derved, at Officererne, skønt de var stillede under fransk Overkommando, dog modtog Ordrer fra det danske Admiralitet. Tilsidst blev de hjemkaldt, og Bille var udkommanderet under Hjemsendelsen.

[2] Herom se Foreningens Jubilæumsskrift ved 50-Aars Jubilæet i 1894. Det fortjener ogsaa at mindes, at han i sin Færgelavsperiode førte det første danske Dampskib „Caledonia" til Danmark. Bille var 1819—39 Direktør for den i 1817 grundede Navigationsskole i Danzig. Han foretog Sommertogter med sine Elever, hvilket var noget nyt i Navigationsundervisningen, og udførte ligeledes 1833—39 Opmaalinger af preussiske Kystfarvande udgivne i det bekendte, første tyske Søkortværk „Preussens Seeatlas". Jvfr. W. Reuter: Die preussichen Übungsshiffe 1819—48.

betragtes som et „ophøjet Mønster for Samtid og Eftertid". En og anden gammel Færgemand, som under Læsningen lod sine Tanker vandre tilbage til de stormfulde Begivenheder i 1820, vilde sikkert have noget vanskeligt ved at sammenholde denne Karakteristik af en elskelig Personlighed med hans eget Ungdomsindtryk af en sikkert velmenende, men noget kolerisk og bornert Embedsmand, hvis Virke langtfra var udadleligt.

Foruden Bilæggelsen af Mellemværendet mellem Lavet og dets Inspektør havde Bille-Kommissionen faaet den Opgave at overveje forskellige Spørgsmaal Lavet vedrørende, først og fremmest Antallet af Lavsmedlemmer og Formerne for en eventuel Reduktion, Antallet af Færgekarle og bl. a. ogsaa Ophævelsen af den under Dodt-Sagen aabenbarede Inddeling af Skipperturene. Resultatet af Kommissionens Arbejde blev den nye Anordning og Lavsartiklerne af 19. Maj 1820, der paa en Række Punkter indeholder Ændringer i Forhold til Anordningen af 1811, saaledes som det fremgaar af de følgende Kapitler.

Til Inspektørembedet indkom der denne Gang endnu flere Ansøgninger end tidligere. De var alle fra Søofficerer af forskellige Grader, som Flaadereduktionen havde gjort arbejdsløse. Kun en enkelt kom fra en helt anden Kreds. Det var den helsingørske Gæstgiver Jens Chr. Hansen, der erklærede, at han var nødsaget til at forlade Gæstgiverivirksomheden, da han paa Grund af den ringe Samfærdsel ikke kunde leve af den længere.

For Generalpostdirektionen var Valget særlig vanskeligt, da man var klar over, at Lavets Uvilje mod en Inspektør sandsynligvis vilde vedvare, indtil Lavsmedlemmerne havde indset, at Embedet var gavnligt, ikke alene for de fremmede, men tillige for Lavet selv, og at man i Oldermanden og Bisidderne havde Garanti mod mulige Misbrug af Inspektørens Myndighed. Det gjaldt om at vælge en Mand, „der med nogen Anseelse forbandt Sindighed og Blidhed". Man fandt ham i Kaptajnløjtnant Johs. Schmidt, der med Dygtighed og Samvittighedsfuldhed og betydelig større Diplomati og Forhandlingsevne end sin Forgænger røgtede sin Gerning, til han i den

høje Alder af 73 Aar tog sin Afsked i 1852. Ogsaa han var tillige Lodsinspektør og Vaterskout.

Allerede i adskillige Aar havde det staaet klart for enhver kyndig, at der var en nøje indre Forbindelse mellem den tilfredsstillende Befordring af Skipperne for en rimelig Takst og Antallet af Lavsmedlemmer. Det var aabenbart, at der var for mange Færgemænd, men Lavssystemet gjorde det vanskeligt at komme af med nogen af dem, og det krævede tillige det nødtørftige Underhold af hver enkelt, hvorved Taksten maatte holdes oppe. Mens der tidligere havde været 100 Medlemmer, var Antallet i 1811 gaaet ned til 80 og ved den nye Anordning dette Aar bestemtes det, at ved opstaaede Vakancer skulde kun hvert andet Lav besættes, indtil Tallet var bragt ned til 60.

Bille forstod Nødvendigheden af en Reduktion. I 1816 beklagede han sig over, at mere end Halvdelen af Færgelavets Numre var „besat med Fruentimmer, svage Mænd, halvt uduelige eller magelige, der fare ved Fuldmægtig". Lavet selv strittede imod Ændringer. I Sept. 1818 fik Bille nedsat et Udvalg af 8 farende og 3 ikke farende Færgemænd til Drøftelse af Reduktionsplanerne, men den følgende Maaned maatte han erkende, at Udvalget ikke vilde fremme Sagen, og Bille beskyldte Færgefolkene for at være „uskikkede til den frie Oversigt endog af deres egne Anliggender". I 1820 var man derfor ikke kommet videre end til at gentage den gamle Bestemmelse. I Perioden 1811—20 var Medlemstallet dog dalet fra 80 til 75.

I de følgende Aar blev Spørgsmaalet paa Grund af den stigende Misfornøjelse med Sundtolden stedse mere brændende. En ny Kommission nedsattes ved kongelig Resolution af 19. Sept. 1834[1] med Hovedopgaven at løse Spørgsmaalet om Reduktionen og at fremsætte Forslag til en ny Takst. Vedrørende denne sidste henvises til Afsnittet herom. Reduktionen vedtog man at gennemføre paa den Maade, at hvert af de daværende 10 Enkelav, hvis Indehavere

[1] Medlemmer blev: Etatsraad, Deputeret i Generaltoldkamret Beck, Justitsraad, Kommitteret Wedel, Inspektør ved Øresunds Toldkammer, Kapt. Sneedorff, Etatsraad, Postdirektør Bojesen, Færgelavsinspektør, Kapt. Schmidt og Helsingørs Borgmester, Etatsraad Stenfeldt.

ingen Sønner havde, skulde gaa ind ved Vakance, forsaavidt de maatte blive ledige, inden Reduktionen var fuldført. Af de øvrige Lav, Enkelav som alm. Lav, skulde stadig ved Ledighed hvert andet gaa ind. Endemaalet sattes ligesom i 1811 og 1820 til 60 Medlemmer, der ansaas fornødent, men ogsaa tilstrækkeligt til Transporternes Pasning. Samtidig bestemtes det, at der aarlig fra Generaltoldkamret til Erstatning for Indkomsttab ved Takstens Nedsættelse kunde ydes en Sum af indtil 4000 Rdl. for hvert Aar, hvori Lavets samlede Indtægt ikke var saa stort, at hver enkelt Lavs Fortjeneste udgjorde 500 Rdlr. Imidlertid bevirkede Færgemændenes vedholdende Modstand, at man fra 1841 paany vendte tilbage til den gamle Reduktionsmaade mod, at Tilskudet fra Statskassen begrænsedes til 10 Aar og fuldstændig ophørte, naar Tallet 60 var naaet (hvilket dog først skete 1. Jan. 1858). Ligeledes skulde Færgelavsinspektørens Gage udredes af Øresunds Toldkammer med 1000 Rdl. aarlig.

LAVETS STYRELSE

FÆRGELAVSINSPEKTØREN

Dennes Forretninger var meget omfattende. I Almindelighed skulde han vaage over, at Færgeanordningens Bestemmelser og Taksten blev overholdt, ligesom det naturligvis var hans Pligt at bidrage alt, hvad der stod i hans Magt, til at fremme Færgelavets Gavn og Vedligeholdelse og drage tilbørlig Omsorg for, at rejsende, søfarende og handlende uopholdelig blev befordrede og ikke blev forurettede af Lavets Medlemmer eller de Folk, der stod i disses Tjeneste. Han skulde opbevare og registrere alle de Befalinger og Breve vedkommende Tjenesten, som maatte indkomme til ham, ligesom han skulde føre ordentlig Bog over alle Embedsbreve og Erklæringer, som han afsendte og afgav, altsaa føre Journal og Kopibøger. Desuden skulde han holde Protokol over samtlige Færgefartøjer, med Angivelsen af Størrelsen i Kommercelæster og over Færgelavets Medlemmer efter den Orden, i hvilken de var ind-

komne i Lavet, ligesom over Navnene paa de Færgefolk, som var i Lavsmedlemmernes Tjeneste med Underretning om deres Dueligh-hed og om hvorvidt de var halv- eller helbefarne. Han skulde holde Regnskab over den Afgift af Fragterne, som Færgemændene betalte til Befordringsvæsenets Fond, indsende Ekstrakter herover hvert Kvartal og indbetale selve Afgiften til Postkassereren.

Til disse Kontorarbejder kom endvidere i Perioden 1811—20 Bestyrelsen af det ved 1811-Ordningen nyorganiserede Tilsigelses-kontor, d. v. s. Lavets Kontor for Ekspedition af rejsende, Skippere og andre Befragtere, en Virksomhed, der var endnu mere omfat-tende. Dette Kontor var han pligtig at holde i Nærheden af Skibs-broen, det skulde forsynes med et Skilt til Efterretning for enhver. Her skulde han eller hans Fuldmægtig tillige med et Bud altid være til Stede fra Solens Opgang til dens Nedgang. Han skulde sørge for, at man, naar Kontoret var lukket, altid i hans Bopæl kunde faa Op-lysning om, hvor han eller hans Fuldmægtig var at træffe, saa at Bestillinger til alle Tider kunde modtages og besørges. Et betydeligt Bogholderi var knyttet til dette Tilsigelseskontor. Der skulde føres Protokol over Skipperturene, over rejsendes Befordring, over Trans-porten af Gods og Varer til og fra Reden eller andetsteds, over alle Bjergningsforetagender, der udførtes af Lavet, over Forretninger med Mellemjollerne, hvortil endvidere kom et særligt Regnskab over de Mellemjoller, der tilhørte Lavet som Helhed. Bortset fra det sidstnævnte Arbejde, som han bibeholdt, overgik Tilsigelses-kontoret med, hvad dertil hørte, i 1820 paany til Lavet, et Led i Bestræbelserne for efter Episoden Bille at faa Lavets Administration paany i smult Vande. Kontoret bestyredes da af Oldermanden, dog under Inspektørens Tilsyn, idet denne fik Pligt til maanedlig at gennemse de nævnte fem Protokoller og kontrollere dem nøje efter Tilsigelsessedlerne.

Det var Inspektørens Pligt paa Skibsbroen at føre Tilsyn med alt, hvad der vedrørte Lavets Forretninger, men han havde dog Ret til blandt Færgemændene at udvælge nogle Opsynsmænd, der kunde være ham behjælpelige hermed. Uden Tilladelse fra Generalpost-direktionen maatte han ikke forlade Helsingør.

Foruden denne Hovedvirksomhed havde han utallige andre større og mindre Pligter baade med Hensyn til Fartøjernes Besigtigelse, Bjergningsforetagender og andet. Det var f. Eks. hans Opgave at tage Skøn over, hvorvidt Farvandet var usejlbart paa Grund af Storm eller Isgang og at træffe Bestemmelse om Kulingsgraderne, ligesom han skulde beflitte sig paa at forlige eventuelle Stridigheder mellem Færgefolkene og de rejsende eller andre Befragtere, og dette sidste var et brydsomt Hverv, da saadanne Stridigheder jævnlig indtraf.

I visse Tilfælde kunde han paalægge Færgefolkene Bøder, men da sligt naturligvis hyppigt fremkaldte Uenighed, blev denne Beføjelse nærmere præciseret, ligesom det i 1820 fastsattes, at Inspektøren skulde indsende Ekstrakt af Protokollen over Bødesagers Behandling til Generalpostdirektionen. Efter at være forsynet med Autorisation herfra, blev Ekstrakterne af Inspektøren oversendte til vedkommende civile Øvrighed, i Reglen naturligvis Helsingørs Magistrat, for at de idømte Mulkter, saafremt de ikke godvilligt blev betalt, og det gjorde de jævnlig ikke, kunde inddrives ved Eksekution.

Blandt hans Rettigheder var især Retten til gratis Befordring i Færgelavets Fartøjer under Udførelsen af hans Embedsforretninger samt til at indkassere dobbelt Andel i Forhold til Færgemændene af Lavets Indkomster fra Bjergningsforetagender. Som tidligere nævnt, lønnedes han i Perioden 1811—20 med de Tilsigelsespenge, som Befragterne erlagde paa Tilsigelseskontoret, idet der dog tillige garanteredes ham en vis, fast Lønning under og lige efter Krigen. Da Kontoret, og dermed ogsaa dettes Indkomster, i 1820 overgik til Oldermanden, kom Inspektøren paa en fast Lønning af 1000 Rdl. Sølv, der fra 1836 blev udredet af Lavet som Helhed, fra 1841 af Øresunds Toldkammer.

OLDERMAND OG BISIDDEER

Siden Færgeselskabet fik Lavsform, stod der i Spidsen for det en Oldermand, hvis Opgave var at lede Forretningernes Udførelse.

Ved sin Side havde han allerede i 1630 4 Underoldermænd. Hvorvidt dette System forlades senere, kan ikke paavises, dog nævnes disse Mænd ikke i Artiklerne af 1685, der kun omtaler, at i Oldermandens Fravær skal den ældste i Lavet overtage hans Forpligtelser. I 1797 nævnes imidlertid disse Medhjælpere paany og betegnes da som Bisiddere. Deres Antal var stadig 4. I 1811 gik man i sin Reformiver saa vidt, at Oldermandsinstitutionen forsvandt, idet alle dens Forretninger overdroges til den nye Færgelavsinspektør. Dette var naturligvis Baggrunden for Færgemændenes afvisende Holdning overfor Inspektøren, en Holdning, der især maatte gaa ud over Bille, der havde det Uheld at være Stedfortræder for en Inspektør, hvis manglende Evner til at forestaa den i Færgemændenes Øjne unødvendige Inspektørpost klart var fremgaaet af Retssagen mod Dodt. Om Færgemændene selv bevarede deres Oldermand, kan ikke med Bestemthed konstateres, visse Udtryk i Klagen mod Bille kunde tyde derpaa, men denne Protest er dog underskrevet af en Gruppe Færgefolk og er ikke udgaaet fra en Korporation.

I 1820 vendte imidlertid Oldermanden tilbage og fik nu paany Ledelsen af Tilsigelseskontoret. Til Hjælp for sig havde han nu ifl. Anordningen 2 Bisiddere, men hertil kom 2 Reservebisiddere, hvilket var nødvendigt, for at der altid kunde være en til Stede paa Broen, selv paa travle Dage, da flere Bisiddere kunde være paa Søen for at passe deres egne Forretninger. Først i 1861, efter Sundtoldens Ophør, bortfaldt Reservebisidderne, men da var ogsaa Lavsmedlemmernes Antal stærkt formindsket.

Foruden i Almindelighed at paase Lavets Bedste og i paakommende Tilfælde gennem Inspektøren at give Indberetninger til Generalpostdirektionen, paa Inspektørens Begæring at udtale sig om evt. Klager eller Ansøgninger fra Lavets Medlemmer, naar Vakancer indenfor Lavet opstod ved Dødsfald eller Udtrædelse til Inspektøren at fremsætte Forslag til Lavets Besættelse eller Nedlæggelse i Overensstemmelse med Anordningens Regler, havde Oldermanden ogsaa det Hverv sammen med Inspektøren at foretage de halvaarlige Syn af Lavets Fartøjer, ligesom han til Postkassen hvert Kvartal

skulde indbetale Afgiften til Befordringsvæsenets Fond, som hver Lavsinteressent ligeledes kvartalsvis indbetalte til ham i Forhold til sin Indtægt (for denne Afgift indestod det hele Lav en for alle og alle for en). Til Dækning af Udgifterne til Opretholdelse af Tilsigelseskontoret og som Løn for sit Arbejde i det hele indkasserede han fra Færgemændene $^1/_{12}$ af Fragterne. Af Indkomster fra Bjergningsforetagender fik han ligesom Inspektøren dobbelt Portion. Derimod fik Bisidderne ingen Godtgørelse for deres Virksomhed. Det betonedes kraftigt i Lavsartiklerne, at Oldermanden saavel som Bisidderne var underlagt Inspektørens Myndighed. Tilsidesatte han den Agtelse og Lydighed, han var denne skyldig, straffedes han første Gang med en Mulkt paa 20 Rdl. Sølv, anden Gang mistede han sin Bestilling og ansaas for uværdig til nogensinde oftere at komme paa Valg til Oldermand eller Bisidder. Disse Bestemmelser kom dog vistnok aldrig i Anvendelse.

Valget af Oldermand og Bisiddere gjaldt for 2 Aar. Det foretoges paa Lavssamlinger ved almindelig Stemmeflerhed hvert andet Aar den 1. Febr. Til Oldermandsvalget krævedes Generalpostdirektionens Approbation, derimod kunde Bisidderne uden denne straks tiltræde Virksomheden.

Naar Lavets Medlemmer i Fællesskab ønskede at drøfte et eller andet Spørgsmaal, skete dette paa Lavssamlinger. Til Afholdelse af saadanne krævedes dog i Overensstemmelse med Forskrifterne i Forordningen af 23. Dec. 1681 § 9 Magistratens Tilladelse, ligesom Magistraten ved en eller flere Repræsentanter skulde overvære Mødet, over hvilket der skulde føres en Protokol. Desuden skulde Inspektøren i Forvejen underrettes om Mødets Afholdelse og dets Dagsorden, saa at han kunde komme til Stede, saafremt han maatte føle sig foranlediget dertil.

Nogen egentlig Garanti for, at man ikke foretog uønskede Drøftelser, saaledes som Bestemmelsen oprindelig tilsigtede, var der dog næppe. Man fandt nok andre Veje til at snakke sammen om Tingene, og Magistraten lagde sig vel næppe heller hindrende i Vejen for saadanne Møder. Selvom Magistraten mistede sin Overøvrighed

over Lavet i 1797, bevarede den dog en vis Autoritet. Ved Nybesættelser af Lav afgav den saaledes Udtalelse om de foreslaaede, og den optraadte jævnlig som Støtte for Færgemændene, der jo ogsaa var Borgere i Byen.

Lavets Forhold til Øresunds Toldkammer, der paa visse Tidspunkter i det 18. Aarh. ikke var det allervarmeste, bedredes siden betydeligt. Herom vidner den Fest, der 4. Febr. 1843 afholdtes i Anledning af N. A. Holtens Udnævnelse til Tolddirektør, ved hvilken Færgemændene bragte ham deres Hyldest. Der afbrændtes Fyrværkeri. Fra en Flydebro i Havnen saas i Transparent Holtens Initialer og følgende Ord: „Ædle Gjerninger fylde Hierterne med Taknemlighed". Bagved laa Baade med Flag og Standere, ordnede i Række og oplyste ved Blaalys. Efter Fyrværkeriets Afbrænding tømtes et Glas, og Holten fik et Hurra. Helsingørs Avis sluttede Referatet af Festen med følgende Bemærkning: „Hengivenhedsfølelse for en Mand, der saa ofte har lagt sin Interesse for denne Stand for Dagen, havde fremkaldt denne vakre Festlighed". Paa Grund af den nøje Forbindelse, der var mellem Lavets og Toldkamrets Virksomhed, var en saadan Interesse ogsaa ganske naturlig. Toldkamret kunde være Færgemændene til megen Hjælp og var det ogsaa, selvom de Forslag om direkte, økonomisk Støtte fra Sundtoldens Midler til Færgelavets enkelte Medlemmer, der nu og da fremkom, aldrig førte til noget Resultat.

FÆRGEPRIVILEGIET

Lavsartiklerne af 1630, der kræver Medlemsskab i Lavet som Betingelse for at kunne tage Fragt paa Helsingørs Skibsbro, omtaler kun Rejser mellem Helsingør og Hälsingborg samt Helsingør og København. I disse Artikler saavelsom Vedtægterne af 1685 antydes desuden Fragterne til og fra Skibene i Sundet, men en nøjere Territorialgrænse er dog ikke fastslaaet. Derimod tales der i 1797 om Rejser fra Helsingør til Hälsingborg, Landskrona, Malmö og Køben-

havn og mellemliggende Steder, og Grænserne for Privilegiet lægges i Nord ved Hammermøllen, i Syd ved Skotterup, Bestemmelser som er ved Magt endnu i 1811 og 1820, saaledes at den ved Plakat af 12. August 1820 fastsatte Territorialgrænse for de danske Færgeprivilegier i Almindelighed, nemlig en Mil paa hver Side af Færgestedet, ikke stod ved Magt her. Naturligvis gjordes der Tid efter anden udefra Forsøg paa at antaste dette vidtstrakte Privilegium. 1822 ønskede Ejeren af Hesseløen, Skipper Lars Peder Robbert Tilladelse til en Færgefart mellem Humlebæk og svenske Havne, og det følgende Aar vilde en Skipper Madsen aabne en Rute fra Vedbæk til Sverige, navnlig af Hensyn til Hestetransporten. I begge Tilfælde lykkedes det Kaptajn Schmidt at forhindre Tilladelsen, men i 1836 maatte man finde sig i at faa Sydgrænsen lagt ved Vedbæk og Landskrona. Der var ogsaa i Mellemtiden oprettet en Rute mellem Dragør og Malmö.

Til Sikring af Eneretten tjente Straffebestemmelserne. I 1630 bødede man 1 Speciedaler for Overtrædelse, eller man straffedes med Halsjernet, hvis man drev Færgeri uden at være Medlem af Lavet. I 1685 erlagde de, der gjorde Indpas i Færgemændenes Næring, Fragten plus det dobbelte Beløb til Lavets Fattigbøsse, og Færgemændene fik Lov til at beslaglægge Synderens Baad til Sikring af Bøden; hvis man ligefrem holdt Folk til at drive Færgeri for sig, uden at man selv var Lavsmedlem — det var især Gæstgiverne, der var slemme hertil — skulde der bødes første Gang 4 Rdl. til samme Kasse, anden Gang det dobbelte, tredie Gang havde man sit Fartøj forbrudt. Senere forhøjedes Bøderne herfor.

Der gjaldt dog visse Undtagelser for Færgeprivilegiet. Det var enhver tilladt at benytte sig af egne Baade til eget Brug, en Regel, der findes udtrykt i Artiklerne fra 1685, men som utvivlsomt altid havde været praktiseret. Denne Bestemmelse fortolkedes i 1825 saaledes, at det ikke stred mod Lavets Rettigheder, at en Fartøjsejer benyttede sit Fartøj til et inviteret Selskab, heller ikke til et Selskab, der vilde fordele Udgiften imellem sig, naar Fartøjsejeren blot selv var med, hvilket især havde Betydning ved Udflugtsture til Hälsing-

borg (Ramlösa Brøndkur), Dyrehaven og lign. Steder og altsaa var en for Lavet højst ubehagelig Udlægning. Det var ligeledes tilladt Befragtere at leje Dæksfartøjer udenfor Helsingørs Færgelav til at afhente Gods fra Skibe paa Reden ud fra den Betragtning, at Færgelavet kun ejede aabne Baade. Desuden havde Fiskere, naar de var paa Søen, Lov til „ved Lejlighed" at ilandbringe Skippere, der skulde klarere. De maatte derimod ikke føre Skipperne ud igen. Naturligvis gjorde de det jævnligt alligevel, dog ikke lige for Næsen af Færgemændene. I Stedet traf de Aftale med Skipperne om at hente dem et Sted ude ad Kysten udenfor Grænsen, hvortil Skipperne kom pr. Vogn. Et Tilfælde i 1821, da Hornbækfiskeren Ole Jyde havde akkorderet med en engelsk Skipper om for 2 Pd. Sterling at bringe ham frem og tilbage, gav Anledning til Indberetning, skønt Skipperen tog Færgemand til Tilbageturen, da Oldermanden havde gjort Vrøvl hos den engelske Konsul Fenwick. Da Amtmanden, hvis Udtalelse indhentedes, imidlertid ikke fandt Trafiken stridende mod Færgemændenes Privilegium, ansøgte Lavet om at faa dettes Grænser udvidet til Gilleleje og Sydhukken af Hveen, men fik ikke Medhold heri. Dog fastsloges det i Vedtægterne af 1836, at Fiskernes og andre Transporter, stadig kun fra Skib til Land, udelukkende var tilladt i Nødstilfælde, og naar ingen Færgebaad var til Stede til at besørge Befordringen.

En anden Stand, med hvilken der hyppigt blev Lejlighed til Tvist, var Lodserne. Man stredes om Retten til Bjergningsforetagender, hvor Færgemændene havde en Fortrinsstilling, der nærmest var et Privilegium, men navnlig om gensidige Indgreb. Forholdet var det, at Lodseriet i gammel Tid under fri Lodsnæring var blevet udført af Færgemændene. I 1778 oprettedes et selvstændigt, helsingørsk Lodsvæsen, der fik Eneret paa Lodsning indtil Dragør, mens Færgemændene umiddelbart forinden havde anmodet om Bibeholdelse af den gamle Tilstand. De fik Afslag, men oplystes om, at man intet vilde have imod, at de 41 Lodser, som var nødvendige, leveredes af Færgelavet og da vedblev at være baade Lodser og Færgemænd. Kunde Færgelavet ikke det, var det nødvendigt at skaffe det for-

nødne Antal andet Steds fra. Man skulde synes, at dette Tilbud var af Interesse for Færgelavet, men ikke desto mindre ansøgte dette 18. Dec. 1778 Kongen, om det maatte forbydes at være Lods og Færgemand samtidig, formentlig ud fra den Betragtning, at dette Kravs Gennemførelse vilde genskabe de gamle Forhold, men tillige af Angst for, at Lodserne vilde tage Næringen fra Færgemændene i disses Hovederhverv, da Lodseriet var „til megen Fornærmelse for Lavet efter at det ved Anordning af 10. Sept. 1778 var blevet adskilt fra Lavet og underlagt Overlodsen, Kommandørkaptajn Lous". Svaret var et absolut Afslag, og Tanken afvistes for bestandig.

Der er ikke Tvivl om, at Færgelavet kom til at levere adskillige Lodser til Lodseriet, og det var heller ikke tilfældigt, at baade Bille, Schmidt og senere Prøsilius i sig forenede Embederne som Færgelavs- og Lodsinspektør i Helsingør. Da det senere blev mere almindeligt at oppasse Skibene langt ude i Hornbækbugten, holdtes Stridsspørgsmaalet brændende, idet Lodserne derved endnu lettere fik Lejlighed til at forrette Færgemandsvirksomhed. I 1834 førtes under Deltagelse af Borgmester Stenfeldt Forhandlinger om Skibspapirers Modtagelse i Hornbækbugten. Færgelavsanordningen af 10. Maj 1836 § 1 viser, at Sagen ordnedes i Færgemændenes Favør, idet det pointeredes, at Helsingørs Lodser var berettigede til at føre ankomne Lodser i Land fra forbisejlende Skibe, men at det var dem forbudt at tage andre Personer, Skibspapirer, Breve eller Gods med sig. Iøvrigt kunde der ogsaa indtræffe Tilfælde, hvor det var Færgefolkene, der gik Lodserne i Næringen. Ved Helsingørs Politiret fik Færgemand H. Frederiksen 18. Aug. 1842 Dom for, at han havde haft Ret til at lodse Skibet „Jessamine", Kapt. J. Miller fra Helsingør til Dragør. Lodsvæsenet havde anlagt Sag i denne Anledning, men det viste sig, at Kaptajn Miller gentagne Gange forgæves havde henvendt sig paa Lodskontoret. Frederiksen havde da tilbudt sig, men paa Lodskontoret havde man forbudt ham Lodsningen, med mindre han lod sig aftrække $^1/_4$ af Lodshyren, hvilket han nægtede, hvorpaa han foretog Lodsningen paa eget Ansvar. Retten baserede sin Frifindelsesdom paa Lodsanordningen af 27. Marts 1831 § 32.

Med Færgevirksomheden fulgte adskillige Friheder. Lavsmedlemmer havde Frihed for kongelig Tjeneste for sig selv og deres nødvendige Folk. I Almindelighed omfattede Fritagelsen en Færgekarl for en farende Færgemand og to for en Færgemandsenke eller en ældre Færgemand, som ikke farer. I 1797 skulde Færgemændene desuden, især naar de ikke drev anden borgerlig Næring, saa vidt muligt skaanes for borgerlige og Byens Bestillinger, hvilket absolut skulde være Tilfældet for Oldermand og Bisiddere, men disse Begunstigelser bortfaldt senere. Fra 1685 var samtlige Færgebaade fritaget for Toldafgift, fra 1811 tillige for Havnelastepenge, derimod forpligtede Færgefolkene sig til at angive, hvad de ind- eller udførte af Varer, idet disses Ejere naturligvis skulde betale Tolden. Fra 1836 gjaldt Færgemændenes Toldfrihed kun indenfor de Grænser, hvor Lavet havde Eneret.

Toldfriheden for Baadene gjaldt ogsaa i Sverige, men i 1818 begyndte det svenske Toldvæsen pludselig at opkræve 4 Rdl. svensk (= 5 Rdl. dansk) af de danske Færgebaade for Ind- og Udfart af Hälsingborg Havn. Man havde hidtil ment, at Færgebaade gik fri, men de svenske Toldere havde nu fra en „superieur Revision" — der altsaa ogsaa eksisterede i de Tider — faaet en Henvendelse. Kravet grundede sig paa en Toldanordning af 1798, der paabød en saakaldet „Båk- og Lotsafgivt", som dog var blevet fornyet i 1814, uden at man havde tænkt sig, at den gjaldt Færgebaade. Bille foreslog Repressalier; der indlededes Forhandlinger, og Spørgsmaalet ordnedes i § 6 i Handelstraktaten af 2. Nov. 1826, der paany indførte den gensidige Toldfrihed for Færgebaade i Sundbyerne.

En anden Sag af lignende Karakter, omend det ikke drejer sig om Toldkrav, gjorde sig gældende i Forholdet mellem de helsingørske og de svenske Færgefolk. Den stammede fra den betydelige Transport fra Helsingør til Sverige med de svenske Færgebaade, en Transport, der havde sin særlige Aarsag, idet det drejede sig om storstilede Indsmuglinger i Sverige, som kun kunde praktiseres ved Hjælp af svenske Baade, da ingen dansk officiel Institution kunde lade sig indblande heri. Under Drøftelser i 1808 mellem de køben-

havnske Færgefolk og den helsingørske, permanente Færgelavskommission var man dog blevet enige om, at man ikke kunde nægte de svenske Færgefolk Returgodsfragt. Ligeledes havde Borgmester Lundberg i Hälsingborg, der var stærkt interesseret i Samfærdselsforholdene, under personlige Forhandlinger med Kommandør Løvenørn udtalt, at der ingen Hindring maatte lægges mod alt, hvad der kunde tjene den gensidige Bekvemmelighed, og at de helsingørske Færgebaade frit kunde udføre Varer fra Sverige uden Rekognition til det hälsingborgske Færgelav eller andre, et fordomsfrit Standpunkt, som han rigtignok kom billigt til, idet Systemet krævede en Gensidighed, der udelukkende kom de svenske Færgefolk til gode. Kun i en Periode paa en 14 Dages Tid i 1810 var der en saa stærk Udførsel fra Sverige, at der havde været Fragt at faa for de danske Færgefartøjer fra Hälsingborg. Resultatet blev da ogsaa § 4 i Anordningen 1811, der gav de svenske Undersaatter Ret til at afhente Gods fra Helsingør med de svenske Baade og svenske Rejsende Tilladelse til Returrejse med de svenske Fartøjer paa Betingelse af tilsvarende Ret for de helsingørske Færgemænd i Sverige.

Det var jo ikke saa morsomt for de gode helsingørske Færgefolk at se sig snydt for denne Transport, men de valgte da den Udvej at kræve en Godtgørelse hos de svenske Kolleger, som da ogsaa beredvilligt blev betalt fra 1809. Det sker udenom Lavsanordningen og uden indhentet Approbation fra Generalpostdirektionen. Først i 1812 indberettede Scheidtman derom, men Direktionen var diplomatisk og henlagde Sagen. Den dukkede imidlertid op paany i 1819, da Generaltoldkammeret foreslog de svenskes Afgift ophævet til Fordel for Transithandelen og Lettelse af Toldekspeditionen. Baade Oeding og senere Bille efter hans Hjemkomst fra „Caledonia"-Færden støttede Afgiften. Sagen ansaas for at være af saa stor Betydning, at Kongen beordrede Bille-Kommissionen til at udtale sig om den, Svenskerne havde nemlig ophævet den i 1811 forudsatte Gensidighed. Som Følge heraf kom Kommissionen til den Anskuelse, at den svenske Transport var et Indgreb i de danske Færgefolks

Rettigheder. Af Hensyn til den livlige Transithandel burde den imidlertid ikke forbydes, men vel efter Inspektørens Kendelse belægges med en Godtgørelse af $^1/_4$, $^1/_2$, $^3/_4$ eller hel Baads Fragt, hvilket betød Bibeholdelse efter det benyttede Afgiftssystem. Den førnævnte Handelstraktat af 1826 genindførte og udbyggede Gensidigheden.

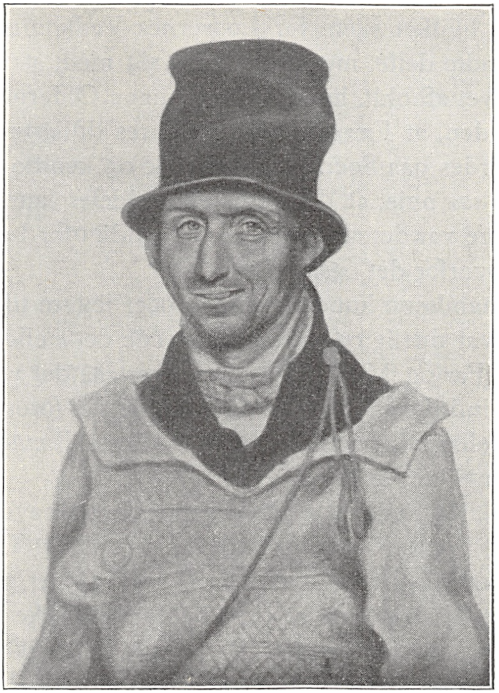
Med de nævnte Rettigheder fulgte naturligvis adskillige Pligter. Færgefolkene maatte paatage sig de offentlige Rejser. Hovedmotiveringen for Lavsartiklerne i 1630 var, som tidligere omtalt, netop at faa sat de kongelige Rejser ordentligt i System. Oprindelig skulde saadanne Rejser foretages gratis, i 1797 fik de enkelte Færgemænd, som det gik ud over, Godtgørelse efter Taksten fra Lavets Kasse, men fra 1811 betaltes de af det offentlige „af sær kongelig Naade", dog kun med Halvdelen af Takstens Beløb. En særlig Art offentlige Rejser var Ekspeditioner efter Skippere, som vilde snyde sig fra Sundtolden. Færgefolkene skulde være behjælpelige med disses Anholdelse og stille alt det Mandskab til Raadighed herfor, som maatte blive forlangt, men fik Betaling herfor.

KRAVET TIL SIKKERHEDEN

PERSONELLET

Der stilledes ikke ringe Krav til Færgelavet med det Formaal at garantere Sikkerheden for Rejsende og Gods under Transporterne. Først og fremmest gjaldt det om, at Personalet, der førte Baadene, var i Besiddelse af den fornødne Færdighed. Allerede i 1630 krævedes det, at man ikke maatte sætte udygtige Personer til Kongens og Byens Rejser, og at ingen maatte tage flere Fragter, end han kunde behandle ordentligt med Lavets egne Folk. I 1685 forstærkedes disse Krav til, at Færgemændene „skulde være pligtige befarne og villige Personer til Færgebeløbet at holde, paa det de Rejsende formedelst deres Vanvittighed, Modvillighed eller Uagtsomhed, ikke enten skal fare ilde eller i nogen anden Maade paa

deres Rejse opholdes, eller deres medhavende Gods eller Varer derover fordærves". Fra gammel Tid havde Lavets Folk da ogsaa Ord for at være overordentlig dygtige til deres specielle Hverv, og i 1811 indførtes til yderligere Sikkerhed en Eksamen. For at blive hel-



PORTRÆT AF EN HELSINGØRSK FÆRGEMAND

befaren Færgemand skulde man have tjent mindst 3 Aar ved Lavet, være i det mindste 20 Aar og for Lavsinspektøren samt to af de ældste Færgemænd have aflagt Prøve paa, at man havde nøje Kendskab til Strømmens og Grundens Beskaffenhed og besad Duelighed til at forestaa en Baads Sejlads i de Farvande, hvortil Færgelavets Fart strakte sig. Til det boglige stilledes derimod ikke saa store Krav. Man skulde blot kunne skrive læseligt og kende de første Grunde

af Regnekunsten, hvilket vel i og for sig paa de Tider ikke kunde kaldes et beskedent Forlangende. Bestemmelserne om den omtalte Eksamen blev dog paa Papiret. Af et anonymt Angreb fra Færgemand Jens Lind paa Oldermand A. Thorsen Lund i „Politivennen" i 1827 fremgaar det, at Eksamen ikke blev afholdt som Forordningen krævede, hvilket skete for Lodsernes Vedkommende. Oldermanden erkendte dette, men forsvarede sig med, at Prøven endnu aldrig var blevet afholdt, heller ikke før hans Oldermandstid, og at Grunden var den, at Færgefolkene fra deres tidligste Barndom var vante til at færdes paa Søen i Færgebaade og kendte disses Styring og Farvandet saa nøje, at det vilde være aldeles latterligt at kræve Prøve. Derimod var det meget mere nødvendigt for Lodsernes Vedkommende, hvorfor det ogsaa skete.

En Færgemandssøn kunde komme noget lettere til sit Lav. Hvis han, om han var duelig og ordentlig, arvede dette eller fik det overdraget fra sin Far og Mor, kunde han overtage det ved sin Konfirmation, men indtil han blev 20 Aar, skulde det forestaas af en helbefaren Færgekarl. Iøvrigt var langt de fleste Færgemandssønner først i en Aarrække Færgekarle.

Et andet vigtigt Punkt var Sikkerheden for at have det fornødne Mandskab, og her medførte Friheden for kongelig Tjeneste undertiden store Vanskeligheder, især i Krigens Tid. Det gjaldt jo om, at der ikke skete Misbrug, og at man i Marinen ikke mistede mere Mandskab end højst nødvendigt. Det gjorde heller ikke Forholdene lettere, at en Kanonbaadsdivision var stationeret i Helsingør. Der opstod Gnidninger mellem Scheidtman og Indrulleringsvæsenets Personale, Chefen for Sjællands Distrikt, Kommandør Platou og den stedlige Indrulleringsofficer, Premierløjtnant Lorck. De sidstnævnte vilde hævde, at Færgefolk, der havde Biindtægter paa Søen udover den, Færgeriet gav, maatte miste deres Frihed for Flaadetjeneste, mens Scheidtman fandt det rimeligt at skelne imellem paa den ene Side Kaperi og Koffardifart, hvor det var naturligt, at man mistede sin begunstigede Stilling, og paa den anden Side de Smaafarter med Korn fra Issefjorden eller med Træ og Brænde fra Hel-

singørs Omegn til København, som Færgemændene nu og da foretog for at bøde paa de slette Indtægter. Det var urimeligt, at saadanne Ture skulde berøve Færgemændene den Karl, som i ledige Stunder hjalp dem med Fiskeriet. Sagen gav Scheidtman Anledning til at „beklage, at saa mange forskellige Autoriteter skal have med Færgelavet at bestille, da derved adskillige Misforstaaelser og Uordener ikke kan undgaas".

MATERIELLET

Ikke mindre vigtigt end Baadenes Styring var Kravet til selve Materiellet.

Lavsartiklerne 1630 stillede ingen Fordringer, hverken med Hensyn til Baadenes Kvalitet eller deres Antal, derimod krævedes i Vedtægterne af 1685 (§ 3), at enhver Færgemand skulde være i Besiddelse af en Færge paa 2, 1 eller $^1/_2$ Læst og desuden en Tomandsbaad eller Jolle, og at han skulde holde disse Fartøjer forsvarligt vedlige, „saa at de ufordærvet kan fra sig levere, hvis de deri indtage". Da der var 80 Færgemænd, skulde dette altsaa give et Færgemateriel paa 160 større og mindre Baade.

Lavets Reglement af 1797 viser imidlertid, at dette Antal ikke havde kunnet opretholdes, ja, at der endog fandtes Færgemænd, som slet ingen Baad ejede. Man krævede nu kun af hver Færgemand „en forsvarlig Rorsjolle med tilhørende Sejl og Redskab samt Presenninger, i det mindste saa stor, at den for en forsvarlig Sejlsjolle af det mindre Slags bør kunne antages". (Reglement § 22). Dette var et betydeligt Afslag i Kravet, og ydermere stolede man næppe heller paa at kunne gennemføre Fordringen, da § 22 tillige indeholdt en Bestemmelse om, at nytilkommende Færgemænd, saavel som Færgemænd, der ingen Baad ejede, kunde modtage Forskud af Lavets Kasse for at kunne opfylde Forpligtelsen. Efter Størrelsen skelnedes der i 1797 mellem følgende Typer: store Færger, smaa Færger, Læstjoller og Sejlsjoller.

Enhver af de følgende Lavsartikler forudsætter, at en Del af

Færgemændene ingen Baad ejede. I 1811 og 1820 krævedes af hver Færgemand en Baad paa 6 Oksehoveder eller 3 Piber. 1 Oksehoved var en Størrelsesangivelse, der svarede til $^1/_{10}$ Læst. I 1836, da man var gaaet over til Læsteberegningen, krævedes i det mindste $1^1/_2$ Kommercelæster af hver Baad, altsaa en betydelig større Lasteevne end tidligere. Solgte nogen Færgemand sin Baad, udelukkedes han fra Tilsigelse i Omgangen, ligesom han ikke maatte tage Skipperture. Havde han ikke anskaffet en ny Baad inden $^1/_2$ Aar, mistede han sin Lavsret, og hans Plads betragtedes som ledig. Ejede han slet ikke nogen Baad, krævedes i 1811 en saadan anskaffet inden 2 Aar, i 1820 inden et Aar, men der gaves i sidstnævnte Forordning Adgang for Generalpostdirektionen til under særlige Omstændigheder at bevilge Fritagelse. I 1836 bortfalder Truselsbestemmelsen helt. Denne Udvikling viser, at man langsomt opgav Kravet om, at enhver Færgemand skulde eje Baad. Dette oversteg manges økonomiske Evne, og disse havde derfor for alligevel at kunne opfylde deres Forpligtelser og passe deres Ture i Omgangen sluttet sig sammen i Selskaber, de saakaldte Makkerskaber, som det offentlige efter længere Tids Vægring tilsidst i 1836 maatte anerkende, idet det dog krævedes, at de skulde være indgaaede med Inspektørens Vidende og aarligt approberes af Generalpostdirektionen (Lavsartikler § 12).

10. April 1808 meddelte Helsingør Magistrat til Generalpostdirektionen, at der var 70 Færger og Joller med en Drægtighed fra $^1/_2$ til 3 Kommercelæster (der var da 80 Færgemænd). I 1811 fandtes der kun 44 Fartøjer af den i Anordningen krævede Størrelse, 6 Oksehoveder, 16 mindre Joller førte 4 Oksehoveder, 20 af Lavets Medlemmer havde slet intet Fartøj. Da der imidlertid i 1820 var 18 Mellemjoller og 71 Færgejoller, maa Bestræbelserne for at forøge Færgejollernes Antal altsaa i ikke ringe Grad have frugtet. Ogsaa Jollernes Drægtighed var forøget. De 71 Joller fordelte sig efter følgende Størrelser:

7 ..... à 14 Oksehoveder
14 ..... à 12 „

36 ..... à 10 Oksehoveder
6 ..... à 8 „
1 ..... à 7 „
7 ..... à 6 „

1825 og 1826 var Antallet af Joller steget til 74, men faldt næste Aar til 68 og holdt sig gennem en længere Aarrække paa 66—68. I Aaret for Sundtoldens Ophør, 1857, var der 61 Fartøjer ialt. Dette Antal faldt naturligvis stærkt ved Lavets Reduktion i 1859, ved dets Ophævelse i 1882 var der 22, hvoraf 4 betegnedes som mangelfulde.

Som før bemærket fandtes der foruden de almindelige, mindre, obligatoriske Færgejoller et vist Antal større Færger, der betegnedes Mellemjoller. Kommandør Løvenørn ansaa det under Vedtægtsforhandlingerne i 1810 for nødvendigt, at der foruden de private Mellemjoller anskaffedes 3 store Færger, som skulde være hele Lavets fælles Ejendom, og efter hans Ønske affattedes da §§ 32—34 i Anordningen 1811. Efter disse Bestemmelser skulde alt, hvad der fortjentes med disse fælles Færger, henlægges i en særlig Kasse, hvis Indkomster skulde anvendes først og fremmest til Færgernes Vedligeholdelse, dernæst til Forrentning af og Afdrag paa Købesummen. Saa snart Færgerne blev Lavets fri Ejendom, skulde der samles en Sum af o. 1000 Rdl., som kunde blive Tilskud til Anskaffelse af en ny Færge, naar denne maatte behøves. Blev der yderligere et Overskud herudover, skulde det deles lige mellem Lavets Medlemmer, idet dog Færgelavsinspektøren skulde tillægges 5 Lodder eller lige saa meget som 5 Medlemmer af Lavet. Han havde ogsaa Pligt til at føre Regnskab over Mellemjollernes Virksomhed, men kunde dog antage en lønnet Medhjælp til at føre det daglige Tilsyn med dem.

Man var imidlertid saa forsigtig i § 33 at bestemme, at hvis denne Kasses Indkomster „imod Forventning og formedelst uheldige Tilfælde" ikke skulde være tilstrækkelig store til at afholde Udgifterne til Færgernes Vedligeholdelse, skulde alle Lavets Medlemmer, en for alle og alle for en, indestaa for det Tilskud, som da blev nødvendigt dertil. Den fattige, der ikke straks kunde udrede sit Bidrag,

kunde afbetale det med en vis Del af hver af ham indtjent Fragt. Den Færgemand, som var Skyld i, at disse Færger beskadigedes, skulde erstatte Skaden.

Det blev mærkværdigvis denne sidste Bestemmelse, som snarest kunde bringes i Anvendelse. Det gik nemlig helt anderledes med disse fælles Mellemjoller, end Løvenørn havde tænkt sig. Der blev straks anskaffet to af dem, en paa $2^1/_2$ Læster købtes af Færgemand Antoni Jansen, en anden paa 2 Læster af Færgemand Mogens Nielsens Enke. Købesummen 2500 Rdl. stilledes til Raadighed af Generalpostdirektionen som Laan fra Befordringsvæsenets Fond. Men de blev straks fra første Færd modtaget med stor Uvilje af Færgemændene. Allerede i den første Begyndelse nægtede J. N. Bakke at underskrive Pantebrevet, men han faldt til Føje, da han forstod, at Kravet herom var i Overensstemmelse med Lavsvedtægten. Han opnaaede blot af Scheidtman at blive dikteret en Mulkt paa 10 Rdl., som Generalpostdirektionen efter Omstændighederne dog eftergav ham til Scheidtmans store Ærgrelse.

Det kneb med Afdragene paa Laanet, hvorfor man ogsaa i Sept. 1812 fik Lov til at benytte Indtægterne fra de kongelige Transporter til Afdrag, dog først naar disse Indtægter kom op paa 500 Rdl., men det blev ved de to Færger. Da Kolderup Rosenvinge i September 1815 var i Helsingør i Anledning af Dodt-Sagen, kunde han indberette, at den tredie Færge stadig manglede, og at baade Købmænd og Færgemænd havde fremsat Ønske om at slippe af med de to allerede anskaffede. Saa længe disse fandtes, kunde det nemlig ikke betale sig for Færgemændene at have deres egne store Færger liggende hjemme, hvorfor de sendte dem i Kystfart. Skulde et Skib da lades eller losses, var de to Færger ikke nok, og som Følge heraf maatte Skipperne ligge og vente paa, at andre Færger kom hjem. Det var meget bedre, om der kun fandtes private Mellemjoller, saaledes at Færgemændene ikke uden Inspektørens Tilladelse maatte sende dem i anden Fart. Paa den Maade vilde alle Parter vinde. Desuden skulde Kontreadmiral Løvenørn selv ved et Besøg i Helsingør have erkendt, at Bestemmelsen om Fællesjollerne havde været skadelig. I Marts 1815 havde Dodt foreslaaet Færgerne solgt.

Den fjendtlige Stemning bevirkede, at Færgerne ikke blev passet ordentligt, det antydes endog, at de forsætlig beskadigedes. Der blev derfor i Januar 1816 ved de to ældste og de to yngste Færgemænd foranstaltet Syn over dem. Det faldt saaledes ud:

Vurdering:	Jolle Nr. 1	Jolle Nr. 2
Skrog	300 Rdl.	200 Rdl.
Sejl	30 „	80 „
Drægge	15 „	48 „
Løbende og staaende Redskaber	30 „	40 „
Tilsammen	375 Rdl.	368 Rdl.

Fornøden Reparation anslaaet til:	Jolle Nr. 1	Jolle Nr. 2
Skrog	200 Rdl.	1000 Rdl.
Foring	45 „	65 „
Sejl	360 „	75 „
Inventar	120 „	180 „
Tilsammen	725 Rdl.	1320 Rdl.

Ialt 2045 Rdl. N. V., hvilket fordelt paa Lavets 75 Medlemmer blev 27 Rdl. til hver.

Efter 4 Aars Brug var Færgerne altsaa forringet til under $^1/_3$ af Købsprisen i 1812, og Reparationen anslaaet til en Sum næsten lig Købesummen.

Foretaget af Færgemænd kan man vel nok gaa ud fra, at disse Vurderinger ikke var uden Forbindelse med Ønsket om at blive Færgerne kvit. Men Generalpostdirektionen undlod dog ikke den 6. Febr. overfor Lavet at tilkendegive sit Mishag over, „at den for Lavet velgørende Hensigt med de for Lavet anskaffede Mellemjoller saa ilde er blevet opfyldt, især formedelst den Modvillighed og Skødesløshed, hvormed disse Færger er blevet behandlet". Det blev imidlertid Lavet, der sejrede. I Lavsartiklerne for 1820 udgik Bestemmelsen om de fælles Mellemjoller.

Valpladsen var dermed paany alene overladt de private Færger. Disse fandtes indtil godt op i Aarhundredet i et Antal af mellem 14 og 17. I 1820 ejede følgende Færgemænd Mellemjoller:

	Baadens Størrelse maalt i Oksehoveder
Jens Knabes Enke	60
Michel Andersens Enke	30
Otto Salomon	45
Engelbrecht Pedersen	50
Jens Petersen Riis	36
Christian Vilhelm	50
Hendrik Simonsen	50
Jens P. Krabe	60
Frederich Buch	40
Lars Baches Enke	36
Jens Lind	36
Frederik Wilhelmsens Enke	30
Svend Giertsen	30
Johs. Bakke	50
Rasmus Hartvig	50
Niels Bakke	46

Som Færgelavets øvrige Fartøjer skulde disse Baade være aabne. I 1821 forsøgte Færgemand C. Bornholm at faa et Dæksfartøj anerkendt som Mellemjolle, men det nægtedes i en Lavssamling, med mindre Fartøjet blev gjort aabent.

Af Hensyn til Transporternes Karakter laa der naturligvis megen Vægt paa, at Baadene bevaredes i ordentlig Stand. I ældre Tid nøjedes man med det § 41 citerede Krav, og i 1797 tales der kun om Ansvaret for Godset, men fra 1811 skulde alle Færgelavets Fartøjer to Gange om Aaret, 30. Juni og 31. Dec., efterses af Inspektøren i Forening med to af de ældste Færgemænd, efter Oldermandsinstitutionens Genoprettelse sammen med Oldermand og Bisiddere. Efter Besigtigelsen skulde Inspektøren afgive Beretning til Generalpostdirektionen, saaledes at denne til enhver Tid havde Indseende

med Baadenes Tilstand. Fandtes der under Synet nogen Mangel, skulde Inspektøren paalægge Ejeren at istandsætte Fartøjet inden en vis Tid, der fastsattes efter Omstændighederne, og overholdtes denne Frist ikke, idømtes Færgemanden en Bøde fra 1 til 10 Rdl. Sølv, samtidig med at Baaden blev sat i Stand ved Inspektørens Foranstaltning, men paa Ejerens Bekostning. Var Manglen af den Beskaffenhed, at den havde Indflydelse paa Baadens Sejlads, blev Færgemanden sat udenfor Tur i Tilsigelserne til Transport. Fra 1820 forstærkedes Paragrafen med en Bestemmelse om, at Færgemanden tabte sin Lavsret, saafremt Manglen ikke var afhjulpet inden $^1/_2$ Aar efter den fastsatte Tid.

Under disse Besigtigelser var det jævnligt, at der konstateredes Mangler. Hyppigt lykkedes det vel at faa dem afhjulpne, undertiden efter en længere Henstand, men ikke sjældent holdt det saa haardt, at der maatte gives Dispensation. 1820 krævedes en grundig Reparation af P. O. Bues Baad. Han var fattig og kunde ikke faa Raad til Bekostningen, og da han var gammel og derfor næppe kunde indtjene Summen, vilde ingen laane ham Penge. Generalpostdirektionen var imidlertid afvisende. Dog lykkedes det tilsidst at faa et Laan i Stand fra de andre Færgemænd. Det var samtidig galt med Anders Linds Enkes Jolle, men her var det umuligt at rejse Penge. For at hun ikke med sine to Børn skulde blive brødløs og falde Lavet til Byrde som Fattiglem, bøjede Generalpostdirektionen sig paa Kaptajn Schmidts Forbøn og tillod, at Enken ingen Baad havde. I 1826 lykkedes det den bekendte Lars Baches Enke i Erindring om hendes Mands Fortjenester fra Generalpostdirektionen at opnaa en Bevilling paa 100 Rdl. til sin Baads Reparation; andre 150 Rdl. laante hun af en af Lars Baches Venner i København. Paa anden Maade havde det været umuligt for hende at rejse Summen, da hun ved at betro sig til Folk, der ikke var hendes Tillid værd, havde sat den Formue overstyr, som hendes Mand efterlod hende og med sine mange Børn var kommet i „en fattig, trængende Forfatning".

Det var iøvrigt vanskeligt at opnaa saadanne Begunstigelser fra Generalpostdirektionen. Saaledes ansøgte Schmidt i 1833, da For-

tjenesten i det sidste Aar havde været mindre end almindelig, paa Lavets Vegne om et Laan paa 710 Rdl. til Fartøjernes Reparation, men fik at vide, at det ansøgte efter Omstændighederne ikke kunde bevilges. Var det en Mellemjolle, som var blevet sat i Karantæne, hændte det nu og da, at Færgemanden foretrak at lade den udgaa af Færgemateriellet fremfor at lade den underkaste Reparation. Dette stod ham frit for, da Mellemjoller ikke var obligatoriske. Man havde ganske vist fra 1836 paalagt Lavet som Helhed Forpligtelse til at sørge for, at der var ialt mindst 8 Mellemjoller, men dette Tal var altid stærkt overskredet. Færgemændene var ogsaa mere interesserede i disse, idet enhver Færgemand fik lige saa mange Ture anvist i Mellemjolleomgangen, som han havde Mellemjoller, mens han kun havde en Tur i Omgangen for de almindelige Transporter, uanset om han ejede flere Joller.

Naar Baadenes Reparation undertiden trak ud, var det ikke altid Færgemændenes Efterladenhed eller Fattigdom, der var Skyld deri. Det var tillige i Begyndelsen af Aarhundredet vanskeligt at skaffe den fornødne, faguddannede Arbejdskraft dertil. I Januar 1812 meddelte Kaptajnløjtnant Scheidtman Generalpostdirektionen, at de to Baadebyggere, Matroserne Anders Pedersen Øhmann og Jens Bendsen, der var fritagne for Orlogstjeneste for at være Baadebyggere for Færgelavet, ikke opfyldte deres Forpligtelser, men arbejdede for private. Han indstillede derfor, at de maatte faa Tilhold om at gøre deres Pligt eller i modsat Fald underkastes Straf som Færgekarle. Generalpostdirektionen ønskede imidlertid, at der først skulde forhandles mere fredeligt med dem og forelagde dem til Underskrift en Erklæring om, at de vilde forpligte sig til fortrinsvis at arbejde for Lavet, men 6. Febr. indberettede Scheidtman, at de havde sagt nej, som det var at vente, naar Svaret beroede paa deres egen Vilje. Slige Folk vilde prøve, hvor vidt de kunde gaa. Truslen om Orlogstjeneste frygtede de ikke, da de var saa gamle, at de kun i overordentlige Tilfælde vilde blive udskrevne. Desuden vidste de, hvor vanskeligt det var at skaffe Baadebyggere. Det var nødvendigt for Lavet at have dem, men det kunde ikke nægtes, at Lavet i Krigs-

tilfælde ikke kunde give dem tilstrækkeligt at bestille, mens de hos Kapere og andre uvedkommende kunde faa rigeligt med Arbejde. Det burde imidlertid erindres, at det havde været anderledes, da Lavet i Fredstid gav dem Levebrød. Deres uvedkommende Fortjeneste burde kunne nægtes dem, indtil Lavets Arbejde — for en passende Betaling — var udført. Scheidtman sluttede sin Indberetning med følgende karakteristiske Inspektørbetragtninger: „De skal ikke spørges, om de vil blive her, og om de vil gøre deres Pligt, de *skal* blive her, og de *skal* gøre deres Pligt. Hvis man tager Spørgsmaalet paa denne Maade, vil det glide. Dette Slags Folk skal saa vel som andre behandles med yderste Retfærdighed, men de taale lige saa lidet som det herværende Færgelav megen Lemfældighed eller Overbærelse, dermed kommer man ingen Vej. Der maa absolut bruges en temmelig militærisk Fremgangsmaade ved mit anfortroede Embede for at alt skal kunne gaa hensigtsmæssigt, ordentligt og godt". Han foreslog derfor, at de maatte blive udskrevne til Tjeneste paa de kongelige Værfter, og at to duelige Baadebyggere, der kunde forfærdige klinkbyggede Fartøjer, maatte ansættes i deres Sted.

Et Par Maaneder efter var Scheidtman imidlertid blevet betænkelig, da det rigtig var gaaet op for ham, hvor faa dygtige Baadebyggere der fandtes i hele Riget. Han henholdt sig derfor til den først fremsatte Tanke: at det burde paalægges dem at forblive paa Stedet og fortrinsvis arbejde for Lavet for en passende Betaling og efter hans Tilsigelse, at de, saafremt de var hans Ordrer overhørige, skulde være undergiven samme Straf som Færgekarle samt, at de endelig skulde være forpligtede til at oplære to Færgemandssønner i deres Haandværk. Kun som et sidste Middel til at tvinge dem til at arbejde for Lavet, burde man true dem med Udskrivning. Sagen bragtes for Kongen, der resolverede omtrent i Overensstemmelse med Scheidtman; men heller ikke Kongens Resolution bøjede Baadebyggerne sig for, og de blev da udskrevne til kongelig Tjeneste, dog paa lige Fod med andre indrullerede i Overensstemmelse med deres Alder og Stilling i Rullen. Samtidig skulde en

eller to af Tømmermændene paa Roflotillen ved Helsingør beordres til mod billig Betaling og efter Inspektørens nærmere Ordre at arbejde for Lavet, for saa vidt Tjenesten ikke kom til at lide derved.

Denne Ordning var ikke særlig tilfredsstillende. Oeding klagede sin Nød efter Scheidtmans Død, og ogsaa Dodt var utilfreds. Paa sidstnævntes Anmodning blev Tømmermand Christophersen, der i 1814 var den eneste, der forstod at gøre Færgelavets Baade i Stand, permitteret fra sin Virksomhed paa Vagtskibet for at virke i Lavets Tjeneste. Christophersen døde imidlertid meget snart efter.

Endelig i 1815 møder vi Jakob Hansen Løves Navn. I dette Aar udførte han med Permission fra Orlogstjenesten Færgelavets og Lodsselskabets Baadebyggeri og Reparation, og efter sin Afskedigelse fra Tjenesten det følgende Aar kunde han helt hellige sig Baadebyggervirksomheden indenfor disse Selskaber, og dermed er det første Skridt gjort til et selvstændigt Skibsbyggeri i Helsingør.

Om selve Færgebaadstypen har vi fra Lavets ældre Periode ikke mange Oplysninger. At den ikke har været tilfredsstillende, ses af de københavnske Færgemænds Lavsartikler af 29. April 1684, der bestemmer, at hvad der paa det Tidspunkt brugtes af Færger og Baade i København og Helsingør fremdeles skulde blive af den Façon, de var, og kun forsvarligt vedligeholdes. Men ved Nybygninger skulde man søge at faa en kyndig Bygmester til at udarbejde en god Form og Afridsning, hvorefter Færgemændene skulde bygge Fartøjerne, „saa at de baade kan være dem selv tienlige og Passagererne mere beqvemmelige, end de hidtil have været, hvilket herefter ved Bygningen iagttages og ellers ikke passere". Bestemmelsen gik ordret over i de helsingørske Lavsartikler af 1685.

Der er ikke Tvivl om, at Hovedparten af Færgebaadene blev anskaffet i Sverige, hvor de var billigere, navnlig i Viken. Store Forandringer undergik Typen sikkert ikke, omend Toldinspektør Louis de Tuxen i sin Ansøgning om Inspektørposten i 1811 kan fremhæve sine Fortjenester paa Færgebygningens Omraade. Hvori hans Indsats har bestaaet, har det desværre ikke været muligt at paavise, maaske har han været medvirkende til Bygningen af større Færger.

I 1825 omtaler Schmidt, at Færgebaadene i gamle Dage var smaa, usikre Fiskerbaade, hvorfor der da ogsaa aarlig forsvandt nogle Mand paa Søen. I 1825 var de derimod saa store, at der selv i stille Vejr krævedes 12 Mand til at sætte en Færgejolle i Søen. De smaa Færgebaade var dog heller ikke uefne. Lars Bache plejede at paastaa, at det aldrig kunde blæse saa haardt, at en Helsingørbaad ikke kunde sejle[1]. Bortset fra den forandrede Størrelse tager vi saaledes næppe Fejl i at betragte det 19. Aarh.s Færgebaade som et ægte Barn af de svundne Tiders Type. Det fortjener at bemærkes, at de hälsingborgske Færgebaade stadig vedblev at være af den lille Type.

I Typen mindede Færgebaadene meget om de svenske Kosterbaade, de var dog mere underløbne end disse, hvilket har været nødvendigt for at give dem Evne til Manøvrering mellem de talrige opankrede og krydsende Fartøjer, der i Sundtoldstiden fandtes paa Helsingørs Red. Det fyldige Dækstræk med Bredden ført langt for og agter har givet dem en god Bæring og hjulpet dem over en krap og brydende Sø. Bredden var stor i Forhold til Længden. Til en Længde af 30' svarede saaledes en Bredde af 12'. Dybgangen var meget moderat. Denne Form gav Fartøjerne deres bekendte store Stivhed, saaledes at de kunde føre Sejl længere, end det ellers var muligt for aabne Baade.

De godt mod Enderne førte Langslinier har gjort Fartøjerne lette paa Roret og støtte i Søen. De underløbne Stævne gav dem stor Evne til at gaa over Stag, hvorved deres Manøvrering lettedes, f. Eks. hvis de med Paalandskuling skulde krydse ud af det smalle Havneløb med indtil 5 Mils Strøm sættende tværs af dette.

Færgebaadene var klinkbyggede med forholdsvis smalle Range af Fyr og Eg. Spanter, Køl og Stævne var af groede Egetømmer. Alle Materialdimensionerne var kraftige uden dog at være saa svære, at de virkede klodset.

Rigningen var oprindelig den i sin Tid saa yndede Sprydrig med Smakke, Stagfok, Klyver og Topsejl. Denne Rig giver et temmeligt

[1] Memoirer og Breve, II, 43.

stort Sejlareal med lavt Sejlcentrum og dog med ret god Effektivitet. Den var tillige vel egnet under Indladninger paa Søen.

Disse Færgebaade var saaledes i Konstruktion, Bygning og Rig et fortrinligt Vidnesbyrd om, hvorledes et specielt Farvand og et spe-



MODEL AF FÆRGEBAAD

cielt Formaal udvikler sin ganske særlige og mest hensigtsmæssige Type. Deres Saga som Type er iøvrigt ikke endt. Sundkystens Fiskefartøjer og de talrige smaa Lystbaade, der nu betegnes Spidsgattere, bærer tydeligt Præg af Familieskabet med de gamle, helsingørske Færgebaade[1].

[1] De anførte Bemærkninger er Uddrag af en teknisk Vurdering af Færgebaadstypen, der paa Opfordring elskværdigt er afgivet af Ingeniør, cand. polyt. Knud Hansen, Espergærde.

Til Slut skal nævnes Baadenes Afmærkning som Færgefartøjer. Paa begge Sider af Forstavnen var de forsynede med et sortmalet Nummer paa hvid Grund. Desuden fandtes i det øverste og yderste Hjørne af Storsejlet Mærket FF i en sortmalet Firkant af $1^1/_2$ Fods Størrelse, hvis Sejlet var hvidt og i en hvidmalet Firkant, hvis det var rødt.

Selv med de flinkeste Færgemænd og det bedste Materiel kunde Uheld og Ulykker nu og da ikke undgaas. Naar en Baad, tilhørende Oldermand Anders Thorsen Lunds Selskab, den 23. Oktober 1827 gik paa Grund udenfor Helsingør Havn under Overførelsen af det Bechske Skuespillerselskab til Hälsingborg, knytter der sig næppe anden Interesse dertil, end at den altid urolige Jens Lind benyttede denne Begivenhed som Udgangspunkt for et kraftigt Angreb paa den gamle Oldermand i „Politivennen", et Blad, der optraadte som Talerør paa godt og ondt for den offentlige Mening og ikke tog det altfor nøje med Rigtigheden af de fremførte Indlæg. Uheldet var uvæsentligt, og Baaden kom af Grunden igen, da de mandlige Passagerer var gaaet over i en tililende Færgebaad.

Alvorligere var et Uheld i Sept. 1818, da en Færgejolle sank med Færgefolkene Frederik Skotte og Frederik Jensen. Deres Baad laa ved en svensk Slup, og dens Mast kom uklar af Sluppens Berginerraa, som Færgefolkene ikke havde bemærket. Vejret var haardt, og der blev ikke trods Anmodning kastet et Tov fra Sluppen, hvilket straks vilde have reddet dem. Færgemændene F. Buch og O. Gotliebsen, der var i Nærheden, kom til og fik dem bjerget, „især F. Skotte, som ellers havde været forloren". Allerede fem Dage senere skete et nyt Uheld, idet Otto Salomons Baad, ført af Færgekarl Ole Jørgensen og lejet Sømand Hans Nielsen, som fra en hollandsk Galease just havde indtaget 18 Stykker Genever, sank to Kabellængder fra Galeasen. Aarsagen var sandsynligvis Overbelastning i Forbindelse med Dønninger fra Nord, som man ikke havde bemærket, da man under Indladningen laa i Læ af Galeasen. Disse to paa hinanden hurtigt følgende Uheld udløste megen Harme hos Bille, da han indberettede Sagen. Han opfattede dem som en Skam for Lavet

og vilde have Færgefolkene straffede, selv om disse erklærede, at det var dem selv, det var gaaet ud over, og skønt Befragterne ikke havde klaget. Færgemændene havde godt af at faa indskærpet Nødvendigheden af at holde „tilbørlige" Folk. Navnlig betegnede han Ole Jørgensen som værende af ringeste Sort. Hidtil var Færgefolkene med Rette anset for at være saa dygtige, at enhver med Tryghed kunde betro sig til dem, hvorfor Lavets Ære fordrede den yderste Strenghed.

Hvorvidt Bille havde Ret i sin Vurdering af disse Færgefolk, er naturligvis vanskeligt at sige, men i hvert Fald var Fr. Skottes Selskab i Foraaret 1819 ude for et nyt Uheld, idet en Færgebaad, der fra Reden var i Færd med at landsætte en Skipper, kæntrede i en stærk Kastevind. Skipperen skete der intet med, men Færgekarlen druknede.

Tid efter anden indberettes om Kæntringer og Kuldsejlinger, i Almindelighed uden at der skete større Skade, men den største Ulykke, som sikkert nogensinde har ramt Lavet, fandt Sted Søndag den 14. Juli 1844. En russisk Flaadeafdeling laa paa Reden. Færgemand Børge Lind var paa Vej til Russerne med Vand og havde foruden Ladningen medtaget over 30 Personer i Baaden, Folk, der vilde benytte Søndagsfriheden til en Udflugt ud til de smukke Skibe. Der meldes intet om, at Vejret var daarligt, men der var lidt Søgang, og den overbelastede Baad fyldtes med Vand og sank. Tililende Fiskere og Baade, der hastigt sattes i Vandet fra de russiske Skibe, naaede ialt at redde 15 Personer, deriblandt Færgebaadens Besætning, Færgemand Børge Lind og Færgekarlene Cornelius Hyll og Peter Gotliebsen foruden 7 Børn og 5 Militære, Sergenter og Overjægere af 2. Jægerkorps, men 19 druknede. Ogsaa blandt disse var 7 Børn, den yngste paa 9 Aar. De øvrige var næsten alle unge Mennesker, en enkelt, Sergent P. J. A. Brudager ved 2. Jægerkorps, var Familiefader og efterlod sig 3 Børn og en gravid Kone. Den skrækkelige Ulykke vakte naturligvis stor Opsigt i Helsingør og Medfølelse med de Druknedes Efterladte. Blandt andet afholdt Byens musikalske Samfund en Koncert til Fordel for to af de Druknedes

Familier, hvorved der indkom et Overskud af 71 Rd. 2 Mk. Færgemand Lind druknede sig senere af Græmmelse[1].

Naturligvis var det især paa Søen, at Færgemændene var udsat for Farer, men ogsaa paa anden Maade kunde deres Arbejde medføre Risiko. Saaledes skete der en trist Ulykke under Indisningen af et Skib i Havnen den 14. Febr. 1847, idet en af de dygtigste Færgemænd, Johan Gotliebsen, blev dræbt af Varpetrossen, der løb omkring en Fortøjningspæl, men pludselig sprang over denne og kastede Gotliebsen hovedkuls mod den nederste Del af Havnens Stendæmning med en saadan Kraft, at han døde paa Stedet.

Et ikke uvæsentligt Risikomoment frembød den stærke Strøm i Forbindelse med daarlige Indsejlingsforhold i Helsingør Havn. Derfor var Færgefolkene i endnu højere Grad end andre interesserede i Forbedringen af denne. Den ældre Havn, der var blevet anlagt i 1766, var alt andet end god og var ofte blevet angrebet. Da Havne- og Fyrinspektøren, Kaptajn Henne, derfor i 1817 rettede en Opfordring til Færgelavet om at bidrage til Havnens Forbedring, stillede man sig ikke uvilligt, men tilbød i 1817 at levere 75 Kubikfavne Sten eller en Kubikfavn pr. Lavsmedlem og i 1818 35 Kubikfavne. Færgemændene udtalte dog Ønsket om, at Færgefarten, der var saa nødvendig for Skibsfarten og Sundtolden, heller ikke i Fremtiden vilde blive belastet med nogen Havneafgift, og det var ogsaa nødvendigt for dem at modtage Forskud hertil, men det skulde senere blive tilbagebetalt af Lavets Indtægter. De nødvendige 110 Favne Sten forstrakte Bille Lavet med, og Summen derfor, henved 3000 Rdl., betalte Færgemændene som omtalt ved i 1820 at udligne den med Fordringer, Lavet havde paa Bille.

Foreløbig blev Havnen dog ikke væsentligt bedre. Den havde desuden den Skavank, at den var for lille. I Maj 1825 opstod der Strid imellem Søløjtnant Moxholdt og Færgemand Lars Gundersen om Pladsen i Havnen. Færgemanden gik til sine foresatte, og Færgelavsinspektøren og Oldermanden afgav da den Erklæring, at de vel

[1] Nærmere om Begivenheden hos Galschiøt anf. St. S. 131 ff og i „Helsingørs Avis" Nr. 105 og 107, 1844.

vidste, at Opgangsstederne i Havnen, nemlig første Trappe og Prinsesseklappen, især det sidste Sted, burde være fri og ikke belemres med Fartøjer (dog var det umuligt at holde første Trappe fri, naar mange Skippere var i Land med Færgefartøjer), derimod var det ikke de to Herrer bekendt, at Pladsen i Havnen mellem disse to Opgangssteder skulde være fri for Færgebaade, og allermindst naar dette var Fartøjer, der havde Skippere i Land, som de skulde vente paa.

Hertil var der sikkert intet at sige, men i Stedet søgte Havnekomitéen, som ogsaa var blevet mobiliseret, at indskrænke Tallet paa Færgebaadene i Havnen, der efter Forhandlinger med Schmidt fastsattes til 32 Færgejoller og 6 Mellemjoller. Naar Lavet krævede et betydeligt Antal Baade i Havnen, var det Nødvendigheden deraf, der tvang det dertil. Med sydlige og sydostlige Vinde var det blot med Mærssejls- eller rebet Mærssejlskuling umuligt at sætte Færgebaade i Søen, og selv i stille Vejr krævedes der ca. 12 Mand til at sætte en Færgejolle i Vandet, og dette Mandskab kunde ikke være til Raadighed, naar Skipperne samtidig skulde ekspederes. Ydermere var det netop disse Vinde, der gav de fleste Skipperture. Naar Færgefolkene desuden bidrog til Havnens Forbedring, var det ogsaa kun rimeligt, at de i højere Grad end andre havde Lov at benytte den.

En virkelig Havneudvidelse kom først i 1827 samtidig med Statens Overtagelse af Havnen, og her skete der en Ændring, der i særlig Grad forbedrede Indsejlingsmulighederne for Færgebaadene. Det gamle Brohoved saavel som Broen var lodret opbygget paa en Dybde af omtrent 2 Favne Vand, en Kabellængde sydøst for Broen var der allerede 12 Favne. Disse Forhold bevirkede, at naar Søen ved Paalandsvind slog mod det lodretstaaende Bolværk, kastedes den tilbage med fornyet Kraft, hvorved Braadsøens Voldsomhed fordobledes, saaledes at man ikke engang med enkeltrebet Mærssejlskuling kunde passere Broen uden at blive gennemvaad. Efter den nye Havns Indretning løb Søen ikke an med den halve Kraft, idet det jævnt opstigende Glacis ingen væsentlig Modstand ydede i

den Forstand, at den ikke som før tilbagekastede Vandmasserne. Man var derfor aldrig — endog med den største Storm — udsat for at blive overhalet af Søen. Andre Forbedringer af Havnen gennemførtes senere, især i 1838 og 1859.

I Hälsingborg var Forholdene endnu værre. Der fandtes til langt op i det 19. Aarh, overhovedet ingen Havn, kun en fritstaaende Skibsbro. Naar Færgemændene da ved daarligt Vejr blev tvunget til Ophold, var de nødt til at trække Baadene paa Land, hvad der med de store Baade var ubehageligt og bekosteligt.

LAVETS VIRKSOMHED

EKSPEDITIONEN AF REJSENDE

Lavets oprindelige Opgave var at besørge Transporten over Sundet. De første lovfæstede Regler for denne Trafik findes i Lavsartiklerne af 1685, der omtaler en daglig Børtfærge til Hälsingborg. Færgemændene var ligeledes forpligtet til en Børt til København hver Mandag og Torsdag „enten de have liden, megen eller ganske ingen Fragt". De Rejsende kunde dog til enhver Tid komme over, saafremt de lejede en Færge for den takstmæssige Pris, men Børten betegnede den regelmæssige Rutefart til reduceret Pris. Der gjaldt ligeledes Børttakster til Malmö og Landskrona, men hertil sejledes kun, naar der var Rejsende.

Børtfærgerne afgik om Sommeren (1. April—30. Sept.) Kl. 6 Morgen og om Vinteren (1. Okt.—31. Marts), saa snart det blev lyst. Færgen skulde afgaa umiddelbart efter Toldekspeditionen, men maatte naturligvis paa Grund af Storm eller Uvejr blive liggende, indtil Vejret var saaledes, at der kunde sejles uden Livsfare. Vilde Færgemanden da ikke sejle, skulde han miste sin Børtrejse i Omgangen og aflevere Passagerer og Gods til den næste, der stod for Tur. Var der flere Passagerer og mere Gods, end der kunde være i Børtfærgen, skulde en Ekstrabørt straks afgaa.

Efter Datidens Forhold maa en daglig Færge mellem de to Sund-

byer siges at være en fortrinlig Forbindelse, men der er ingen Tvivl om, at der har været saa lidt Trafik paa Børten, at det efterhaanden ikke kunde betale sig at afsende den saa hyppigt. I 1797 og 1811 gik den derfor to Gange ugentlig, Onsdag og Lørdag, om Vinteren Kl. 11 og om Sommeren Kl. 12. Foruden de Rejsendes Gods kunde med denne Færge tillige afsendes andet Gods, naar det var adresseret til en Aftager i Hälsingborg, der kunde modtage det, men dette Gods maatte ikke være til Gêne for de Rejsende. Da imidlertid heller ikke denne Fart kunde opretholdes, ophævedes den helt i 1816. Fra 1833 skete der en betydelig Forbedring i Hälsingborgtrafiken, udenfor, men dog i Tilknytning til Færgelavet, og ved Anordningen af 1836 indstiftedes en daglig Børtfart til Skibene paa Reden, dog kun i Magsvejr og under 1. Kulingsgrad og ikke for Befordring af Skippere, men beregnet paa Skibenes Passagerer, som ellers havde haft Lejlighed til at følge med Skipperen i den Færgebaad, han havde befragtet.

Den, der skulde rejse, havde at henvende sig paa Tilsigelseskontoret, hvor han forud betalte Fragten og Tilsigelsespenge, og hvor Personalet udfærdigede en Tilsigelsesseddel i to Eksemplarer, af hvilken den Rejsende fik det ene, Færgemanden det andet. Efter Afslutningen af Rejsen skulde Færgemanden forlange den Rejsendes Paategning paa sit Eksemplar, om han havde været tilfreds med med Befordringen eller ej. Færgemanden afleverede da efter Hjemkomsten paany Sedlen paa Tilsigelseskontoret, hvor den tjente som Kontrol for den Fragt, der tilkom Færgemanden. Uden Tilsigelse maatte ingen Befordring udføres. Overtrædelse heraf medførte, at Færgemanden maatte betale den opnaaede Fragt plus det dobbelte Beløb i Bøde til Færgekassen.

For at sætte de forskellige Færgesteder under offentlig Kontrol og for derved bedre at sikre de Rejsendes Interesser uden alt for meget Brevskriveri indførtes der i 1811 ved samtlige danske Færgesteder autoriserede Dagbøger, hvori de Rejsende kunde indføre deres Klager. Disse Dagbøger skulde da indsendes til Politimesterens Eftersyn 2 Gange om Aaret. Desværre er ingen bevarede fra Helsingør. De vilde sikkert have indeholdt meget interessant Stof.

Nu og da skete der Indberetninger om utilfredse Rejsende. Selvfølgelig var det Færgemændene strengt forbudt at afpresse Befragterne Penge udover den fastsatte Fragt. Men ogsaa paa anden Maade kunde der opstaa Uoverensstemmelser. Hyppigst skyldtes Striden Uhøflighed eller Fuldskab hos Færgefolkene. Var en af disse beskænket, maatte han ikke gaa i Baaden og maatte samtidig efter Anordningen 1811 første Gang bøde 10 Rdl., anden Gang 20 Rdl. og saaledes fremdeles, hvis han var Færgemand. Var han kun Færgekarl, slap han med det halve.

At det var paa dette Punkt, det skortede, ses af den gradvise Stramning, som Paragrafen blev Genstand for. 1820 bestemtes det, at en Færgemand ved fjerde Gangs Forseelse foruden 40 Rdl.-Bøden mistede Retten til selv at bestyre sit Lav og i Stedet maatte fæste en helbefaren og en halvbefaren Færgekarl dertil, ligesom ved Enkelavene. Heller ikke det var dog nok. Fra 1836 mistede man simpelthen sit Lav ved fjerde Gangs Forseelse. Den samme Straffemetode anvendtes overfor Færgefolk, der under Rejsen fandtes at være berusede eller som optraadte groft og uanstændigt overfor det rejsende Publikum, foruden at de var underkastede den almindelige Lovgivnings Bødestraf „for verbale og reelle Injurier".

For at de Rejsende ikke unødigt skulde blive sinkede, skulde der altid ligge 4 Færgejoller med Mandskab i Havnen, og den Færgemand, som blev tilsagt til Befordring, maatte være sejlklar inden en halv Times Forløb. Var han det ikke, eller vægrede han sig ved at gaa ud, uden at Farvandet var erklæret usejlbart, betaltes Bøde. Skete den sidste Forseelse fire Gange, havde Færgemanden forbrudt sin Lavsret. Blev et Fartøj afbestilt, betaltes den erlagte Fragt tilbage med Undtagelse af Tilsigelsespengene samt $^1/_6$ af Fragtens Beløb foruden eventuelle Opholdspenge, der beløb sig til 3 Mk. Sølv for hver halve Times erstatningsberettiget Ophold. Den Rejsende havde nemlig Lov til gratis at komme indtil en halv Time forsent, mens Forsinkelse der ud over kostede Opholdspenge plus Fortabelse af den indbetalte Fragt.

Lavet var forpligtet til at overføre Personer i offentligt Ærinde,

herunder Matroser og Soldater paa Vej til og fra Militærtjeneste. For at spare skulde saadanne frirejsende dog afvente Børtfærgerne og kunde kun i Undtagelsestilfælde overføres straks og da kun efter at have afleveret en skriftlig Motivering for, hvorfor de havde saa stor Hast[1].

Myndighederne havde Opmærksomheden stærkt henvendt paa de Personer, som rejste. Da man efter Freden i Lunéville frygtede, at de mange Mennesker, der havde været i de krigsførende Magters Tjeneste, skulde oversvømme Landet som Betlere og Landstrygere, fik bl. a. Færgestederne foreholdt deres Pligt til at holde Øje med saadanne Folk og under ingen Omstændigheder overføre Rejsende uden behørigt Pas. En Række andre Pasbestemmelser tjente lignende Øjemed.

Skønt saadanne Regler vedblev at være gældende, blev de sandsynligvis næppe praktiseret med samme Paapasselighed i den efterfølgende Fredsperiode, men en særlig Art Foranstaltninger bevarede sin Aktualitet, nemlig Sundhedsbestemmelserne. Da Lægekunsten endnu stod svagt i Kampen mod Epidemierne, og da Kolera eller Pest næsten altid hærgede et eller andet Sted paa Jordkloden, var det nødvendigt at passe nøje paa, og grundigst, hvis Soten trak nærmere, som f. Eks. under den lange Karantæne i Sverige 1832, i 1833, da der udbrød Kolera i Drammen, 1834, da det samme skete i Göteborg og Stockholm, hvilket fremkaldte en nervøs Stemning i København, og allermest i 1850, da Sygdommen rasede i Sverige, og i Danmarks sorte Aar 1853. Ved saadanne Tilfælde var det endnu mere nødvendigt at have Opmærksomheden henvendt paa Skibene i Sundet. Under Pestfrygten i 1804 blev Lodsbaaden „Grimstad" saaledes ved Admiralitetets Foranstaltning stationeret ved Helsingør Havns Munding for at passe paa, at intet Fartøj uden Tilladelse fra Helsingørs Sundhedskommission satte Folk i Land, og i Lavsanordningen 1836 indsattes en ny Bestemmelse (§ 28) om, at Færgemændene i deres Forhold til de ankommende Skibe var pligtige til at holde sig de om Karantænevæsenet gældende Bestemmelser efterrettelig.

[1] Kgl. Resolution af $^{11}/_{2}$ 1814.

TRAFIKENS OMFANG

Underkaster vi Spørgsmaalet Trafikens Omfang en Undersøgelse, bliver vi slaaet af de meget smaa Tal, vi kommer til. Den vedføjede Statistik er udarbejdet gennem Optælling af Færgelavets Protokoller. Vi maa dog erindre, at der ogsaa fandtes et hälsingborgsk Færgelav, der vel var af langt mindre Betydning end det helsingørske, da det ingen Skipperforretninger havde, men netop derfor maa antages at kunne fremvise lige saa store, maaske større Tal for sin Andel af Arbejdet med de Rejsendes Transport, omend de svenske Færgebaade var betydelig mindre end de danske.

Til nærmere Oplysning af Statistiken skal bemærkes, at under Rubriken „med Selskab" er regnet de Transporter, der i Protokollerne er betegnet „med Selskab", „med Familie", „med Følge" og lign., hvor Antallet af befordrede Personer ikke kan ses, dog saaledes at den Person, under hvis Navn Transporten er bestilt, er medregnet under en af de foregaaende Grupper, hyppigst naturligvis „Hälsingborg". I Almindelighed kan der sikkert ikke regnes med mere end 1 à 2 Personer udover den første, naar Hensyn tages til Tallene fra 1830 og senere, da Trafiken i saa Tilfælde vilde have aftaget, hvilket man næppe kan vente, selv under Hensyntagen til de senere nævnte, andre Foranstaltninger. Fra 1830 er Antallet nøjagtigere opført, og endelig begyndes med Anordningen af 1836 en Optælling af samtlige Rejsende. Samtidig indførtes den førnævnte daglige Børt til Skibene. Rubriken „andetsteds" omfatter særlig Ture til Viken, Höganäs eller Landskrona. Ogsaa Københavnsturene er sjældne, fra 1843 ophører de ganske, da det helsingørske Dampskibsselskab havde startet en Dampskibsrute mellem København og Helsingør. Iøvrigt kunde man ved Lystrejser akkordere med hvem af Færgelavets Medlemmer man ønskede. Saadanne Ture var derfor udenfor Omgangen og er ikke medregnede i Statistiken. Transporterne af Vogne, d. v. s. Rejsevogne for mere formuende Folk er bemærkelsesværdig sjældne. Tallene for 1832 er unormale paa Grund af Karantænen i Sverige.

Noget troværdigt Billede af Trafiken giver Statistiken dog kun til og med 1832, thi fra 1833 begynder en helt ny Trafikrute, Paket-

STATISTIK OVER BEFORDRING AF REJSENDE OG VOGNE

	til Hälsingborg	til København	til Heden	andetsteds	med Selskab	Natture	Retur	Vogne
1821.....	323	2		3	196	22	33	40
1822.....	436	4		1	239	40	32	46
1823.....	330	1		0	157	19	25	31
1824.....	426	5		0	232	33	23	45
1825.....	475	0		2	229	30	39	44
1826.....	404	3		1	232	21	27	44
1827.....	334	3		0	146	21	15	30
1828.....	273	14		1	125	22	18	17
1829.....	252	2		0	143	20	25	22
1830.....	536	0		2	19	14	18	21
1831.....	509	10		0	6	20	46	19
1832.....	292	0		11	1	10	5	7
1833.....	466	2		6	34	19	8	18
1834.....	421	0		0	18	21	36	17
1835.....	461	13		1	9	21	29	14
1836.....	486	0	133	0	10	40	28	16
1837.....	607	22	238	0		28	32	17
1838.....	561	0	324	17		32	48	15
1839.....	555	29	242	2		15	31	22
1840..... ...	473	21	221	2		26	40	13
1841.....	563	1	344	1		26	24	15
1842.....	491	15	302	2		21	38	9
1843.....	531	0	285	1		25	24	17
1844.....	611	0	397	1		29	34	19
1845.....	559	0	396	0		41	28	8
1846.....	370	0	305	0		33	9	16
1847.....	340	0	336	3		20	13	10
1848.....	341	0	286	0		15	5	2

farten mellem Helsingør og Hälsingborg. Selvom denne Foranstaltning ikke sættes i Værk af Færgelavet, skal den dog omtales, dels af Hensyn til dens Betydning, dels fordi den udførtes af det helsingørske og det hälsingborgske Færgelav og med disses Baade.

Der havde længe, især i Brøndtiden[1], været Trang til en bedre Forbindelse mellem Helsingør og Hälsingborg. Da man mente, at Færgelavets temmelig høje Takst for en væsentlig Del var Skyld i den ringe Trafik, havde Generalpostdirektionen i 1831 indledet Skridt til Takstens Nedsættelse. Det blev dog foreløbig ikke til noget, da man erfarede, at Borgmester Stenfeldt i Helsingør vilde bringe en ny Børtfart mellem Sundbyerne i Forslag, og at den svenske Konge havde paalagt Hälsingborgs Borgmester at arbejde for tilsvarende Foranstaltninger fra svensk Side. Arbejdet sinkedes imidlertid ved de store Vanskeligheder, der var forbundne med Arrangementet, og særlig derved, at der udbrød Kolera i flere Østersøhavne. Ogsaa Pasvanskelighederne spillede en stor Rolle, ikke mindst det Sundhedspas, som maatte præsteres af enhver Rejsende, der ankom til Hälsingborg, og som var særlig ubehageligt for de lystrejsende, der fortrinsvis vilde benytte Ruten, men ved kgl. Resolution af 15. Febr. 1833 nedsattes Gebyret ved Pasekspeditioner i Helsingør, i Juni 1833 lykkedes det Stenfeldt at faa den svenske Konsul i Helsingør til at gaa ind paa at udstede Sundhedspas gratis til Passagerer i den planlagte Paketfart, hvorefter Farten aabnedes fra dansk Side den 1. Juli 1833, fra svensk Side noget senere, foreløbig som et Eksperiment i Tiden 1. Juli 1833 til 31. Aug. 1834. Hvad Sundhedspassene angaar, klarede man sig den første Sæson med Fortegnelser over de anmeldte Passagerer, men efter kgl. svensk Kundgørelse af 3. Juni 1834 ophævedes Sundhedspasset helt i Sundfarten.

Det var de to Færgelav, som stillede Færgemateriellet til Disposition, fra dansk Side „med uventet Redebondhed" for den „yderst billige Betaling af 3 Rdl. Sølv" for hver Tur, dog skulde Færgemændene have Godtgørelse, hvis de paa Grund af daarligt Vejrlig eller anden Aarsag blev nødt til at overnatte i Hälsingborg. Baadene leveredes skiftevis efter Omgang mellem Lavets Medlemmer.

[1] Ramlösa, tæt udenfor Hälsingborg, var allerede den Gang bekendt for sit helsebringende Drikkevand. Den egentlige Brøndtid var i Sommermaanederne. Folk søgte i stort Tal til Ramlösa, dog ikke alle for at drikke Brøndvand. De fleste kom for at deltage i de Sommerballer, Stedets foretagsomme Ejere arrangerede.

Paketterne var kun bestemt for Rejsende med deres Rejsetøj, ikke for Brevforsendelser. I de første Aar udførtes daglige Ture i Sommermaanederne fra begge Sider, men da Antallet af Rejsende ikke kunde bære denne Trafik, indskrænkede man sig til at lade de danske og svenske Baade skifte mellem 3 og 4 ugentlige Rejser, hvorved den daglige Fart sikredes. I 1842 maatte Borgmester Stenfeldt i Roskilde Stænderforsamling forsvare Paketfarten mod et Angreb over, at den aarlig kostede Statskassen 1010 Rdl., men kun indbragte 580 Rdl. i Indtægt. Han pegede paa Forpligtelsen til at opretholde den paabegyndte Fart med vort Naboland og paa det slette Indtryk, det vilde gøre i Sverige, om man standsede. Underskudet skyldtes især Nødvendigheden af at holde en særlig Opsynsmand ved denne Fart (Sekretær Grove). Mærkværdigvis var dette Arbejde ikke blevet underlagt den helsingørske Færgelavsinspektør, hvilket havde været billigere.

Af statistiske Oplysninger har det været muligt at fremdrage følgende:

1833 udførtes af det helsingørske Lav 152 Ture i 6 Maaneder for en Betaling af 456 Rdl. Sølv eller 470 Rdl. 1 Mk. 8 Sk. Sedler og Tegn, i 1834 i 12 Maaneder 223 Ture for 669 Rdl. Sølv eller 689 Rdl. 7 Mk. 7 Sk. S. og T. og i 1835 224 Ture for 672 Rdl. Sølv eller 688 Rd. 4 Mk. 11 Sk. S. og T. Indtil 5. Aug. 1834 var der ifl. Indberetning fra Grove

med den danske Postpaket		
fra Helsingør til Hälsingborg overført ..	1189	Personer
fra Hälsingborg til Helsingør	744	„
retur fra Hälsingborg	274	„
Ialt	2207	Personer
og med den svenske Paket		
fra Hälsingborg til Helsingør overført ..	806	Personer
fra Helsingør til Hälsingborg.....	844	„
Ialt	1650	Personer
Tilsammen	3857	Personer

Returpassagerernes Antal fra Hälsingborg kendte Grove ikke. Endelig meddeler „Helsingørs Avis" Nr. 17 1843, at der i 1842 ialt var befordret 2694 Passagerer, 1442 fra Helsingør til Hälsingborg og 1252 den modsatte Vej.

Dette er ganske anderledes Tal end i Statistiken S. 64, og de genspejler den Erfaring, man har gjort i moderne Tid, at, saa snart der sker en pludselig og betydelig Forbedring af Samfærdselsforholdene, stiger Trafiken uforholdsmæssigt.

Kontrakten med Færgelavet om Postpaketfarten ophævedes den 1. April 1859, da man ønskede fremtidig at benytte Dampskibene i Sundfarten og uden for disses Sæson at entrere med Færgemand C. L. Bornholm, med hvem man fortsatte til 1866, da Bornholm opsagde sin Kontrakt.

TRANSPORTEN AF GODS OG VARER

Transporten af Gods og Varer var af langt mindre Betydning end Skipperforretningerne. Transithandelen var med de danske Færgebaade temmelig ringe, kendelig større med de svenske, derimod udførtes en Del Befordringer til og fra Skibene paa Reden, naar disse provianterede, eller naar Købmændene modtog og afsendte Varer, da Havnen først op i det 19. Aarh. blev tilstrækkelig stor og dyb til at kunne tage imod lossende Skibe. Det var til saadanne Forretninger, at Mellemjoller fortrinsvis benyttedes. Taksten (se S. 80) skulde følges, naar Transporten udførtes med mindre Joller, overalt til Reden, og med Mellemjollerne med en vis Begrænsning: indenfor Linien Kronborg-Hälsingborg, dog kun ud til en Dybde af 7 à 8 Favne og mod Syd til Linien fra Snekkerstens Nordpynt i Retning O S O indtil 4 Favnes Dybde i Vestkanten af Disken. Udenfor dette Omraade maatte man til 1836 akkordere, dog kunde Fragten ikke være mere end det dobbelte af Taksten og skulde anerkendes af Inspektøren; fra 1836 begrænsedes Friheden i Akkorden, idet Tillægget til Taksten højst maatte være $33^1/_3$ %; blev Parterne uenige om Akkorden, afgjordes Fragten af Inspektøren i Forening med Told-

inspektøren ved Øresunds Toldkammer og Toldinspektøren i Helsingør.

For almindelige Varetransporter fandt der intet Tillæg Sted ved Kulingsgrader, det var derimod Tilfældet med Ankre og Tove, en Transport, der spillede en ikke ringe Rolle. Ogsaa her skulde Akkorden approberes af Inspektøren. Kunde man ikke blive enig, skulde Transporten finde Sted, og Betaling senere fastsættes af Inspektøren og to dertil udmeldte, uvildige og kyndige Mænd. Da der meget hyppigt var Disputer med Handelshusene om disse Fragter, besluttede Lavet i 1825, at Ankre, der var Sendingsgods, kunde transporteres noget billigere end Ankre til Skibenes eget Brug, men denne Ordning blev misbrugt, hvorfor man paany vendte tilbage til ensartet Betaling. Af de talrige Stridigheder skal blot nævnes et enkelt Eksempel. I 1835 forlangte Færgemand Worm 40 Rdl. for en Ankertransport til et Skib, men Konsul Løbel af Huset Fenwick & Co. vilde ikke betale dette; han bød 20 Rdl. og forlangte tillige Afgørelse af uvildige Mænd. Disse satte Fragten til 36 Rdl., men Konsulen nægtede stadig, tilbød dog nu 25 Rdl. Sagen førtes af Færgelavet for Politiretten, der dømte Konsulen til at betale de 36 Rdl. Skønt Grosserersocietetet i Januar 1835 henledte Opmærksomheden paa disse Transporter, indførtes der dog ikke i Anordningen af 1836 nogen Ændring i Akkordmetoden, derimod fik Befragterne Frihed til at akkordere med hvem de vilde indenfor Lavet.

I Hestetransporten til Sverige var Svenskerne haarde Konkurrenter for Lavet. Man forsøgte i 1821 at faa forbudt, at Danskere sendte Heste til Sverige i svenske Baade, men det mislykkedes. De helsingørske Færgemænd fandt, at Mellemjollerne var udmærkede til Hestetransport, men Amtmand Arctander udtalte i 1822, at man ikke burde lægge Hindringer i Vejen for den svenske Transport, da Svenskerne bedst forstod at landsætte Hestene efter Ejernes Ønske.

Lavets Regnskabsprotokoller beskæftiger sig naturligvis ogsaa med Transporten af Gods og Varer, men da der ikke findes detaillerede Opgivelser af Godsmængden, maa et Forsøg paa at opstille en Statistik opgives. Det Buckske Selskabs Indtægter af Mellemjolle-,

Børt- og Ordonnansture, giver nogen Oplysning, selv om nogle faa Ture udenfor de enkelte Godstransporter er medregnet heri:

1825	641	Rdl.	1836	113	Rdl.	1847	78	Rdl.
1826	551	„	1837	190	„	1848	102	„
1827	450	„	1838	87	„	1849	143	„
1828	434	„	1839	167	„	1850	141	„
1829	355	„	1840	122	„	1851	63	„
1830	394	„	1841	146	„	1852	138	„
1831	293	„	1842	148	„	1853	123	„
1832	211	„	1843	99	„	1854	130	„
1833	260	„	1844	84	„	1855	140	„
1834	96	„	1845	110	„	1856	94	„
1835	107	„	1846	74	„	1857	55	„

Endelig kan en statistisk Opgivelse af Lavets forskellige Transporter for Perioden 1. Jan.—30. Juni 1837 oplyse om det indbyrdes Forhold mellem disse:

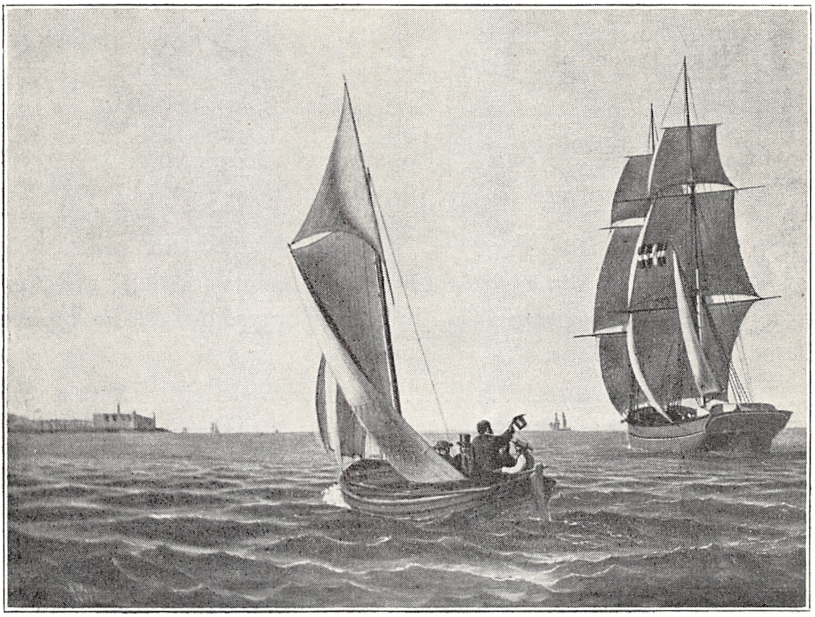
1074 Skipperture.....	9018	Rdl. 75	Sk.
Befordring af Rejsende.....	608	„ 66	„
Pakettens Befordring til Hälsingborg	228	„ 00	„
Befordring af Gods m. m.	899	„ 21	„
Ialt	10754	Rdl. 67	Sk.

EKSPEDITIONEN AF SKIPPERNE

Færgelavets vigtigste Opgave var Ekspeditionen af Skipperne, en Virksomhed, som ikke kendtes fra noget andet dansk Færgelav.

De første Vedtægter indeholder kun nogle faa Antydninger om Lavets Skipperforretninger, og i 1685 var den eneste Bestemmelse, som havde Relation hertil, et Krav af mere intern Betydning for Lavet, nemlig at Færgemændene med Oldermandens Tilladelse maatte lægge sig ved Lappestenen eller Teglgaarden, ikke længere ude. Her skulde de blive liggende, indtil de efter deres Børt kunde fare ud mod ankommende Skibe.

I Reglementet for 1797 indtog Takstbestemmelserne for Skipperbefordringer en fremtrædende Rolle til Præcisering af saavel Skippernes som Færgemændenes Rettigheder, og ogsaa de senere Vedtægter indeholder indgaaende Beslutninger herom. Det var denne Side af Lavets Virksomhed, der vendte udad mod Omverdenen, og



PARTI AF HELSINGØRS RED MED EN FÆRGEBAAD

den, der paa uheldig Maade vakte Opmærksomheden overfor Øresundstolden, og hvad dertil hørte. Disse Bestemmelser skal imidlertid behandles senere.

Naar en Skipper var bragt i Land af en Færgemand, var det dennes Pligt at ledsage ham til Øresunds Toldkammer, hvor han skulde klarere; var Skipperen derimod kommet i Land ved egen Baad, skulde den Opsynsmand, som paa Færgelavsinspektørens Vegne havde Brovagt, ledsage ham derhen. Disse Bestemmelser var,

som man vil erindre, indkommet i 1740, og de gentages pligtskyldigst fra Anordning til Anordning, men de hjalp lige lidt. Grunden hertil er nærmere omtalt i Schmidts Indberetning til Generalpostdirektionen den 1. Aug. 1820. Han siger, at naar Skipperne kommer i Land, enten med Færgebaade eller med egne Baade, bliver de omringede og saa at sige bortslæbte til et eller andet Kontor af de saakaldte Brokapere, Personer, som af Handelshusene netop lønnes til dette Brug. Hvert har en saadan i sin Tjeneste, og han opholder sig hele Dagen paa Broen for at oppasse Skipperne. Hænder det da, at der kommer en Skipper, som ikke er adresseret til et eller andet Hus, bliver det først rigtig galt, thi da vil de allesammen have fat i ham. Man strides om Manden henad Broen og igennem Gaderne og er næsten færdig at trække Klæderne itu paa ham. Den stærkeste beholder ham og bringer ham til sit Handelshus, hvor der ofte endnu i Porten staar stor Kamp om ham. Schmidt har selv været Vidne dertil. Paa denne Maade kommer Skipperne sjældent, som det er bestemt, først til Toldkammeret, men i Stedet til en Sundklarerer. Efter Forespørgsel hos Oldermand og Bisiddere havde Schmidt bragt i Erfaring, at man saavel i 1811 som senere efter Freden i 1813 havde søgt at opfylde Anordningens Bestemmelser, men det lod sig ikke gennemføre, og i de sidste 2—3 Aar var det slet ikke sket. Iøvrigt havde Toldkammeret tidligere i en Skrivelse til Dodt aabent erkendt Vanskelighederne og havde tilbudt at forbyde Handelshusene at lade deres Brokapere omringe Skipperne og samtidig stillet i Udsigt at ville lade afhente de Skippere, som kom ind i egen Baad, naar Færgefolkene efter Anordningen vilde tage sig af dem, de indbragte. Schmidt troede forøvrigt ikke paa Muligheder herfor, i hvert Fald ikke før man ved den projekterede Havneudvidelse kunde faa en Landgang udfor Toldkammeret og lod Skildvagten der holde Brokaperne væk, saaledes at disse kun kunde opholde sig udenfor paa Gaden.

Naar Bestemmelserne ikke kunde overholdes, var Grunden først og fremmest den, at der paa kort Tid kunde indtræffe mange Skippere, undertiden 8—10 i egne Baade paa en halv Time. I Alminde-

lighed var det daglige Antal Skipperture 4, 8, 12 à 16. Undertiden kom der dog slet ingen. Var der 40, maatte det betegnes som særdeles fint. Kun i yderst sjældne Tilfælde blev dette Tal overskredet, som f. Eks. den 23. Aug. 1822, da 151 Skibe kom paa een Gang, og 79 Skippere blev ekspederede fra om Morgenen til Kl. 4 Eftm. 23. Sept. 1820 var der 60 Skippere. Iøvrigt lod kun 10—20 % af de toldklarerende Skippere sig befordre af Lavet. Resten klarede sig selv, og navnlig i Magsvejr indtraf dette hyppigt[1].

Af Skipperture fandtes der forskellige Arter, der betegnedes Fasteture, Sluppenture og Hjælpeture. Færgemand Lars Baches Biograf, Sønnen Niels Bache, der fortæller mange interessante Træk om Færgemændenes Liv, nævner disse Grupper, men tilføjer, at han aldrig har forstaaet disse Begreber[2]. Lavets Arkiv oplyser imidlertid derom. De to førstnævnte Arter, Fasteture og Sluppenture, gik hver især paa Omgang blandt Lavets Medlemmer efter en fast, ufravigelig Orden. I Fasteturene toges ikke imod nogen Skipper under Taksten. Vilde en Skipper ikke betale denne, forlod Færgebaaden ham uden at indlade sig paa nogen Akkord. Den Baad, som stod først for Sluppentur, var imidlertid straks paa Siden af Skibet og fik da muligvis Tur noget under Taksten. Da det imidlertid hyppigt skete, at en Færgemand ikke vilde gaa saa langt under Taksten, som Skipperen ønskede, havde man indstiftet en tredie Slags Ture, Hjælpeture, med den endnu lavere Fragt, man endelig blev enig om, og disse Ture var udenfor Omgangen. Mens man saaledes i hver Omgang kunde faa en Fastetur og en Sluppentur, kunde visse af Færgefolkene have indtil 8 Hjælpeture, andre 1 à 2 eller slet ingen. Saa snart man havde haft sin Sluppentur, kunde man tage alle de Hjælpeture, man kunde faa fat i, men heller ikke før. Ligeledes ophørte Hjælpeturene, saa snart Sluppentursomgangen var ude. Det gjaldt derfor om saa hurtigt som muligt at faa sin Sluppentur ekspederet, saa at man havde saa meget længere Tid, i hvilken man kunde akkordere sig Hjælpeture til.

[1] Se M. Galschiøt: Helsingør, Kbh. 1921, S. 138.

[2] Den helsingørske Færgemand Lars Bache, hans By og hans Hjem. Hans Søns Optegnelser. Memoirer og Breve II, udgivne af Julius Clausen og P. Fr. Rist, Kbh. 1905.

Skippere, der ønskede Befordring, hidkaldte Færgemændene ved at hejse Flag i Sjov paa Kampagnen, paa Ankerspillet eller paa Nokken af Gaflen. Den Færgebaad, der laa for Tur, markerede dette ved et grønt Flag.

Ordningen var noget kunstig og absolut ikke særlig retfærdig overfor de Færgemænd, hvis Ture laa sidst i Omgangen, men her rykkede man op efter Anciennitet. Der fandtes en efter Aldersfølge nøje fulgt Nummerorden blandt Færgemændene, saaledes at man ved Dødsfald eller anden Vakance rykkede opad; i heldigste Tilfælde kunde en Færgemand saaledes, hvis han ikke døde eller udtraadte af Lavet i Utide, bevæge sig fra Nr. 75—80 — efter Antallet af Færgemænd ved hans Indtrædelse i Lavet — til Nr. 1. Paa anden Maade var Systemet uheldigt derved, at der blandt de rigere af Færgemændene dannedes Makkerskaber til den fulde Udnyttelse af Hjælpeturene. Raadede et Makkerskab af ældre Færgemænd saaledes over 3 Baade, hver med sin Færgekarl, var Omgangsturene, faste og slupne, snart ekspederede, og i hvert Fald de to af Baadene kunde da anvendes i Hjælpetursfarten. Et saadant Selskab havde da gerne en Baad liggende ude paa Søen i Nærheden af den Baad, der laa for Sluppentur, for straks at kunne være langs Siden af det paagældende Skib, saa snart Akkordforhandlingerne med Færgemanden i Sluppentur var bristet. Det Tilfælde indtraf overmaade hyppigt, da Skipperne temmelig nøje kendte Færgemændenes Forretningsgang og i modsat Fald blev informeret derom af deres Kommissionærer blandt Sundklarererne. De underbød da den akkorderende Færgemand saa kraftigt, at de var sikre paa bagefter at opnaa Hjælpeturstakst.

Det kan synes underligt, at den reglementerede Takst overhovedet lod sig opnaa, naar Skipperen ved at vente lidt dog altid kunde gøre Regning paa billig Transport. Men Sejlskibenes store Afhængighed af Vindforholdene krævede undertiden den hurtigst mulige Ekspedition. Kom en Skipper sammen med adskillige andre sydfra for en god Vind, gjaldt det om hurtigst muligt at faa klareret for at staa videre nordpaa. Vendte Vinden sig, inden han havde klaret

Kronborgpynten, kunde den mindste Forsinkelse let komme til at koste mange Dages Ophold paa Helsingørs Red. Under saadanne Omstændigheder var Færgemændenes Tilbøjelighed til at gaa under Taksten selvfølgelig ogsaa mindre.

Man skulde tro, at Færgemændene selv vilde forhindre Hjælpeturssystemet derved, at enhver Færgemand, der laa for Sluppentur, gik tilstrækkelig langt ned i Akkorden. Dette lod sig imidlertid ikke gøre for den fattigere Færgemand, for hvem en Skippertur var en Vare, som ikke kunde sælges under Produktionsprisen, selv om dette betød, at han maatte ligge paa Reden fra Morgen til Aften i al Slags Vejr for at opnaa en ny Sluppentur, hvorved han maatte vente saa meget længere med at faa Hjælpetur. De rigere Selskaber kunde derimod med deres mange Ture gaa betydeligt ned i Betalingen for Hjælpetur. Ogsaa paa anden Maade var hos den fattige Mulighederne ringere for at opnaa Hjælpetur udenfor Omgangen. Makkerskaber med 3 Baade havde altid de to i Søen, Selskaber med 2 eller mindre kun en, da de resterende af Sparsommelighedshensyn som Regel laa paa Land. En Baad, der kun den halve Tid var i Søen, opnaaede nemlig efter Erfaringen en forholdsmæssig længere Levetid. Det var derfor kun rimeligt, at der blandt Lavets Medlemmer var stærk Misforfornøjelse med Systemet. Schmidt delte denne Opfattelse og havde derfor ogsaa i Begyndelsen af sin Embedstid forhandlet derom med Oldermand og Bisiddere. Flertallet af disse var enige med ham, men de to af Bisidderne, Fr. Wilhelmsen og Fr. Buck, var netop de, der havde de fleste Hjælpeture, og de fandt Forholdet i sin Orden. Det kunde heller ikke nægtes, at det desuden var saadanne Selskaber, der bedst overholdt Forordningens Krav til Materiel og Mandskab, hvilket styrkede deres Stilling over for Generalpostdirektionen.

Da Utilfredsheden imidlertid steg, toges Spørgsmaalet op paany, og det lykkedes Schmidt efter adskillig Parlamenteren at faa Lavets Tillidsmænd til den 23. April 1822 at vedtage, at naar Sluppentursomgangen var forbi, skulde de Lavsmedlemmer, som ingen Hjælpetur havde haft, have Ret til en saadan i næste Omgang, og samtidig blev det under Bødestraf forbudt Færgemændene at holde sig nær

op ad en Baad for Sluppentur for derved at opnaa Hjælpetur. Lavets Flertal var ikke tilfreds hermed, men fremtvang en skriftlig Afstemning indenfor Lavet, ved hvilken Afskaffelsen af Hjælpeturene i det hele taget vedtoges med 58 Stemmer mod 16. Flertallets Ordførere var især J. Christophersen og O. Bentzen, der var bedre skaaret for Tungebaandet end de øvrige. Saa vidt gik Generalpostdirektionen dog ikke. Efter lang Tids Overvejelse sluttede den sig til Vedtagelsen af 23. April og fastholdt denne Beslutning, selv efter at Flertallet havde ansøgt om, at ingen maatte tage Sluppentur i anden Omgang, før alle tilgodehavende Hjælpeture var tagne.

Der var hermed opnaaet et Kompromis, der tog stærkt Hensyn til de mindre formuende Færgemænds Interesser, omend disse Folk langtfra følte sig tilfredse. Forstaaelsen af den uheldige Konkurrence, de var udsat for fra deres bedrestillede Lavsbrødres Side, voksede imidlertid hos de bestemmende Myndigheder, og ved den ny Lavsanordning af 1836 ophævedes Hjælpeturene. Sluppenturene bevaredes derimod, dog ud fra den Motivering, at den nye Takst vilde medføre, at de forsvandt, men denne Forventning opfyldtes ikke.

Der fandtes udover de nævnte Skipperture en egen Slags Transporter. Naar et Skib kom for en stærk Vind fra Østersøen, kunde det ikke holdes foran Helsingør de 2—3 Timer eller mere, Skipperen behøvede til Klareringen. Skibet vilde i denne Tid være drevet langt mod Nord og vilde vanskeligt kunne indhentes med Færgebaad under Skipperens Befordring tilbage til Skibet, ligesom det ogsaa i Stormen kunde være umuligt for ham at komme om Bord igen fra Færgebaaden. Da Skibet heller ikke kunde vende om og heller ikke evnede paany at gaa under Sejl efter Forankring, uden at man maatte indstille sig paa at kappe Ankertovene, var der ikke andet for Skipperen at gøre end at blive om Bord. Han bundtede da sine Skibspapirer sammen og kastede dem ned i Færgebaaden med Oplysning om, hvilken Klarerer de skulde bringes til. Denne maatte da efter Klareringen sende Papirerne tilbage til Skipperen pr. Post. Saadanne Ture var ret hyppige; de betaltes som almindelige Skipperture.

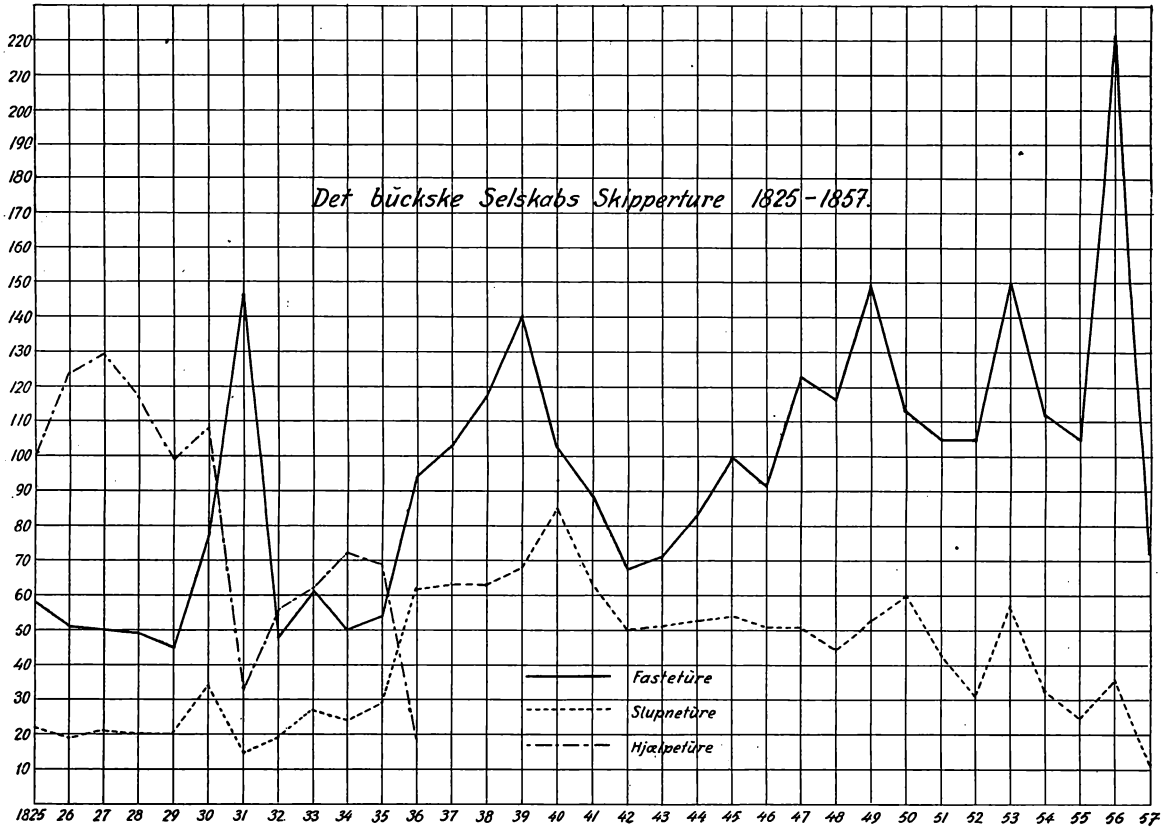
Betydelig sjældnere var den saakaldte Klarering over Land. Havde et Skib indtaget Ladning, f. Eks. i København, sendte man undertiden Papirerne med Posten til Klarering i Helsingør, hvorfra de pr. Færgebaad bragtes til Skipperen, naar Skibet passerede for Nordgaaende. Ogsaa disse Befordringer regnedes oprindelig for Skipperture, men undertiden snød Skibsklarererne sig til at sende Skibspapirerne som Breve for lavere Takst. Det skete f. Eks. i Okt. 1826 med Skibsklarerer Borries af Huset v. Deurs. Færgemændene opdagede det dog, idet Skipperens Lods var for aabenmundet, da han blev landsat i Helsingør, og Borries fik da en Regning af Lavet paa 15 Rdl. Sølv — efter Vinter- og Nattakst — som han iøvrigt nægtede at betale. Sagen indankedes for Generalpostdirektionen, der overfor den stigende Utilfredshed blandt Sundklarererne ikke turde fastholde den gamle Fortolkning, men resolverede, at Skibspapirer for Fremtiden skulde befordres for Brevtakst.

Ogsaa Turene til karantænepligtige Skibe indtog en Særstilling. De var stærkt eftertragtede, da de betaltes bedre end almindelige Skipperture, og da der paa Grund af Karantænen kunde tjenes en Del paa Varetransporter derud. Det var nemlig en almindelig Regel, at samtlige Transporter til det enkelte Skib tilfaldt den Færgemand, der havde faaet Skippertur til Skibet.

Endelig skal nævnes de saakaldte Ordonnansture, Befordringer af Breve, derfor ogsaa jævnlig betegnet Brevture. Som ovenfor berørt, var Taksten lavere end for Skipperture.

Den hosføjede grafiske Fremstilling S. 77, der er udarbejdet paa Grundlag af det Buckske Makkerskabs Regnskabsprotokoller, som findes paa Kronborgmuseet, gengiver dette driftige Selskabs Skipperture i Perioden 1825 til 1855[1]. Det fremgaar heraf, at Hjælpeturene, bortset fra Aaret 1831, spillede den største Rolle, indtil de blev

[1] Kronborgmuseet har fra nu afdøde Lotterikollektrice, Frk. C. M. Buck, Helsingør, faaet overladt følgende Regnskabsbøger fra den Buckske Færgemandsvirksomhed: 1) Skipperture 1825—58, 2) Mellemjolle-, Børt- og Ordonnansture 1825—58, 3) Køb og Salg af diverse Skibsudstyr, som Selskabet drev Forretning med, 1825—49, og 4) Regnskab for det Buckske Ankerfiskeriselskab 1825—53. Protokollerne giver et fortrinligt Overblik over Buckernes alsidige Virksomhed. Fra samme Giver stammer det i denne Afhandling gengivne Portræt af Frederik Buck.


Det bückske Selskabs Skipperture 1825-1857.
Fastetüre
Slupnetüre
Hjælpetüre
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1825 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57

afskaffede i 1836, Fasteturene er i stærk Majoritet i Forhold til til Sluppenturene og bliver det i stigende Grad i Tiden henimod Sundtoldens Afskaffelse. Særlig udpræget er Forholdet i 1833. Firmaets samlede Antal Skipperture er temmelig nær ens i 1830 og 1831. Aarsagen til den ejendommelige stærke Ændring af Forholdet mellem Fasteture og Sluppenture i 1831, kan vi desværre ikke paavise.

Det samlede Antal Skipperture for hele Lavet svingede ligeledes stærkt. Paa 2 Aar steg det fra et Lavpunkt af 3600 i 1837 til 7900 i 1839. Maaske var det Forventninger til den nye, reducerede Takst, som gjorde sig gældende, men i saa Tilfælde er disse blevet skuffede, da Tallet allerede i 1840 var dalet til 5200 og i Begyndelsen af Fyrrerne yderligere sank til omtrent 3700. Ganske vist indtraadte en ny Stigning, men man naaede aldrig op paa Rekorden fra 1839. Forøvrigt var der ikke saa megen Glæde ved denne Rekord, idet den gennemsnitlige Betaling for en Skippertur i 1839 kun var $5^1/_2$ Rdl. Saa var det betydelig bedre i 1856, da 5560 Ture indbragte 55605 Rdl. eller 10 Rdl. pr. Tur. Baade for Bucks Selskab og for hele Lavets Vedkommende vilde det have været interessant at følge Udviklingen ind i Perioden efter Sundtoldens Ophævelse, men her tier Kildestoffet desværre.

FÆRGETAKSTER

Et meget vigtigt Bidrag til det helsingørske Færgeris Historie danner de forskellige Færgetakster, som har været gældende gennem Tiderne. For at lette Oversigten over disse er de paa Skemaet S. 80—81 anført ved Siden af hinanden. De Kendsgerninger, som Tallene er Udtryk for, giver paa denne Maade bedre end mange Ord Lavets Vilkaar og Udvikling. Til denne Oversigt er føjet særlige Skemaer, S. 79 og 82 for 1685 og 1836, idet Taksterne her følger noget andre Principper end de øvrige.

Taksterne danner 3 Hovedgrupper: Takster for Rejsende til Hälsingborg og andre Steder saavel i Sverige som i Danmark, for

TAKSTEN AF 1685

Til	2 Læster				1 Læst				½ Læst				Jolle			
	Sommer		Vinter		Sommer		Vinter		Sommer		Vinter		Sommer		Vinter	
	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.	Rdl.	Mk.
København og Landskrona...	4		5		2	1	3	4	2		3		1	2	2	
Malmö.....	6		7		4		5		3		4		2		3	
Hälsingborg.....	1		2	3	1		1	4		4	1			2		3

	Kbh., Malmö og Landskrona				Hälsingborg			
	Sommer		Vinter		Sommer		Vinter	
	Mk.	Sk.	Mk.	Sk.	Mk.	Sk.	Mk.	Sk.
For en ledig Person med sin Kiste eller Koffert.....	1	8	2			12	1	
For en Bonde eller Sendebud.	1	4	1	8		8		12
For et Barn..... (for Spædbørn intet)		12	1			4		6
For en Hest	4		5		1		1	12
For en Oxe eller Ko	3		3	8		12	1	4
Af en Tønde Gods eller lige Tyngsel		12	1			4		6
For Ekspedition af Skippere Sundet	Ingen Takst							

FÆRGETAKSTER

HELSINGØR—HÄLSINGBORG:	1797				3. Maj 1803						10. Sept. 1811						15. Juni 1813						8. Juni 1816						19. Maj 1820		
	Sommer		Vinter		Sommer			Vinter			Sommer			Vinter			Sommer			Vinter			Rede Sølv			Navneværdi					
	Rdl.	Sk.	Rdl.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk.	Sk.	Rdl.	Mk	Sk.
Udenfor Børten:																															
Stor Færge (Mellemjolle)	5		6		5						20	5		31	1	8	5	2	8	6	3										
Lille Færge (lille Mellemjolle)	3		4																												
Læst Jolle	2	64	3	32																											
1/2 Læst Jolle	2	32	2	64																											
Færgejolle					3						12	3		18	4	8	2	5	8	3	3	12									
Bugserbaad					1	2					4	1		6	1	8	1	2	12	1	5		2			7			2		
Med Børten:																							F. hv. Pers. m. Gods indt. 400 Pd.:								
Voksne		64		80			64			80	2	0	8	2	4	12		4	8		5	8	3	2		11	4		3	2	
Børn		32		40			32			40	1	0	4	1	2	6		2	4		2	12									
Domestiqve af begge Køn		48		64																											
Haandværkere, Bønder og andre fattige Rejsende		16		20							1	2	8	2	0	8		2	8		3	0	1	4					1	4	
Købmandsgods:																															
Indtil 1/2 Skippund eller Oksehoved		8		10							Købmandsgods og Passagersgods udover de første 50 Pund:																				
1/2—1 Skippund eller Oksehoved		16		20																											
Passagersgods:																															
Kufferter etc. indtil 1/4 Skippund el. 80 Pd.		12		16			12			16		3	4		4	4		1			1	4	1			3	3		1		
1/4—1/2 Skippund eller Oksehoved		24		32			24			32	1	0	4	1	2	8		2			2	8	1			3	3		1		
1 Skippund		48		64			48			64	2	0	8	2	4	12		4			5										
En Vogn for hver Person den er indrettet til excl. Kusken																							1			3			1		
En Person med Hest																							6			21			6		
Hver Hest mere																							2			7			2		
BEFORDRING AF SKIPPERE:																															
Farvand A	2	48	3	16																											
Farvand B	3	16	4		5			7			20	5		31	1	8	5	2	8	7	3	8	8			28			9		
Farvand C	4	16	5	32																											

Rejsegods over 400 Pund indtil 700 Pund og saaledes fremdeles.

Købmandsgods og Varer dobb. saa meget s. til Skibene i Sundet

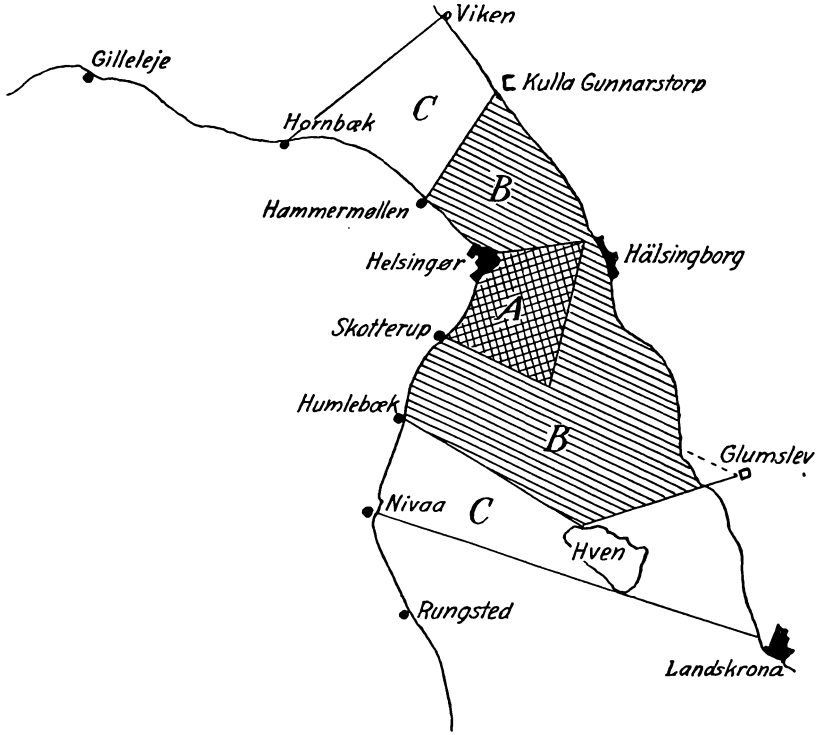
| | | |

TAKSTEN AF 10. MAJ 1836

	Rdl.	Sk. Sølv	ANMÆRKNINGER
Rejsende til Hälsingborg			
For en Færgebaad til 1 Person med 1 Tjenestetyende og Rejsetøj indtil 400 Pund	3		Returfragt = Enkelttur + 2/3 af Beløbet.
For hver Person mere		48	Forhøjes ved:
For en Færgebaad til 1 Person med 1 Tyende og 1 Karet samt Rejsegods	7		1. Kulingsgrad med 1/4
Med 1 Wienervogn eller anden halvlukket Vogn	6		2. „ „ 1/2
Med 1 aaben Vogn og ethvert Slags Køretøj til 1 Hest	5		3. „ „ 1/1
For hver Person mere i samme Baad		48	Nattillæg „ 1/3
For hvert 100 Pund Rejsegods udover 400 Pund		8	Vintertillæg „ 1/3
For en Mellemjolle	12		
For 1 Hest eller Kreatur	4		
For hver flere Heste i samme Baad	1	64	
For Gods og Varer	Som for lign. Befordringer til Reden		
	Sommer Rdl.	Vinter Sølv	
Befordring af Skippere			
I Magsvejr	7	10	
1. Kulingsgrad	9	12	
2. Kulingsgrad	12	15	
3. Kulingsgrad	16	19	
Nattillæg	2	3	
	Rdl.	Sk.	
Børt til Skibene			Ikke for Skippere, men for Passagerer, Breve og Sendingsgods af ringe Omfang. Afgaar kun i Magsvejr og under 1. Kulingsgrad. I sidste Tilfælde sker den almindelige Forhøjelse af Fragterne.
Pr. Passager		48	
	dog mindste Fragt 2 Rdl.		
Pr. Brev		48	
	Rdl.		
Passagerer med særskilt Baad			
For 2 Passagerer	2		
For hver udover 2		48	
	Rdl.	Sk. Sølv	
Befordring af Gods og Varer			Der skelnes mellem Rundgods (flydende Varer samt tørre, fede og saltede Varer i Fustager), Styrtegods (Korn, Ærter, Frø, Salt og Stenkul) samt Stykgods.
1 Geneverstykke (Flydende Varer)	1	20	
1 Pibe (Flydende Varer)		78	
1 Oksehoved (Flydende Varer)		38	
1 Ahme eller Tierce (Flydende Varer)		26	
1 Tønde (Flydende Varer)		22	
1/2 do. (Flydende Varer)		13	
1 Anker (Flydende Varer)		8	
1/2 do. (Flydende Varer)		5	
1 Tønde (Varer i Fustager)		20	
1/2 do. (Varer i Fustager)		11	
1/4 do. (Varer i Fustager)		7	
1/8 do. (Varer i Fustager)		4	
1/16 do. (Varer i Fustager)		3	

Befordring af Skipperne og for Varetransporter til Skibene. Af Hensyn til Pladsen er af Takster for Rejsende kun medtaget de vigtigste, nemlig Overfarten til Hälsingborg.

Det første Vidnesbyrd om Takstkontrol finder vi i 1586, da Fragten for en Færge med 4 Karle, der ror, sættes til 1 Daler; den, der



ror med mindre, skal dog tage mindre. I Vedtægterne for 1630 fandtes ingen Takstbestemmelser. I 1685 er det Taksterne for Rejsende, der er de væsentligste. Godstarifferne var lidet varierede, og der fandtes slet ingen Skippertakst eller Tariffer for Varetransporten til og fra Skibe i Sundet. Grunden til denne Mangel er næppe at søge deri, at man ikke har haft Ønske om at sikre de fremmede Skippere en passende Behandling, snarest i Vanskeligheden ved

at fastsætte Taksten paa Grund af Forskellen i Skibenes Afstand fra Færgebroen, og fordi andre Omstændigheder, f. Eks. Vejrforholdene, vekslede stærkt.

Alligevel har det været nødvendigt at lovgive, fordi Færgemændene, efter Udsagn fra Kommissionen af $^{10}/_{8}$ 1787, misbrugte deres Frihed til Skippernes Skade. Resultatet af denne Kommissions Virksomhed, Taksten af 1797, er da ogsaa Udtryk for Ønsket om at give saa differentierede Regler som muligt. Der indførtes 3 forskellige Grupper af Skippertakster efter Farvandet, som vist foran. A er Helsingørs egentlige Red, der indesluttes af Linien fra Kronborg til Kärnan i Hälsingborg, derfra til Sydspidsen af Grunden Disken og dernæst i nordvestlig Retning til Skotterup. Dyrere var Yderreden B, d. v. s. Farvandet Øst, Nord og Syd herfor indtil i Nord Linien Hammermøllen—Kulla Gunnarstorp, i Syd Brudlinien Humlebæk—Hveens Nordende—Glumslev i Skaane, dyrest Farvand C, hvis Sydgrænse var Linien Nivaa—Landskrona, Nordgrænsen Hornbæk—Viken. Fjernere fra Helsingør fandtes ingen Takst, men der betjentes kun sjældnere Skibe saa langt borte.

For Varetransporterne til og fra Skibene gjaldt tilsvarende Regler. I Børtfarten til Hälsingborg var der stor Forskel i Tarifferne fra en voksen Standsperson til en Bonde eller Haandværker, en Takstklassifikation, som i vore Dage er ukendt. Kommissionen havde erkendt, at de gamle Tariffer for Befordring af de Rejsende var alt for lave, hvilket netop havde været Aarsagen til, at Færgemændene havde taget mere end tilladt. Man havde taget Hensyn hertil og lod lette og vanskelige Ture bøde paa hinanden. Alle Transporter var nu som altid dyrere om Vinteren end om Sommeren.

Denne nøjagtige Inddeling af Farvandet i takstmæssig Henseende lod sig ikke opretholde. Dertil voldte Konstateringen af de forskellige Zoner for stor Vanskelighed og fremkaldte for megen Strid. I Taksten af 3. Maj 1803 forlod man derfor dette System, idet Taksten indskrænkedes til Farvand A for Skipperture og Varetransporter til Skibene i Sundet. Udenfor skulde Parterne akkordere med hinanden. Grænselinien forsøgtes gjort uomtvistelig, idet den mar-

keredes ved en sort Stage med et hvidmalet, trekantet Brædt paa det sydligste Hus i Skotterup og en tilsvarende i Skaane. De øvrige Tariffer var i 1803 saa nogenlunde som i 1797, dog med stærkere Detaillering for Godstariffernes Vedkommende.

De følgende Takster er bygget paa de samme Principer. Taksten af $^{10}/_{9}$ 1811 er Udtryk for Kursforholdene i de daarlige Pengeaar, ogsaa paa den Maade, hvorved den var fremkommet. Nye Tariffer var foreslaaet af Admiral Løvenørn i Forening med den permanente Færgelavskommission i Maj 1810. Under Sagens Behandling i Generalpostdirektionen forandrede Pengekursen sig saa meget, at man maatte tænke paa at forhøje Tarifferne i Løvenørns Forslag med en vis Procent og ved dens Forelæggelse for Kongen maatte dette Tillæg fastsættes til 100 %. De paa Skemaet for 1811 anførte Beløb er de Summer, som Befragterne maatte betale; der er i Beløbene inkluderet et Tillæg af 4 Sk. af hver Rigsdaler, som til Befordringsvæsenets Fond skulde betales af Lavsinteressenterne, men som disse lagde over paa Publikum.

Efter Pengevæsenets Reorganisation indførtes Taksten af 15. Juni 1813, men heller ikke den fik nogen lang Levetid. Mens Seddelkursen paa Udstedelsestidspunktet var 670, steg den paa Grund af Publikums fortsatte Mistillid i 3 Maaneder til den fantastiske Højde af 2250, og selv om dette blev Højdepunktet, forblev Kursen meget svingende foreløbig og voldte Vanskeligheder i Køb og Salg. 26. Marts 1816 nedsattes en Kommission, bestaaende af Admiral Løvenørn, Postdirektør Kolderup Rosenvinge, Amtmand Arctander og Assessor, Byfoged Mariboe[1], der i Forening med Kommandør Bille fremsatte Forslag til en ny Takst, som dog ændredes noget af Generalpostdirektionen, inden den fik Kongens Underskrift d. 31. Maj. For at skabe bedre Fasthed var dens Tariffer fastsat i rede Sølv,

[1] Jakob August Mariboe var Byfoged i Helsingør 1814—21. Paa Grund af sin jødiske Afstamning tog han Navneforandring til Stenfeldt og er især kendt under dette Navn som Helsingørs Borgmester i Aarene 1821—48. Hans Interesse for Samfærdselsforholdene fremgaar af det følgende. Om hans Virksomhed som Stænderdeputeret — se Lektor Hakon Müller i „Fra Frederiksborg Amt", 1930. Data i V. Hostrup Schultz: Helsingørs Embeds- og Bestillingsmænd, Kbh. 1906, S. 22.

men den skulde dog erlægges i Rigsbankpenge Navneværdi, saaledes at Satserne fastsattes maanedlig efter Seddelkursens Bevægelser. Seddelkursen var 31. Maj 690, men den første Maaneds Satser udregnedes dog efter Kursen 700. Det fremgaar af Skemaet, at ved denne Kurs svarede 2 Rdl. Sølv til 7 Rdl. Navneværdi. Af principielle Ændringer er Ophævelse af Børten til Hälsingborg, der kun benyttedes i mindre Udstrækning og efter Norges Adskillelse ansaas for unødvendig. Man bestræbte sig ved Godstaksterne for at lette Transithandelen ved mere praktiske Tariffer, fastsatte for hele saavel som for Partladninger, hvilket kun i ringere Grad kendtes forud.

Hvad Skippertransporterne angaar, forlod man den sidste Rest af Systemet fra 1797, saaledes at Taksten ikke alene gjaldt for Helsingør Inderred, Farvand A, men hele Sundet. Færgemændenes Ret til at akkordere over Taksten bortfaldt dermed, men samtidig udfandt man et nyt System, bedre egnet til de vanskelige Vind- og Strømforhold i Sundet: Betaling efter Vejrliget. Tidligere kendte man, hvad Vejret angik, kun to Alternativer: Taksten eller den fuldstændige Ophævelse af Taksten, naar Lavsinspektøren i Forening med to af de ældste Færgemænd fandt Farvandet usejlbart paa Grund af Storm eller Isgang. I et saadant Tilfælde hejstes Dispensationsflaget paa Færgebroen, et hvidt Flag med rødt Kors, til Oplysning for alle om, at ingen Takst var gældende. Dodt havde i 1815 gjort Forsøg paa at opnaa Bemyndigelse til sammen med 3—4 duelige Færgemænd i daarligt Vejr at fastsætte andre Takster for hver enkelt Tur, men det var ikke blevet bifaldet. Nu indførtes der imidlertid 3 saakaldte Kulingsgrader: 1. Grad: Merssejlskuling indtil etrebet Merssejlskuling, 2. Grad: etrebet indtil torebet Merssejlskuling og 3. Grad: torebet indtil trerebet Merssejlskuling. Satserne forhøjedes efter disse Grader med henholdsvis $33^1/_3$, $66^2/_3$ og 100 %. Kommissionen havde indskrænket sig til at foreslaa et Tillæg paa $^1/_6$ for hver Kulingsgrad, men efter Billes Ønske valgte Generalpostdirektionen at fordoble Tillægget. Kulingsgraderne signaliseredes efter Lavsinspektørens Foranstaltning fra Skibsbroen med en, to eller tre Kugler, fra 1835 ved Standere; saalænge Vagt-

skibet var paa Reden, bestemtes Graderne fra Vagtskibet, om Vinteren af Inspektøren. Administrationsafgiften, 4 Sk. af hver Rigsdaler i Skriver- og Tilsigelsespenge, ophævedes og erstattedes med $^1/_{12}$ af Fragterne. Kommissionen havde samtidig foreslaaet Lavets Privilegium begrænset til Skipperekspeditionerne og Ruten Helsingør—Hälsingborg, idet dog Kolderup Rosenvinge afgav Dissens i Færgelavets Favør. Generalpostdirektionen fulgte Postdirektøren, og Privilegiet forblev urørt.

Paa Trods af, at Kursen i Tiden efter 31. Maj 1816 først steg indtil 765 (1. Okt.) og dernæst langsomt dalede, skete der ingen Ændring i Færgetaksten, da det viste sig, at Priserne ikke faldt efter Kurserne. Først 4. Juli 1817 omregnedes Taksten efter Kurs 550, skønt Dagskursen da var 475, og paa dette Stadium stod Taksten endnu den 14. Marts 1818, da Kursen var dalet til 329. Man fulgte saaledes slet ikke Forordningens Krav, antagelig stadig paa Grund af, at Prisniveau og Pengekurs ikke fulgte hinanden.

Taksten af 19. Maj 1820 er i det væsentlige en Gentagelse af den fra 1816, dog med en Forhøjelse for Skipperture i Magsvejr fra 8 til 9 Rdl. og for Kulingsgraderne med et Tillæg af 2 og 3 Rdl. Samme Aar indførtes forhøjede Takster for Behandlingen af karantænepligtige Skibe. For den første Tur skulde betales 4 Rdl. 48 Sk. Sølv, for at bringe Doktoren til Skibet 7 Rdl. 48 Sk., mens forskellige andre Ture med Varer eller Medikamenter skulde udføres for 3 Rdl., i 1831 indførtes der dog ved Lavets Imødekommenhed en Nedsættelse i disse Transporter for Skibe kommende fra østersøiske Havne, dog kun i Sommertiden.

Efter 1820 skete der ingen væsentlige Ændringer i lang Tid. Efter Opfordring fra forskellige Helsingørborgere gennem Konsul Clarck indgik Lavet i 1823 paa i Ramlösa Brøndtid at nedsætte Taksten til Hälsingborg for Byens Folk, men kun for Lystture. Denne Nedsættelse skete saaledes, at man kom frem og tilbage for Enkeltturstakst, men paa Betingelse af, at de Rejsende sørgede for Færgefolkenes Forplejning under Opholdet i Hälsingborg; Betalingen nedsattes yderligere saaledes, at Selskaber fra 3—12 Personer betalte

8 Rdl. Sedler for Rejsen, hvilket betød en stor Lettelse for Sommerens Lystture. Taksten for almindelige Hälsingborgsture forandredes derimod ikke, uagtet Schmidt over for Generalpostdirektionen erkendte, at den var for høj, og Rejsen i Forbindelse med Pastvangen blev for dyr. Et Pas kostede i 1830 1 Rdl., hvortil kom Gebyret for Passets Paategning i Hälsingborg, 3—4 Mark.

Vigtigere var Misfornøjelsen med Skippertaksten. Det synes, som om Skipperne ikke selv klagede, derimod var Skibsklarererne ikke tilfredse og af disse især v. Deurs. Dette Firma havde jo i 1826 faaet gennemført, at Skibspapirer kunde befordres til Reden for almindelig Brevtakst, og samtidig gik man ind paa for halv Skippertakst at befordre Skibspapirer fra Reden, skønt dette ikke kunde betale sig for den, der var saa uheldig at faa disse Ture, hvorfor man ikke regnede dem som almindelige Omgangsture, men lagde Betalingen i Lavskassen. I Koleraperioden i Begyndelsen af 1830-erne blev denne Transport hyppigere, og den fortsattes ogsaa efter Koleratiden, da Forudsætningerne derfor var ringere. v. Deurs satte endog en Annonce i det tyske Handelsorgan „Börsenhalle" om, at Skippertaksterne var nedsat fra 15 Rdl. til 8 Rdl., hvilket naturligvis øjeblikkelig fremkaldte Generalpostdirektionens Indsigelse over for Lavet, der erklærede, at ingen saadan Nedsættelse havde fundet Sted og beklagede sig over v. Deurs' Handlemaade. Da Sagens Opklaring fremkaldte den Oplysning fra Generaltoldkammeret, at Ordningen var stridende mod Traktaterne, idet Skibsførerne havde Pligt til personlig at klarere Tolden, blev Resultatet blot, at der paany indførtes fuld Skippertakst for Skibspapirers Ilandbringelse. Personlig Klarering lod sig simpelt hen ikke fremtvinge, uanset Traktaterne. Iøvrigt lod Lavet sig ved forskellige Lejligheder forstaa med, at Skibsførerne snød ved fra deres Kommissionærer at modtage fuld Takst eller Kulingstakst, naar de var blevet transporteret for lav Betaling, og ogsaa Skibsklarererne tjente uberettiget herpaa. Saaledes dokumenterede Schmidt dette Misbrug over for Generalpostdirektionen i 1835 og beskyldte bl. a. Skibsklarererne for Bedrageri ved at rette paa Tilsigelsessedlerne, og man saa i den

Slags Foreteelser Grunden til Misfornøjelsen mod Lavet. Generaltoldkammeret, som blev raadspurgt, ønskede imidlertid intet foretaget i Sagen, og heller ikke Lavets Begæring om at modtage sin Betaling direkte fra Skipperne og ikke gennem Skibsklarererne blev imødekommet.

Selvom Skibsklarererne under disse Omstændigheder nok kunde have haft Grund til at stikke Piben lidt ind, fortsatte de dog deres Agitation for Takstens Nedsættelse, hjulpet af Indlæg nu og da i den københavnske Presse, og tilsidst maatte dette Synspunkt sejre. En Kommission blev nedsat, bl. a. med den Opgave at fremsætte Forslag til en ny Takst, og en saadan udsendtes da ogsaa den 10 Maj 1836.

Ved denne nedsattes Skippertaksterne baade nominelt og ved en Ændring af Kulingsgraderne, idet bl. a. 1. Kulingsgrad udgik. Forandringen blev paa dette Punkt efter følgende Skema:

før		nu	
Magsvejr	9 Rdl.	Magsvejr	7 Rdl.
1. Kulingsgrad...	12 „		
2. Kulingsgrad...	15 „	1. Kulingsgrad...	9 „
3. Kulingsgrad...	18 „	2. Kulingsgrad...	12 „
		3. Kulingsgrad...	16 „

Da Hovedparten af Skipperturene fandt Sted under Kuling, idet Skipperne let klarede sig i egen Baad i Magsvejr, betød Nedsættelser fra 15 Rdl. til 9 Rdl. og fra 18 til 12 overordentlig meget. Man fik ogsaa kun $^3/_4$ Takst for at udføre Skippere, der var gaaet ind med egen Baad mod før hel Takst.

Herpaa bødede det noget, at Betalingen for Godstransporten forhøjedes, f. Eks. for

et Geneverstykke ...	fra 1 Rdl.		til 1 Rdl.	20 Sk.	
en Pibe	„	48 Sk.	„	78	„
et Oksehoved	„	24 „	„	38	„ og
et Sukkerfad	„	72 „	„ 1	„	

men det betød ikke saa meget, da Omfanget af disse Transporter kun var ringe. Derimod blev Skibsklarerere og Skibsprovianterere begunstiget ved Ophævelsen af Bestemmelsen om, at en Baad ikke behøvede at gaa ud med Varer for ringere end halv Ladnings Fragt, ved Indretningen af Børtfarten til Skibene for Passagerer og Gods og bl. a. ogsaa ved Ankertransporterne. Lavet ansaa det for højst ubehageligt, at disse vanskelige Transporter i Kuling af tidligere 1. Grad nu skulde regnes som Magsvejrsbefordring. Der skete ogsaa Nedsættelse for Transporten af Styrtegods. Endelig gik man i Varetransporten fra Beregningen efter hel eller Brøkdel af Mellemjolles Ladning over til at regne efter Kommercelæster. Fragten blev 4 Rdl. pr. Kommercelæst, og Fartøjernes Drægtighed i Læster skulde indbrændes i Bjælken[1].

FÆRGEFOLKET

De helsingørske Færgemænd var et eget Folkefærd. Deres Erhverv, der Aarhundreder igennem toges i Arv fra Slægtled til Slægtled og blev drevet under aaben Himmel i et vanskeligt Farvand i bestandig Kamp med Vind og Strøm, altid med Døden for Øje, skabte en særpræget Folketype, der ikke kendes fra nogen anden Egn af Danmark, og som ved sin Ejendommelighed gjorde sig gældende i en By, hvis Egenartethed gav den et helt andet Fysiognomi end Landets øvrige Købstæder.

Vidt bekendt er den fremragende Evne, hvormed disse Folk i al Slags Vejr formaaede at krydse i det snævre Farvand mellem de talrige Skibe paa Helsingørs Red under deres Arbejde med Transport af Mennesker og Gods. Det var ikke Spøg i haard Kuling eller Storm at være nødsaget til at stoppe op foran Helsingør og erlægge den danske Stat sin Skyldighed paa Øresunds Toldkammer, og mangen Skipper kunde takke en Færgemands Dygtighed for, at han slap derfra med Liv og Lemmer.

[1] Skibes Maaling udførtes efter Plakat af 13. Jan. 1830 efter et nyt og forbedret System i Kommercelæster à 5200 Pund. 1 Kommercelæst svarede til 2 Register Tons.

Ingen Begivenhed har kastet Berømmelse over de brave helsingørske Færgefolk som Lars Baches kække Daad, da han i Forening med Færgemændene Frederik Wilhelmsen, Peder Magnussen og Lars Jensen Worm samt Tjenestekarlene Christen og Jens i en for-



LARS BACHE

rygende Orkan gik ud d. 3. Nov. 1801 og frelste Besætningen paa Kaptajn Nicolai Drewitz' Flensborgerbrig, der var kæntret ved Trekroner. Lars Bache blev fejret som en Nationalhelt - man levede jo endnu i Lyset af Heltenes Bedrift 2. April — fik af Kongen Medaillen „pro meritis", Sølvkande af Grosserer-Selskabet i København (mens hver af Folkene modtog 12 Dukater), og Digterne sang til hans Pris. Hans stolte Ord, da man bød ham Betaling: „Jeg

redder ikke Folk for Penge", var ogsaa egnet til at stille hans Handling i Relief. Bedriften blev Begivenhedernes Midtpunkt i Datiden og vil næppe nogen Sinde gaa af Minde[1].

Adskillige af hans Fæller havde i Tidens Løb Lejlighed til at gentage hans Bemærkning, men ikke enhver Heltedaad blev bragt til Samtidens, endsige Eftertidens Kundskab. I 1804 fik den 11-aarige Færgedreng Abraham Hartvig Sølvmedaillen for ædel Daad, fordi han med usædvanlig Aandsnærværelse og Mod reddede den spanske Konsul Bodins Søn fra at drukne, og i 1818 var det Færgemand Poul Petersen Gurre, der blev den udvalgte Repræsentant, som blev Genstand for Kongens Hædersbevisning. Han fik Medaillen paa Grund af sine mange kække Bedrifter, lige fra han i 1808 sammen med andre, navnlig Svend Stadig, reddede Besætningen fra to jyske Jagter og en Brig, til han sammen med 4 Færgekarle d. 5. Maj 1818 ilede ud gennem Brændingen i en lille skrøbelig Jolle og lykkeligt reddede Folkene fra en svensk Baad, der var strandet og slaaet i Stykker. Ogsaa i 1812, 1816 og 1817 havde han udmærket sig paa lignende Maade. Medaillen blev overrakt ham ved en Højtidelighed paa Helsingør Skibsbro d. 11. Sept. 1818, hvor Kommandør Bille under vajende Kongeflag og i Nærværelse af Byens Autoriteter i en Tale udmærkede ham som den braveste blandt flinke Folk. Bagefter samledes man i Færgelavsinspektionens Lokaler, hvor Hædersgæsten blev placeret ved Siden af Kronborgs Kommandant — sikkert den højeste Hædersbevisning, man kunde vederfares i Helsingør — og hvor „under et lidet Maaltid hans og Ledsageres Skaal blev drukket. Det har syntes alle, at den kongelige Naades Bevisning gjorde et særdeles heldigt Indtryk paa Stedets Søfolk". Bille skrev til Generalpostdirektionen: „Det er mig særdeles glædeligt at kunne tilføje, at — hvad der just ei almindeligen er Tilfældet ved de raske blandt Færgefolkene her — det finder Sted med denne Færgemand. Han er nemlig tillige en beskeden, høflig, uinteressert

[1] Herom se „Memoirer og Breve", II, 104 ff. Ved Reduktionen i 1849 blev der i Erindring om Begivenheden tilstaaet Lars Baches Datter en fast, aarlig Understøttelse af 30 Rdl. fra Transport- og Befordringsvæsenets Fond. (Lavets Kopibog L. A.).

og godmodig Mand, og saaledes i alle Henseender værdig for Directionens Yndest og gunstige Anbefaling". Uden at forklejne den brave Redningsmand aner man, hvorfor det netop blev den „uinteresserte", der blev den udkaarne.

En Virksomhed, som maatte falde i mange Færgefolks Smag, var Kaperiet, der havde sin Glansperiode herhjemme i Aarene 1807—14. Her var der Lejlighed til at faa Udløsning for sit Mod og sit gode Sømandskab og til at tjene en Skilling for at hjælpe paa Indkomsterne i en Tid, da Skibsfarten stagnerede. I det halve Hundrede Kaperfartøjer, som i denne Periode var hjemmehørende i Helsingør, var adskillige Færgefolk interesserede som Redere, Parthavere eller Kaperskippere. I Febr. 1812 indsendte Scheidtman Ansøgning fra Færgemand Buck, om det maatte tillades ham, saa længe nærværende Krig vedvarede, at deltage i Kaperfarten som Styrmand imod at være ansvarlig for, at de Færgeture, der tilfaldt ham, blev nøjagtigt besørgede. Tilladelsen blev givet, og der gaves Scheidtman Bemyndigelse til indtil videre at permittere Færgemænd. Dog burde han meddele Generalpostdirektionen, naar dette skete, og Navnene paa de paagældende Færgefolk, og d. 1. Sept. 1813 svarede Kongen følgende paa et lignende Andragende fra Dodt: „Efter din allerunderdanigste Ansøgning, tillade Vi herved, at Du permitterer at gaa til Kaps Færgemænd, Karle og Baade af Helsingørs Færgelaug, mod at Du er ansvarlig for, at denne Permittering ikke skader den Færgelauget egentlige paaliggende Tjeneste".

Her er kun Plads til at nævne et Par mere bekendte Eksempler paa Kapere fra Helsingørs Færgelav. Selveste Lars Bache tog Del i dette af Statsmyndighederne autoriserede Sørøveri. Under denne Virksomhed fik „den uforfærdede Menneskeredder", som Samtidens Aviser kaldte ham, den Død, som var hans Liv værdig. I en Storm d. 26. Juli 1809 forsvandt han om Bord paa sin Kaperbaad „Makrellen" sammen med 13 Kammerater, kuldsejlet i en kraftig Sønden-vind i Farvandet udfor Hylleholt i Stevns[1].

Mens dennes Død ikke fordunklede Mindet om hans berømte

[1] „Memoirer og Breve" II, 170 ff.

Færgemandsdaad, huskes Jens Lind først og fremmest som Kaperen, den dristige Fører af det største danske Kaperskib, Fregatten „Cort Adeler", som Aug. 1808 afslog et hidsigt Angreb fra engelske Fartøjer i Snekkerstenbugten. Mens Kay Larsen i „Tidsskrift for Søvæsen" 1912 udelukkende skildrer ham som den kække Fædrelandsforsvarer, giver Lars Baches Biograf ham en mere nøgtern Behandling. Han omtaler ham som en Udhaler og Vindbeutel, men en rask og dumdristig Fyr; naar Kaperiet kastede godt af sig en Flottenheimer, der baade holdt Kone og Mætresse, som ejede Gaard paa Strandgade og i København hyppigt boede i „Fyrstesuiten" paa Raus Hotel (nu „d'Angleterre"), hvor han gav Dejeuners, Diners og Soupers, og fra hvis Balkon han kastede Smaapenge i Grams til Gadedrengene, naar Vagtparaden trak op, som gik i flot blaa Uniform og holdt Sluproere med Saffianskasketter med „C. A" i Sølvbogstaver, som tillige var en dristig Mand i en Færgebaad, en Eventyrer, som sugede til sig af Livets Herligheder. Baches Vurdering er øjensynlig ikke ganske uhildet, men nok ikke saa meget ved Siden af. Ved en bestemt Lejlighed, da Lind var indkaldt til en Lavssamling, men udeblev paa Trods af, at han selv havde foranlediget den, betegner Schmidt ham som „en flink Sømand og rask Karl, men et uroligt Hoved, fuld af Projecter og en uordentlig Person"[1].

Havde Færgemændene i Kaperiet kunnet forene Profitlyst med national Trang til at bekrige Statens Fjender, viste de ved andre Lejligheder, at de uden Tanke paa personlig Fordel kunde slaa et Slag til Fædrelandets Forsvar. I 1801 havde de rigtignok nægtet deres Medvirkning paa Grund af deres Frihed for Flaadetjenesten, men i 1807 optraadte de som Kystvagter[2], og i 1848 blev ogsaa de grebet af den patriotiske Fællesaand. Da man havde bragt i Erfaring, at Marineministeriet gerne vilde modtage en Færgebaad til Brug som Depeche- og Rekognosceringsfartøj, nedsattes i April et Udvalg af Borgere med Repræsentanter baade for Skibsklarerere,

[1] Om helsingørske Kapere, se Kay Larsen: Danmarks Kapervæsen 1807—14, Kbh. 1915, 55 ff. Paa Kronborgmuseet findes nogle Minder om Færgemand Jacob Hartvigs Kapervirksomhed: Kaperbrev, Priseretsdomme m. m.

[2] Elskværdigst meddelt af Kaptajn Otto Smith, Tøjhusmuseet.

Embedsmænd, Erhvervsdrivende og for Færgelavet (Oldermand B. R. Lund), der 3. April udstedte et Opraab til Helsingørs Befolkning om at yde Bidrag til Udrustning af 2 Færgebaade, bemandede med 6 frivillige fra Lavet og indrettede til at føre 2 Falkonetter. Bidragene indkom flittigt, men blev ikke benyttet, da Lavet selv ønskede at paatage sig Omkostningerne. Pengene blev derfor tilbagebetalte, mens man blot fik Lov til at paatage sig 75 % af Assuranceforpligtelsen, for saa vidt Baadene skulde komme noget til. De resterende 25 % betaltes af Færgelavet selv.

De 2 Baade blev uden Vederlag stillet til Raadighed af Færgemændene Peter Wilhelmsen og William Gertsen Kempel. Den ene Baad bemandedes med H. Børgesen, A. Møller, P. A. Wilhelmsen, Peter Bache og N. Worm og havde J. Buch til Fører, den anden med C. Nicolaisen, A. Børgesen, A. Nicolaisen og H. Bache. Den anførtes af O. Andersen. Senere, da kun den ene af Baadene var i Anvendelse, var Baadføreren Frederik Hansen.

Baadene blev benyttet til Rekognoscering og Troppetransporter ved Als og andet Steds, og man var i Marinen glad for dem. Efter Marineministeriets Ordre udtalte Eskadrechefen, Kommandør Paludan, d. 26. Sept. 1848 overfor Baadførerne og deres Mandskab sin fuldkomne Tilfredshed med dem alle i enhver Henseende. Da Baadene var stillet til gratis Disposition, beløb Udgifterne for Lavet sig ialt kun til 600 Rdl. Mandskabet fik ingen Lønning, idet de bevarede deres Indtægter fra det Arbejde med Færgeriet, som tilkom dem, men som udførtes af deres Kammerater.

Fra Arilds Tid til Dato er Smugleriet — omend en Forbrydelse — betragtet som en ikke ufortjenstfuld Virksomhed for en rask og dristig Mand. Da Erhvervet tillige altid har frembudt gode Chancer for at tjene store Penge, er det klart, at det i høj Grad kunde friste de helsingørske Færgefolk, der havde lettere Adgang dertil end mange. Det blev i Reglen drevet af flere i Fællesskab. Peter Bache havde saaledes i Efteraaret og Vinteren 1807—08 2 Baade med 3 Mand i Virksomhed til Halmstadbugten. Selv om de danske Myndigheder af Hensyn til Transithandelen indirekte anerkendte Ind-

smuglingen til Sverige med de svenske Baade, maatte man overfor danske Færgefolk holde Justits og straffe, naar Smugleriet blev opdaget. I 1812 blev 4 Færgekarle, blandt hvilke Ole Bentzen Smith, taget paa Hellebæk under Indsmugling af Sirtsstoffer, den paafølgende Maaned 5 andre: Chr. Sørensen, Andreas Bentzen, Johan Thomsen Blom, Lars Engelsen og Leonardus Hartvig, denne Gang med Kaffebønner. Det sidste Tilfælde var det alvorligste. Admiral Løvenørn udtalte ganske vist 3. Aug. til Generalpostdirektionen, at han fandt det upassende, at de anholdte blev udskrevne til Krigstjeneste, dels fordi Forseelsen var Færgelavet uvedkommende, og Lavet vilde lide ved at miste disse Folk, der var kendt med Farvandet, og dels fordi Udskrivning til Kongens Tjeneste ikke burde anvendes som Straffemiddel, men Kongen bestemte, at Admiralitetet skulde sætte Folkene under Tiltale. Dette skete, og de tiltalte blev dømt og efter kgl. Resolution af 2. Okt. maatte de i Selskab med 5 andre medskyldige Færgekarle samt Færgemændene Peter Mathiesen, Helle Petersen Bro, Peder Riis Krabbe og Anders Lind forlade Færgeriet. I 1813 var det galt med Færgemand Peter Børgesen Krabbe og hans Karl Peter Olsen, men de slap med en Mulkt, da det kun drejede sig om et Anker Brændevin og nogle Smaating. Mulkten og Varernes Værdi, 17 Rd. 2 Sk. N. V., blev uddelt til dem, der havde opdaget og angivet Smugleriet.

Paa Helsingør Skibsbro var der sjældent Fred og Ro. Ikke alene medførte Sundtoldforretningerne en livlig Trafik af alle Slags Mennesker, men Skibsfolk af alle Nationer, der besøgte Byens talrige Værtshuse og Gæstgiversteder, var ikke altid lette at holde Styr paa, og heller ikke Færgefolkene var Hængehoveder. De kunde tage deres Del med. Der var posteret en Skildvagt foran Øressund Toldkammer og senere ogsaa paa søndre Havnearm, og de havde nok at bestille. I 1798 indgav den engelske Konsul en Klage over Færgefolkene for at have generet engelske Matroser. En Indsender i „Helsingørsbladet" giver Luft for sin Harme herover. Han hævder, at Søfolk af alle andre Nationer Svenskere, Russere, Spaniere, Portugisere m. m. kan holde Ro og Orden, kun ikke Englændere. En

engelsk Baad, der kommer ind i Havnen, trænger alle andre til Side, som ligger der i Forvejen, og lægger den sig paa Færgebaadenes Plads, og en Færge derefter indkommer og anmoder om Pladsen, er den ikke til at rokke, og det kommer let til Haandgribeligheder. Under en Regn af Skældsord griber de engelske Matroser til alle Slags Kasteskyts, som de slynger mod Færgefolkene: Baadshager, Rorpinde, Flasker m. m., og naar Danskerne betaler med dansk Mønt og djærve Næver, hvem begyndte saa? Indsenderen vil have ansat et Par Embedsmænd til at holde Orden og med Bemyndigelse til baade at arrestere og idømme Bøder, og det maa ikke være nogle unge Lapse med store Familieforbindelser i Byen, ikke hidsige Hoveder, ikke sletlønnede, forarmede Usselrygge, paa hvem Portvin kan forrykke Hjernen og forvirre Sanserne, men ansete, sindige danske Mænd af ufordærvede Sæder og fast Karakter. En anden Indsender fordeler imidlertid Skylden noget mere. Selv om de fleste af Færgefolkene er pæne Folk, er der dog iblandt dem nogle „usædelige, uskikkelige og til Drik hengivne Mennesker, som ikke kan kaldes fredsommelige, men trættekære, som finder deres Lyst i at tirre og gør sig intet af enten at afprygle andre eller at afprygles selv". Disse Folk ønskede han ikke yderligere opildnet ved uberettiget Ros.

Lavet selv var ikke glad for at have drikfældige Personer blandt Færgefolkene. I 1820 havde Færgekarl Ole Hendrichsen, der for for B. N. Kudsk, været fuld og begaaet nogle Uordener. Han var i Forvejen ikke velanskreven, og baade hans Principal og de andre i Makkerskabet vilde gerne af med ham, men Schmidt mente ikke, man kunde give ham mere end en Mulkt paa 5 Rdl., som han da ogsaa skyndsomst betalte. Samtidig havde en anden Færgekarl, Hans Jørgen, der ellers var en pæn Mand, en sildig Aften paa Grund af Fuldskab haft nogle Ubehageligheder med Skildvagten. Lavet gjorde sig megen Umage med at klare Sagen med en Bøde, men Militæret holdt stort Forhør ved Regimentet, og Delinkventen fik 8 Dages Vand og Brød.

Mellem Færgefolkene indbyrdes opstod hyppigt Stridigheder,

oftest Skænderier over Ture, som de tog fra hverandre. De afgjordes paa Lavssamlinger, men da Afgørelserne ikke altid respekteredes, blev der fra 1831 aabnet Adgang til Paadømmelse ved Helsingør Politiret. Ved Kalenderaarets Udgang skulde Inspektøren da meddele Generalpostdirektionen, hvilke Sager der var afgjort i Lavssamling, og hvilke i Politiretten. En udbredt Trafik var det bl. a., at de Færgemænd, som boede paa Lappen, stak ud derfra, undertiden med ureglementerede Baade, og tog Skipperturene fra dem, der stod for Tur, og som udgik fra det reglementerede Udgangspunkt, Helsingør Havn. Det var ogsaa jævnligt, at man tog Sluppentur, naar man havde fast Tur eller omvendt.

Oldermændene kunde undertiden have deres Hyre med de vanskeligere af Kollegerne. Gennem en længere Aarrække var Anders Thorsen Lund Oldermand. Han var vellidt af Lavet, men Folk som Jens Lind kunde han nu og da have vanskeligt ved at styre. Lind beklagede sig under sit Angreb i 1827 over, at Lund aldrig i sin Tid havde hædret Lavet ved nogen rask Handling, hverken som Sømand eller Færgemand, men Linds indirekte Fremhæven af sin egen Daadskraft vandt ikke Gehør hos hans Kammerater, der sluttede op om Lund, og ogsaa Schmidt var glad ved ham. Han kalder ham ganske vist „noget gammelagtig", og Schmidt overværede gerne Lavssamlingerne for at hjælpe Lund, der havde noget svært ved at forfatte skriftlige Kendelser, men han skildrer ham som almindelig agtet af enhver i Byen og fandt, at han med Flid og Omsorg bestræbte sig for stedse at holde Orden i Lavet og bilægge Uenigheder med Handelshusene og Færgemændene indbyrdes, hvorved han forhindrede mangen Klage. Hans Lige var i det hele taget vanskelig at finde, og Schmidt anbefalede ham i 1824 varmt til en Hædersbevisning, saafremt der vilde blive uddelt Ordener ved Prinsesse Wilhelmines Konfirmation. Lund fik da ogsaa ved den Lejlighed Dannebrogsmændenes Sølvkors, som overraktes ham af Borgmester Stenfeldt under en Højtidelighed paa Raadhuset.

Lavsinspektøren var der gennem Anordning og Bestemmelser givet større Autoritet end Oldermanden, men ogsaa for ham var der store

Vanskeligheder. Allerede Scheidtman mærkede dette. Under en Mulktsag mod Færgemand J. N. Bakke hævdede han, at denne selv blandt sine Lavsbrødre var anset for at være „et hovmodigt og stridigt Subjekt", og han giver samtidig Færgemændene i Almindelighed følgende Skudsmaal: „Alle Færgemændene har enten været eller er simple Matroser. Ved at blive Færgemænd bliver de Borgere, men faar derfor ingen højere Grad af Kultur eller anden Tænkemaade end den, de er opdragen med; mange faar derved vrange Ideer om deres Rettigheder og gør utaalelige Pretentioner". Den, der skal befale, maa derfor tage nøje Hensyn til sine undergivnes Tænkemaade, og han kan ikke behandle den uoplyste Borger paa samme Maade som den højt kultiverede. Dodt slap lettere fra det, men Bille, som nok har indbudt særligt dertil, havde talrige Kontroverser, og disse var i høj Grad medvirkende til, at han fortrak. I hans Tid var det især Niels Bagge, Rasmus Hartvig og navnlig Otto Salomon, der voldte Kvaler. Den sidstnævnte følte sig forfulgt af Billes Had. Salomon var særlig stridbar, og da han ikke drev Færgeriet selv, men lod det passe ved Færgekarl og dog traadte op, irriterede han Bille grænseløst. I en Skrivelse til Generalpostdirektionen af 1. Juli 1817 siger Bille om saadanne Folk: „den til Brændevinsmand, Kræmmer, Forpagter og Kaveller overgangne Færgemand afviser Inspektøren, om denne kommer med nogen Anmodning om Færgefartens Forvaltning. Det er ei min Sag, hedder det. Vær saa god at gaa til den, der farer for mig. Næste Dag falder det en af disse ind at forlade Skænkestue, Butik, Stald eller Selskab; skal han nu kunne paatvinge sig Inspektionen, som han nys gav en god Dag og atter giver en god Dag, naar han lyster? Han staar ei under Inspektionen, men Inspektionen kommer da til at staa under ham. Den Ordre, som Inspektionen gav til den constituerte Færgemand, skal Kræmmeren kunne forstyrre og tilintetgøre ved at tage Roret fra den constituerte, ved at standse, hvad denne har begyndt, ved at gøre Indsigelse mod, hvad denne har underkastet sig, ved at gøre denne opsætsig tilligemed sig". „Den taaleligste Indblanding", fortsætter han, „var endda den, naar disse Pensionister vilde ukaldet

overtage Tjenesteforretningerne, men det er ei denne Indblandelse, man har forsøgt paa — Kræmmere og Kavaller er for pyntelige til at gaa i Baad — de komme sjældent længere end paa Broen: derfra virke de med Kritik, Vink og Raad, Indvendinger, Protester og Difficulteter, støbe Kugler, som de lade de constituerte udskyde og staa frem som disses Skjolde og Prokuratorer, og forstyrre ved saadan Vexelvirkning — der bedre føles end beskrives — Inspektionens Foranstaltninger."

I Schmidts Periode gik Bølgerne knapt saa højt, men ogsaa han havde dog Fortrædeligheder. Det var især Brødrene Buck, der nu var paa Tapetet. Schmidt anerkendte deres Dygtighed, men ansaa dem for at være mere profitbegærlige end kollegiale i deres Virksomhed med Hjælpeture, og de var ogsaa, og især Ole Buck, vanskelige og meget skrivende. Hovedparten af de Klager, der indkom i Schmidts Tid var fra Buckerne. Ogsaa Jens Lind gør sig dog ud til Bens. I 1831 nægtede han at betale en Mulkt paa 3 Rdl. Sagen gik til Udpantning, og Lind anviste sin Færgejolle som Panteobjekt. Schmidt var ikke i Tvivl om, at det var den rene Chicane, og at Lind regnede med, at man ikke vilde sælge Baaden, fordi den hørte til hans Næring. Inspektøren veg ogsaa tilbage herfor, men Lind forregnede sig, thi Politimesteren, Justitsraad Knudsen, var af den Anskuelse, at naar Lind selv havde anvist Pantet, var der ikke noget i Vejen for ogsaa at tage det.

Der fandtes indenfor Lavet forskellige Klasser. Øverst Færgemændene, der baade i Driftighed og Økonomi var meget forskellige, dernæst Færgekarlene, af hvilke der var baade hel- og halvbefarne, og endelig Drengene.

Færgekarle og Drenge boede i Almindelighed i deres Principalers Hus, hvor de opholdt sig i Familien. De tiltaltes af Færgemændene ved Fornavn. Der var kun en aarlig Skiftetid, Nytaarsaften, og Tjenesten maatte opsiges med mindst 12 Ugers Varsel. Afgang og Tilgang skulde meddeles Inspektøren af Hensyn til hans officielle Lister over Personalet. Karlene var ikke som andre Tjenestefolk paa fast Løn. De fik som Regel Halvdelen af Fragterne eller $^1/_3$ af

Fragterne plus Kosten, i 1816 vurderedes dette til 200 Rdl. rede Sølv aarlig. Deres lavere Rang kom klart til Udtryk i 1812, da Scheidtman anmodede om Ret til at paalægge Færgemændene Bøder, men til at straffe Karlene korporligt.

Oprykning i Færgemandsklassen skete næsten altid fra Færgekarlenes Kreds eller ogsaa fra Færgemandssønnerne, der hyppigst selv var Færgekarle. Fra gammel Tid havde der udviklet sig den Tradition, at ved Dødsfald havde den afdøde Færgemands eller Færgemandsenkes Sønner, og af disse atter først den ældste, Fortrinsret til det ledige Lav. Var der ingen saadanne Sønner, eller var de ikke duelige, toges den ældste Færgemandsson indenfor Lavet, og fandtes der heller ingen saadanne, da den ældste Færgekarl. Princippet fik Lovskraft i 1811, men tilfredsstillede ikke Færgemandssønnerne, der ønskede en absolut Fortrinsstilling og ogsaa vilde have Fortrinsret til at bestyre Lav for Enker eller ikke farende. En Gennemførelse heraf vilde gaa ud over Færgekarlene og forringe Mulighederne for Supplering med virkelig dygtige Folk. Kravet vakte derfor stor Modstand. Spørgsmaalet blev drøftet i Kommissionen af 19. Sept. 1831, men Resultatet var ikke i Færgemandssønnernes Favør, idet Lavsartiklerne af 1836 tværtimod formindskede deres Chancer ved at bestemme, at den Færgemandsson, som havde vundet anden Næringsvej end Sømandsskab og havde været uden for Farten i 3 Aar, ikke kunde opnaa Lav, med mindre han paany havde tjent i 3 Aar og ved Attest fra Inspektøren godtgjorde sin Dygtighed. Maaske var Bestemmelsen ikke upaavirket af, at det i 1835 var lykkedes Ch. Nicolaisen at blive Færgemand, skønt han havde været uden for Lavets Tjeneste i 12 Aar.

Det skete ikke sjældent, at en Færgemand eller Enke fik Lov at overdrage sit Lav til sin Søn, mens Lavets Indehaver endnu levede. Den sikreste Udvej for en Færgekarl eller Færgemandsson til at opnaa Lav, før hans Anciennitet tillod ham det, var at gifte sig med en Færgemandsenke. Aldersforskellen var da som oftest meget stor, som f. Eks. da den 23-aarige Lorenz Justesen 1808 giftede sig med Ingeborg Sønnesdatter, der var over 90. Sligt var naturligvis ikke

velset. I 1823 havde den 23-aarige Chr. K. Christiansen opnaaet Generalpostdirektionens Tilladelse til at gifte sig med Fr. Wilhelmsens 52-aarige Enke, men da de var beslægtede, skulde Kancelliet tillige ansøges, og her fik han Afslag. Blandt det meget, som Jens Lind i 1827 beklagede sig over i „Politivennen", var ogsaa, at der kom for mange ind i Lavet ved Giftermaal. „Fiskerdrenge og Staldrenge for i Lavet et Aarstid eller mere som søvante og giftede sig Lav til uden at have Forstand paa Færgeri, hvorved Færgemandssønner, der havde opofret hele deres Ungdom paa at gøre sig værdige til Faget, maatte blive gamle, før deres Tur til at opnaa Lav kom. Thi en ung og rask Mand maa man ei fortænke i, at han nødig vil indlade sig i Ægteskab med en gammel Kone, skønt man har Eksempel paa saadant Giftermaal, hvor Madammen var hen ved de 60. Skulde dette saaledes vedblive nogen Tid, da maatte man befrygte i Stedet for duelige Færgemandssønner til Færgemænd at faa en Hob Korygtere og Svinedrivere, der, naar saadanne da blive indlemmede i Lavet, lejede sig en Dreng og blev selv hjemme eller i det højestede prangede med Fisk og deslige". Var Lind skarp i sin Kritik, fik han ikke mindre aabenhjertigt Svar paa Tiltale — ligeledes i „Politivennen". Ole Bendsen Schmidt angreb kraftigt hans kollegiale Sindelag og spurgte ham, om han maaske ikke erindrede, at han selv havde opnaaet Lav ved at gifte sig med en gammel Kone, som han dog, øjensynlig i Overensstemmelse med sit Synspunkt, siden lod sig skille fra, og Færgelavsinspektøren erklærede hans Ord for pure Opspind. I Schmidts Tid 1820 til 1828 var 14 optaget i Lavet. Af disse var de 10 duelige Færgemandssønner, som stod for Tur eller fik Lavet fra deres Forældre, dog med Undtagelse af Lars Gundersen, der var blevet Færgemand efter kongelig Ordre[1]. De øvrige 4 var blevet det ved Giftermaal. De 3 havde faret fra 8 til 18 Aar i Lavet, og endelig var den sidste, Jørgen Hansen, ham, der øjensynlig hentydedes til, opdraget ved

[1] Lars Gundersen var Stedsøn af Toldbetjent Møller. Han levede af Lodsvirksomhed paa østersøiske Havne og ønskede kun Lavsvirksomheden som et Bierhverv. Han blev optaget ved en Tilsidesættelse af Anordningen, men iflg. kgl. Resolution af $^{5}/_{10}$ 1819, der sikrede ham Lav ved 20-Aarsalderen.

Fiskeriet, altsaa ved Søen, og desuden optaget efter Anordningens Krav.

Efter et saadant Giftermaal havde Enken overført sit Lav til sin nye Mand. Det var ikke saa behageligt for Peter Gøys Enke, der havde giftet sig med Thomas Buch Friis. Han var ellers en pæn Mand, men pryglede jævnlig sin Kone, sidst saa voldsomt, at han brækkede hendes ene Ben. Da Lægen ikke turde indestaa for hendes Liv, blev Manden arresteret og blev Sept. 1829 straffet med 3 Aars Fæstningsarbejde og Fortabelse af Lavet. Efter adskillige Skriverier lykkedes det dog den ulykkelige Enke at faa sit Lav tilbage[1]. Til Forebyggelse af de forskellige Ulemper, som saaledes kunde opstaa, bestemte Lavsartiklerne 1836 derfor, at det var Enken personlig, der beholdt Lavet ogsaa efter nyt Ægteskabs Indgaaelse, og dette endda kun, hvis den, hun giftede sig med, var en helbefaren Færgemandssøn eller helbefaren Færgekarl.

Det var en Betryggelse for Enkerne, at de efter Mandens Død kunde beholde Lavet mod at lade det bestyre af den fornødne sagkyndige Arbejdskraft. Ikke destomindre blev der ved Anordningen 1811 oprettet en Pensionskasse til Gavn for trængende og aldrende Færgemænd, deres Enker og uforsørgede Børn. Den fik Indkomster ved Bøder og Afgivelse af 6 Sk. af hver Rigsdaler Fragt fra Skipperbefordringerne. Det varede længe, inden dens Kapital blev saa stor, at den kunde bringes i Anvendelse, saa Færgemændene mærkede ikke meget til den og var stærkt misfornøjede med, at man modsatte sig, at der ydedes Laan derfra til Baades Reparation, hvortil der altid var stærk Trang for Penge. Da Færgefolkene derved mistede Interessen for den, idet de ikke helt fattede eller brød sig om dens egentlige Anvendelse, blev den ved venskabelig Overenskomst ophævet i 1820. Der var ca. 4000 Rdl. i Kassen. Af denne Kapital blev 500 Rdl. lagt i Lavets Kasse, Resten fordeltes blandt Interessenterne. Færgekarlene stillede ogsaa Krav om Penge derfra, men fik Afslag. Kun nogle Stykker af dem fik af Velvilje hos deres

[1] Enken var født i 1787, døde 1857, giftede sig 1828 med den 23-aarige Thomas Buch Friis.

Principaler af disse personlig udbetalt Halvdelen af Andelen. I Stedet oprettedes en Hjælpekasse indenfor Lavet. Der fandtes ligeledes en Ligkasse, hvis Oprindelse sikkert gaar langt tilbage, og en yngre Assurancekasse, hvorfra Færgemænd, der kom i Bekneb ved Forlis af deres Baade, kunde laane til Indkøb af nye. Ved Lavets Reduktion i 1859 maatte de udtraadte, der skyldte Assurancekassen Penge, tilbagebetale deres Gæld i 4 paa hinanden følgende Terminer med $^1/_4$ hver Gang.

En Del af Færgemændene bødede paa Indtægterne ved Bierhverv. Det var ikke særlig velset og blev forbudt i 1811, med mindre en særlig Ansøgning derom bevilgedes. Som Følge heraf indkom der i 1812 forskellige Begæringer af denne Art. Man tillod middellange Fragtture med Mellemjollerne, som f. Eks. Sildetransporter eller Afhentning af Korn og Brænde fra Issefjorden eller Dronningemølle til Helsingør og København, men ikke gerne længere Koffardirejser. C. F. Backe ejede en Jagt, som gik i Paketfart mellem Helsingør og København. De fleste af Færgemændene drev Fiskeri, især de, der havde Karle, som de kunde sætte til at passe Garnene mellem Færgeturene. Fr. Buck og Fr. Wilhelmsen drev Fiskeri med Ruser og Bundgarn, forpagtet af Magistraten, men ellers var det kun Smaafiskeri. En Række Færgemænd havde mere indbringende Sysler. Af Brændevinsbrændere kan nævnes Peter Stade (med Privilegium af $^{13}/_6$ 1805), B. R. Lund (Priv. $^{25}/_3$ 1809) og Johan Christophersen (Priv. $^{26}/_{10}$ 1809)[1], altsaa før 1811. I 1817 fik Lars Baches gamle Kompagnon, Engelbrecht Petersen Privilegium som Kromand paa Snekkersten, og Otto Salomon havde nogle Skibsparter.

Saafremt en Skibsfører var i Nød med sit Skib, eller han skulde have opfisket et kappet Anker, var det Lavets Pligt at komme ham til Hjælp. Betalingen herfor bestemtes ved mindelig Overenskomst, oprindelig skulde Oldermanden overvære Forhandlingen herom til Støtte for den nødstedte, siden hen var dette ikke nødvendigt. Selv om Parterne ikke blev enige om Bjergelønnen, skulde Bjergningen

[1] Christophersen gav sig overhovedet ikke af med Færgeriet. Det havde han overladt til sin Karl Fr. Jensen Franck.

paabegyndes, efter Lavsartiklerne 1797 bestemtes Lønnen da bagefter af Oldermand og Bisiddere, siden 1811 ved de almindelige Bjergningslove. Indtil 1797 forudsætter Vedtægterne, at enkelte af Færgefolkene kunde udføre saadanne Bjergninger. I 1826 vedtog Lavet, at de skulde udføres af hele Lavet, saaledes at Fortjenesten gik til hele Lavet. Dette havde Fortrinsret til saadanne Arbejder, saafremt det vilde udføre Bjergningerne paa samme Vilkaar som enhver anden. I 1828 fik Inspektøren Paalæg om straks at anmelde for Helsingørs Politimester, naar Færgelavet frasagde sig en Bjergning. Undertiden udførtes Bjergninger i Fællesskab med Lodserne, men i Almindelighed vilde Færgemændene være ene om dem og var f. Eks. i 1812 meget fornærmet over, at Roflotillens Chef, Løjtnant Lorck, havde blandet sig i en Bjergning ved at sende et Fartøj med 40 Mand til Hjælp. Bjergningen mislykkedes, og det nødstedte Skib blev Vrag. Lavet tog Anledning til overfor Generalpostdirektionen at udtale Haabet om, at Løjtnant Lorck vilde afholde sig fra at tage Aftære, før han havde Ret dertil, nemlig naar Lavet maatte give op.

Med Fortrinsretten fulgte ogsaa Pligten til at anskaffe de fornødne Bjergningsredskaber: Slagpumper, Gieblokke, Dunkrafte, Kløer, Issave og andre tjenlige Genstande. For at være sikker paa, at ordentligt Materiale blev anskaffet, fik Lavet i 1811 af Generalpostdirektionen en Forskudssum dertil. I Tidernes Løb indtraf der i stormende Vejr utallige Strandinger udfor Helsingør, navnlig paa Lappegrunden eller Kronborgglaciet, saa der var Lejlighed til at tjene mangen god Daler. En Gennemsøgning af Lavets Regnskaber viser følgende Bjergningsindkomster i Aarene 1820 til 1835:

1820	900	Rdl.	1826	11007	Rdl.	1832	746	Rdl.
1821	860	„	1827	1800	„	1833	2300	„
1822	2130	„	1828	1202	„	1834	350	„
1823	700	„	1829	3732	„	1835	1500	„
1824	15456	„	1830	1100	„			
1825	8735	„	1831	0	„			

Det største Aar 1824 gav følgende Forretninger:

for at losse Briggen „Henriette Johanne", som stod paa Grund ved Kronborg Glacis	3000	Rdl.
for at tage samme af Grund og i Havnen ...	800	„
hjælpe Briggen „Latona" af Grund og holde den paa Pumperne til Kjøbenhavn	2000	„
hjælpe hollandsk Skib „Hersteller" af Grund	1600	„
at losse Galeasen „Die Hoffnung" og tage samme af Grund og derefter bringe Lasten ombord igen	1250	„
for den bortsolgte Tjære, der tilhørte Lavet og Lodsselskabet i Bjergeløn, er indkommen	1405	„
for de bortsolgte Planker fra Briggen „Sahra" ligeledes Færgelavet og Lodsselskabet tilhørende	839	„
for at bjerge Inventar fra samme Brig	100	„
for at losse Briggen „Vogheden", tage den af Grund og føre Lasten ombord paany	1600	„
for den bjergede Lindsæd fra Briggen „Johanna", der tilfaldt Lavet og Lodsselskabet .	607	„
for bjerget Gods fra samme Brig.....	1405	„
for bjerget Inventar fra samme Brig	350	„
for at have udført Lasten af fornævnte Brig .	500	„

Senere hen kom der Konkurrence paa Omraadet, bl. a. fra Svitzers Selskab, der 1850 med sine Bjergningskuttere „Ida" og „Camilla" optog den sunkne Kuf „Vrouw Lidia" af Emden, og Færgelavet maatte efterhaanden opgive sin Position som den anerkendte Sagkundskab indenfor denne Branche.

Et meget indbringende Bierhverv var Ankerfiskeriet. Siden 1770 havde Helsingørs Borgere haft Privilegium paa at optage som deres Ejendom de Ankre, som de maatte finde paa Havbunden, og hvis Tilstedeværelse ikke ved nogen Flydebøje var markeret paa Vandoverfladen. Det var først og fremmest Færgefolkene, der udførte

Ankerfiskeriet. Fra 1824 maatte man ogsaa beholde Ankertove eller andet Skibsgods, som opfiskedes, saafremt den rette Ejermand ikke efter Avertering i Helsingørs Avis dokumenterede sin Ejendomsret inden 2 Maaneders Forløb. Sagerne solgtes til Skibsproviantering shandlere eller hvem der ellers vilde købe[1].

Da Ankerfiskeriet[2] krævede et ret stort Apparat, dannede man ogsaa her Selskaber. Det største af disse var utvivlsomt det Buckske Selskab, der i 1825 bestod af F. Buck, Ole Buck, F. Antony, J. Wilhelmsens Enke og P. Chr. Wilhelmsen. At det ikke drejede sig om Smaating, viser en Liste over Selskabets Indtægter for Aarene 1825 til 1849:

		Nettofortjeneste for hver Deltager				Nettofortjeneste for hver Deltager
1825	3143 Rdl.	451 Rdl.		1838	3162 Rdl.	496 Rdl.
1826	730 „	99 „		1839	815 „	126 „
1827	1819 „	278 „		1840	1142 „	175 „
1828	1329 „	200 „		1841	413 „	64 „
1829	1385 „	189 „		1842	1210 „	185 „
1830	2259 „	323 „		1843	500 „	80 „
1831	1073 „	145 „		1844	325 „	33 „
1832	1748 „	221 „		1845	562 „	92 „
1833	3097 „	464 „		1846	383 „	60 „
1834	2097 „	324 „		1847	457 „	66 „
1835	859 „	127 „		1848	117 „	5 „
1836	1915 „	213 „		1849	558 „	92 „
1837	2198 „	338 „				

Selskabet vedblev at omfatte 6 Deltagere. Af disses Nettofortjester ses det, at Udgifterne som oftest var temmelig ringe, sjældent over 25 %, jævnlig under 10 % af Omsætningen. Bortset fra nogle ganske faa magre Aar blev der en ikke ringe Fortjeneste tilovers til hver enkelt.

Kronborgmuseets Materiale tillader os at faa et Overblik over

[1] Plakat af $^{8}/_{6}$ 1770, suppleret med Plakaterne $^{16}/_{4}$ 1783 og $^{25}/_{3}$ 1824.
[2] Om Metoden ved Fiskeriet, se „Memoirer og Breve", II, 44 f.

Færgemand Fr. Bucks Indkomster gennem en Aarrække. Vi vælger i Flæng Aarene 1827 og 1838 og finder Tallene:

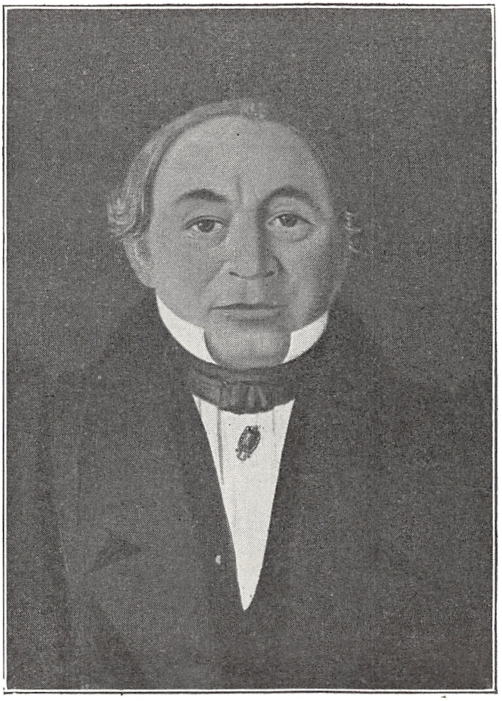
	1827	1838
Skipperture	1460 Rdl.	900 Rdl.
Mellemjolleture, Ordonnansture samt Børt til Hälsingborg	225 „	29 „
Ankerfiskeri	278 „	496 „
Nettofortjeneste ved Salg af indkøbte Ankre	230 „	88 „
Bjergningsforetagender	24 „	ubekendt
Fiskeri	ubekendt	ubekendt
Anden Indkomst (Koffardifart o.l.)	ubekendt	ubekendt
Ialt ca.	2300 Rdl.	1600 Rdl.

Der er kun medtaget Fr. Bucks egne Indtægter. Det er dog sandsynligt, at hans Indkomst af Skipperturene var større i 1838 end de anførte 900 Rdl. Der var paa det Tidspunkt 3 Medlemmer i hans Makkerskab, foruden ham selv Ole Buck og Peter O. Bues Enke, hvorfor Indtægten er divideret med 3, men da Enken ingen Baad ejede, er det sandsynligt, at Indtægterne heller ikke deltes ligeligt. De nederste Poster oplyser Regnskaberne intet om. De samlede Indkomster er afrundet opad til det nærmeste Multiplum af 100, ogsaa dette er maaske for lidt, da Fr. Buck netop var den af Færgemændene, der drev det største Fiskeri.

Foruden Ankerfiskeriet drev Buckerne, som det ses, en vidtstrakt Handel med Ankre, Ankertove m. m., som de opkøbte, hvor som helst de fik godt Køb — paa Auktion eller paa anden Maade — lagde dem i Oplag og solgte dem for gode Penge. Man kan derfor forstaa, at Fr. Buck i 1825 med Fortrøstning kunde give Ankerfiskeselskabets Regnskabsprotokol følgende fromme Devise: „Gud giv Lykke og Held i alle vores Forretagener nu og i fremtiden". Vi maa dog erindre, at dette Selskab ikke kan tages som Norm for Lavet; det drejer sig om dygtige og driftige Folk, saa vindskibelige, at Schmidt

i sine Indberetninger til Generalpostdirektionen jævnlig finder Anledning til at betegne dem som ledet af et i hans Øjne utiltalende Profitbegær.

1858 offentliggjordes i Helsingørs Avis Byens Skatteligning. I



FR. BUCK

dette Aar, umiddelbart efter Sundtoldens Ophør, var af 55 Færgemænd 29 lignede med en Indkomst af 250 Rdl., 15 med 300, 1 med 350, 8 med 500, 1 med 700 og 1 med 1200 Rdl.[1].

Indkomster af disse Højder berettiger os vel ingenlunde til at

[1] Lodserne har større Indkomster: 22 er lignet med fra 250—450 Rdl., 1 med 600, 19 med 900, 1 med 1100 og 1 med 1800 Rdl., Købmænd og Skibsklarerere naturligvis endnu mere: 33 har fra 200 til 900 Rdl., 18 har 1000, 25 har fra 1000 til 2000, 29 fra 2200 til 4000 og endelig 7 fra 4200 til 5000 Rdl.

anbringe Færgefolkene blandt de øvre Lag af det helsingørske Samfund, men de røber dog jævn og sund Borgerlighed, og Færgemændene var da ogsaa en meget agtet Samfundsklasse. Adskillige af dem havde eget Hus. Størsteparten af dem boede i den sydvestlige Ende af Strandgade og Kvarteret der omkring, men ogsaa paa Lappen laa



FÆRGEMANDSHUS PAA LAPPEN
Har tilhørt Færgemandsslægten Hyll.

en Række nette Færgemandshuse. Færgelavet var Byens mest ansete Lav. De fleste af Medlemmerne af „den borgerlige Forening" kom fra Færgefolkenes Kreds, og enkelte af Lavets „Spidser" ophøjedes endog til Medlemmer af Bourgeoisiet. Det gjaldt for Eksempel Oldermand Børge Rejersen Lund, der var eligeret Borger og ved Kommunallovens Indførelse i 1837 blev udnævnt til borgerlig Raadmand. Hans ene Datter var gift med kgl. Raadmand Rehling, en anden med Skibsklarerer Ove Galschiøt. Sønnen bestyrede Fade-

rens Lav[1]. Ved Fastelavnstid, naar ingen Skibe klarerede i Sundet, samlede Færgefolkene hele Byens Opmærksomhed om deres storslaaede Fastelavnsoptøjer. Et Par Færgebaade anbragtes paa store Slæder, riggedes og bemandedes med festklædte og lystige Færgefolk. I stort Optog drog man gennem Byen og videre ud til Fredensborg eller Amsterdam Kro, hvor man spiste, drak Punch og dansede, og først langt ud paa Natten vendte man under Faklers Glans tilbage til Byen paa samme Vis. Paa den Aften glemtes alle Hverdagens Fortrædeligheder, og Bekymringerne for Dagen og Vejen og Fremtiden slukkedes paa Bunden af Puncheglasset[2].

SLUTNING

Der staar nu tilbage med faa Ord at opridse de vigtigste Begivenheder i Færgelavets sidste Levetid.

Med Dampskibsfartens Indførelse blev Lavet udsat for en slem Konkurrence. Færgemændene havde tidligere i Sommertiden arrangeret Lystture, f. Eks. til Dyrehaven for 1 Rdl. Personen. Disse Ture var velbesøgte, skønt de ofte paa Grund af Vindstille varede adskilligt længere end beregnet, saa at man maatte have rigelig Forsyning af Proviant med sig og være forberedt paa eventuelt at overnatte i Baaden. De ophørte naturligvis nu. Alverden styrtede til Dampskibene og nød dette Verdens ottende Vidunder, jævnligt tolkede man bagefter sin Begejstring i Aviserne i Toner, som ikke klang vel i Færgemænds Ører.

Ved Skæbnens Ironi var vort første Dampskib „Caledonia" ført til Danmark netop af den helsingørske Færgelavsinspektør. Allerede faa Dage efter sin Ankomst begyndte Skibet Søndagsture mellem København og Helsingør, og siden hen udførte næsten alle de nye Dampskibe saadanne Ture imellem deres ordinære Rutefarter, og hvad værre var: de knyttede dertil Rejser mellem Helsingør og Häl-

[1] Galschiøt: Helsingør, S. 127 ff.
[2] Laurits Pedersen: anf. St. II, S. 456 f.

singborg. I Begyndelsen ordnede man sig ved at lade Lavet opkræve en mindre Afgift for hver Passager paa disse Dampskibsture, men da Lavet i 1840 ved Helsingørs Politiret anlagde Sag mod „Dronning Marie"s Rederi for Indgreb i Lavets Eneret paa Transport af Rejsende til Hälsingborg, tabte man Sagen ud fra den Begrundelse, at denne Eneret var indskrænket til „Baade og Færger". Dermed havde Lavets Virksomhed ud over Skipper- og Varebefordringer faaet sit Dødsstød. Man trøstede sig med de mindre Befordringer, man havde faaet af Rejsende til og fra Dampskibene, der ikke kunde eller maatte løbe ind i Havnen af Hensyn til Brandfaren. Da det helsingørske Dampskibsselskab — utvivlsomt som et Resultat af Dommen af 1840 — startedes i 1841 og senere opnaaede Tilladelse til Anløb for sine Skibe, først „Hamlet", siden tillige „Ophelia", forsvandt ogsaa denne Indkomst, og man havde da paa dette Omraade kun den Smule Fortjeneste, der kunde opnaas ved Iland- og Ombordbringelse af Passagerer fra „Dania", „Iris" eller andre Hjuldampere, der passerede Helsingør under Farten paa Aalborg og Aarhus. Da „Hamlet" og „Ophelia" ogsaa medtog Stykgods, er det forstaaeligt, at Lavet fra 1853 af Lavskassen maatte yde Oldermanden et aarligt Bidrag paa 150 Rdl., fordi hans Indtægter, der især beroede paa Vare- og Passagertransporten til Hälsingborg, var dalet betydeligt.

Endnu havde man dog Skippertransporterne tilbage, men ogsaa det var kun en stakket Frist. I 1857 forsvandt Sundtolden, og dermed var den sikre Grundvold for Lavet borte. Nu var der ikke længere Tale om den ene eller anden Form for en langsom Revision af Lavet. Fra 1. August 1858 nedsattes Antallet af Lavsmedlemmerne til 25. Som Resultat af nogle indtrængende Henvendelser til Rigsraadet fra Færgemændene og Færgekarlene hver for sig bevilgedes der en Sum af 9100 Rdl. aarlig i 2 Aar til Hjælp ved Omordningen. Henved 3000 Rdl. fordeltes ligeligt imellem de hidtilværende 60 Medlemmer og fra 1. Aug. fik hver af de udtraadte 35 en maanedlig Understøttelse af 20 Rdl. 8 Sk. og de 7 Færgekarle, som havde tjent Lavet over 20 Aar, fik hver 50 Rdl. aarlig.

For dem, der blev tilbage, var Indkomstmulighederne ikke store

længere. De fik forskellige nødvendige Lempelser, som nu kunde ydes, efter at Hensynet til de fremmede Skippere — og deres Regeringer — var bortfaldet. Forpligtelsen for hvert Medlem til at holde Færgebaad indskrænkedes, og Bestemmelserne om de før saa omtvistede Makkerskaber udvidedes. Man behøvede heller ikke længere at holde Færgekarl, og kun faa gjorde det.

Det bestemtes desuden, at ved indtrædende Ledighed skulde de vakante Lav ikke besættes, hvilket dog i Tidens Løb ikke formindskede Antallet med mere end to. Af Oldermænd i denne Periode kan nævnes Arent Backe, der beklædte Posten i mere end 20 Aar. Han afløstes 1. Febr. 1881 af Lavets sidste Oldermand William Gertsen Kempel.

Efter Enevældens Ophør henlagdes Færgelavet under Finansministeriet, men overgik fra 1. April 1872 til Indenrigsministeriet. I Juni 1874 fik Færgelavsinspektøren fra dette Ministerium Anmodning om at træde sammen med delegerede fra Byraadet, Havnekomitéen og Handelsforeningen i Helsingør for at udarbejde og derefter tilstille Ministeriet et detailleret Forslag til Omordningen af Helsingør Færgevæsen. Hensigten var sikkert at ophæve Lavet. Det skete dog ikke endnu. Derimod kom der fra 1. Jan. 1875 en ny Takst, hvis væsentligste Interesse ligger i Beregningen i Kroner efter den nye Møntenheds Indførelse. Inspektøren var paa det Tidspunkt Kommandør C. L. Prøsilius, der 1. Marts 1853 havde efterfulgt Kaptajn Schmidt i Embedet.

Endelig i December 1881 fandt Indenrigsministeriet, at nu var Tiden kommet til Lavets fuldstændige Ophævelse. Det anmodede Kommandør Prøsilius om i Forening med Borgmester Wahl at fremsætte Forslag herom og at udarbejde Udkast til en Overenskomst med Lavet. Ved Lov af 12. Maj 1882 ophævedes Færgelavet fra 1. Juli samme Aar at regne. Der ydedes hvert Lavsmedlem en livsvarig aarlig Pension af 500 Kr., Enker efter Lavsmedlemmer fik 300 Kr. og Færgekarle med over 20 Aars Tjenestetid i Lavet 100 Kr. aarlig. Samtidig fik Indenrigsministeriet Bemyndigelse til at træffe Aftale med de Personer, der fremtidig vilde paatage sig det nødvendige Færgeri.

Med Lavets Ophør blev der sat Punktum for et betydningsfuldt Afsnit af Helsingør Bys Historie og et Stykke Danmarkshistorie var afsluttet til Gavn og Glæde for de mange fremmede Skippere, som endnu søgte forbi Helsingør ad Sundets trafikerede Landevej. Det Færgeri, der blev tilbage, organiseredes som i København, dets Forretninger var kun smaa. Endnu er der i 1935 en sidste Mand paa Skansen, men hans Forretninger er kun en svag Afglans af den rige Virksomhed, som Sundtolden engang skænkede de helsingørske Færgemænd.



FÆRGELAVETS SKILT

FLORA OG FOLKETRO ISÆR I NORDSJÆLLAND

Af Johannes Tholle

I

Mellem Mennesker og Planter har der fra Tidernes Begyndelse hersket en vis Samhørighed, og denne har ofte udviklet sig til et Slags Fællesskab. Det er i denne Forbindelse maaske overflødigt at erindre om den Betydning, Planterne havde for Bibelens første Menneskepar, der fandt deres Livsophold saavel som deres Ulykke ved Planter. Og siden den første Mand blev Agerdyrker, er Planter bestandig blevet dyrket og Dele af dem brugt som Fødemiddel eller i andet Øjemed. Selv om Jagt- og Fiskerimomentet saavel som andre Motiver til visse Tider og hos visse Folkeslag har kunnet spille en overvejende Rolle i Arbejdet for at skaffe Menneskene Fødemidler, er der dog gennem Tiderne bevaret en vis Dyrkning af Planterne. Hos de agerdyrkende, primitive Folkeslag afgjordes Bolig- og Samfundsforholdene oftest deraf, at man knyttede Stammens Eksistens til et bestemt Territorium, hvor de Vækster, man ønskede at udnytte *in natura* eller gennem Dyrkning, forefandtes eller kunde trives. Under saadanne primitive Forhold har da tidligt i Historien Mennesker og Planter indgaaet dette Fællesskab: Menneskene har siden hen udvalgt sig og dyrket de samme Planter, — eller andre, og de har udviklet disse Planter ved Forædling, saa at de fra primitive Urformer ofte er bleven udviklet til de raffinerede Kulturprodukter, hvoraf vor Tid kan fremvise adskillige, og som neppe er til at kende igen fra de oprindelige Former.

Og saaledes som Menneskene har forædlet Planterne, har Planterne været med til at forædle og udvikle Menneskene. Større Ydeevne hos kultiverede Planter har kunnet betyde bedre Eksistensmuligheder for endnu flere Mennesker paa bestemt afgrænsede Omraader, og endnu smukkere Blomster har beriget de Sind, som har været opladt for den oprindelige (saavel som for den kultiverede) Skønhed, og Blomsterne har sikkert derved virket forædlende paa Menneskesindene. Større Plantedyrkning og Udnyttelse af naturlige Vækstformer har betydet, at Millioner af Mennesker har fundet deres Eksistenskaar paa vor Klode, og at bestandigt flere Egne har kunnet tages under Kultur.

Dette Samvirke mellem Mennesker og Planter er utvivlsomt mindst lige saa gammelt som et tilsvarende mellem Mennesker og Dyr. Men mens Maskiner og nye Ernæringsteorier i stedse højere Grad synes at overflødiggøre Dyrene i Ernæringens og Kraftens Tjeneste, er Planternes Betydning som Næringsemne bestandig steget, — især i den civiliserede Del af Kloden. Verdensmarkedets Priser paa enkelte Kornsorter kan dominere de internationale Pengeforhold, og Misvækst af en enkelt Afgrøde har saavel i den nyere Tid som i længst forsvundne Dage kunnet resultere i Millioner af Menneskers Død eller i omfattende Folkevandringer.

Er dette almindeligt gældende Forhold for vort Plante- og Menneskeliv, er det i ganske særlig Grad gældende for Danmarks Vedkommende, idet Agerdyrkningen har været det udprægede Hovederhverv i den historiske Tid. Samhørigheden mellem Planter og Mennesker har her udviklet sig i en meget betydelig Grad, og den rent erhvervs- og ernæringsmæssige Samhørighed har affødt en lang Række karakteristiske Forhold, hvor dette har gjort sig gældende og bestandigt gør det. Her skal gøres opmærksom paa, at Menneskene i umindelige Tider af visse Planters Foreteelser og Forekomst i Naturen eller i Ager og Have har følt sig dikteret til at foretage sig dette eller hint i deres Erhverv eller Husførelse, idet Planterne har „varslet" dem om Vind og Vejr, Sæd og Høst, ja, endog om Liv og Død. Et andet Forhold var det mod det Overnaturlige og

Guddommelige vendte, og her har bl. a. den nordiske Tro paa, at det første Menneskepar, modsat Bibelberetningerne, var skabt af Odin ved 2 Træer, sikkert været medbestemmende Aarsag til, at Almuen i ældre Tid har kunnet tro, at Træer kunde tage sig Menneskeskikkelse paa, og at de Underjordiske bl. a. knyttede deres Eksistens til visse Planter. Ogsaa Grokraften og Frugtbarheden, — dette mystiske, som fik Safterne til at stige op i Stænglerne, fik Planterne til at sætte skønne Blomster, at bære rødmende Frugter og at aflejre Kraft i nye Frø med ny Skaberevne, — ogsaa denne Kraft er blevet tilbedt som en Guddomskraft, og den har kastet et vist religiøst Skær over tidligere Agerdyrkningsmetoder. Gennem „Livskvisten" har Mennesket forsøgt at overføre den frugtbargørende Kraft paa Dyr, Planter eller Mennesker, og paa denne eller andre Maader har Planterne været taget i det Guddommeliges Tjeneste. Dertil kommer, at Træer, enkeltvis eller i Samlinger (Lunde), har været anset for hellige og urørlige, og Vikingefolkets Gudehaller var en Lund eller Skov (Viet).

Mangt og meget af, hvad der af Sagn og Tro har været knyttet til Planterne, er ikke klart og forstaaeligt for os, og endnu mere end, hvad vi kender, maa antages (eller vides) at være gaaet tabt. Tilbage er der dog ikke saa ganske lidt, baade i Praksis og i Tryk og Samlinger. Bestandig lytter den Dag i Dag Jordbrugeren i Tro og Tillid til visse af de Signaler, som nogle Planter kan give dem om den rette Tid for Saaning og Høst, — kun faa lader vel haant om at finde et Firkløver, og de unge Piger spørger bestandig Gaaseurten, hvem der elsker dem, og om han elsker „af Hjerte", ligesom Børnene forsøger, om Smørblomsten viser, at de har „Smørlykke". Endog Helbredelse søger man hos Planter, som tiltros en helsebringende Kraft, og af disse er der mange, som ikke føres af noget Apothek, men som er særlig udkaaret af Almuen.

En Del af, hvad denne Almuetro gemmer paa, har faaet sin Bekræftelse og naturlige Forklaring gennem den moderne, kritiske Videnskabs Undersøgelser og Lære, — ikke mindst har Farmacien og Elektricitetslæren tillige med Magnetisme og Hypnose kunnet

eftervise, at hvad Folk i blind Tillid har stolet paa og har fundet Hjælp ved, virkelig har besiddet en eller anden Kraft, og Erfaringen og Traditionen, som Almuen benyttede sig af, har faaet sine konkrete Fakta underbygget paa videnskabelig Vis.

Af hvad der endnu huskes, maaske endog bruges, og som er opbevaret i Tale eller Skrift, særlig indenfor Omraadet *Nordsjælland*, skal der i det følgende gives en Skildring, der dog af Hensyn til det omfattende Stof er holdt temmelig kortfattet. Materialet er hentet dels i *E. Tang Kristensens* Stof, dels fra *Dansk Folkemindesamlings* store og for Størstedelen utrykte Kildesamling, til hvis Gennemgang der har været bevilliget mig en Understøttelse af „*Den grevelige Hielmstierne-Rosencroneske Legat-Stiftelse*", — dels ogsaa fra lokale Skrifter, navnlig *Uhrskovs Folkeliv*, og *Forfattesens egne Optegnelser*. Der er lagt Vægt paa, at der fremkommer saa mange rent lokale Optegnelser som muligt.

Stoffet er delt i 3 Afsnit, af hvilke det ene (II) behandler de enkelte Plantearter, hvorimod der ikke er medtaget saadanne Betegnelser, som kun rummes under kollektive Navne (Korn, Sæd, Skov o. l.). Det andet (III) Afsnit tager saadanne Gloser, som er kollektive (Frugttræ, Træ m. fl.), ligesom der er medtaget visse andre Gloser (Blomst, Halm, Krans m. fl.), idet den Tro, der knytter sig til disse, er i saa nær Forbindelse med det øvrige Stof, at den ikke vil kunne forbigaas. Udeladt i Princippet er Produkter af Planter (Gryn, Mel m. fl.), mens enkelte Retter dog er medtaget, — forarbejdede Plantedele og Planterne under Forarbejdningen (Spinding, Tærskning) er ogsaa udeladt, idet en Omtale af disse Dele er forbeholdt selvstændige Plantemonografier andet Steds. Der er endvidere ikke medtaget nogen Tro, som direkte kan henvises til at stamme fra trykte Haandbøger i Dyrkning eller Anvendelse af Planter (landøkonomiske Skrifter, Have- og Lægebøger m. fl.), med mindre den paagældende Tro er saa almindelig udbredt, at den kan siges at have frigjort sig fra sin Oprindelse. Endelig er der i Afsnit IV givet et Résumé over Planternes Tilknytning til Aarets Dage efter deres Anvendelse etc.

Nærværende Arbejde maa iøvrigt ses som en Fortsættelse af

Forfatterens tidligere Publikationer i Aarbogen og de derunder fremsatte Antydninger vedrørende Folketroen[1]. De kortfattede Enkeltskildringer er forsynet med et Kilde- og Henvisningsregister, hvor der særlig er anført saadannne vanskeligt tilgængelige Steder i Litteraturen, hvor nærværende og tilknyttede Emner er behandlet; men saavel i dette som i selve Artiklen er der som Regel ikke medtaget udenlandsk Stof.

En meget væsentlig Del af, hvad der kendes om Tro, er fælles for hele Landet, og hvor dette er Tilfældet, er det i Reglen ikke nærmere angivet, hvorimod det i Reglen er anført, om det kun gælder Sjælland, Nordsjælland eller enkelte Sogne indenfor disse Omraader, og hvor der i saa Tilfælde er opført et Tal for Sognet, er dette i Overensstemmelse med den i Dansk Folkemindesamling (og „Trap"s første Udgaver) brugte Talbetegnelse.

II

1. *Aakande.* Rødderne skulde skæres i Skiver, ristes og lægges i Eddike; saa var de gode imod Podagra[2].

2. *Abild*, se *Æble.*

3. *Agurker* skulde saas naar Kirsebærtræerne blomstrede, — en Regel, der bruges endnu[3].

4. *Alrune* mentes at kunne faa alle Laase til at springe op, og Mestertyvene var derfor altid i Besiddelse af dem[4]. Den er ikke vildtvoksende i Danmark og erstattedes derfor allerede i Middelalderen med den uægte Alrune, Bryonia divicea, *Galtebær*[5].

5. *Anemone.* Spiste man de første 3 Anemoner om Foraaret, og sagde man samtidig:

> Virre virre vej blomm
> forbi den onde kolde til mig komm,

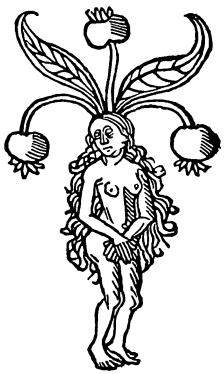
saa blev man fri for Kolden i det Aar[6].

6. *Asketræet* var Nordboens hellige Træ, og af Ask og El var det første Menneskepar skabt. Under Ygdrasils Ask holdt Guderne Raad[7]. Ogsaa i den kristne Tid har Asketræet været agtet og æret

som helligt, og det er ofte plantet paa Bystævner og Kirkegaarde. Man sagde, at man af Løvspringet hos Ask og Eg kunde se, hvorledes Sommeren vilde blive[8]; thi

Kommer Eg før Ask, bliver Sommeren bask,
Kommer Ask før Eg, bliver Sommeren bleg.

Skar man i Nordsjælland Juledag en Gren af et Asketræ i Guds Navn, uden at den rørte ved Jorden, da kunde man „stille Blodet" med den ved at kradse i Saaret dermed[9], og skreg en Krage i et Asketræ paa en Kirkegaard, betød dette Dødsvarsel (for den, der hørte det?)[10]. Under et bestemt Asketræ i Oppesundby fandtes engang en Skat. Den var kommen der ved en Mand, som i 1807 var tilsagt til at skulle køre for Englænderne; han slog Englænderne paa Vognen ihjel, stjal deres Penge og nedgravede dem i sin Have paa Lykkegaard i Højbjerg. Pigen Sara saa det og tog siden Pengene. Træet blev ryddet i Firserne[11].



ALRUNE

7. *Asp*, se *Poppel*.

8. *Aurikler* maatte ikke blomstre mere end een Gang i eet Aar, for saa blev der Lig i Gaarden[12].

9. *Balsampoppel*, se *Poppel*.

10. *Bellis*. Plukkede man stiltiende den første Bellis om Foraaret, var man beskyttet imod Koldfeber i det Aar (Horns Herred)[13].

11. *Birketræet* er meget gammelt i dansk Historie, og den yngre Runerække (c. Aar 800) har bl. a. et Tegn for „Bjarkan", hvormed muligvis menes Birkeris[14]. Ligesaa menes det, at Tibirke har Navn af „Tyrs-Birke". Birkeris har været brugt til meget forskelligt, og Brugen er kendt til vore Dage. Det har været brugt lige efter, at en Kvie har kælvet, at svippe den med 9 Birkeris over Bagdelen, 9 Slag med hvert Ris for sig[15]; og det har i den historiske Tid været Skik, at Ungdommen Pinselørdag gik i Skoven og hentede grønne Grene af Birk og Bøg, som kaldtes „Majgrene"; disse blev ved Hjemkom-

sten stukket ind i Tagskæget, og Stuerne blev pyntet dermed; dette kaldtes „at maje“[16] (se ogsaa *Bøg*). — Under Arbejdet med at skære Birkeris til Koste var en gammel Mand engang kommet op i et Træ i Nyvang Skov, — da kom Nyvangs Djævel susende og skrigende gennem Luften, og Manden maatte lade sine Koste i Stikken[17].

12. *Boghvede.* For at faa at vide, hvilken Afgrøde der i det kommende Aar vilde lykkes bedst for Bonden, skulde han Nytaarsaften tage 4 Stykker Brød, og paa hvert af disse skulde han komme en Klat Grød, sigende: Dette er min Rug, - dette er min Byg, — dette er min Boghvede o. s. v. Derefter skulde han sætte Tallerkenen ned paa Gulvet, hvorfra Hunden havde overværet denne Ceremoni; hvad Hunden da aad først af, vilde lykkes bedst, og saaledes nedefter i Rækkefølge[18]. Boghvede skulde iøvrigt saas i Maanens Nedgang, — ellers blev den ved at blomstre, saa der ikke kom Korn i den[19], og „Maria Magdalene ($^{22}/_{7}$), som skaber Humle paa Tene, skaber ogsaa Boghvede paa Grene“[20]. I Nordsjælland ansaas Boghvedegrød for at være Gildesmad[21] (se ogsaa *Halm*).

13. *Bregne.* Mod Hekse brugte Pigerne at udstrø Bregnefrø eller en Haandfuld Rug (se Nr. 72) over Gaarden[22].

14. *Brombær* sagdes i Tikøb og Hellebæk m. fl. Steder at have en daarlig Smag efter Mikkelsdag, for da havde Fanden vadet i dem med Fedtstøvler paa[23].

15. *Brændenælder.* Nældespidser, tørret med Frø og blandet med Klid brugtes til Høns, for at de skulde lægge Æg[24], og en Brændenælde, som i 24 Timer holdt sig grøn i et sygt Menneskes Vand, betegnede, at han vilde komme sig; visnede den, vilde han dø[25].

16. *Buksbom.* Ligkranse var i gamle Dage altid bundet af Buksbom, og kun de Personer, der var bestilte dertil, gav Kranse (Nordsjælland) (se ogsaa *Kransen*)[26].

17. *Bulmeurt.* Det var en almindelig Tro, at Bulmeurt blev indført til Landet, for at den ved sine giftige Dunster skulde fremkalde Døden, naar den om Natten kastedes ind i en lukket Alkove[27].

18. *Byg.* Juleaften skulde Husbonden, før de andre begyndte at spise af Grøden, tage 3 Skefulde af Fadet for Byg, Havre og Rug, —

ellers blev det ikke noget godt Aar for disse Kornsorter (Horns Herred)[28], og Nytaarsaften brugtes det overalt i Nordsjælland at indsvøbe et Brød varligt i en Dug og inddrysse Byg-, Havre- og Rugkærner; thi dette sikrede Velsignelsens Fylde i det kommende Aar[29]. Byggen skulde saas til den $^{28}/_{5}$[30], og Nattergalen sang: „Saa Byg, saa Byg, kullevie"[31], saa naar den var kommen, maatte Byggen saas. —



KRAT AF ØRNE-BREGNER

Kom Smørkærningen i Ulave derved, at onde Folk i Utide kom ind, og Fløden ikke vilde sætte Smør, skulde man tage 3 Bygkorn, 3 Rugkorn og 3 Saltkorn og komme i Fløden, — det hjalp[32] (se ogsaa *Boghvede* og *Rug*).

19. *Bøgetræet*, der nu er vort fejrede Nationaltræ, har haft stor Betydning i økonomisk Henseende for ældre Tiders Landbrugsvirksomhed, — navnlig ved sine Olden. Man sagde, at naar Solen paa Alle-Helgens-Dag ($^{1}/_{11}$) skinnede paa Toppen af Træerne, vilde det næste Aar blive et godt Oldenaar[33], og om Natten til Jacobi

Dag ($^{25}/_{7}$) blev Olden-Nødderne skabt[34]. Og naar man i Nordsjælland holdt Majfester, sang man i den gamle Majvise bl. a. i Bøn til Alverdens Skaber[35]:

Med Olden god velsign vor Skov,
hør det, som vi bede.....

For at faa at vide, hvorledes Vinteren vilde blive, plejede Bonden paa Alle-Helgens-Dag at gaa ud i Skoven. Der huggede han sig en Spaan ud af et Bøgetræ, og af denne spaaede man da, om Vinteren vilde blive streng eller mild[36]. I Nordsjællands paa Bøg saa rige Egne er der adskillige Bøgetræer, som af en eller anden Grund nærmere er udpeget som noget ud over det almindelige, — og der er mange, hvortil der knytter sig en eller anden Tro, ligesom flere i vor Tid er blevet fredet. Et fredet Bøgetræ findes saaledes ved Amtsvejen til Hørsholm paa en 63 m høj Bakke med Udsigt til Sjælsø[37], i Folehaveskov Kejserbøgen[38], ved Julebæk et stort Bøgetræ, hvorunder der skal have været begravet en Skat[39], en hul Bøg paa Ravnsnæs Østre Mark ved en hellig Kilde (omblæst $^{21\text{-}22}/_{1}$ 1737 og derefter brændt)[40], Frue-Bøgen i Kokkedal[41] m. fl. — Bøgegrene blev om Foraaret hentet i Skoven og til Pinse stukket ind i Sprækkerne i Loftsbjælkerne, over Døre og Vinduer o. s. fr., ja, selv den gamle Bilæggerovn smykkedes dermed („Maj" jvfr. *Birk)*[42].

20. *Bønner* er brugt til at faa Vorter væk med. Man skulde ved Midnatstid skære en Bønne over, skære Hul paa Vorten, komme Blod fra denne paa den ene Halvdel af Bønnen og brænde dette Stykke; det andet Stykke skulde nedgraves[43].

21. *Calla.* Naar Callaen drypper, faar man Regn, sagde man i Farum[44].

22. *Eg.* Sjællandske Lov sagde (c. Aar 1300), at begaar Nogen saa ondskabsfuld Gerning, at han gaar ud i Skoven og flaar Egetræ, som det staar, og Nogen kommer til og griber ham i Gerningen, da maa han behandle ham som Tyv, eftersom han har gjort Skade. Saaledes har Egen været værnet, og der var Grund nok dertil, eftersom Egen gav Olden (jvfr. *Bøg*) og Gavntræ. Egetræet var desuden Sym-

bolet paa Kraft, og man mente, at den Kraft, Egetræet besad, kunde overføres til andre, — naar Barnet første Gang tabte en Tand, skulde man presse den ind i et Egetræ, saaledes at Barken siden kunde lukke sig derover, — da vilde Egetræets Kraft overføres til Barnet, og det vilde faa stærke Tænder[45]. Egeblade, der var kogt i Øl, ansaas for et godt Middel mod Dysenteri[46], og man spaaede, at naar Egetræet havde baaret mange Agern, vilde det blive en streng Vinter[47]. — I Nordsjælland kendes flere Egetræer, hvortil der knytter sig særlige Beretninger og Sagn, — saaledes et stort og svært Egetræ, der fordum stod paa Klokkekildebakke i Slagslunde Sogn. Dets Grene havde en mærkelig Form. Kom man fra Øst, dannede det et F, — kom man fra Vest, lignede det et C, og begge disse to alluderede til Kongenavnene *Christian* og *Frederik*. Træet kunde ses fra Øresund og tjente som Sømærke[48]. Et andet bekendt Egetræ er Storkeegen i Jægerspris Nordskov[49].



EG

23. *Elletræet.* Om dette sagde man[50],

> At den, der bygger af Elle eller Pile,
> faar hverken Ro eller Hvile.

Under Elletræerne havde de Underjordiske (Elserne) Bolig. —

Fra Dragstrup meddeles det, at en Aften sendte en Bonde en Karl ud efter Hestene, idet han sagde, at han skulde skynde sig, for han skulde køre efter Jordemoder. Da Karlen kom ud i Birket, saa han et Lys brænde under et Elletræ, — han gik derhen, og begyndte at grave; her fandt han et Skrin, og da han lukkede det op, saa han Dronning Margrethes Halsbaand[51]. I Højberg Hegn levede i gamle Dage mange Elser i gamle Elletrunter. En Kone, som boede tæt ved Skoven, var en Dag ude at flytte Køer, og saa kom en Else frem fra Skovgærdet og talte med hende; Konen blev forvildet og gik hjem, skar Halsen over paa deres Hest og skar 2 Fingre af sit lille Barn. Nogle Dage efter kom Konen ud paa Marken igen, og atter viste Elsen sig og talte til Konen, — og hun gik nu fra Forstanden[52].

24. *Elmetræet.* Om dette hed det, at[53]

> Naar Elmen Frø i Mængde giver,
> det sommervarmt og Tørke bliver,
> men giver Elmen ikke Frø i Mængde,
> vil Græs og Sæd opnaa en ukendt Længde.

25. *Esp*, se *Poppel.*

26. *Femkløver*, se *Kløver.*

27. *Firkløver*, se *Kløver.*

28. *Flyverøn* ɔ: Rønnebærtræer, som voksede i andre Træer (se *Røn).*

29. *Fuchsia* eller *Kristi Blodsdraabe* var i Farum og andre Steder anset for en Blomst, der bragte Ulykke, — en Forestilling, der bestandig er særdeles levende[54].

30. *Gaaseurt*, se *Bellis.*

31. *Galtebær*, se *Alrune.*

32. *Grantræ.* Grangrene strøedes ved Begravelser i Hellebæk paa Vejen udfor, hvor den Afdøde førtes forbi en Bekendts Bopæl[55] (se ogsaa *Juletræet* og *Kransen*).

33. *Græs.* Det var vigtigt, at Høet slog til, indtil ny Græsning var rede; Bonden kunde af Vejret ved Kyndelmisse skønne herom; thi var det ondt Vejr ved Kyndelmisse ($^2/_2$) sagde man, at Bonden frit

kunde rive Høet ud af Stakken med begge sine Hænder; men var det godt Vejr, skulde han plukke det smaat[56], — for saa vilde det vare noget, inden der kom nyt Græs. — Tør Marts, vaad April og kold Maj fylder Kælder, Ladegulv og Høstænge[57], — sagde man i Nordsjælland. Ligesaa sagde man om Gregori Dag ($^{12}/_{3}$) i Tibirke m. fl. Steder, at[58]

Gregori Tø
er bedre end 100 Læs Hø.

Dersom det frøs første Paaskenat, vilde det kun blive lidet Hø og Smør den Sommer[59], og faldt der Regn paa Margrethes Dag ($^{13}/_{7}$), kom Bonden til at stjæle sit Hø og sit Korn ind, og der vilde i det Aar kun blive faa Nødder (se *Hassel*)[60]. — *Kløver* (se dette Ord) og Græs skulde saas i Maanens Opgang, — saa groede det stærkest[61], og man vidste tillige, at[62]

Gror Græsset med vaade Lokker,
da kan det høstes med tørre Sokker.

Sæden skulde helst mejes ved tiltagende Maane, og det Hø, som blev afslaaet i dette Skifte, blev det kraftigste Foder til Mælk og Fløde[63]. — Naar Gøgen havde set den første Høstak, rejste den hjem[64], — og naar Hundene spiste Græs, betød det, at man fik Regnvejr[65]. — Undertiden kunde man paa Marken træffe ligesom en Krans eller Rundkreds, hvor Græsset stod tykkere end ellers. Disse Steder betragtede man som Ellefolks Danseplads[66]. — Havde Børn engelsk Syge, skulde man i Hillerød m. fl. Steder skære en Græstørv fra en Kirkegaard og føre Barnet igennem den[67], lignende brugtes imod „tørt Værk“[68]. Gik man en Nytaarsaften ved Solnedgang op paa en Kirkegaard og tog en Grøntørv (frisk Græstørv) og lagde den paa sit Hovede, da vilde man kunne se alle dem gaa rundt, som næste Aar skulde dø[69], og naar man skulde have at vide, hvem af 3 navngivne Personer en Pige holdt af, skulde man bære sig ad paa følgende Maade[70]: En anden Pige tager et Par Græsstraa eller Stilke af Fløjelsgræs og stryger hen over Læberne 3 Gange. For hver Gang hun stryger, tænker hun paa en Karl, som det kunde tænkes, at den, der skal bestaa Prøven, har sat sin Hu til. Hun spørger saa,

om Græsset kildrede første, anden eller tredie Gang, og naar dette er aabenbaret, siger den, der strøg, hvem hun da tænkte paa. — Eller en Pige kunde søge at faa at vide, fra hvilken Kant hendes Kæreste eller tilkommende Mand var at finde[71]. Hun tager da et langt, saftigt Græsstraa og klemmer det mellem Fingrene nedenfra og opefter. Fra den Side, hvor Saften søgte hen, vilde den Tilkommende komme. — Paa en Gaard i Dragstrup var der en Nisse, som hver Aften bar Hø hjem fra Søborg. Der var altid godt Oplag paa Hø i Gaarden. En Aften havde Nissen været efter Hø, men da han havde en meget stor Byrde, blev han træt og satte sig ned for at hvile sig. Da han havde siddet lidt, hørte han, at der kom nogen. Nissen skyndte sig at samle Høet op, men han glemte lidt. Den Mand, som Nissen havde hørt, var nu kommet og sagde: „Du glemte noget". Men Nissen svarede: „Den Visk maa du have." Dagen efter kørte Manden 7 Læs Hø hjem. Den Bakke, som Nissen havde hvilet paa, kaldes den Dag i Dag for Hvilebakken[72]. — Andre Nisser boede i Nakkehoved, og hos dem blev paa lignende Maade en Klat til 10 Læs Hø[73]. — Ogsaa i Højene paa Laugø Mark var der Nisser, og naar man kom ud om Morgenen, var Græsset rundt om Højen traadt ned, og der var hele Stier i Græsset, hvor Nisserne havde spadseret om Natten[74].

34. *Gulerod.* Naar et Menneske led af Gulsot, skulde man (Vejby-Tibirke m. fl. Steder) udhule en Gulerod og lade sit Vand deri, hvorefter Guleroden skulde ophænges i Skorstenen. Efterhaanden som Guleroden da hentørredes, vilde Sygdommen forsvinde[75].

35. *Gøgeurt.* Dersom man holdt en Rod af den friske Gøgeurt i Munden, mens man kyssede en Pige, vilde man kunne vinde hendes Kærlighed[76].

36. *Hamp.* Hampefrø maatte ikke saas den Dag i Ugen, som Juledag var falden paa, og den maatte ikke ryskes den Dag, den blev saaet. Man skulde ryske Hampefrøet, naar Maanen var fuld, og saa Hampefrøet den $^1/_5$[77].

37. *Hasselbusken* er meget gammel i Danmark. Den yngre Runerække (c. 800) har bl. a. et Tegn for Nødder, og paa Island var det

fordum et Middel til at vende en Kvindes Elskov at riste 9 Nauder (Nødder)[78]. Regnede det St. Hans Dag, vilde der ikke blive mange Nødder det Aar[79], og regnede det Margrethes Dag ($^{13}/_{7}$), kom der Orm i Nødderne, eller der blev kun faa Nødder[80], — men[81]

Maria Magdalene
skaber Nødder paa Grene
og Humle paa Tene.

Fandt man en Nød med 2 Kærner i, kaldtes den for Tvillingnød og betød Lykke[82]. Mod Kolde skulde man spise en Nød med en Edderkop i[83], eller man skulde tage lige saa mange Hasselkæppe, som man havde haft Kolden før, og skære en Skure i hver af dem, — derefter skulde de brændes og der skulde fremsiges en Formel[84]. — Lindorme skulde være kommen deraf, at en af de smaa Orme, som saa ofte findes i Hasselnødder, var gaaet helt igennem et Menneske. Denne havde da boret sig ned i Jorden, hvor den havde ligget nogle Aar, og var saa kommet op som en Lindorm[85]. Maaske i Henhold til denne Tankegang hed det om Lindormen i Vejby Kirke, at en Dødning engang havde fortalt en Kone, at man kunde komme af med Lindormen ved at opføde en Tyr med sød Mælk og Nøddekærner. Dette skete, og Lindormen forsvandt[86] (se ogsaa *Pære*).

38. *Havre* skulde i Nordsjælland saas, naar Frøerne om Foraaret begyndte at kvække[87], eller i Henhold til det gamle Rim[88]:

Naar Skoven er grøn eller halvgraa,
skal Bonden sin Havre saa.

Naar Koen havde født Kalven, skulde den have en Flaske Brændevin og et utærsket Havreneg, som maatte holdes fast i en vis Afstand fra Koen, saa at denne kunde rykke i det. Samtidig skulde dens Tænder gnides godt med en Lufvante[89]. Naar Piger og Karle i Høsttiden var sammen paa Marken, brugte Pigerne at afrive Havrekærner og kaste dem paa Karlene, og de sagde da, at ligesaa mange Kærner der hængte fast i Karlens Tøj, ligesaa mange Kærester havde han[90]. — Havreavner brugtes i Kyndby til at komme i Hoved-

puderne[91], og Lig skulde lægges i Havrehalm og noget deraf medgives den Døde i Kisten, mens Resten skulde brændes i Ovnsmunden, — ellers blev der snart igen Lig paa Gaarden[92] (se ogsaa *Byg* og *Halm*). — I Nordsjælland pudsedes Tintøjet gerne i en Skæppe med Havre i[93].

39. *Humle.* Dersom Kyndelmisse kunde blæse en Humleknop fra Døren til Laden, blev der ingen Fodermangel det Aar[94]. — I Nordsjælland holdt man paa, at Humlen skulde være i Blomst til St. Ibs Dag ($^{25}/_{7}$)[95] (jvfr. *Boghvede* og *Hassel*). Lig omgaves gerne med Humle og andre Urter (1600-Tallet)[96], og endnu i forrige Aarhundrede har dette været brugt[97].

40. *Hundetunge* brugtes mod Rotter[97].

41. *Hvidtjørn*, se under *Tidsler*.

42. *Husløg* paa Taget betød Lykke[98].

43. *Hyldebusken* var de Gamles bedste Ven og Læge. Den brugtes til mange Ting og mod mange Sygdomme, og den fandtes ved ethvert Hus. Naar man om Foraaret plukkede de første Skud af en Hyldebusk, skænkede Vand derpaa og drak dette, da var man godt skærmet imod Gigt[99], og tog man noget af Mellembarken af en Hyldebusk samt Roden af unge Hyldebuske og kom det paa Brændevin i 24 Timer, ansaas dette i Asminderød for et godt Middel mod Kolde[100]. Tog man en Hyldepind i Munden og derefter stak den ind i Væggen, hjalp det mod Tandpine[101]. The af Hyldeblomster brugtes i Kyndby imod mange Sygdomme, hvorimod Bærrene aldrig brugtes til noget som helst[102]. — Mod Forgørelse af Smørret under Kærningen maatte Husmoderen altid have Pinde af Hyld eller Flyverøn (se *Røn)* til Rede, og disse skulde da stikkes ind i Kærnen paa Kryds og tværs[103]. Hyldebusken maatte aldrig flyttes med, for saa flyttedes Heldet bort fra den, der drog ind i Gaarden (Østykke)[104], og en bestemt Hyldebusk i Kregme maatte ikke fældes[105]. Skød en Hyldebusk frem under Husets Fodstykke, betød det Held[106].

44. *Hør* skulde saas paa den Dag i Ugen, hvor den første Sne var

falden paa den Ager, der skulde være Hør i[107], og man kunde ikke saa Hørren for tæt[108]. For at Heksene ikke skulde ødelægge Avlen ved at lægge sig til Hvile i den bløde Hør, naar de drog til Bloksbjerg St. Hans Aften, skulde man „maje Hørren" (se *Birk* og *Bøg)* eller stikke Knive ned i den (Karlebo m. fl. Steder)[109]. — Mod Forstoppelse skulde man i Vejby-Tibirke spise Hørfrøvælling[110], og mod Krampe skulde man i Kyndby strø en Haandfuld Hørfrø baglængs over Hovedet paa den Syge[111]. Hørfrø værnede ogsaa imod Spøgelser, hvorfor man brugte at strø en Haandfuld foran Døren til Huset[112]. Sammen med *Mesterrod* og *Flyverøn* (se disse) var Hørfrø gode Talismaner at have i en Linnedpose[113], og det brugtes sine Steder i Nordsjælland (bl. a. Vejby-Tibirke) at strø Hørfrø over den tilkastede Grav paa Kirkegaarden. Dette skulde gøres af en gammel Kone, og det værnede imod Gengangeri fra den Begravede[114]. Allerede i Oldtiden har Hørren været brugt paa en lignende Maade, hvorom Fund af brændte Menneskeknogler fra Broncealderen bærer Vidne[115], og i 1700-Tallet beklager Pontoppidan sig over „den naragtige Brug af Hør" imod Spøgelser m. m.[116]. — I Farum maatte man i Henhold til Byvedtægten af 1711 kun tørre Hør i stille Vejr og om Morgenen, — og det maatte af Hensyn til Brandfaren endda kun gøres, efter at Karlfolkene havde faaet Underretning derom[117].

45. *Jordbær* maatte paa Sjælland ikke spises efter Solnedgang, naar Duggen var falden, — for da var de Underjordiske paa Færde, og man kunde blive syg deraf[118].

46. *Kaalen* har været dyrket i umindelige Tider og har affødt en Mængde Tro[119]. Om Saaningen hed det[120], at hvad som bliver saaet udi Nyet, vokser i Vejret som Kaal og andre Urter, men hvad som saas udi neden, vokser i Roden som Roer, Rødder, Løg m. fl. Forskellige Dage var iøvrigt særlig udpeget som velegnede for Kaalsaaning, — saaledes Gregori Aften ($^{12}/_{3}$)[121], St. Bendts Aften ($^{21}/_{3}$), Vor Frue Aften ($^{24}/_{3}$) eller Langfredag og for Vinterkaalens Vedkommende St. Hansdag[122] — eller Ugen efter Paaske, den saakaldte Dimmeluge[123], eller som Pastor Gerner sang det[124]:

Olai Aften [$^{29}/_{7}$] skal du saa
dit Kaalfrø og forvente.
Paa Michels Aften Planter smaa
som Vinterkaal kan blive.

Disse Dage var nemlig udpeget som de bedste til at modvirke Orm i Kaalen. Plantningen skulde gerne foregaa ved Urbani Tide ($^{25}/_{5}$)[123], men der var dog ogsaa dem, der holdt paa 1. April og for Vinterkaalens Vedkommende saa sent som Mikkelsmisse ($^{29}/_{9}$)[122]; Kabudskaal (Hovedkaal) skulde sættes, naar Maanen var fuld[122]. Hændte det, at der blandt de Kaalplanter, man udsøgte sig hos en Gartner eller andet Steds, var en Plante med en sær, hvid Farve med lys krøllet Kant, da skulde man undgaa denne, for det var en „Ligkaal", som vilde bringe Død i Huset[124]. Sine Steder brugte man at stikke en Kaalplante igennem Stængelen paa en anden og forsøge at faa dem til at gro sammen. Hver Plante gjaldt for én Person, og voksede de da sammen, betød det, at de to Folk vilde „faa hinanden"[125]. Til St. Hans skulde Kaalen muldes (hyppes), og for at værne den imod Orme brugte man at „læse over" Kaalen, navnlig brugtes i Nordsjælland følgende Formel[126]: „Denne Hauge og denne Kaal være disse Orme saa led, som Gud er det Menneske led, som staar paa Tinget og siger Løgn og ved Sandhed". — Naar Indhøstningen fra Marken var overstaaet, brugte Karlene sine Steder (bl. a. i Udesundby) til op mod vor Tid i Flok at drage til Gaarden og der give sig til at hvæsse Leerne, idet de gav det Udseende af, at de vilde meje Kaalen. Deres Hensigter skulde da forpurres med Øl eller Mjød, som Husmoderen eller Pigerne skyndsomst skænkede for dem[127]. Det kaldtes at stryge for Kaal. — Det var en gammel Skik, at paa Skærtorsdag skulde man have 9 Slags Kaal og paa Langfredag Melgrød; fik man ikke det, vilde man faa Rygpine det Aar[128]. Men de 9 Slags Kaal var dog ikke egentlig Kaal alene, men kunde foruden Grøn- og Hvidkaal bestaa af friske Blade af Skvalderkaal, Stikkelsbær, Hyld m. fl. Blade, som maatte være fremme paa denne Tid. — Mod Bylder skulde man lægge 4—5 grønne Kaalblade paa det syge Sted[129].

47. *Kartofler* og *Ærter* (se disse) skulde gerne sættes i Maanens Nedgang, ellers blev de ved at gro i Toppen[130], og man hævdede i de gode Kartoflers Egne (Frederiksværk m. fl.), at Kartoflerne først begyndte at gro, naar man begyndte at tage af dem[131]. Kartoflerne gemtes tidligere almindeligt under Sengene[132], — ingen ved vist hvorfor. Skrabede Kartofler brugtes i Kyndby til at lægge paa Saar[133]. — En Lærer Jensen i Vejby (1807—65) udgav en Bog om Kartoffelavlen[134], — muligvis har dette Forbindelse med den fortrinlige Avl, de magre nordsjællandske Egne i vore Dage kan præstere.

48. *Kastanjer* skulde man i Frederikssund m. fl. Steder gaa med i Lommen imod Gigt[135].

49. *Kirkemaj*, se *Majtræet.*

50. *Kirsebær.* Naar Kirsebærtræerne blomstrede, skulde man saa Agurker[131], og man sagde, at[136]

Kirsebærrenes mange Blomster i Haverne
spaar om mange Skæpper i Traverne,

eller[137]: „Blomstrer Kirsebærtræerne godt, bliver der en god Rug" (Tibirke).

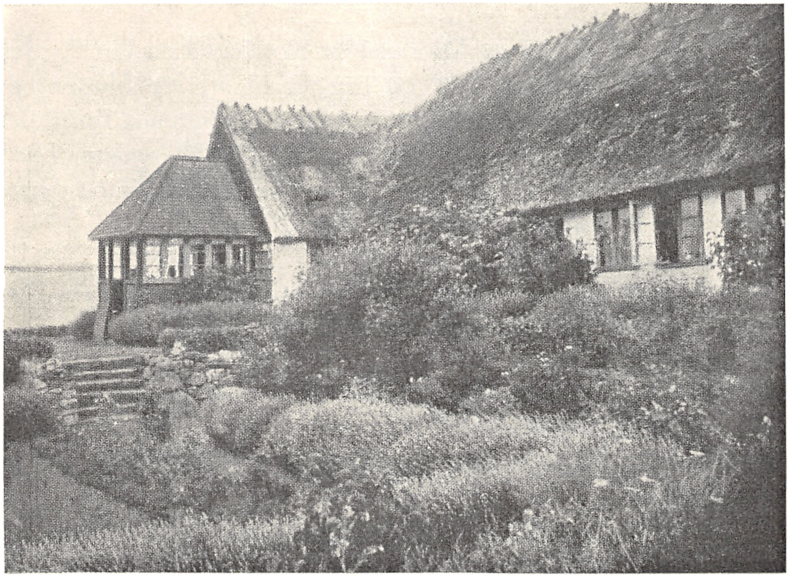
51. *Klinte.* En sjællandsk Kone rejste i 1907 med Jernbanen. Sin Haand havde hun fuld af Klinte, og 2—3 af disse skulde lægges i Vinduet for at blive soltørret og 2—3 af Frøene skulde tages ind imod Krampe[138].

52. *Kløver* kan som bekendt have 4 eller 5 Blade, hvorefter de benævnes Fir- eller Femkløver. Den, som fandt et Firkløver, kunde vente at faa sine Ønsker opfyldt[139], og bar man et Femkløver paa sig, kunde hverken Gøglere eller Taskenspillere „hverre" En[140]. I Ølstykke Herred brugte Malkepigerne at kaste alle de Firkløvere, de fandt paa Marken, i Mælkespanden, — thi det gav Held, — derimod plukkede de aldrig Femkløverne, for ved dem var der Uheld[141]. Andre holdt paa, at de Firkløvere, man fandt, skulde man forære til den, man holdt af[131] (se ogsaa *Græs* og *Tjørn).*

53. *Kornblomst.* Den, som var plaget af Næseblod, skulde paa Kristi Legems Dag (2den Torsdag efter Pinse) Kl. 12 om Middagen opgrave Roden af en Kornblomst og holde den skjult inden i sin Haand[142].

54. *Lavendel* brugtes fordum meget til at krydre og forfriske Luften i Stuerne med[143] og indtil vore Dage til at lægge i Kisterne imod Møl[131].

55. *Lilje.* En Opskrift fra Asminderød fra Aar 1678 meddeler, at Kvinder i Barnsnød skulde indgives gule Frø af Hvide Liljer[144].



LAVENDELHÆKKE I KREGME

56. *Lindetræet* var Middelalderens og den franske Havestils fejrede Træ, og i Fællesskabets Dage er Lindetræet ofte plantet paa Bypladserne. Midt i Farum By staar der et saadant gammelt Lindetræ, hvorom Bymændene i ældre Tid samledes til Raadslagning. I dette Træ laa en Lindorm nedmanet. En gammel Mand har fortalt, at han engang hørte Ormen brøle 2 Gange, — da havde den nemlig ligget 200 Aar i Træet; naar den har ligget der 300 Aar, brøler den 3 Gange, thi dengang, den blev nedmanet, fik den Lov at give Lyd fra sig for hvert hundrede Aar, og da kan intet mere holde den

tilbage — den vælter Træet, bryder frem og gør Ulykke[145]. Man sagde ogsaa, at naar Kirkernes Vaabenhuse er bleven lagt paa Sydsiden af Kirkerne, var det, fordi der paa Nordsiden altid laa en Lindorm, og for at værne imod Lindormene er det, at man saa ofte har plantet Lindetræer paa Kirkegaardene[146] (jvfr. *Hassel*). — Mod brændt Skade skulde man koge Lindebark i rent Vand og lægge det paa Saarene[147].

57. *Løg*, der i Oldtid og Middelalder blot betød en Urt[148], mentes at være frugtbargørende[148] og brugtes til at tage Vorter bort med[149]. Paa Sjælland brugte man at gnide Folk (navnlig Børn) dermed under Fødderne og paa Brystet imod Troldtøj[150] (se ogsaa *Kaal*).

58. *Malurt* brugtes i Kyndby at spise paa Grøden imod Mavesmerter eller af Voksne at sætte paa Brændevin[151].

59. *Mesterrod*, se *Hør*.

60. *Mistelten*, der er velkendt fra Beretningen om Balders Død, ansaas i gamle Dage for frugtbargørende[152].

61. *Myrte*, se *Kransen*.

62. *Mælkebøtte*. Saften brugtes til at tage Vorter af med[153].

63. *Nælde*, se *Brændenælde*.

64. *Persille*. I Persillebedet ved Borupgaard i Tikøb Sogn var der ofte Spøgeri[154].

65. *Piletræet*, der paa saa mange Maader har tjent Almuen, og som er plantet ifølge Lovbestemmelser[1], ansaas for at være frugtbargørende. Piletræets Frugtbarhed søgte man at overføre til Frugttræerne ved Juleaften at stikke smaa Pilekviste i Jorden paa det Sted, hvor Frugttræer skulde plantes; til Vor Frue Dag ($^2/_7$) skulde Kvistene atter tages op. — I ældre Tid brugtes Pilekviste ved Palmevielse paa Palmesøndag i den danske Kirke. I den katolske bruges i nyere Tid *Buksbom* (se dette) i de nordiske Lande, mens man i Syden bruger Palmegrene[155]. — Ogsaa til Kurvefletning og Hegning er Piletræet brugt, og bl. a. fra Vejby kendes Eksempel paa Pilekvistens Anvendelse som Vandsøger[156] (se ogsaa *Ønskekvisten*). Mod Vorter brugte man at skære saa mange Hak, som man havde Vorter, i en Pilepind, — derefter skulde man stikke hver Vorte til Blods

med en Naal og bringe noget af Blodet ind i Hakkene paa Pinden. Naar dette var gjort, skulde Pinden kastes bort, helst i rindende Vand. Vorterne vilde da forsvinde; men den, som tog Pinden op, vilde faa Vorterne[157]. — I Tibirke blev Sæden om Foraaret baaret i et *Seløv*, som bestod af en stærkt udhulet Træstamme af Pil eller *Poppel* (se dette), i hvis indsatte Endestykker der var fastgjort et Reb eller en Rem. — I Ølstykke havde man hele Pilehaver, hvori man tiltrak de Staver, der skulde bruges til Gærdsel[158]. — Veddet, som havde saa mange gode Egenskaber, maatte ikke brændes i Kakkelovnen om Vinteren, — saa fik man Navlegæslinger[159]. — Ved Asminderød Kirke voksede der i gamle Dage en Pil ud. Dens Rødder gik ind under selve Kirkemuren. Om denne blev det fortalt, at naar den blev stor, skulde Tyrken komme til Danmark, og en af de tyrkiske Soldater skulde binde sin Hest ved den. Paa samme Tid skulde der fødes et Føl, hvis ene Ben skulde være rødt op til Knæerne, og dette skulde betyde, at Danmark skulde komme til at vade i Blod til Knæerne. Pilen voksede ud, og det hjalp ikke, at man huggede den af, den voksede stadig ud. Til sidst støbte man Cement over Roden, og siden da har Pilen ikke vist sig. Der er ogsaa bleven født et Føl, som svarede til Beskrivelsen, men det blev straks slaaet ned[160]. — I Tibirke havde Hyrdedrengene en „jave-te-vands Kæp" til Hjælp i deres Gerning, eller han maatte undertiden nøjes med en Pisling, d. v. s. en lille tynd Pilekvist, ogsaa kaldet en Svippert[161].

66. *Poppel*, hvorunder er brugt Betegnelserne *Asp*, *Bævreasp*, *Poppelpil* m. fl., har i Oldtiden været brugt som Amuletter. I en Broncealdergrav i Maglehøj ved Frederikssund er fundet en Daase med et Stykke forkullet Bævreasp og en Kvist af *Røn* (se denne), som maa være bragt i Graven formedelst den nævnte Egenskab[162]. Om *Pil* og Poppel hed det, at de vendte Bladene ved Solhverv[163], og man mente, at Judas havde hængt sig i en Bævreasp, — derfor dens sitrende Blade[164].

67. *Pære*. Juleaften spilledes der i Nordsjælland m. fl. Steder Kort om Æbleskiver, Pærer, *Æbler* og Nødder, som man havde gemt fra om Efteraaret[165]. — En nordsjællandsk Vals kaldes Pærevals[166].

68. *Ranunkel* eller *Smørblomst.* Naar man holdt en Smørblomst under Hagen, og der derved fremkom en gul Plet paa denne, betød det, at man havde Smørlykke, — altsaa at Kærningen vilde lykkes.

69. *Regnfang.* Frø af Regnfang brugtes i Kyndby mod Mavepine[167].



REGNFANG

70. *Roe.* Alle Roevækster maatte helst saas ved aftagende, alle Urtevækster ved tiltagende Maane. Men *Ærter* (se disse) lykkedes bedst, naar de blev udsaaet i sidste Maaneskifte[168] (jvfr. *Kaal*).

71. *Rose.* Naar en Rose ikke spirer om Foraaret, men ved Midsommerdag, skal den nok gro, sagde man[169].

72. *Rug.* I Annisse sagde man[170], at naar man saar den sidste Skæppe, skal Rugen staa i Vippe, og en klog Kone i Nordsjælland sagde engang til en Mand, at han skulde plante Knappenaale med gule Hoveder i sin Rug; det skulde give en god Rug[171] (se ogsaa *Kirsebær*). Naar Rugen Pinsedag kunde skjule en Krage, vilde man faa et frugtbart Aar. Rugen hed ved denne Tid „Pinserug“[172]. Man vidste ogsaa om Regn paa den $^1/_8$[173], at

Per Fængsels Regn
gør Rugen klejn.

Det første Rugneg, der kørtes ind, skulde man strø Sålt paa[174], og Rugkærlingen (den Pige, der bandt det sidste Rugneg) skulde have Lov at spise Skindet af Faaremælken, hvormed der beværtedes Mikkelsdag, naar der var Høstgilde (Horns Herred)[175]. — Rugen blan-

dedes sine Steder i Nordsjælland i Kaffen i Stedet for *Ærter* (se dette Ord)[176]. — I Rugen var der Kraft at hente, og naar man indtog en Hest af Græsset, da skulde man ikke give den noget Vand før den anden Dags Aften men give den Rughakkelse at æde, samt give den



GAMMELDAGS ROSENTYPE

røde *Rønnebær* (se Røn) under Foderet[177]. — Fandt man i Græsted en Rugkærne i et Brød, skulde den lægges over Dørkarmen, og den første fremmede, der gik ind under den, var den Tilkommende, man søgte sig[178]. — For at en nyfødt Dreng skulde blive en god Sædemand, i hvis Arbejde der var Frugtbarhed, skulde han lægges i et Sædeløb (en Saakurv), og Jordemoderen skulde da strø Rug over ham, idet hun overfor Moderen fremsagde: Ligesaa mange Guds blide

Ansigter (Betegnelse for Arret i Rugkærner), som her ere, ligesaa mange Fald skal Vorherre bevare dig fra[179]. — Mod Forgørelse af Mælken skulde det være et godt Middel at tage 3 Rugkærner af en og samme Vippe og stikke dem ind under et af Baandene paa Kærnen[180] (jvfr. *Hyld*). — Fra Horns Herred meldes om Spøgeri i en Rugdynge[181]. — Det var i Kyndby almindeligt, at man brugte Rughalm i Himmelsengen[182], og naar Liget blev lagt paa Straa i Øverstestuen, var det ogsaa paa Rughalm (se ogsaa *Boghvede, Byg, Havre* og *Halm*)[183].

73. *Rødtjørn*, se under *Tidsel* (Tjørn).

74. *Røllike*, se *Tidsel.*

75. *Rønnetræet.* I de nordiske Sagn berettes det, at Thor reddede sig fra at drukne i Aaen Vimr ved at faa Tag i en Røn („Røn er Thors Frelse"), og hans Bukke helbredtes ved Røn, naar de var kommen til Skade[184]. Denne Helsekraft har Mennesker fra Oldtiden til op imod vor Tid benyttet sig af (se ogsaa under *Poppel*), og man vidste, at vilde man sikre sig imod Anfald fra forbiridende Hekse St. Hans Nat, skulde man bære Pinde af Røn paa sig, ligesom man skulde hefte saadanne over alle Døre[185]. Navnlig var Rønnegrene af de saakaldte *Flyverøn* (se Nr. 28) gode, og disse boredes ind i Hornet paa Køerne, — saa kunde ingen „uvedkommende" (Hekse m. fl.) malke dem[186]. Ejheller Redskaber, der var lavet af Rønnetræ, kunde nogen faa Bugt med, hvorfor man gjorde sig Plove, ja endog Ligkister deraf[187]. Brugen af disse Rønnegrene kritiseredes stærkt af Pontoppidan (1736)[188]. — Var der mange Rønnebær et Aar, betød det, at det vilde blive en streng Vinter[189], og desuden havde man af Fuglenes livlige Færden i Træerne erfaret, at[190]

Naar Rønnebærrene er røde,
er Middagssøvnen øde.

(se ogsaa *Hyld* og *Hør*).

76. *Sankt-Hans-Urter* skulde St. Hans Dag plukkes og sættes op under Bjælken i Loftet o. l. Steder. Der sattes en op for Husfader, Husmoder, Sønner, Døtre, Karl, Pige o. s. fr., og af den enkelte

Plantes Trivsel tog man Varsel om, hvorledes det vilde gaa den, for hvem de var sat op, navnlig om de vilde leve godt eller dø, eller (dersom Planterne voksede imod hinanden) om de vilde „faa hinanden" o. s. fr.[191] (jvfr. *Husløg*). I Vinderød mente man ogsaa, at man af den Vej, Urten tog Vækst, kunde se, hvorfra Kæresten vilde komme[192]. Ogsaa denne Tro er blevet stærkt kritiseret af Palladius[193].

77. *Sevenbom* ansaas som et godt Fosterfordrivelsesmiddel[194].

78. *Siv*. I Søborg hed det, at man om Foraaret skulde spise 3 Knopper imod Feber[195].

79. *Stedmoderblomst*. Om denne fortalte man bl. a. fra Horns Herred, at Tegningen i Blomsten skulde forestille en Stedmoder. Det nederste Kronblad sidder paa to Bægerblade, og det er den onde Stedmoder, som troner paa to Stole. De nærmeste Kronblade paa hver sin Side af Stedmoderen er hendes to Døtre, der sidder paa hver sin Stol. De sidste to Kronblade er Steddøtrene, der begge maa nøjes med een Stol. Stedmoderen og hendes to Døtre straaler i stærke Farver, mens Steddøtrene er ensfarvede, mørke, men dog alligevel smukke[196].

80. *Stikkelsbær* (og *Jordbær*, se dette) maatte ikke spises efter Solnedgang, naar Duggen var falden, for saa kunde man blive syg[196].

81. *Syrener* med 5 Kronblade betød Lykke[197].

82. *Tidsler*. Fra Gandløse beretter et Sagn, hvorledes Tidslerne kom til Verden[198]. En Kone havde engang en lille Dreng, som var værkbruden og ikke kunde helbredes; hans Mor var meget fattig, og hun havde gaaet til kloge Koner i Stenløse og Asminderød for at faa Raad, men ingen kunde hjælpe. En Nat drømte hun, at en rig Gaardejer i Gandløse havde en Tidsel, og det var den eneste Tidsel i hele Verden. Denne Tidsels Dun vilde kunne hjælpe Drengen. Om Morgenen gik hun til Gandløse og fandt Gaardejeren og spurgte, om hun kunde faa et Par Dun af Tidslen, men han svarede, at naar den var saa værdifuld, kunde hun ingen faa uden Penge. Konen gik bedrøvet bort, men mødte saa Sct. Peder, der lovede at tale med Vorherre, hvis hun vilde tro paa Gud. Det vilde hun, og da der var gaaet 3 Dage, kom hun ind til Drengen med Røllikethe.

Nu sprang han op af Sengen og raabte: „Mor, jeg er rask nu". Og saa gik Sct. Peder til den rige Gaardejer og sagde: „Fordi du ikke vilde give den fattig Kone Tidseldun til hendes Barn, skal der herefter vokse Tidsler i din Have og din Mark og i alle andres Verden over". — Tornene paa *Tjørn* og Slaaen benævntes i Tibirke for Tidselgotter, men ikke Rosernes[199], og under Tornebuske mente man, at Lærkerne laa i Dvale om Vinteren[200]. — I gamle Dage plantedes Tjørne ofte paa Grave, især som Værn imod Gengangere[201], og dels derfor, dels fordi mange Grave og Tjørne ligger ensomt paa Marker o. l. Steder, er der knyttet megen Tro til disse. Fra Birkerød meddeles saaledes om Spøgeri ved en Tjørn i Boderne. Et Tørklæde ruller i et Hjulspor, og det er ikke muligt at faa fat i det, og dersom man forsøger derpaa, gaar det galt[202]. Fra Karlebo berettes om en Hvidtjørn i Blomst, der lignede en Mand paa en Hest, og som forskrækkede Folk[203], og Sagnet fortæller[204]: Ved Nivaa staar en gammel Tjørn, og da Mølleren fra Nivaa Mølle engang var paa Hjemturen fra Hovedstaden knækkede en Vognkæp, mens han kørte i Rude Skov. Han tog et lille Træ og skar det til som Vognkæp. Det blev imidlertid opdaget, og dengang var der haarde Straffe for dem, der tog noget fra Skoven[1]. Mølleren blev derfor kastet i Fængsel. Da han efter udstaaet Straf atter kom hjem, plantede han det paagældende Træ paa Bakken ved Møllen, idet han sagde: „Saa haard en Straf havde jeg ikke fortjent, og hvor jeg planter dette lille Træ, skal der engang bygges en Kirke". Det lille Træ voksede op til et stort, tregrenet Tjørnetræ, og Kirken er ogsaa blevet bygget. — En anden Tjørn er den Rødtjørn, som staar ved Landevejsgrøften mellem Uggeløse og Rørby, og som ikke maa fældes, da man tror, at Rørby i saa Fald vil brænde[205]. Dette Træ blev omkring 1925 stærkt skamferet af Telefonvæsenets Mænd. Baade Børn og Voksne var ængstelige, naar de skulde forbi dette Træ. — Endnu en Tjørn staar paa en stejlt affaldende Skrænt i Tibirke, og den er meget bredkronet. Gamle Folk paa Egnen kunde for et halvt Aarhundrede siden ikke huske, at den nogensinde havde set anderledes ud, og der fortaltes, at under dens flade Krone saas der of-

te Lys om Natten, og Troldtøjet var travlt beskæftiget der. Vejen ved Bakkens Fod var et ensomt Strøg, som var uhyggeligt at passere om Natten[206]. — Ved en Tornebusk i Tollerup var der Spøgeri. En Dag, da en Mand gik og pløjede, saa han, at der var hængt en blaa Kappe ud paa Tornebusken, og han skyndte sig derhen: men da han kom, var den væk. Under samme Tornebusk mente man at den svenske Guldkrone var gemt; men alle de, der prøvede paa at finde den ved at grave under Tornebusken, kom galt af Sted. En Dag, da en fattig Mand var ude for at samle Brænde, gik han hen og stjal Tornebusken og bagte Brød ved dens Ved[207]. — Under en Tornebusk ved Frederiksborg skal efter Sagnet Christian den Ottende være født[208].

83. *Tobaksblade* lagt i Blød i en Pægl Øl var godt at drikke mod Forstoppelse[209].

84. *Æblet* (eller Abilden) er Nordens største Frugt, og Træet har været dyrket i umindelige Tider. Det har faaet Plads som Yduns Æbler i vor nordiske Mytologi[210], og det har (som det af et nordisk Folk letforstaaelige Sindbillede) faaet en Plads i Bibelen som den forbudne Frugt. Om den Knude, som Mandfolk har paa Halsen, har man fortalt, at den stammede fra, at da Adam var ved at spise Æblet, som Eva rakte ham, fik han Kærnehuset galt i Halsen, og der sidder det endnu hos hans Efterkommere[211]. Indtil vore Dage har dette dog ikke hindret, at Folk mente, at naar man spiste et Æble Paaskemorgen, blev man ikke syg det Aar[212], og til Julehøjtiderne var Æbler velset, ligesom de brugtes til Fastelavn og andre Fester og Højtider[213]. Kastede en ung Pige Skrællen af et Æble over Hovedet, kunde hun af de Slyngninger, denne vilde danne paa Gulvet, læse Begyndelsesbogstaverne i sin Tilkommendes Navn[214], og var hun saa heldig, at hun kunde skrælle et Æble saaledes, at Skrællen dannede eet helt Stykke, bebudede dette, at hun vilde faa en ny Kjole[215]. Og klemte man en Æblekerne mellem Pege- og Tommelfingeren, kunde man af den Retning, Kernen vilde springe, se, hvorfra Bejleren vilde komme[216]. Unge, giftefærdige Piger fæstnede i Nordsjælland Æblekerner paa Pande, over Øjne, bag Ører m. fl.

Steder i Ansigtet, — en Kerne for hver Person, og den Kerne, som sad tilbage om Morgenen, viste da, hvilken Person der vilde blive den Tilkommende[217]. Borede en Pige et Hul i et Æble og lagde noget deri, satte det afborede Stykke paa igen og lagde det ud paa Marken, saa at en Karl kunde spise det, vilde Karlen blive saa forelsket i Pigen, at han ikke kunde staa imod (Ølstykke)[218]. Dels i Forbindelse hermed, dels af anden Aarsag havde man en Ængstelse for at spise Æbler, som var givet af Fremmede. En Kone i Krogstrup mødte engang en Mand, der gav hende et stort og rødt Æble, som hun syntes saa godt om. Hun gav det til en lille Dreng, der spiste det; Æblet var imidlertid fyldt med Blod, og Drengen blev syg; han var bleven forhekset, men helbredtes siden af en klog Kone[219]. — Under Frugtplukningen skulde man i Ølstykke lade den sidste Frugt blive siddende paa Træerne, — ellers blev der ingen Frugter næste Aar[220]. Skovæbler kaldtes i Tibirke m. fl. Steder Krabavler[221] o. l., og det var et nordsjællandsk Mundheld om de sure og ramme Skovæbler, at „man kan lære Fruerhund at æde Skovkraber" (vilde Æbler)[222] (se ogsaa *Frugttræ*).

85. *Ærter* skulde saas Skærtorsdag[222] eller Langfredag[225], dog holdt man i Nordsjælland ogsaa paa, at den $^1/_3$ var en god Dag dertil[223], og for at befordre Frugtbarheden maatte man St. Hans Aften stikke Knive i Ageren (jvfr. *Hør*)[224]. Dersom man afhuggede Ærter i Nymaane, vilde de blive haarde og „meget onde at syde og koge", — saaedes de i Østenvejr, vilde de ogsaa blive haarde at koge[225]. — Naar Folk i gamle Dage skulde koge Ærter, kunde de ikke bruge almindeligt Vand. Man kunde derfor se Folk langvejs fra komme til bestemte Steder for at hente Ærtevand. — Folk fra Tisvilde hentede Ærtevand ved Markskelskilder[226], og andre Egne havde andre bestemte Kilder[227], — Kilden i Græse havde den Egenskab, at Ærter i dens Vand blev kogt dobbelt saa hurtigt og smagte dobbelt saa godt som andre Steder fra[228]. — Det var almindelig Skik, at man altid spiste Ærter den Dag, man efter Tur havde Byhyrden paa Kost, og den stakkels Hyrde fik derfor aldrig andet end Ærter at spise (Skænkelsø)[229]. Ærterne blandedes undertiden

i Kaffen[230], og mod Vorter skulde man tage lige saa mange Ærter, som man havde Vorter. Derefter skulde man tage Ærterne en efter en og kaste dem i rindende Vand[231], eller man skulde stryge Vorterne dermed og binde Ærterne sammen i en Klud, som derefter kastedes bag ud over Hovedet[232]. — Var der 9 Ærter i een Bælg, betød det Lykke, og ønskede en Pige at vide Navnet paa den Person, som hun vilde faa, skulde hun blot tage en saadan „Niært" og hæfte den over Døren ind til Stuen. Den, der først gik 3 Gange under den, vilde bære den Tilkommendes Navn[233] (se ogsaa *Boghvede*, *Kløver* og *Roe*).

III.

86. *Blomster*. Bryllupsbordet maatte ikke pyntes med hvide Blomster, for saa blev Børnene i Ægteskabet stygge[234], — dog var hvide Blomster paa Mode i 90erne[235]. Om røde Blomster eller om Bryllup maatte man ikke gerne drømme[236], og fik man en Blomst foræret, maatte man ikke sige Tak, for saa kom den aldrig til at gro[237]. Første Søndag efter en Begravelse skulde hele Familien gaa til Kirke og samtidig pynte Graven med Blomster[238], mens ved selve Begravelsen en af Pigerne var bedt til at pynte Graven[239] (se ogsaa *Buksbom* og *Kransen*).

87. *Brandtræ*, se *Træ*.

88. *Brudekrans*, se *Krans*.

89. *Buket*, se *Krans*.

90. *Busk*, se *Træ*.

91. *Fastelavnsriset* har formentlig sin Oprindelse i, at Menneskene med at rise mente at overføre Frugtbarheden fra Riset (jvfr. *Pil*) til Mennesker; Skikken har siden fjernet sig langt fra sin Oprindelse, og den er næsten uddød[240]. De Ris, man fik i Paasken, kaldtes „Paaskeskræpper", ligesom man ogsaa havde „Langfredagsris".

92. *Frugttræ*. For at Frugttræer skulde trives godt, skulde man Juleaften stikke smaa Pilekviste i Jorden paa det Sted, hvor Frugttræerne skulde plantes, og atter tage Kvistene op Vor Frue Dag ($^2/_7$) — det gav god Frugt paa Træerne[241], (jvfr. *Pil* og *Fastelavnsris*).

Beskæring af Frugttræerne skulde foregaa den $^{9}/_{6}$ Kl. 9 Formiddag[242], og dersom det ikke blæste Juleaften, skulde man gaa ud i Haven og ryste Frugttræerne godt igennem, — ogsaa det gav god Frugthøst[243]. Samtidig brugte man sine Steder at binde Halmbaand om dem, idet man mumlede[244]:

Fryd Dig, Æblekvist,
som Maria, der bar Jesus Krist.

Pastor Gerner holdt dog paa, at Frugttræerne bedre kunde plejes paa en anden Maade, idet han skrev[245]:

Om roden graff paa Æbletræer/
Oc Koemøg derom sætte/
Det mer end langhalm fructbar er/
Som Gecke derom flette. —

(se ogsaa *Halm*). — Den sidste Frugt maatte ikke plukkes, for saa blev der ingen til næste Aar[246] (se ogsaa *Æblet*).

93. *Halm* maatte ikke brændes, for saa fik man for lidt af det næste Aar[247]. Laa 2 Halmstraa overkors, maatte man ikke gaa over dem, for saa vilde der dø en i Familien (Vejby)[248], og et Halmstraa paa Dørtærskelen varslede ligeledes Død[249]. Paa de Dødes Bryst lagdes gerne flettede Halmkors[250]. I Kyndby brugte man at stryge syge Kalve med Halmvidske[251], og imod Børneorm brugte man i Kregme at tage en Halmvidsk, brænde den, samle Asken og røre den ud i noget, og at give det syge Barn noget deraf. Man sagde, at saa sammenknyttede som Halm er, saaledes er Ormene kommen ind i Barnet[252] (se ogsaa *Boghvede*, *Frugttræ* og *Rug*).

94. *Hultræ*, se *Træ*.

95. *Juletræet* er ikke saa gammelt i Folkets Skikke, at det har afført egentlig Tro, men blot Tradition, bl. a. for Anvendelse af *Grantræer* (se dette) som Juletræer. Dog mente man, at Juleaften maatte der ikke være Skodder for Vinduerne, saalænge Julelysene var tændt. Lyset skulde skinne ud gennem Vinduerne; det bragte Lykke til Huse[253].

96. *Kirkemaj*, se *Majtræet*.

97. *Kransen* har været brugt i flere forskellige Forbindelser, saavel

til Glædesfester som til Sørgehøjtideligheder. Til Pinseoptogene 1ste Pinsedag havde Pigerne, der vartede op, lavet Blomsterkranse, som de hver især gav den Karl, de syntes bedst om. Karlen smed Kransen om Halsen paa Konen i en eller anden Gaard, de kom til, og man havde derved faaet Ret til at holde Dansestue hos hende[254]. I nær Slægt med denne Form for Kranse er de Kranse, der kastedes til Tropperne, da de kom hjem fra Treaarskrigen[255]. — En anden Krans er Brudekransen, der som Blomsterkrans har afløst det Flettetøj, som Bruden tidligere bar[256]. Denne Krans er navnlig repræsenteret i Myrtekransen, en fransk Skik, som er ført her til Landet[257]. — Den tredie Form for Kranse er Ligkransen. Ligkranse var ikke brugt i ældre Tid, — senere bandtes de af *Buksbom* (se dette), og i Ligfølget fulgte i Nordsjælland 2 Kransepiger, der sad først paa 2 Vogne i Ligtoget[258]. Der blev aldrig givet Kranse af andre end dem, der var buden dertil[259]. Den ældste Pige paa Gaarden strøede Sand paa Graven, naar denne var tilkastet, og først fra omkring 1840 smykkedes den med Kranse, — før den Tid sattes Buketter af Buksbom og Gran med Blomster af kulørt Papir paa Graven med en Pind igennem Buketten[260]. Ligkranse maatte ikke lægges paa Sengen, — dette betød nyt Dødsvarsel[261].

98. *Krydderposen*, der brugtes mod Hovedpine m. m., skulde gerne tilberedes af Krydderurter, der var samlet St. Hans Dag, — saa var der mest Kraft i den[262].

99. *Langfredagsris*, se *Fastelavnsris*.

100. *Majtræet* hentedes i Skoven til Pinse og var gerne en *Bøg* (se dette), ligesom Majtræet ofte plantedes paa Gadestævner o. l. Steder, og omkring Majtræet gik Dansen og Lystigheden i Pinsen. Majgrene („Maj") hentedes ogsaa til at pynte op med i Gaarden, og de bragte Velfærd til Huse[264]. Man brugte alle at vandre til Skoven Pinselørdag for at skære disse Majtræer, og man kom først hjem langt ud paa Natten, efter at Dansen havde gaaet i Skoven (Maarum 1885)[265]. „Maj" brugtes ogsaa til at smykke Kirkerne med (Kirkemaj), og denne Udsmykning kunde bekostes af Kirkens Kasse efter dens Formuenhed[266].

101. *Majrøn*, se *Røn*.

102. *Paaskeskræpper*, se *Fastelavnsris*.

103. *Potpourri* bestod i Kyndby af Roser og Lavendler, der blev syltet (drysset) med Salt i en Krukke[263].

104. *Træet*. Naar et Træ fældedes, maatte dette (for Veddets Skyld) helst ske paa 3die Dag efter Nymaane[267] (Nordsjælland), og Træ til at bygge med skulde helst fældes mellem Viti og Luciæ Dage ($^{15}/_{6}$—$^{13}/_{12}$); Træ hugget fra Fuldmaane til sidste Kvarter raadnede ikke og Træ hugget mellem begge Vor Frue Dage fordærvedes ikke, og Træ til Arbejde skulde helst fældes, naar Maanen var fuld, Træ, som skulde vokse, fældedes (flyttedes?) i Thord Maaned (Januar) eller Mikkelsmisse ($^{29}/_{9}$)[268].—Paa Fabiani Dag ($^{20}/_{1}$) steg Safterne af Roden op i Træet[269]. — Vilde man have Vorter taget bort, skulde man i Hørsholm tage en kløftet Pind og sætte i en Skovsnegl, og den skulde saa sættes op i et Træ, — efterhaanden som Sneglen tørredes i Solen, forsvandt Vorterne[270]. — Imod Gulsot skulde man lade en Træglød falde 3 Gange igennem mellem Linnedet og Kroppen og gentage dette hver Torsdag Aften, indtil Sygdommen var borte[271]. Og havde man Tandpine, skulde man opsøge et afsides Træ, udskære en Splint deraf, stikke den syge Tand til Blods og sætte Splinten ind igen (jvfr. *Hyld*)[272]. Var der i Julen Rim paa Træet, betød det, at man vilde faa en frodig Kornhøst næste Aar (Alsønderup)[273], og rev Kattene i Træernes Bark, betød det Storm[274]. — Naar en Kvinde bad til Fadder, søgte hun at sætte „den hvide Pind" fra sig, hvor hun gik ind; lykkedes det at faa den anbragt, uden at det blev opdaget, skulde der næste Gang fødes et Barn i dette Hus (Nordsjælland)[275]. — Vilde man prøve, om ens egen eller en andens Kæreste var tro, skulde man blot tænke paa vedkommende, idet man tog en lille Pind eller Træsplint og tændte den i den ene Ende. Hvis man da, naar Pinden var halvt udbrændt, kunde vende den om, saa alt Træet brændte og en sidste Rest ikke blev tilbage, da var vedkommende „tro som Guld", men slukkedes Gnisten, før den naaede Enden af Træet, var det modsatte Tilfældet (Horns Herred)[276]. — Hvor Grenene paa et Træ var vokset sammen til et Hul,

sagdes Ellefolket at have deres Ind- og Udgang, og Træet kaldtes et Hultræ[277]. For at faa helbredet et Barn for Skæver, skulde man stiltiende stikke det 3 Gange igennem et saadant Hultræ, idet man hver Gang læste Fadervor[278]. I Nordsjælland kendes flere saadanne Hultræer, f. Eks. Krampetræet i Nøddebo Holt, hvorigennem Børn endnu i Tredserne blev trukket[279], — ligesaa et kløftet Træ paa Ingers Høj i Nejede Vesterskov[280] og Hultræet sammesteds kaldet Skævertræet[281]. — I Annisse har der levet en Mand, som kendte en Karl, der var bleven helbredet for Brok ved at blive trukket igennem en Tveje[282]. — Til flere andre Træer i Amtet knytter der sig Sagn og Tro, — saaledes i et Eventyr fra Ourø[283], og under en Busk mellem Kæderup og Eilstrup siges de Underjordiske at have deres Bolig[284], og i en anden i Nærheden af en Gaard i Højbjerg hængte Troldtøjet deres Linned til Tørre[285] o. s. fr. Paa en Jordhøj, kaldet Paradiset, skulde Kundskabens Træ have staaet, og deraf skulde Slangerup og Manderup have faaet deres Navne[286].

105. *Ønskekvisten* var som Regel en Pilegren (se *Pil*). Den, som vilde søge en Skat, og som forstod sig paa sligt, skulde tage en Pilevaand, som var skaaren med særegen Kundskab, og med denne i Haanden skulde han søge, indtil Pilevaanden sprang eller bøjede sig i hans Haand. Der skulde han da grave, og 'der vilde han finde en Skat[287], — sædvanligt var det Vand, der søgtes paa denne Maade af de saakaldte Vandsøgere. Skikken har været meget udbredt til vore Dage og menes at have Forbindelse med magnetiske eller elektriske Strømninger, der findes i de vandsøgende Lag og indvirker paa de særligt følsomme Mennesker[288]. Som et af de mest kendte Udslag af Tro og Tillid til det Overnaturlige har maaske netop Ønskekvisten og dens Brug under Verdenskrigen til at finde Vand til Tropper, samt ved Saltboringer paa Dybbøl, Gasundersøgelser i Vendsyssel, m. fl. Undersøgelser i vort Aarhundrede bevist, at de Gamle nu ikke altid gjorde noget helt galt i deres ofte saa mærkelige Handlinger.

IV

Résumé over Planternes Anvendelse med de foran benyttede Talbetegnelser for hver Glose:

Sygdom, Helbredelse: 1, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 18, 20, 22, 23, 33, 34, 37, 43, 44, 46, 47, 48, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 62, 65, 69, 72, 75, 77, 78, 83, 84, 85, 93, 98, 104.

Trolddom, Forgørelse: 4, 17, 23, 33, 37, 43, 44, 45, 52, 56, 64, 80, 82, 84, 93, 104, 105.

Hellig, urørlig: 6, 66, 75.

Vejr, Vind, Sæd, Høst: 6, 18, 19, 21, 22, 24, 50, 75.

Liv og Død: 6, 8, 16, 17, 32, 38, 39, 44, 46, 86, 93, 97.

Elskov, Frugtbarhed: 11, 12, 15, 18, 19, 22, 24, 33, 35, 37, 38, 50, 60, 65, 72, 76, 84, 86, 91, 97, 100, 104, 105.

Lykke, Ulykke: 29, 33, 37, 42, 43, 46, 52, 76, 81, 84, 85, 86, 100, 105.

Kirkegaarde: 6, 66, 75.

Aarets Dage og Højtider: Nytaar: 12, 18, 33, — $^{2}/_{1}$: 33, 39, — $^{20}/_{1}$: 104, — $^{1}/_{3}$: 85, — $^{12}/_{3}$: 33, 46, — $^{21}/_{3}$: 46, — $^{24}/_{3}$: 46, — $^{1}/_{4}$: 46, — $^{1}/_{5}$: 11, — $^{25}/_{5}$: 46, — $^{28}/_{5}$: 18, — $^{9}/_{6}$: 92, — $^{15}/_{6}$: 104, — $^{2}/_{7}$: 65, — $^{13}/_{7}$: 33, 37, — $^{22}/_{7}$: 12, — $^{25}/_{7}$: 19, 39, — $^{29}/_{7}$: 46, — $^{1}/_{8}$: 72, — $^{29}/_{9}$: 14, 46, 104, — $^{1}/_{11}$: 19, — $^{13}/_{12}$: 104. — Fastelavn: 64, 84, 91. — Paaske: 46, 65, 84, 85, 91, 99. — Pinse: 11, 19, 97, 100. — St. Hans: 44, 46, 75, 98. — Jul: 6, 18, 36, 64, 85, 92, 95.

TEKST- OG KILDEHENVISNINGER.

Forkortelser.

Da. Folkem. = Dansk Folkemindesamling. — Da. Sagn, Gamle Raad, Jydsk Almueliv, Sagn og Tro. = Evald Tang Kristensen: Danske Sagn o. s. v. — Kamp = Kamp: Folkeeventyr. — Thiele = Thiele: Danske Folkesagn. — Uhrskov = Uhrskov: Nordsjællandsk Folkeliv.

[1]Fra Fr.borg Amt 1927 og 1933. — [2]Gamle Raad D. 386; Dagbl. „Københ." $^{23}/_{8}$ 24. — [3]Sml. Paludan: Sommerblomster, 1929 S. 11. — [4]Thiele 626. — [5]Feilberg: Ordbog. — [6]Skattegraveren I 27; Dagbl. „Københ." $^{26}/_{3}$ 26; „Nationalt." Aften $^{29}/_{2}$ 28. — [7]Da. Studier 1917 S. 49—62, 1920 S. 90; Dagbl. „Københ." $^{5}/_{1}$ 24. — [8]„Nationalt." Aften $^{31}/_{5}$ 29; Da. Folkem. $^{06}/_{30}$ 1. — [9]Uhr-

skov III 14; Kamp 396. — [10]Uhrskov III 37. — [11]samme II 72. — [12]Skattegraveren IX $^{234}/_{509}$. — [13]Kamp 476; Dagbl. „Københ." $^{13}/_{4}$ 25. — [14]Det danske Folks Historie I S. 405. — [15]Uhrskov III 62. — [16]Da. Folkem ; Uhrskov IV 49—50. — [17]Uhrskov II 65; Dagbl. „Københ." $^{27}/_{4}$ 24. — [18]Thiele 617. — [19]Jydsk Almueliv, Tillb. I 129. — [20]smst. 771. — [21]Uhrskov IV 94; „Nationalt." Aften $^{24}/_{5}$ 29. — [22]Thiele 728. — [23]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 11, $^{06}/_{30}$ 13. — [24]Jydsk Almueliv, Tillb. I 1132. — [25]Da. Sagn VII $^{423}/_{09}$. — [26]Uhrskov IV 103. — [27]Fynsk Hjemstavn II 56. — [28]Kamp 447. — [29]Uhrskov III 15. — [30]Jydsk Almueliv, Tillb. I 119. — [31]Skattegraveren III 158. — [32]Thiele 244. — [33]samme 52. — [34]samme 44. — [35]Fra Fr.borg Amt 1910 S. 8—9; Uhrskov IV 150. — [36]Thiele 51. — [37]„Berl. Tid." Aften $^{7}/_{10}$ 31. — [38]„Politiken" $^{9}/_{1}$ 31. — [39]Uhrskov II 26—27. — [40]Fra Fr.borg Amt 1922 S. 28. — [41]Da. Sagn II Nr. 127—28. [42]Uhrskov IV 49; Dagbl. „Københ." $^{11}/_{5}$ 24; „Berl. Tid." Aften $^{22}/_{5}$ 30; Uhrskov: Skæbner 125—26. — [43] Uhrskov III 30. — [44]samme III 51. — [45]Thiele 442. — [46]Gamle Raad D. 91. — [47]Thiele 63. — [48]Uhrskov II 65. — [49]Da. Studier 1922 S. 92. — [50]Jydsk Almueliv, Tillb. I 232. — [51]Uhrskov II 57. — [52]samme II 74—75. — [53]Da. Folkem. $^{06}/_{24}$ 1. — [54]Uhrskov III 100; Gartner-Tid. 1930 S. 24 ff. — [55]Uhrskov IV 110. — [56]Thiele 10. — [57]Thiele 27; (Junge: Nordsj. Almue). — [58]Uhrskov III 53. — [59]Thiele. — [60]Thiele 39. — [61]Jydsk Almueliv, Tillb. I 137. — [62]Da. Folkem. $^{06}/_{24}$ 1. — [63]Thiele 295. — [64]samme 35. — [65]Uhrskov III 51. — [66]Thiele 758. — [67]Uhrskov III 28. — [68]Thiele 438 [69]samme 642. — [70]Kamp 212. — [71]samme 178. — [72]Uhrskov II 56. — [73]smst. 56—57. — [74]smst. 75. — [75]Thiele 482, Kamp 409, Uhrskov 106. — [76]Andersen: Fra Planternes Verden 145. — [77]Jydsk Almueliv, Tillb. I 143. — [78]Det danske Folks Historie I S. 405, 409. — [79]Uhrskov III 54. — [80]Thiele 33. — [81]Jydsk Almueliv, Tillb. I 770. — [82]Thiele. — [83]Gamle Raad C. 118. — [84]smst. 86. — [85]Da. Sagn II 176. — [86]Uhrskov II 79—80. — [87]Junge: Nordsj. Almue 302, Thiele 25. — [88]Feilberg: Ordbog. — [89]Jydsk Almueliv, Tillb. I 1038. — [90]Kamp 189. — [91]Fra da. Folkem. II 33. — [92]Kamp; Feilberg: Ordbog. — [93]Uhrskov IV 12. — [94]Jydsk Almueliv, Tillb. I 600. — [95]Uhrskov III 54. — [96]Fra Arkiv og Musæum II 502; Tidsskr. f. Litt. & Kunst VII 166—79. — [97]Fenger: Erindringer, 1925 S. 258. — [98]Jydsk Almueliv, Tillb. I 217. — [99]Thiele 437. — [100]Gamle Raad D. 272. — [101]Thiele 433, 447, 449. — [102]Fra da. Folkem. II 58. — [103]Thiele 242. — [104]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 82; Uhrskov III 102. — [105]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 47. — [106]Skattegraveren VI 14, VII 29, VIII 181 m. fl.; Dagbl. „Københ." $^{29}/_{7}$ 23; „Nationalt." Morgen $^{24}/_{7}$ 28 m. fl. — [107]Jydsk Almueliv, Tillb. I 139. — [108]smst. 1542. — [109]Uhrskov III 67. — [110]Uhrskov: Nordsj. Landsbyliv 107. — [111]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 96, $^{06}/_{30}$; Fra da. Folkem. II 58. — [112]Thiele 705. — [113]Kamp 422. — [114]Fra Fr.borg Amt 1918 S. 95; Uhrskov IV 98. — [115]Secher: Ligbrændingens Historie 1931 S. 28. — [116]Pontoppidan: Fejekost, 1923 S. 34, 53 ff. — [117]Bjerge & Søegaard: Vider og Vedtægter; „Nationalt." Aften $^{27}/_{7}$ 29. —

[118]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 1 (117). — [119]Da. Studier 1931 S. 127—53. — [120]Jydsk Almueliv, Tillb. I 111. — [121]smst. 190. — [122]smst. 192. — [123]smst. 191. — [124]Thiele 655. — [125]Jydsk Almueliv IV 59. — [126]Orth: Trylleformularer II 694. — [127]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 73 m. fl. — [128]Thiele 165; Uhrskov IV 44. — [129]Feilberg: Ordbog; Gamle Raad D. 95. — [130]Jydsk Almueliv I 32, 135, 136. — [131]Forf.s egne Optegnelser. — [132]Feilberg: Ordbog. — [133]Da. Folkem. $^{06}/_{46}$ 96; Fra da. Folkem. II 58. — [134]Uhrskov I 18—19. — [135]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 7. — [136]smst. $^{06}/_{24}$ 1 (1910). — [137]Uhrskov III 53; „Berl. Tid." Aften $^{24}/_{5}$ 29. — [138]Da. Folkem. $^{06}/_{30}$ 2. — [139]Thiele 553. — [140]smst. — [141]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 81, $^{06}/_{30}$ 81; Uhrskov III 99. — [142]Thiele 512. — [143]Københ. Diplomatarium VI 202. — [144]Gamle Raad D. 7; Den unge Gartner 1925 Nr. 12. — [145]Kamp 1016. — [146]Da. Sagn II 186. — [147]Gamle Raad D. 73; „Københ." $^{21}/_{11}$ 23; „Berl. Tid." Aften $^{12}/_{7}$ 29. — [148]Da. Studier 1904 S. 8, 26. — [149]Da. Folkem. $^{06}/_{24}$ 1. — [150]Da. Sagn I 194. — [151]Da. Folkem. $^{06}/_{46}$ 96; Fra da. Folkem. II 58. — [152]Da. Studier 1904 S. 26 (Fodnote); „Nationalt." Aften $^{24}/_{12}$ 29; Botan. Tidsskr. Bd. 41 Hefte 3. — [153]Fra da. Folkem. II 59. — [154]Uhrskov III 93. — [155]iflg. Radioforedrag Paaskedag 1932 (K. Plovgaard). — [156]Da. Folkem. $^{06}/_{24}$ 31. — [157]Thiele 459. — [158]Uhrskov I 141—42; Jydsk Almueliv, Tillb. I 12. — [159]Kamp 442. — [160]Uhrskov II 39. — [161]samme I 134. — [162]Secher: Ligbrændingens Hist. 33, 34. — [163]Andersen: Fra Planternes Verden 50. — [164]smst. 53. — [165]Uhrskov IV 22. — [166]smst. 163. — [167]Da. Folkem. $^{06}/_{46}$ 96; Fra da. Folkem. II 58. — [168]Thiele 296. — [169]Jydsk Almueliv, Tillb. I 205; „Nationalt." Aften $^{9}/_{8}$ 28 m. fl. — [170]Jydsk Almueliv I 40. — [171]Uhrskov III 82. — [172]Jydsk Almueliv, Tillb. I 295. — [173]smst. 780. — [174]Uhrskov III 67. — [175]Kamp 450. — [176]Uhrskov IV 12. — [177]Jydsk Almueliv, Tillb. I 1190. — [178]Uhrskov III 56. — [179]Orth: Trylleformularer Nr. 781. — [180]Thiele 243. — [181]Uhrskov III 138—39. — [182]Fra da. Folkem. II 33. — [183]Møller: Fester og Højtider, 268, 363. — [184]Secher: Ligbrændingens Historie 34. — [185]Thiele 724; Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 1 (Nr. 128). — [186]Da. Sagn VII 302. — [187]Kamp 265; Feilbergs Ordbog. — [188]Pontoppidan: Fejekost 1923 S. 53. — [189]Uhrskov III 51. — [190]Skattegraveren I 16; Dagbl. „Københ." $^{28}/_{8}$ 24. — [191]Thiele 622; Kamp 488. — [192]Uhrskov III 20. — [193]Palladius: Fejekost 1923 X og 67; „Berl. Tid." $^{20}/_{6}$ 26. — [194]Fra Fr.borg Amt 1918 S 107. — [195]Ny kgl. Saml. Kgl. Bibl. 812^{e} 4°. — [196]Kamp 469; Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 1 Nr. 117. — [197]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 3. — [198]Uhrskov II 166—67. — [199]samme I 143. — [200]Jydsk Almueliv, Tillb. I 1500. — Møller: Fester og Højtider 457—60. — [202]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 13 — [203]Uhrskov II 43—44. — [204]smst. 42—43. — [205]Da. Studier 1928 S. 58. — [206]Uhrskov I 165. — [207]samme II 108—9. — [208]Uhrskov II 116—17; Dagbl. „Københ." $^{27}/_{5}$ 25. — [209]Gamle Raad D. 144. — [210]Arkiv f. nord. Filologi, Ny Række I 1 ff. — [211]Thiele 543. — [212]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 6, 13, 82 m. fl. — [213]Ussing: Aarets Højtider 19, 31, 37, 53, 86, 104. — [214]Kamp 217; Thiele 615.

— [215]Thiele 186; Uhrskov III 102. — [216]Sagn og Tro IV 374. — [217]Musæum 1892 S. 152; Feilberg: Ordbog. — [218]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 82, $^{06}/_{30}$ 82. — [219]Uhrskov II 197—99, jvfr. III 70 og 78; Uhrskov: Skæbner 60—61, 91—92. — [220]Uhrskov III 99. — [221]Uhrskov I 135; Da. Studier 1932. — [222]Møller: Fester og Højtider II 51. — [223]Kamp 480. — [224]samme 481. — [225]Jydsk Almueliv, Tillb. I 132. — [226]Uhrskov III 103. — [227]smst. 175—76. — [228]Fra Fr.borg Amt 1922 S. 31. — [229]Jydsk Almueliv I 203; Schmidt: Byhyrder 102. — [230]Uhrskov IV 12. — [231]Thiele 464 og 465. — [232]Thiele 467. — [233]Thiele 149 og 614. — [234]Thiele 358. — [235]Johs. Jørgensen: Taarnet 60. — [236]Thiele 200. — [237]Uhrskov III 99. — [238]Uhrskov IV 99. — [239]Uhrskov IV 101; „Nationalt." Morgen $^{30}/_{10}$ 28; „Nationalt." Aften $^{12}/_{3}$ 29; „Berl. Tid." Aften $^{3}/_{5}$ 29 m. fl. — [240]Jydsk Almueliv, Tillb. I 223; „Nationalt." Aften $^{14}/_{2}$ 31; Gads danske Magas. 1932. — [242]Uhrskov III 14. — [242]Jydsk Almueliv, Tillb. I 224. — [243]Uhrskov III 55; Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 81. — [244]Orth: Trylleformularer II 782—86. — [245]Da. Studier 1932 S. 97 ff. — [246]Uhrskov III 99; Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 83, $^{06}/_{30}$ 83; „Nationalt." Aften $^{6}/_{10}$ 28. — [247]Jydsk Almueliv, Tillb. I 153. — [248]Uhrskov III 39. — [249]samme III 37. — [250]samme I 24, IV 98. — [251]Fra da. Folkem. II 59; Uhrskov III 65. — [252]Uhrskov III 25; Feilberg: Ordbog. — [253]Kamp 1298; „Nationalt." Aften $^{21}/_{12}$ 26; Feilberg: Jul. — [254]Skattegraveren I 136. — [255]Magnus: En gammel Læge, 1920 S. 69. — [256]Uhrskov IV 54, 119. — [257]Troels Lund X 221; Da. Studier 1905 og 1906; Gads danske Magas. 1929. — [258]Feilberg: Bondeliv 118. — [259]Uhrskov I 140—51, IV 103—4. — [260]Ussing: Højtider 128. — [261]Uhrskov III 37. — [262]Da. Sagn VI 2, 440—41 m. fl. — [263]: Fra da. Folkem. II 39—40. — [264]Uhrskov IV 143—54. — [265]Uhrskov IV 50; Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 26. — [266]Danske Lov II 22—59. — [267]Thiele 324; jvnfr. Junge: Nordsj. Almue. — [268]Jydsk Almueliv, Tillb. I 180. — [269]Thiele 4. — [270]Uhrskov III 30; Thiele 470. — [271]Thiele 485. — [272]samme 448. — [273]Uhrskov III 55. — [274]samme III 51. — [275]samme IV 96. — [276]Kamp 222. — [277]Thiele 760. — [278]samme 495. — [279]Da. Folkem. $^{06}/_{23}$ 1, jvnfr. Da. Studier 1928. — [280]Uhrskov II 89—90, 93. — [281]Uhrskov III 28, jvnfr. Da. Studier 1928. — [282]Uhrskov III 29. — [283]Kamp 270. — [284]Uhrskov II 75—76. — [285]samme II 74. — [286]Uhrskov III 177; Da. Studier 1928 S. 54—76 m. fl. — [287]Thiele 635. — [288]„Berl. Tid." Aften $^{19}/_{8}$ 30; „Dagens Nyh." $^{3}/_{12}$ 32; „Politiken" $^{20}/_{9}$ 31 (Fra Straalernes Verden) m. fl.

SAMFUNDETS VIRKSOMHED

FRA 1. OKTOBER 1934 TIL 30. SEPTEMBER 1935

Onsdag den 3. April 1935 blev Samfundets 29. ordentlige Generalforsamling holdt i Hillerød. Dirigent var Sparekassedirektør *Andersen*.

Af Bestyrelsen fratraadte efter Tur Direktør, Kaptajn *Jørgensen*, Frederiksværk, Folketingsmand *I. P. Larsen*, Helsingør, Lektor *Hakon Müller*, Helsingør, Bibliotekar, Forfatter *A. Uhrskov*, Ullerød. De genvalgtes alle.

Bestyrelsen bestaar altsaa af:

Sparekassedirektør *C. Andersen*, Hillerød, Lektor *H. Boisen**), Hillerød (Formand), Pastor *Villads Christensen**), Græsted, Sognefoged *Hans Jensen Hansen*, Ølstykke, Sogneraadsformand, Gaardejer *J. Chr. Jensen*, Gørløse, Direktør, Kaptajn *Jørgensen*, Frederiksværk, Folketingsmand *I. P. Larsen*, Helsingør, fhv. Lærer *O. Larsen**), St. Hagelse, Lektor *Hakon Müller*, Helsingør (Skriftudvalget), Læge *A. H. Riise*, Hillerød (Sekretær og Kasserer), Bibliotekar, Forfatter *A. Uhrskov*, Ullerød, og fhv. Adjunkt *Fr. Weilbach**), Snekkersten. (De med *) betegnede fratræder efter Tur til Generalforsamlingen i 1936.)

Til Revisorer valgtes Lektor *Carstens*, Hillerød, og Skoleinspektør *P. Petersen*, Hillerød.

Repræsentanter (Lovenes § 7) er: Skolebestyrer *Hatt*, Frederikssund, Gaardejer *N. Jensen*, Farum, og Lærer *Sørensen*, Jægerspris.

Samfundets Aarbog for 1934 udkom i December s. A. og udsendtes til Medlemmer og Subskribenter.

Den 17. Maj 1935 fandt en Omvisning paa Kronborg Sted under Ledelse af Adjunkt *Weilbach*; derefter var Lektor *Hakon Müller*

Leder paa en Tur rundt i Helsingør (Huse og Gaarde, Klosteret, St. Olai Kirke m. m.)

Samfundets Medlemsantal var ved Regnskabsaarets Begyndelse: 2 livsvarige Medlemmer, 569 Medlemmer og 24 Subskribenter. Den 1. Oktober 1935 har Samfundet: 2 livsvarige Medlemmer, 526 Medlemmer og 24 Subskribenter.

Paa Finansloven for 1935—36 er der bevilget Samfundet et Tilskud af 155 Kr.

Fremdeles har Samfundet modtaget Tilskud fra Frederiksborg Amtsraad (100 Kr.), Hillerød Byraad (100 Kr.), Sogneraadene i Birkerød (25 Kr.), Farum (10 Kr.), Frederiksborg Slotssogn (10 Kr.), Gerløv-Draaby (20 Kr.), Græsted-Maarum (10 Kr.), Helsinge-Valby (10 Kr.), Hørsholm (50 Kr.), Kundby-Krogstrup (10 Kr.), Skuldelev-Selsø (10 Kr.), Slagslunde-Gandløse (10 Kr.), Stenløse-Viksø (10 Kr.), Tikøb-Hornbæk-Hellebæk (10 Kr.) og Vejby-Tibirke (10 Kr.)

Endvidere er der modtaget Tilskud fra Frederiksborg Amts Spare- og Laanekasse (100 Kr.), Nordsjællands Bank, Helsinge (10 Kr.), Spare- og Laanekassen for Frederikssund og Omegn (25 Kr.), Sparekassen for Frederiksværk og Omegn (15 Kr.) og Spare- og Laanekassen for Kronborg vestre Birk (10 Kr.).

Af Antikvar Carl Julius Petersens Hjælpefond er der tildelt Samfundet en Understøttelse paa 300 Kr.

Samfundets Medlemmer, nytilkomne og ældre, kan købe ældre Aargange af Aarbogen for 1 Kr. pr. Aarbog og en Række paa 4 Aargange til en Pris af 3 Kr. Aarbøgerne for 1917, 1919 og 1920 er udsolgt. Prisen paa Særbøger vil blive fastsat i hvert enkelt Tilfælde. Samfundet har hidtil udgivet følgende Særbøger, som Medlemmerne kan købe til de vedføjede Priser:

Junge: Den nordsjællandske Landalmues Karakter, Skikke, Meninger og Sprog. 1915. 279 S. ..... 1 Kr.

Uhrskov: Nordsjællandsk Landsbyliv i ældre Tider paa Grundlag af fhv. Folketingsmand Lars Larsens Beretnin-

ger. 1918. 174 S., ill. ..... udsolgt
Weilbach: Frederiksborg Slot. 1923. 142 S., 68 Ill. .....udsolgt*)
Hillerød By. 1925. 363 S., 55 Ill. .....udsolgt*)
Carl Christensen: Frederiksværk. 1926. 192 S., 54 Ill. .... 3 Kr.
Weilbach: Fredensborg Slot. 1928. 136 S., 77 Ill. ..... 3 „
Frederiksborg Amts Stednavne. 1929. 168 S. ..... 2 „
Arne Sundbo: Frederikssunds og Købstaden Slangerups Historie. I. Tiden til 1809. 1931. 416 S., 112 Ill. ..... 6 „
Bjørn Kornerup: Frederiksborg Statsskoles Historie. 1933. 288 S., 44 Ill. ..... 3 „

De historiske Amtsforeninger er komne overens om at give hverandres Medlemmer (ɔ: Personer, ikke Institutioner o. lign.) Adgang til for nedsat Betaling (eventuelt Fremstillingsprisen for vedkommende Skrift) at subskribere paa de Aarbøger og andre Skrifter, der udgives af de Samfund, af hvilke vedkommende ikke selv er Medlem, naar Begæring derom fremsættes gennem eget Samfunds Bestyrelse. Medlemmer, der ønsker at benytte sig heraf, bedes henvende sig til Sekretæren.

Opmærksomheden henledes paa det af „Dansk historisk Fællesforening" udgivne Tidsskrift for Kulturhistorie og Lokalhistorie „Fortid og Nutid". Tidsskriftet udkommer med 8 Ark aarligt og koster 5 Kr. pr. Aargang: for Medlemmer af vort Samfund, der bestiller det gennem Sekretæren, dog kun Halvdelen.

Opmærksomheden henledes endvidere paa det af Nationalmuseet udgivne Aarsskrift „Fra Nationalmuseets Arbejdsmark", hvori der gives almenfattelige og rigt illustrerede Beretninger om nye sjældne Fund eller nye interessante Undersøgelser inden for Nationalmuseets Arbejdsomraader. Bogladeprisen er 3 Kr., men Forlaget tilbyder Bogen til Samfundets Medlemmer for 2 Kr. + Porto, naar Bestiling sendes til Sekretæren.

*) Kan endnu faas hos Boghandler Tofte, Hillerød, *Frederiksborg Slot* til en Pris af 5 Kr. pr. Ekspl., *Hillerød By* til en Pris af 7 Kr.

Ved Udsendelsen af Aarbogen hænder det, at enkelte Medlemmer ikke indløser Forsendelsen. Da dette medfører en betydelig Portoudgift for Samfundet, kan en saadan Form for Udmeldelse ikke tages for gyldig. Udmeldelse maa for at være gyldig være sket skriftlig til Formanden eller Sekretæren inden Aarbogens Udsendelse.

REGNSKAB FOR TIDEN $^{1}/_{10}$ 1934—$^{30}/_{9}$ 1935.

INDTÆGT	Kr.	Øre	UDGIFT	Kr.	Øre
Overført fra 1933—34....	2392	12	Aarbogen	2267	24
Medl. og Subskribenter...	1624	00	Møder	53	82
Salg af ældre Aargange og Særtryk.....	287	70	Administration.....	161	38
Tilskud fra:			Dansk historisk Fællesforening.....	28	32
Stat, Amt og Kommuner.	550	00	At overføre til 1935—36 .	2850	04
Pengeinstituter	160	00			
Antikvar C. J. Petersens Hjælpefond	300	00			
Renter.....	46	98			
	5360	80		5360	80

INDHOLDSFORTEGNELSE

MUSEUMSINSPEKTØR KNUD KLEM, HELSINGØR:

HELSINGØRS FÆRGELAV ISÆR I BEGYNDELSEN AF DET 19. AARHUNDREDE 3

Indledning om Lavets almindelige Forhold 3

Lavets Styrelse:

Færgelavsinspektøren 29

Oldermand og Bisiddere 31

Færgeprivilegiet 34

Kravet til Sikkerheden:

Personellet 40

Materiellet 43

Lavets Virksomhed:

Ekspeditionen af Rejsende 59

Trafikens Omfang 63

Transporten af Gods og Varer 67

Ekspeditionen af Skippere 69

Færgetakster 78

Færgefolket 90

Slutning 111

HAVEARKITEKT JOHANNES THOLLE, KØBENHAVN:

FLORA OG FOLKETRO ISÆR I NORDSJÆLLAND 115

SAMFUNDETS VIRKSOMHED 152

BILLEDFORTEGNELSE

Lavsladen af 1696 6

Portræt af en helsingørsk Færgemand 41

Model af Færgebaad 54

Parti af Helsingørs Red med en Færgebaad 70

Farvandsplan 83

Lars Bache 91

Fr. Buck 109

Færgemandshus paa Lappen 110

Færgelavets Skilt 114

Alrune 120

Krat af Ørne-Bregner 122

Eg 124

Lavendelhække i Kregme 133

Regnfang 136

Gammeldags Rosentype 137

DENNE AARBOG FOR 1935 ER UDGIVET PAA
FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUNDS VEGNE AF
H. BOISEN OG *HAKON MÜLLER*