



tidsskrift.dk

Ribe havn 1750—1814.

Historie/Jyske Samlinger, Bind 4. række, 5 (1925)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/ho/ho_4rk_0005-PDF/ho_4rk_0005_96737.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=96737>

pdf genereret den : 28/5-2008

Ribe havn 1750—1814.

Af Otto Smith.

Det er høilig at beklage, at en deel af vore danske købstæder, som man veed fordum at have været vidt udbredte, tæt og vel bebygte, blomstrende af handel og rigdom, ere tid efter anden blevne små og ringe flekker, fulde af fattige og forarmede borgere. Men ingen er i den henseende mere at beklage end Ribe, der i sin tid har overgået dem alle, og, næst Roeskilde, været den ypperste stad i riget.

Således formede i 1792 en af Ribe bys topografer, M. Galthen, sin klagesang over den fordum så stolte handelsbys nu så elendige stilling. Storhedstiden lå dog fjernt! I århundreder var det gået støt ned ad bakke for Ribe som købstad, og den eneste trøst var at søge i den lidet opmuntrende kendsgærning, at det stod lige så slet til med landets øvrige søkøbstæder, takket være deres havnes forfald.

Underligt er det at tænke på, at disse citerede mistrøstige ord er skrevet, netop som landet trådte ind i den sidste af sine tre »glimrende handelsperioder«; men disse kom for størsteparten kun hovedstaden og dens handelsfyrster til gode. I de mindre købstæder mærkedes der intet til guldstrømmen, og årsagen her-til må først og fremmest søges i, at disse byer ikke

var forberedt til at modtage den. Deres havne var sandet til, skibsbroerne elendige, og de slette tilstande havde lammet borgernes energi.

At undersøge Ribes værdi som søkøbstad gennem 1700'ernes sidste halvdel er derfor som at følge en stadig dalende stjerne. Det vil have sine vanskeligheder med nøjagtighed at påpege byens kulmination som handelsby i middelalderen; med des større sikkerhed kan dens laveste punkt konstateres. Det er ganske vist en utaknemlig opgave, at behandle en bys historie i en periode, hvor den snart ikke kan synke dybere; men dette yderpunkt har også sin interesse, så vist som der altid kan hentes styrke i bevidstheden om, at fra den tid er der arbejdet godt fremad. Og lærer en bys borgerskab ikke — lige så fuldt som det enkelte individ — mere af sine fejl og mangler end af en dådløs drømmen om en stor fortid?

Ribe var i sit anlæg et ægte barn af den nye tid, der brød ind over landet med de frisiske købmænds handel på norden. Selv dens navn er af frisisk oprindelse, og dens plads et stykke oppe ad åen er så karakteristisk for et købstadsanlæg i de for søfarende og handlende så usikre tider hen mod vor oldtids slutning, at billedet af dens opkomst står klart for vort blik, selv om de reelle historiske kilder mangler.

Den tilbagetrukne plads var gennem middelalderen dens styrke, men blev i den nyere tid dens ruin. Selve beliggenheden på den ellers så utilgængelige jyske vestkyst som den yderste danske forpost til modtagelsen af den vesteuropæiske handel, hvis betydning steg så umådeligt, efter at søvejen til Indien og den nye verdensdel, Amerika, havde forlagt verdenshandlens tyngdepunkt til England og Holland,

gav den betingelsen for at blive en storby, en naturlig modvægt mod øresundsbyen København.

Men her lagde naturen sig hindrende imellem. Skibene blev stadig større og åen stadig mere grundet. Da næringslivet desuden vedblivende hæmmedes af den række af krige, som i 16- og 1700'erne udmarvede riget, svækkedes interessen for at fremme handelen ved en forbedring af landets havne, og da regeringen tilsidst tog sig sammen for at udbedre, hvad der var blevet ødelagt, var Ribe kommet så langt ned, at den ikke havde kraft til at rejse sig påny. Handelsskibene gik nord om Skagen ned til København, der voksede til et unaturligt stort hoved til det stadig formindskede land, og i 1800'ernes slutning, da en havneby mod vest blev en absolut nødvendighed, blev det af mange forskellige grunde ikke den gamle købstad Ribe, der blev udset hertil, men det helt nye Esbjerg.

Om årsagerne til Ribe søhandels forfald har man aldrig været i tvivl, men har altid tilskrevet åens tilsanding skylden derfor. Herved har man dog i høj grad set bort fra den omstændighed, at handelsvejene i 1600'erne var blevet ændret i betydelig grad. Medens tidligere såvel ind- som udførsel var gået søværts over Ribe vestpå, var udførslen vokset landværts, idet Nordtyskland var blevet en stadig større aftager af vort kvæg, og denne handel trak stadig længere mod øst, selv om Ribe vedblev at holde sig som et af de påbudte toldsteder.

Desuden har man i ikke ringe grad overvurderet Ribes tidligere værdi som søhandelsstad, eller rettere sagt, man har overvurderet Ribe ås sejlbarhed og ment, at dens stadig fortsatte tilgroen har hindret de talrige skibe, der tidligere søgte op til Ribe skibsbro,

i at nå frem dertil. Derfor har man også lagt vægt på, at den besværlige omladning af varer i pramme udelukkende var årsagen til, at de udenfor liggende øer Fanø, Manø og Rømø efterhånden bemægtigede sig hele byens handel.

P. Adler¹⁾ er den eneste, der har set nøgternt på dette forhold, og ham skyldes det også, at man må revidere andre forfatteres billede²⁾ af den tidligere så blomstrende søkøbstad med dens skov af master ved skibsbroen og larmende liv på bryggen. For det første udtaler han som sin mening, at tidligere dages skuder neppe var stort større »end de bøtter, som dog endnu, skønt ikke uden besvær, kunne flyde ind til byen,« dernæst påviser han, at lidt større skibe i hvert fald så tidligt som i 1500'erne har prammet sine varer ind til broen, og at åen således ikke har været stort bedre den gang.

Af betydning for forståelsen heraf er hans udredning af, at byens naturlige rhed var ved Skjøgum, medens »Nakken« var det sædvanlige indskibningssted for kvæget, idet dette her lige ved åmundingen kunde indskibes omtrent som på tørt land, så snart det var ebbetid. Men ikke blot kvæget førtes hertil, også varer enten prammedes eller kørtes herud, såvel som de personer, der lod sig sejle fra Ribe til Holland. Af disse årsager spillede »prampengene« en ikke ringe rolle som indtægtskilde i 1600'erne, hvor havnen ejede et betydeligt antal til udlejning og med forskellige takster fastsat efter turens længde.

Er denne ændring i billedet foretaget, stemmer det øvrige imidlertid udmærket. I 1600'ernes begyndelse blev der arbejdet godt med åens oprensning, man an-

¹⁾ Ribe skoles program 1842.

²⁾ Terpager, Galthen m. fl.

skaffede en dyr muddermaskine, og man tænkte stærkt på at gennemskære holmen for at forbedre indsejlingen. Invasionen af fremmede hære med de deraf følgende ødelæggelser og hele det stagnerende næringsliv, sløvede imidlertid sindene. Åen blev forsømt, og byen gled ind i en dvaletilstand, der ganske vist gjorde sit til at bevare det gamle og særprægede ved staden, men som ikke netop fremmede dens bymæssige tarv.

Om en enkelt side af Ribes historie under denne Tornerosesøvn vil det følgende handle, nemlig hvad der angår dens havn og dens søhandel. Det vil navnlig have værdi for byens egen historie, men vil dog også yde sit bidrag til den almindelige forståelse af den gæring, der handelspolitisk karakteriserer tiden.

Havneforvaltningen havde hidtil udelukkende påhvilet byerne. Hvor meget eller hvor lidt der udførtes til forbedringer på bro og brygge, afgang udelukkende af byerne selv, og regeringen blandede sig kun deri, når der fra lensmændene indløb direkte klager over tilstanden, eller når byerne ansøgte om økonomisk hjælp dertil — og den blev i 1600'erne næsten altid afslået.

I 1747 blev det danske havnevæsen lagt ind under rentekammeret, men dette skulde dog kun udøve en kontrollerende myndighed, og der var absolut intet ønske fremme om at samle alle de ledende tråde på dette sted.

Den sløvhed, der hidtil havde hersket i de fleste byer i spørgsmålet angående deres havnes værdi, begyndte dog snart efter at hæves, uden at der endnu er fundet spor, der tyder på, at det skyldtes regeringens initiativ. Var der tilstrækkeligt liv i en by, skabte den selv bedre grundlag for havnens og handelens udvikling. Medens den almindelige udarbejdelse af de nyttige

havnereglementer først beordredes af regeringen i 1700'ernes slutning, fik Randers således allerede i 1759 et reglement approberet gennem rentekammeret, og det endda et særdeles veludviklet reglement, der ikke skæmmes af vaklende og prøvende paragraffer. Dette reglement kunde derfor så sent som i 1811 tilsendes Ribe i kopi som rettesnor for denne bys første havnereglement.

Et andet bevis for den voksende forståelse af, at der burde gøres noget for de danske havne ved først og fremmest at skabe et overblik over årsågerne til deres slette tilstand og den deraf følgende nedgang i handlen, stammer tildels fra Ribe selv og består af et anonymt dokument, der søger at udrede de årsager, »som kan være en vanskelig søe-havn til fordeel.«

Dette forsøg, der må antages at stamme fra c. 1768 er desværre endnu kun fundet i en udateret og usigneret kopi¹⁾, stilet til generaltoldkammeret. Det vides således ikke, hvem forfatteren er, eller på hvis initiativ han er gået i gang med disse undersøgelser, der ikke alene omhandler Ribe havn, men som også tidligere havde taget Ålborgs og Randers op til behandling. Af disse sidste er dog kun Ålborgs bevaret i afskrift.

Alt tyder på, at det er en mand, der af eget initiativ er gået i gang med at behandle disse vigtige spørgsmål; thi havde han været udsendt af regeringen til sådanne undersøgelser, havde der nok eksisteret adskillig flere indlæg fra ham, og man vilde oftere i arkiverne have truffet spor af ham. På den anden side røber han et forbløffende lokalkendskab til disse to så vidt forskellige byer (Ribe og Ålborg), noget der vel neppe har været ringere for Randers' vedkommende, hvilket peger hen på, at han har opholdt sig

¹⁾ Generaltoldkammerets arkiv. Stiftamtmandenes indberetninger 1774.

et stykke tid i hver by. Man kan dårligt tænke sig, at en mand vilde gøre noget sådant for sin fornøjelses skyld (eller for sin interesses, hvis det er den, der har drevet ham). Tanken om en udsendt kommissær med denne specielle undersøgelsesopgave lader sig også dårligt forene med tiden.

Måske ligger der et fingerpeg i den omstændighed, at begge indberetningerne (og — som det indirekte kan ses — også den randrusianske) er eet heftigt angreb på toldvæsnets mangler; men i hvert fald ligger løsningen ikke lige for.

Hvorom alting er, er det ripensiske aktstykke et værdifuldt bidrag til oplysning om adskillige af de vanskeligheder, som byen handelsmæssigt set kæmpede med. Da det tillige — indflettet i de omstændelige og med en for en vidt drevet systematik vidnende sans opsatte bevisførelser — indeholder en mængde bidrag af topografisk interesse, gengives det her, dog med en let ændret retskrivning og enkelte udeladelser.

Denne gang giver ieg mig den underdanigste frihed at tale over Riibe bye, som ligger på grænsen imellem sønder- og nørre Jylland.

Denne byes kiøbmænds handlemåde på dette sted er meget forskiellig. De står i nøje forbindelse med øeboerne på Fanø, Manø og Rømø, ja endog såvel med de omkring Riibe liggende småestæder, i landsbyerne boende, som ligeledes og med de omkring Kierting værende bønder, begge deele ved strandsiden. — Altså, når grunden i sit rette lys til toldsviigs fremvisning skal viises, bliver dette mit ringe arbeide lidet vidtløftig og udstrakt. — Men ved at udvikle tingene og tilsidst at samle alle forhindringer sammen, troer ieg, at det ei skal falde vanskeligt at see skaden for hans kgl. maj.s casse tydeligt og den nytte, en bedre indretning kunde tilvejebringe samme.

Var denne bye og omkring liggende købstæder Col-ding, Hadersleb, Varde og Veile ei så nære ved Vesterhavet som nærmest liggende så vel for vore egne på udenrigske stæder og fremmede nationer søefahrende, vilde hans mayt.s casse vinde mere end ellers, thi samme øe Fanøe som øvrige øeboere på Manøe og Rømøe ere oplagsstæder for riipenserne, og disse igien for de forbemeldte og de i nord længere fremliggende købstæder.

Riibe bye.

Riibe bye ligger på grændserne imellem nørre og sønder Jylland imellem Hviding og Kalslund herreder, Riiberhuus amt. Byen ligger ved en stoer åe, kaldet Nebs åe. Denne åe har adskillige greene, som går op udi skovene, men fornemmelig tvende, hvoraf den eene løber ind udi Vanfuld [Fole?] sogn, Hadersleb amt, og den anden ind udi Rangstrup herred, Åbenråe amt.

De årsager som virke toldsvig udi Riibe bye ere:

1. Skibs farten. Den Riibe bye har den vanskelighed med dens havn, at deres skibe ikke kan gåe op i havnen til byen, men måe ved pramme tiid efter anden tage deres skibes lahdninger ind. Så skal det være bleven Riibe byes handlende tilladt at klargjøre deres skiibe ved Synderhoe havn på Fanøe og der indlegge med deres skibe, hvor de troe sig at ligge sikkrere end ved Riibe. Men da Riibe bye selv og øerne Rømøe og Manøe ligge seilerne nærmere end Synderhoe, såe at de kommer forbi de første stæder, førend de legger dem ind til det sidste, så følger deraf, at de deels selv og deels ved mødende både, som ere så stoere som gode koge eller hengmastede skiibe, udlosser de fleeste vahre, førend de går til Synderhoe; hvilke både går:

a) Enten ind udi grændseskiellet imellem sønder og nørre Jylland, nemlig Kongeåen, hvor de udi Kiær og Hiortelund oplegger deres indehavende vahre, hvorfra de føres over land til Riibe

b) eller og til Giested, som er et af oplags stæderne for Riibe byes ulovlige handel,

c) enten directe ind i Riibe byes midt-mølle åe, der går igiennem byen, og ved hvilken de handlende har deres lossesteder, næsten hver for sig. Det ender da med, [at] disse vahre kommer ei fra Synderhoe, hvor de til told ere angivne.

Riibe åe eller Nebs åe deeler sig i 3de grene $\frac{1}{2}$ fierding vey uden for byen, hvoraf den midterste kaldes midt-mølle-åe, som går lige igiennem byen, og de tvende andre løber forbie byen og skiller forstæderne fra byen selv. Disse tvende ere de, som løbe op udi Vanfuld [Fole?] sogn, Hadersleb amt, og Rangstrup Herred, Åbenråe amt,

d) løber disse både op igiennem sidstbemelte tvende åer og op i forbemelte sogner, hvor de forsyne vedkommende med deres afsettende vahrer.

De vahre, som seilerne således med disse både ikke kan blive af med, oplegger de på øerne Rømø og Manøe.

Vel befahler nu toldrullen en tolder, hvorledes han skal behandle et fremmed tilseilende skib, men når disse øer således tør og vil tage slige vahre på oplag, og vedkommende visiteurs ei vil opsnappe disse små kryssere, hvorledes skal han da kunde følge det, som toldrullen i dette tilfælde befahler ham.

Her foruden skal det høj kongelige toldkammer have tilladt, at tolderens fuldmægtig måe boe og opholde sig på Synderhoe, hvor tolden måe erlegges; herimod kan og tør ieg ikke siige noget, men dette veed ieg, at denne fuldmægtig kan om fåe år blive — så vel som tolderens, der i disse tilfælde seer med den førstes øyne efter tilladelse, og som vil være frii for ansvar — riige og formuende mænd, der her efter bliver viiste.

Tolderens fuldmægtig, som ikke er nogen kongelig embedsmand, siiger: ieg bør nu samle så meget sammen, at ieg deraf i fremtiden kan leve, ifald ieg enten i dag eller morgen skulle vorde demitteret. — Han mener, at tolderens står til ansvar, og tolderens kan siige: Jeg kan ikke see, hvad de foretager dem; kongen! har tilladt de handlende der at gåe op med deres

skibes lahdninger, og [som] en følge deraf maa min fuldmægtig være der, og er dette tilladt, kan ieg ikke svare til hans eller deres handlinger, som ere så langt borte fra mig.

Som et middel imod de under a, b, c og d anførte måder at indpracticere vahre på, siiger vel toldrullen i dens 8. cap. 1. art., at ingen skib maa sette, o: kaste anker ved nogen indviige eller krog, søeboed eller pakhus. Men da hans kgl. maytt. skal have tilladt de handlende skiibe at ligge ved Synderhoe, så siige de som en følge heraf: Vi skal jo have vores vahrer her til byen, og når skiibene ei enten heel lastet eller halv lastet kan gåe her op, så maa vi bierge os, som vi kan med vore både. Herimod siiger tolderen ei noget, da det er strandridderen, som i dette tilfælde skal viise sig.

Dog var det vel mulig for en tolder at bringe det der hen, at en sådan åe som Riibe her blev seilbar, når han beviiste, at hans kongl. mayts. toldintrader dermed blev fornærmede, ja med havnens selvgiorte vanskelighed og som med en liden bekostning kunde endres.

Havnens vanskelighed består derudi, at kiøbmændene fra Arilds tiid og indtil nu have tiid effter anden med stoere nedveltende steene og gruus fyldt og stoppet indløbet, så at der der og fleere stæder i Nebs åe og greene nu deraf ere blevne sammengroede skiær og sandbanker, hvilke de handlende bruge som en undskyldning for, at deres skiibe ei kan gåe ind i havnen.

At de søefahrende tilligemed deres rehdere og befragtere gjøre dem umage for at omtvivles, de ere egennyttige nok til at søge deres ulovlige fordeel, hvorved de ikke allene fornærmer deres egen men endog betager deres konge det, hvormed de i ulykkelige tilfælde skulde beskyttes, forsvars og underholdes. Denne deres egennytte og denne deres forstands ubekvemhed og selvgiorte frygt gjøre, at hine handle, som de vil, og disse ere bange for at røre ved rettskaffenhed af frygt for de førstes overfald.

Imidlertid siiger disse fåe poster ei noget til synderlig tab for Riiber toldstæd imod det effterfølgende.

2. Handelen eller de med handelen forbundne vahres afsætning som tingen, hvoraf hans maytts. told intrader skal gives og tages.

Herved er at agte, at Riibe kiøbmænds handel for endeel dag fra dag taber sig, formedelst fanøernes, manøernes og rømøernes stoere tiltagelse i handelen — at de finder deres regning ved at fåe deres vahrer oplagt på øerne eller andre nærliggende stæder, og at bondehandelen der omkring er så vel til stoer skade for dem selv som for hans maytts. casse.

Til at beviise dette, vil ieg her tale om:

a) Fanøe og derved viise skaden for hans maytts. casse

1. med Norbye, som ligger på den ene ende af Fanøe

2. ved Synderhoe havn, der ligger på den anden ende og

3. ved disse øboers handel.

b) Hierting og vedliggende søestæder i Væsterhavet, hvis seglas er eens med Fanøe, hvorved bliver affhandlet:

1. Skaden for hans maytts. casse ved de vedliggende søestæder, endskiønt Hierting, som så nær, har toldstæd.

2. Deres seglas og

3. dette stæds havns vanskelighed.

c) Manøe, dens seglas og handel,

d) Rømøe, dens seglas og handel, og

e) Bondehandelen i det haderslevhuusiske rantzau-castellske og det schackenborgske, der grunder sig på meddeelte privilegier.

Hvilke stæder ere oplagsstæder for contrabandevahrer og forraads-kamre for heele nørre og synder Jylland, og da Riibe ligger dem nærmere end Aalborg,

så følger deraf og, at den førstes handlende kan bedre betiene sig heraf end den sidstes.

a) Fanøe er en stoer øe, toe miile i længde og $\frac{3}{4}$ miil i breede, indeelt i tvende sogne, nemlig Norbye eller den vestre Fanøe og Synderhoe. Norbye ligger omtrent $1\frac{1}{2}$ miil fra Hierting og $3\frac{1}{2}$ miil fra Riibe. — Synderhoe ligger derimod ongefær $2\frac{1}{2}$ miil fra Hierting og $1\frac{3}{4}$ miil, men regnes for over 2 miil fra Riibe. Dermed viiser ieg altså, at Norbye ligger Hierting nærmest, og Synderhoe ligger Riibe nærmest.

1. Norby består igien af 4re småe sammenliggende byer, som kaldes: Renderen, Byen, Norbye og Odden, som samlede kaldes Norbye eller den egentlige Fanøe. Ved Odden er indløbet i Fanøe havn, som ligger så got som tet ved huusene, og boe der i den deel ei andre end skippere. Hos disse skippere er oplags stæd for dem, som handle med contrebande såvel i Ribe stift som de længere i Nord liggende kiøbstær, og som ei have leylighed at holde skibe, som direkte kan gåe på Holland, Flanderen, Engeland, Frankerige og ud i den midlandske søe m. m. Til denne bye kan seilernerne gåe hastigere ind og ligge i en sikrere havn, end enten ved Synderhoe, Hierting eller Riibe, hertil kommer, at de ved strandsiden i magelighed kan lahde vores lands vare og losse deres til vore landes brug, uden at nogen mærker det.

2. Synderhoe ligger kun $1\frac{3}{4}$ miil fra Ribe og er Riibe byes rette havn, det man med billighed kan kalde den; thi da Synderhoe har en privilegeret havn, så skal det være Riibe byes seilere tilladt at ligge der op under, hvor de ligge sikrere så vel med deres skibe som med contrebande vahrers udlosning og kan der bedre handle under opsigt af en tolders fuldmægtig end under opsigt af en tolder selv, som har giort sin eed på sin troskab! Efter at Riibes skibe efter 1ste post a, b, c og d har udlosset så meget som mulig så vel i de dem mødende både som på øerne Rømøe og Manøe, går de op enten i Synderhoe havn eller til Hierting, men mest til Synderhoe, og når de da

der have klargjort sig og fået ved landsiden ind, hvad de der vil have, gåe de ind igiennem Gråe Dyb op til Døde Mands Bierge, hvor de fra Riibe med mødende stoere både får og indtager vores lands produkter, hvormed de strax går til Hamborg, Bremen og Holland.

3. Fanøernes handel, hvorunder såvel forstås dem, som boe udi Norbye, som dem, der boe udi Synderhoe.

Øeboernes handel er lærred- og fiskehandel, brende- og tørve handel, med hvilke de reise til og afsetter i Hamborg, Holland og Bremen, og tage igien klæde, fine lærreder, salt, viin, tobak, caffèbønner, hør, blår, kort alt tusinde gange meere end denne øe consumerer.

Det er meget begribeligt, at når disse øeboere, som daglig segle på disse udenrigske stæder og der ikke alene afsetter øe-producter, men endog mængder af synder og nørre Jyllands, kommer de ikke tom-skiibede hjem.

Heraf troer ieg tydelig nok kan sees, at det ei er nogen sag for skippere og øeboere at bringe der så mange vahre op, som heele øen kan rumme, når vedkommen[de] sidder hiemme, hvorfor de bliver skikkelig betalte.

Jeg har før intenderet, at denne øe er et oplagsstæd for de betydelige handelskiøbstæder så vel i sønder som nord. Dette viiser sig selv, når man betragter det foregående, øens beliggenhed og den frie villie, disse ere overgivet til.

Således sees, siger ieg: at det er ingen sag at fåe på denne øe indbragt så meget som muelig; men nu spørges: hvorledes disse provinciale kiøbmænd får vahrenne til sig, uden at nogen enten tolder eller controleuren på disse stæder mærker det? Hertil svares: for de nordre kiøbstæder, at fanøerne selv seiler need under Jylland med disse deres contrebandedevahre under navn af tør fisk og lærreder, hvor de selge dem og igien indtager smør, ost og andre feedevahre,

og når de handlende har udsolgt sådanne der og desårsage ere forlegne, slår flere kiøbmænd sig sam-

men og befragter et skib, som skal gåe op til øerne for at hente fisk, saltede flyndere, saltede torsk, nedlagte i tønder og halv fierdinger; men vare vedkommende toldbetientere lige så behændige som disse, og de virkelig nøyagtigen eftersåe sådan lahdning, vilde de finde fleer foustager af klæde og beste silketøyer m. m. end af saltede fiske.

Med transporten for de liige for Fanøe eller i synder Jylland liggende kjøbstæder er for endeel viiste ved i post a, b og e, på hvilke stæder sådanne afsettes for viidere at blive over land bragte, og vil viidere herefter sees, når ieg taler om Hierting, som og ved 3de post.

6. Hierting, som er en losse- og ladeplads for Varde, ligger $1\frac{1}{2}$ miil skråe over for Fanøe ved den ydderligere kant af strandbredden ved Væsterhavet. Dens indløb er igiennem Grådyb, dens handel og seglas er mest på Hamborg, Holland, Engeland, Frankerige, den middellandske søe og Riiga, hvorfra de forskriver sig rug, byg, hør, blår, salt, iern, steenkull, klæde og andre ved disse stæder producerende vahre.

Der ved er at mærke:

1. At skjønt der er sat toldbetientere ved Hierting, som skulle oppasse de søefahrende, som kommer ind af Grådyb og have vahre i deres skiibe til Varde byes handlende, går dog seilerne deels

a) til Døde Mands Bierge, hvor hengmastede skiibe møder og imodtager, hvad som på sine stæder er ordineret til Riibe, hvilke som viiste ved i post a, b, c og d, transporteres deels igiennem Kongeåen og deels til de nærmeste landsbyer, hvorfra de igien over land bliver førte til deres agtende stæd. Når nu et sådan skib ved bemelte Døde Mands Bierge gandske har afgivet sin lahdning, og de bemelte byers småe skibe modtaget den, går det op til odden på Fanøe med tom skib; og spørger da betienten på Fanø, hvorfra han således kommer, så heder det: fra Synderhoe, og undertiiden heder det og fra Hierting, hvor han ei

kunde ligge sikker, og hvortil han agter sig igien om et par dage, når der bliver mindre skibe på sine stæder; men når disse dage ere forbie, og han veed, at han kan vente en nye lahdning af vores landes producter, går han ligesom forhen viist til første stæd Døde Mands Bierge, hvor han igien indtager lahdning

b) igiennem Hobroedyb med både op til Hoe, hvor og vahre udlosses og derfra over land transporteres nord op.

c) Går de op i Hoe bugt og Murtue bugt, hvor både fra Varde møder dem og bringer de udenrigske vahre op til Tarp, Jandrop og Kierup, i hvilke byer handelsmanden i Varde og Riibe har deres oplags stæder, som for dem forvarer vahrenne, til der deels fra de syndre og deels fra de nordre kiøbstæder kommer bud efter dem.

d) Seilerne går og directe til Marebech og Selborg, som ligger, den første $\frac{3}{4}$ miil og den sidste $\frac{1}{4}$ miil norden for Hierting — ligesom og til Sædding og Faurfeld, der ligger, den første noget over $\frac{1}{2}$ og den sidste næsten en miil synden for Hierting.

Disse skibe forsyne Riibe stifts bondehandlere med de producter, som der daglig consumeres, endelig og

e) directe til Strandbye op under Æsbierg og til Gammelbye, som ligger tet ved dybet eller hukken på Fanøe, der ligeleedes modtager vahre til landbeboerne.

På disse særskilte stæder løber de på Fanøe og i Hierting boende skippere an, førend de gåe op til de befahlede toldstæder, hvor de skal klargjøres. På disse stæder oplegges vahre fra fremmede stæder, hvoraff betydelig told og consumption burde erlegges. De tager læreder, smør, ost, andre feedevahre og fleere af landets producter for meeste parten på bemelte stæder, ja ikke det alene, men

2. fra disse benævnte stæder føres alle brugende og afsettende sorter over til Fanøe. Af disse vahre betales da ei synderlig noget hverken i told eller con-

sumption, da det heeder, det forbliver i landet og til Fanøe beboeres fortæring og brug — og da

3. Hierting ei er sikker for skibenes conservation, så ligge de der ei længere, indtil de ere udlossede, men går og med disse forbenævnte vahre op i Fanøe havn ved Odden, hvor de siige sig at ligge under land. Efter behag lahder de der vores indlandske vahre ved ud sidderne, hvormed de går til Hamborg, Holland, Riga, Engeland, Frankerige og ud i den midlandske søe.

Nu har ieg (troer ieg) så tydelig som mulig vist, at disse gode folk på Fanøe og omkring Hierting liggende små søe stæder samt riipenserne og hiertingerne forsyner og fylder landet med fremmede vahre fra benævnte stæder ved hjælp af fanøerne, og igien indtager vores egne uden told og consumptions erleggelse.

c) Manøe er ligeledes en liden øe, som af alle der omkring Riibe liggende øer er denne bye nærmest. Denne har en sikker, goed havn. Dens handel er den samme i alle måder som deres på Fanøe, den udbringer feedevahre for sig selv, men mest for riipenserne, og hiembringer fra de udenrigske stæder til sig og dem alle sorter af contrebände; thi som den ingen toldbetiente har, så er den et sikkert losse- og oplagsstæd for de søefahrende på Riibe, således som omtalt i forbemelte hovedpost. Hvorfra disse tiid efter anden afhenter dem under navn af vahre, som ere oplagte på Synderhoe. For resten er den ligesom Fanøe i sin handel bekiendt på de nordre kiøbstæder.

d) Rømøe, som er $1\frac{1}{2}$ miil lang og $\frac{3}{4}$ miil breed, ligger $\frac{3}{4}$ miil fra det faste land. Dens handlemåde er liig de forbemelte på dette nær, at i stæden for de første handle med grove vahrer, så som salt, stål, hør, blår etc., handler disse med silketøyer, silkestoffer, fløyler, manschætter, kniplinger etc., som de igien affsetter på det haderslevhusiske hos bondehandlerne, men for meste parten til Hadersleb byes indbyggere selv, som dermed reise til markederne i Jylland. Den

har ingen havn, men dog skal have en slags toldbetient, som nyder sin procento aff alle confiscationer og skal hæve toldintraderne, imod at han erlegger en årlig afgift af 15ten til 20 rdlr., det kan han sandelig og gjøre, om det var så 2000 rdlr.; thi denne øe er så bekiendt af forbemelte handel, foruden tobakker og viine, så at de, som dermed handle, reise derop med ald glæde.

Når nu forestående kommer i betragtning, så sees let årsagen, hvorefter snart ingen afgifter af told og consumption fås fra Riibe toldstæd. Men nu kommer ieg til at tale om skaden for Riibe og dens handelsnaboers kiøbmandskab.

e) Bonde handelen. Hvor bekiendt er det ikke, at der ikke er en bye udi det haderslebeske-rantzau-castellske eller det schackenborgske, hvor bønderne joe drive efter meddeelte privilegier en stoer handel, der skal vel ansees som en slags småe kræmmere, som tager dere vahre fra Riibe. Warde, Weile eller Colding, men nej tvertimod, de får dem ved de udi foranstående poster anmærkede stæder, hvorfra de fører dem over land hver til sit hiem, og da de således have dem uden tolds svarelse, så kan de og sælge dem lettere end deres naboer kiøbstædsmanden. Nu, følgen deraf bliver, at den almindelige bonde i disse distrikter, af hvem kiøbstædsmanden skal leve, reiser før til disse landsbyehandlere end til kiøbstæden. En potte beste rhinsk viin koster der ei meere end 24 sk., 1 pund tobak 1 mk., 14 sk., 12 sk., alt effter bonité, en potte viritable engelsk øll 2 sk., en alen klæde til 14 à 16 mk. her, koster der ei meere end 6 à 7 sk. o. s. v.

Disse og fanøerne tilligemed de forbemelte på Manøe og Rømøe forsyner landet med viin, salt, klæde incl. churlagen, engelsk og gentisk, tobaker, lybsk og engelsk øll, hør, blår, caffè, steenkull med videre. De handler nær liig en gross og tager på oplag.

Således sees grunden til det rygte, at Riibe bye dag for dag i sin handel skal aftage, det den og virkelig gjør, som siden skal viises. Nu spørges formodentlig,

hvorledes fåer da Riibe bye såvel fra øerne ved søesiiden som fra landsiden ved de ved Kongeåen ommelte landsbyer, da Riibe byes betientere skulle bevare byen ved begge siider og vogte over, at ingen contrabande vahre bliver indførte: dertil svares ved betientenes utroskab og

3. portenes slette bevogtning: Ved mit forige har ieg vist, at en portbetient uden omstændighed og imod douceur gjør sig ingen omstændighed over at lukke en port op om natten, hvorigiennem sådanne vahre føres. Vare alle byers porte og bomme fra landsiden og strandbredden fra søesiden forsynede med gode og pålidelige mænd, som passede forsvarligen på, at ingen ting uden nøje eftersøgning såvel ved tingen i sig selv som dens lovlige beviiser, måtte vedkommende inden- og udenfor gjøre så mange cabaler, som dem lystede, kunde vedkommende dog komme efter misbrugen af en tilladt frihed.

Nu har ieg da talet over Riibe byes søefahrt og handel, om dens handlemåde med contrabande vahres indførsel, og hvorledes samme såvel til lands som vands indføres. Nu bliver der at afhandle omgangsmåden med de vahre, som indkommer, og som til told bliver angivne.

Fik dog hans kongl. majtt. de toldafgifter af de vahre, der bliver indførte — ikke iberegnet de, som de lossers uden for byen, men alleene de, som de for skam skyld måe angive til tolds erleggelse — var det dog got. Skal man regne fra det mindre til det større, så er vel disse folk på dette stæd ei heller bange for at gjøre

4. urigtige angivelser, der over alt gåer udi svang, og hvorefter de udenrigske handlere ved at rette sig.

Den 1ste måde er ved at imballere vahrene og give dem et andet navn. De vahre, som de uomgiængelig måe have indført, og som de handlende ei tør hazardere at indprochicere [indpraktisere?] på sine stæder, bliver, ligesom ieg forhen i mit sidste underdanigst indgivne har sagt, emballerede i commen, annis, hørfrøe og hampefrø eller andre sådanne lette

articler, så at en foustagie af tree tønders rum haver ei meere end een tøndes rom af dette lette article, en halv tønde i hver ende, men af udenrigske producter 2de tønders rom af klæde, fine og grove silketøyer, caffee og alle slags lærreder etc. Bliver derfor efter angivelse f. ex. en foustagie åbnet, seer visiteuren, at der ei er andet, end hvad som angivet er, hvorfors den bliver igien tilslagen og til købmanden hiembragt uden viidere eftersøgning af vedkommende visiteur. Regningen er god nok for dem, thi en foustagie af commen koster ei så meget som en to tønder caffee.

Den 2den måde er at forminske told-afgifterne, når told af vahre betaales skal.

Da denne bye såvelsom fleere byer har stoer besværlighed med at fåe deres vahre hentet fra langt fra liggende indenlandske stæder, så følger deraf, at de handlende har større udgifter på dem end de nærmere liggende. Af disse vahre går ei megen told, men vahrenes ere derimod bleven kostbarere ved skibsfragt, skibsprovision, folkelønninger o. s. v. Da nu enhver naturligviis søger sin fordeel, som vel ikke kan fortænkes nogen udi, når den ei går til ydderligheder, så følger deraf og, at da ripenserne boer de udenrigske stæder nærmere end vore egne betydelige handelsstæder, hvorfra de skulde have de behøvende vahrer til deres handel, forskrive de dem før fra disse fremmede end fra vore egne. Men da der af disse udenlandske går langt større og betydeligere told end af vore, hvilken de synes er for hård for dem, så gjør de dem og umage for på alle muelige måder, således som forhen viist, at inpracticere så mange vahrer som mulige, og i sikkerhed indbringe dem uden tolds svarelse.

Da det nu er tilladt både at give og tage douceur af skippere og søefahrende, så er og disse vahre belagt med denne byrde.

For nu at ikke forbindelse imellem de søefahrende og de, som disse ere undergivne, til told og consumptions svarelse, giver de første de sidste store douceure, som tildeels ere umådelige. Hvoraf skal disse

tages? Af de vahre, som indpracticeres? Nei! Disse maa ingen viide af, og disse vil de have qvit og frie. De maae altsaa tages af de angivende vahre, og hvorledes kan det skee uden ved falske angivelser? De vahre, som kiøbmanden faar hiem fra udenrigske stæder, og hvoraf stoer told svares, deeler han således og siger derhos: Tolder og controleuren skal ikke kunde sige, hvor mange vahre ieg har i mine casser. Når ieg da giver $\frac{1}{2}$ parten af de vahre, som indkommer og som skal angives til toldsvarelse, er det nok. Af $\frac{1}{4}$ part gives tolder og controleur douceur, så har ieg io $\frac{1}{4}$ frie uden afgifter.

I enkelte tilfælde vilde sådanne douceuren kun være liden, men tages alle articler af vahre tilsammen, så sees, at tabet er stoer og gevinsten for embedsmanden og den handlende er ligeså stoer, der alt kan ses af denne herved hæftede beregning [udeladt her].

Den viiser, at af de betydeligste tagne articler kunde hans kgl. maytt. nyde

i told	30,265 rd. 36 sk.
i consumption	7362 - 40 -
beregnet efter toldrullen af 26. nov. 1768	37,627 rd. 76 sk.
Men af disse vahre bliver efter praxis kun betalt	
i told	15,132 - 66 -
og i consumption	3681 - 20 -
som er kuns det halve og et tab af	18,813 rd. 86 sk.
Når nu der tillegges den beregnede douceur med	9406 - 91 -
og beholdningen	9406 - 91 -
som er	18,813 rd. 86 sk.
kommer den virkelige toldafgift ud med	37,627 - 76 -

Således viiser beregningen og denne ballance, skjønt beregningen ei er affattet så generel, som den burde

være, og indeholder kun de ting, som ere nødvendige, og som de uomgængelig behøver, bruger og virkelig afsetter på dette stæd, at der af disse anførte artier, som der årlig consumeres, og som i det ringeste som mulig er anslagen, kunde told og consumption af dette stæd beløbe til 37,627 rdlr. 76 sk., men at hans maytt. kun får det halve med 18,813 rdlr. 86 sk., ei beregnet stemplet papier og skriver penge. Vil man nu sette, at der herforuden, i mindste parten ved længst foranførte leyligheder, således som 1ste og 2den post viiser, bliver indpracticeret lige så mange vahrer uden ringeste tolds erleggelse, thi ieg forudsetter, at Riibe af contrabandevahre er ligesom Fanøe, Manøe og Rømøe forråds-kammer for synder og nørre Jylland, og altså er dette partie efter beregningen ikke formeget dobbelt beregnet, så sees, at hans kongl. maytt. kunde rettelig nyde i toldafgifter af dette stæd 75,255 rdlr. 56 sk.

Ved det nu, at sådanne douceurer af hiembragte udenrigske vahre gives og tages, som efter beregning er en summa af 9406 rdlr. 97 sk. for Riibe bye, hvoraf tolder, controleur og visiteurer i Riibe får sin part, de på Fanøe ansatte betientere noget, men fornemmeligst fuldmægtigen på Synderhoe, ligesom og noget til toldbetienterne i Hierting, og for resten skal de hengmastede småe skibe eller både med deres mandskab holdes. Skjønt nu embedsmanden i Riibe ei får det heele til douceurs ansatte beløb, så er den dog så tilstrækkelig til at fornøye ham, at han derover bliver seendes blind og ei seer det, han burde see, sidder hiemme og tager imod, hvad som frivillig gives til hans maytts. casse. Men hvorfor kunde ikke embedsmanden tage imod en anstændig douceur, og derfor dog passe sit embede, våge over maytts. rettigheder og afvende vedkommende fra deres ulovlige foretagender? Nei! Thi disse douceurs, siiger ieg, forårsager, at embedsmanden bliver den søefahrende forbunden og tør end i de allergroveste foretagender ei viise, at han våger over kongens casse. Vil altså embedsmanden tage imod disse som så riigelige, tør han ikke knye, om han endog stoed ved den contrabandeting

og kunde see den for øyen. Da det heeder imellem den almindelige mand: vi give dem gode douceurer for at have fred og ro, vil de da ikke være roelige, måe vi passe dem på en anden måde, hvilket er det samme som at siige: vi give dem douceurs for at sidde hiemme og lade os i et og alt have vores frie villie. Og tager de imod den, som årlig er anseelig, og endda ei vil lade os være i freed og roe, skal vi knække deres hals.

Hvad er nu årsag til ald toldsvig på alle kanter betragtet? Douceurer.

Skade er det, at folk er således sindet, og hvor magtpåliggende er det ikke på sådanne stæder at have gode mænd til at holde disse egennyttige til deres pligter og i god orden.

Mænd, som ere skarpseende, lovkyndige, retskafne, der kiender landene og veed måden, hvorved han bedst kan see på sin konges bædste. Thi når disse er stærkere i forstand end embedsmanden, når disse kiender landene, enhver ting og ethvert stæd, som kan bringe dem til målet for deres ulovlige foretagender, han derimod er fremmed derfor og tør ingen indsiigelser gjøre af frygt for disses overfald, og når disse våger og betiener sig af andre årsagers hielp til at bringe dem til deres mål, når embedsmanden seende sover og ikke har sat disse grændser og forhindret i deres forestående handlingers foretagender, samt når disse for at bringe ham dertil beriiger ham, og hand tager derimod, hvor umuligt er det da ikke for ham at handle efter sin eed og pligt.

Det er vel sandt, at disse forestående handlinger af den søefahrende og de handlende som dennes medhielper, ere høyst fornærmelig strafskyldige og utålelige, men når disse er overgivet til deres egen villie, hvorfor skulle de da ikke betiene sig af leyligheden, de seer deres fordeel, og ikke een på sådan måde kan holde dem til deres pligter, med mindre han har de foranførte egenskaber og dertil i tilfælde tvangsmidler, som han veed at kan bruge i sin rette hensigt. [Et Resumé udeladt.]

Min underdanigste formeening er derfor denne: at så længe øboerne på Fanø, Manø og Rømø ei vorder indskrenket, søestæderne ved de ved Riibe og Hierting liggende beboere ei af vedkommende strand-controleurer vorder påpassede, og bondehandelen i det rantzau-castellske, schachenborgske og det haderslev-huusiske ei vorder ved anordninger indknebede, får hans maytt. kongen liden eller ingen told, hverken af Riibe, Colding, Varde eller Veile, som ere disse øer så nær beliggende og først og fornemlig ingen af Riibe, som er dem nærmest, at dersom sådan indskrænkelse ei vorder foretaget og disse 4re byers handlende skal strængeligen til toldudgifters svarelse blive og være påpassende, går de gandske tilbage, thi som en følge af, at de skal betale den befalede afgift, bliver deres vahre dyrere, og kan de altså ikke holde priis enten med øboerne eller med de forbemelte bønderhandlere.

At dersom det skal være toldbetienterne tilladt på slige stæder at tage imod betydelige douceurs eller sådanne, som ere ubestemte, kan de ikke forekomme nogen i deres ulovlige forehavender, thi sådanne virker forbindelse og gør, at de søefahrende er betaget med frygt, og disse, som ere satte til at påpasse dem, lader alle ting jevne sig selv, hvorved hans maytts. casse betydelig fornærmes.

På grund heraf troes underdanigst:

1. at når der blev sat gode og kyndige mænd, der vilde gjøre sig en ære af at befordre det høy kongl. toldkammers hensigt, som burde være en tolder og visiteur på Sønderhoe og en controleur ved Norbye eller Odden, der som et andet ordentlig toldkammer uden at være Riibe eller Hierting toldstæder undergiven, men kunde efter eed og pligt handle overensstemmende med hans kongl. maytts. love, dette væsen betreffende, hvilke skulle hæve toldintraderne og have opsigt med visitationerne, vilde det virke,

a) at hans kongl. maytts. toldintrader ved Fanø overordentligen forøgedes, da de kongl. betientere bedre kunde have dem under opsigt og disse afskåren

leiligheden til både at udføre vore egne og indbringe fremmede vahre uden tolderleggelse,

b) at disse beboere altså ikke heller kunde sælge deres hiembragte vahre lettere end kiøbstæd-manden,

c) bondehandleren havde da heller ingen nytte af at reise til Fanøe for at have got kiøb, men bleve nødte til at tage deres vahre hos kiøbstæd-manden,

d) vilde Riiber skippere ligeså giærne gåe ind i deres egen havn som op til Synderhoe eller Odden; thi når de seer, at de ingen meere fordeel kan have af at gåe op i de sidste, bliver de nok ved det første stæd,

e) og endelig vilde denne foranstaltning være en sand årsag til ripensernes opkomst.

2. Skulle øboerne på Manøe og Rømøe være forpligtede til at segle op under Synderhoe og ved dette toldstæd klargjøre (såvel for indkommende som udgående) deres indehavende ladninger og lade sig af dette stæds visiteur visitere og således der erlegge de allernådigste påbudne toldafgifter. For at forekomme enten at ripenserne, fanøerne eller nogen anden skulle på Manøe og Rømøe oplæge vahre for udenrigske, hvoraf ingen told forud var bleven erlagt og igien ligeledes udbringe landets producter, burde der settes tvende ordinaire betientere på hver øe ved indseglingerne, som kunde i tilfælde af ulovlige foretagender rapportere det ved en imellem tolderens og dem seilende bud, hvilke burde lønnes af Synderhoe toldcasse, og når da ulovlige handlinger indtraf, skulle denne øes toldere være forpligtet at gjøre anstalt til en ordentlig judicial visitation og confiscationsforretning og vedkommende til den ende dertil af visiteuren opbringes. Hvorved vandtes,

a) at disse tvende øer hverken kunde tage på oplag for riipenserne eller fanøerne, ikke heller selv sælge vahre til de forbemelte bønderhandlere, til Hadersleb bye selv eller til de nordre kiøbstæder uden toldsvarelse,

b) at riipenserne ikke heller kunde være der sikker med deres skibe, og

c) at hans kongl. maytt. fik og toldafgifter af de mange vahre, som på disse 2de øer årlig consumeres.

3. Burde det forebygges, at den givende og tagende douceur blev såvel tilbageholdt som annammet, på det at vedkommende kunde påtale og påsee deres konges bædste, og ei derudi på sådan måde forhindres.

Så var det og nyttigt,

4. at visse poster i toldrullen for dem, som fra og på disse steder farer, måtte til tolds svarelse vorde formildede, thi hvor er det muligt enten for riipenserne eller øeboerne at få de vahre, som vore lande producerer hid fra Kiøbenhavn uden mange tings tilsetning, og da de således ere nødt til at forskrive udenlands fra, og ei kan have den samme nytte af vore bondes producerende vahre som deres naboer eller de andre kiøbstæders handlere, så kunde og efter nådigst behag en billig eftergivelse finde stæd.

Når dette alt allernådigst måtte vorde approberet, troer ieg underdanigst det vilde bringe hans kongl. maytt. en 100,000 rdlr. årlig indkomst i hans casse. Om ikke alt vantes enten ved Riibe eller øeboerne, så vilde dog indtægtens forøgelse viise sig ved Colding, Hierting, Varde og Veile.

Man kan vist rolig sværge på, at den mand, der skrev dette, ikke var en i Riibe bosiddende borger. Hvis der kom det mindste af dette ud blandt folk, vilde han for alle tider have været umulig der på stedet.

Men hvem han end var, havde han åbenbart et godt kendskab til forholdene. Selv om helheden er ensidig opfattet og absolut ikke viser alle årsagerne til manglerne og skaderne ved Riibe havn, giver dette indlæg i sagen et fortrinligt kendskab til en af de sider, der altid havde været af en højst uheldig virk-

ning for Ribe. Den alt for nære toldgrænse til et landområde, der dog kun var en anden del af riget, men som fra de ældste tider havde haft ganske andre rettigheder og friheder end det »egentlige kongerige«, havde medført mange ubehagelige virkninger for Ribes landhandel¹⁾. Når nu forholdene til søs var af den beskrevne art — og herom er der ingen grund til at tvivle — kan man forstå, at byen havde mange vanskeligheder at kæmpe med.

Det knusende angreb, som i denne indberetning førtes mod toldvæsenets ordning på disse kanter, gjorde dog tilsyneladende intet indtryk i generaltoldkammeret. I hvert fald skete der foreløbig ingen ændring i forholdene.

Helt ukendt havde toldsvigssager aldrig været for Ribe. I 1701 havde tolderens opnået, at forordningen om toldsvig blev læst fra prædikestolene i hele amtet, da bønderne altid undskyldte sig med, at de ikke kendte den, eftersom de så sjældent kom til tinge. Amtmanden lod da forordningen rundsende til præsterne, der skulde lade den gå videre med påtegning efter oplæsningen. En halv snes år senere blev der af regeringen nedsat en kommission til undersøgelse af forholdene ved Ribe toldsted, hvor det nu åbenbart var embedsmændene, der havde gjort sig skyldig i svig og underslæb, idet såvel told- som bromændene måtte forelægge deres bøger for kommissionen.

Gennem hele århundredet gik det meste af den før ret rigelige indtægt for havnen med til vedligeholdelsen af søtønder og kaber²⁾. Byen lå da også på lur for at forøge indkomsterne, og den vågede nidkært

¹⁾ Se »Fra Ribe amt« 1905 p. 90 ff.

²⁾ Sømærker, opstillet på land. Kalkar II., S. 463.

over, at ingen greb ind i rettighederne på de strømme, som fra Arild havde hørt ind under dens områder. I 1771 kom magistraten derfor i konflikt med Hans Satterup i Hjerting. Det drejede sig om tønde- og kabe-pengene for de øksne, som udskibedes fra Strandby, og som Satterup mente måtte tilkomme ham, da de skibe, der førte disse, passerede gennem Grådyb. Mod dette hævdede Ribe magistrat, at denne afgift altid forhen var blevet betalt på det sted, hvorfra skipperne udgik som ekspederede af toldvæsnet. Hvis Satterups opfattelse skulde gælde, måtte han betale en klækkelig afgift til Ribe, for der var adskillig flere fartøjer, der passerede Riber dyb efter at være ekspederet fra Hjerting toldsted, end omvendt. Stiftamtmand Lewet-zau lagde sig mæglende imellem og fik bilagt striden.

Imidlertid var der i regeringskredse blevet så meget røre om havnespørgsmålet, at man besluttede at tage alvorligt fat på det. I 1774 reguleredes grænserne mellem kollegierne, og ved denne lejlighed blev havnevæsnet lagt ind under det vestindiske og guineiske rente- og generaltoldkammer, og kort tid efter sin oprettelse tog dette kammer med det drabelige navn fat på at skaffe sig klarhed over havnenes tilstand, idet amtmændene blev beordret til gennem en indberetning at besvare flere bestemt formulerede spørgsmål.

Hovedsummen af stiftamtmand Lewetzaus indberetning, der for første gang kaster lys ud over forholdene ved Ribe havn, var følgende:

Havnen var meget ringe, da indsejlingen gennem mange år havde været så tilstoppet med sand, at kun fartøjer på 20—24 læster kunde gå ind til det sædvanlige losse- og ladested, Skiøgum kaldet, der lå $\frac{3}{4}$ mil fra byen. Herfra befordredes varerne videre med pramme og både ad åen, eller, som den fra gammel

tid kaldtes, revieren; men denne var på sine steder så tilstoppet, at bådene kun, når vandet var højt, kunde drive over bankerne, hvilket naturligvis forårsagede mange dages ophold. Der var ingen steder, hvor skibene kunde ligge i vinterhavn. En sådan måtte de da søges på »eilandet Fanø« 3 mil fra byen.

Hvad havnens økonomi angik, havde den ingen kapital. Dens indkomst var c. 30 rdlr. årlig i tønde- og kabepenge, som efter gammel takst oppebares af hvert fartøj, som sejlede gennem Riber dyb eller ekspederedes på toldboden. Desuden indbragte de både, som ved markedstid lå ved skibsbroen og solgte fisk, c. 4—5 rdlr., og dertil kom, at der fra gammel tid tilkom broen en part af byens accise, nemlig c. 30 rdlr. årlig. Disse indtægter indgik i byens offentlige kasse, der derefter afholdt alle udgifter; men det var knap nok, at de indkomne midler kunde dække vedligeholdelsen af to søtønder ud for Sønderho samt to kabes eller vartegn på høje bakker på Sønderho, foruden en række kabes langs revieren.

Det eneste, der kunde hjælpe på situationen, var en oprensning af åen; men hvorfra skulde midlerne hertil komme? Stiftamtmanden havde konfereret med magistraten og flere andre, og man var kommet til det resultat, at det var bedst at opkræve bropenge: 4 sk. af små både, 8 sk. af større både og 16 sk. af fartøjer med varer over en læst, ligesom pramme med specielle købmandsvarer skulde give 16 sk. Med sådanne afgifter mente man ikke at være gået nogen for nær.

Men vilde disse indtægter forslå til en virkelig og vedvarende udbedring?

Det som generaltoldkammeret åbenbart havde ønsket sig af disse indberetninger, må sikkert have været

nogle detaillerede og vel underbyggede forslag, som nøjagtig skitserede, hvad der skulde foretages ved havnene, samt den omtrentlige sum, der vilde medgå dertil. I stedet for fik man fra så godt som alle sider mere eller mindre svævende udtalelser, som i virkeligheden intet sagde.

Derimod fik man i kammeret et tydeligt indtryk af, i hvilken forfærdelig tilstand det danske havnevæsen befandt sig ¹⁾. Årene, der fulgte, og det kæmpearbejde, der i virkeligheden — om end kun efterhånden — blev gjort for at bringe havnene på fode igen, viser, at her havde indberetningerne ikke overdrevet. Det svar, der næsten fra alle sider lød på spørgsmålet om, hvordan eventuelle mangler bedst kunde afhjælpes, var næsten overalt blevet: hjælp fra statskassen!

Der var derfor al god grund for kammeret til at holde igen. Foreløbig gik der en række år med at behandle det indkomne materiale og udarbejde en betænkning til kongen derover. Denne afgaves i 1781, men af virkelig praktiske forslag til en afhjælpning af misèren indeholdt den ikke eet, hvorimod den fortabte sig i en række filosofiske og merkantilistiske betragtninger, hvoraf flere — om de var blevet realiseret — vilde have været absolut ødelæggende for de fleste af landets havne.

Betænkningen sluttede med at klassificere havnene. Heller ikke denne klassificering vidnede om særlig forståelse af byernes værdi som handelspladser. Det skal her kun bemærkes, at man for Jyllands vedkommende mente, at der kunde være anledning til at gøre noget for Ålborg, Randers og Århus på østsiden og Ribe på vestsiden.

¹⁾ Otto Smith: En dansk købstads havn, Holbæk 1924, pag. 47 ff.

De sidste årtier af århundredet sled sig hen, uden at der skete noget nævneværdigt for Ribes vedkommende. I halvfjerdsernes slutning havde en vis Peder Poulsen til regeringen indsendt et forslag til udvidelse og forbedring af en lille havn på Listø, og efter nogen betænkning blev kommandørkaptajn Lou beordret til at afgive betænkning over dette forslag.

Denne søofficer var blevet ansat som tilsynsførende med de danske havne, og allerede i oprettelsen af denne stilling lå der en tilkendegivelse af, at man var besluttet på at råde bod på de dårlige tilstande. Men om Lou nu enten ikke var den rette mand på denne plads, eller man ikke støttede hans bestræbelser på rette måde, nok er det, at hans virksomhed har sat sig yderst ringe spor. Hans navn forekommer vel af og til, men det står ikke i forbindelse med en kraftig indgriben til en forbedring af situationen. Hvad det Listø'ske projekt angår, gled det stille ud af sagaen, og rummede vel heller intet af værdi, så denne fare for Ribe gled snart over.

Man havde på denne tid — som man vel altid havde haft det, og som man også senere blev ved med at have det — et syndigt vrøvl med søtønderne i Riber dyb. Disse var i ældre tider blevet vedligeholdt af byens skippere to og to på skift, men senere havde skipperne fået ansvaret og bekostningen læsset over på magistraten. Da byen hævdede at have suverænitæt over alle farvandene mellem øerne og fastlandet, måtte den naturligvis også sørge for disse søtønder, der afmærkede dem; men det faldt rådet vanskeligere og vanskeligere at få de indkomne tønde- og kabepenge til at slå til til formålet, idet tønderne hvert øjeblik rev sig løs, hvorefter som regel de værdifulde kæder blev bjerget og stjålet af forbisejlende.

Man havde i 80'ernes slutning grebet til den sædvanlige udvej at bortforpagte vedligeholdelsen, mod at forpagteren måtte indkassere de penge, som afgaves af de passerende skibe til dette formål. Forpagteren var netop den fuldmægtig ved toldvæsnet på Sønderho, Jens Sønnichsen, som efter den anonyme indberetning skulde have så kolosale, men ulovlige indtægter. I alle tilfælde var han en bjergsom mand, thi neppe havde han overtaget forpagtningen, før han søgte og også fik medhold hos rådet i, at der ikke alene skulde betales tøndepenge af de skibe, der løb ind og toldklarerede, men også af alle dem, der blot passerede Riber-dyb, og som jo faktisk også havde mere gavn af søtønderne end de stedkendte folk. Det var jo sikkert på sådanne områder, at det havde skortet for magistraten med at få tilstrækkelige indkomster, idet man kun opkrævede hos de havnsøgende fartøjer, medens Jens Sønnichsen nu åbenbart lå på lur i dybet efter de ikke få passerende skibe.

Ved en senere licitation af denne omsorg for søtønder og kabler, kom den i hænderne på Peter Thomsen i Sønderho; men i 1794 overtog Jens Sønnichsen den atter for en sum af 31 rdlr., og han var sikkert energisk nok til at få disse penge ind igen med gode renter.

Det evindelige råb om, at det var åens tilgroning, der ødelagde Ribes handel, må forekomme en at have været tilstrækkeligt til at skabe en stemning for at skaffe midler til en oprensning; men denne udeblev stadig. I den retning gjordes kun det aller nødvendigtste.

Dette ser så meget mærkeligere ud, som man i 1791 blev klar over, at byens brolægning var i en dårlig forfatning. Af den grund skred man til en general-

reparation, der kostede ganske betydeligt. Gennem generalvejmester, major v. Rosen, blev der skaffet en kyndig mand tilveje, som skulde lede arbejderne i tre måneder og undervise en eller flere af byens arbejdere deri.

Ved samme lejlighed gaves der broen en sikkert hårdt tiltrængt reparation, således at der ialt anvendtes 2622 rdlr. på dens bolværk og brolægning. Om man blot havde anvendt denne sum på åens oprensning! Men medens broen nu stod pudset til at modtage de indløbende både, groede åen stadig mere til og hindrede disse både i at komme ind til den.

Tre år senere var man dog kommet til en erkendelse af, at noget måtte der gøres. Borgmester Balle gjorde sammen med prammand Jørgen Andersen som særlig sagkyndig en rejse til Fanø for at rådføre sig med skipperne der om, hvilke foranstaltninger der vilde være de bedste.

Nu var skipperne på Fanø jo ikke helt de rette at søge råd hos, da deres interesser for en forbedring af toldstedet Ribes havnevæsen kun kan synes at have været yderst ringe, således som forholdene nu en gang var i disse farvande. Men ekspeditionen vendte dog tilbage med sådanne resultater, at den kunde foreslå magistraten, at der anbragtes rishoveder på de steder, som var mest tilbøjelige til tilsanding, for på denne måde at indsnævre løbet og bringe strømmen til at skære i bunden, så at sejlløbet derved kunde uddybes. Som et første forsøg burde der sættes et sådant risgærde ved »provstens ridested«.

Denne hjælp til selvhjælp var vel nok god latin mange steder landet over og var også blevet forsøgt ved flere åhavne, men uden at resultatet svarede til forventningerne. En god muddermaskine, sat hyppigt i gang,

havde sikkert hjulpet bedre, som den havde gjort det på Christian IV's tid. På et af de kort, der skaffedes tilveje, da åreguleringen nogle år senere kom under debat, ses anbragt en række risgærder i de største krumninger; men de er neppe opsat ved denne lejlighed, da byens regnskaber ikke viser udgifter til sådanne. Man har langt snarere denne gang som så ofte senere ladet det blive ved den smukke tanke.

Samme år foretoges en regulering af skibsbroen, idet man ønskede at få nøjagtig angivet, hvor meget der var gade, og hvor meget bro. Man fastsatte gadebredden til 10 alen og nedrammede her en række pæle, der skulde anvendes ved skibenes fortøjning.

Året efter, den 17. april 1795, blev skibsbroen vidne til et formeligt oprør.

Byens borgere havde ansøgt om, at der måtte blive udstedt forbud mod kornudførsel, da det — i hvert fald inden for amtets grænser — begyndte at knibe svært med denne uundværlige vare. Den pågældende dag fik man underretning om, at en stor pram, ladet med rug, var på vej ind til byen, til hvis købmænd den var bestemt, og da man havde sikker forvisning om, at hele denne ladning var bestemt til eksport, mødte en stor skare af borgerne op på skibsbroen.

Da prammen viste sig ved bommen og forlangte at komme til holværk, mødte konsumptionsbetjentene naturligvis og vilde åbne bommen; men nu kom der liv i oprørsskaren, betjentene blev jaget bort, og for at de ikke senere skulde finde på at åbne bommen, blev der sat en ekstra hængelås for denne. Efter borgeradjutantens ordre tilsagde en borgerkorporal nu de menige i borgerkorpset til at holde vagt på broen, indtil der var kommet svar på ansøgningen om forbud mod kornudførsel.

Købmændene blev efter disse begivenheder ængstelige for, hvorledes det skulde spænde af, og søgte at opnå et kompromis, idet de lovede at udsælge et lige så stort kvantum som prammen indeholdt, nemlig 500 tdr., til en pris af 4 rdlr. tønden, men de ophidsede borgere nægtede dette pure.

Naturligvis endte det med et sagsanlæg mod oprørernes hovedmænd, Lauritz Lund og Jacob Fridrich Bøhme, og endnu to år senere verserede denne sag, hvori de anklagede ved vidner beviste, at årsagen til ophidselsen ikke var grebet ganske ud af luften, idet der virkelig hint forår var rejst en del opkøbere rundt i amtet for at erhverve kornet direkte fra bønderne til udførsel, samt at den omhandlede ladning var fremskaffet på denne måde.

Overhovedet var der i disse år en del uro i byens næringsliv. Således klagede de eligerede borgere i 1795 over, at fem kniplingskræmmere havde fået borgerskabsbevis uden at have taget ophold i byen. Det samme var tilfældet med tre skippere, der benyttede dette pseudoborgerskab til at drive borgerlig næring på landet, hvor de boede, og til skade for byen.

Rentekammeret gav dog kun medhold i det sidste tilfælde, og magistraten autoriseredes til at tage forbehold ved borgerskabs udstedelse til skippere mod at drive borgerlig næring uden for byen.

Dette var ikke uden sidestykke i byens ældre historie og viser, at der var et misforhold mellem byens værdi som søkøbstad og den pligt, der pålagdes skipperne at være borgere. Circa hundrede år tidligere, i 1701, forespurgte rentekammeret byen, om ni navngivne skippere var virkelige borgere, men fik til svar, at disse vel nok havde løst borgerskabsbrev og havde boet til leje i byen i nogen tid om året samt svaret

deres skatter; men nu havde man intet set til dem siden 1697, og man regnede dem derfor som havende deres borgerskab forbrudt.

»At bo og bygge her på stedet have de såvelsom alle andre med al ret eragtet at være til deres ruin, så længe de på nærliggende steder kunne nyde de friheder, som udi nogle år haver været betagne denne fattige bys indvånere, og dersom denne ikke bliver anset med stor kongelig nåde, da ikke aleneste skipperne, som sket er, skal undvige byen, men endog de borgere, som forhen haver været formuende. Hvorledes negotien er her på stedet, kan bedst ses af, at hverken skippere eller skibe mere ere her hjemme-hørende.«

Således lød klagen hundrede år tidligere, og endnu lå Ribe med et mægtigt opland, som ikke var dens eget på grund af de særlige forhold til Sønderjylland, og kæmpede en fortvivlet kamp mod både regeringsforanstaltninger og mod naturmagter.

Men nu var dens kræfter også ebbet ud og borgerskabet berøvet enhver rest af energi. Som det skal ses i det følgende, havde man opgivet al tro på, at forholdene kunde ændres, og de forsøg, som fra forskellig side blev gjort for at vække by og borgerskab op til dåd, mødte en resigneret passiv modstand, som ikke var til at overvinde.

I maj måned var der en hr. Kümmel, som klagede direkte til rentekammeret over åen ved skibsbroen, idet han hævdede, at der faldt jord ud i den fra hr. Thuns forværk (bolværk?), samt at slusen mellem toldbodgården og hr. Omeises plads var i en meget dårlig tilstand. Hovedpunktet i hans klage var dog det, at alt muligt skarn og affald kastedes i åen. Mærkeligt nok var dette forhold aldrig tidligere gjort

til genstand for klage, skønt åen dog havde været hele byens losseplads gennem århundreder, idet man jo her på en såre nem måde kunde komme af med alt, hvad man ikke mere gad se.

Rentekammeret beordrede nedsat en kommission til undersøgelse af forholdene, men denne gled ind i den række af kommissioner, hvis resultater man kan lede forgæves efter lige til dommedag.

Så tænkte de eligerede en overgang på at forhøje tønde- og kabafgiften for at skaffe større indtægter; men magistraten frarådede dette på det bestemteste, da det rimeligvis kun vilde bevirke, at de fleste af de fartøjer, som kun passerede Riber dyb, men dog gav afgift, i stedet for vilde gå gennem Grådyb, hvor de var afgiftsfri.

På dette tidspunkt begyndte regeringens indflydelse på havnene at gøre sig gældende, eller rettere sagt, på denne tid kom den rette mand til at tage sig af dem: søofficeren Poul Løvenørn, en sønnesøn af den bekendte Poul Vendelbo Løvenørn.

Denne energiske og dygtige mand blev i 1796 udnævnt til overlods, hvilket vilde sige, at hele det danske lodsvæsen blev lagt ind under hans styrelse, og for Ribes vedkommende sporedes det snart efter deri, at der til enrolleringschefen, kommandørkaptajn Pohlman i Hjerting, indløb ordre til, at han skulde indberette om alle de lods- og sømærker, der fandtes i hans distrikt, såsom kirketårne, træer, vejrmøller o. s. v. Desuden skulde han sørge for at få alle lodser optaget i enrolleringsrullerne, og fandtes der i distriktet nogle, der måske var antaget privat af magistraterne, skulde han samle disses antagelsesbreve og instrukser og indsende dem til admiralitets- og kommissariatskollegiet.

Også det danske havnevæsen lagdes samtidig ind under ham, og også her søgtes der straks skabt et grundlag for den nyordning, som kort efter iværksattes.

Der udkom en ny told- og konsumptionsforordning, og i anledning af dennes § 25, indberettede Ribe magistrat den 6. april 1797, at de afgifter, som skibene havde i Ribe havn, var: 1) bropenge (1 sk. af hvert »frihedshoved« og 2 sk. af andre), 2) ringpenge (4 sk. af hver pram eller båd og 16 sk. af større fartøjer), 3) kranpenge (1 sk. af hvert 100 pd. vejet, 10 sk. af uvejet fremmed gods), 4) pakhuspenge (af hvert 100 pd. 1 sk. ugentlig, hvert læs fremmed gods 10 sk. ugentlig), 5) liggepenge (2 sk. af hvert læs tømmer ugentlig), 6) tønde- og kabpenge (fra 1 sk. — 1 rdlr. efter skibenes størrelse og antal rejser). Dette lød jo meget drabeligt, men var i virkeligheden en altfor lille indtægt, og det var desuden kun ring- og liggepengene, der kom selve havnen til gode.

I 1798 kom den kongelige forordning om havnevæsenet, der fastslog Løvenørns stilling som general-toldkammerets konsulent i bro- og havnesager. Et af dens vigtigste påbud var nedsættelsen af en havnekommission i hver havneby, således at kammeret nu havde en bestemt myndighed at holde sig til, idet man vel gik ud fra, at byernes råd havde for meget at tage vare på på andre felter, til fuldt ud at kunne påtage sig dette specielle. Under havnekommissionen lagdes også hele havnens økonomi, der f. eks. i Ribe hidtil havde været blandet sammen med byens almindelige pengevæsen. Regnskaberne skulde revideres, decideres og kvitteres af kammeret, og kommissionerne måtte kun anvise indtil en vis sum til udbe-

taling. Skulde dette beløb overskrides, fordredes amtmandens betænkning og kammerets beslutning.

Ribes havnekommission kom til at bestå af byskriver Simonsen og borgerne Koch og Thun; men de stillede sig alle fra første færd meget afvisende over for denne institutions værdi, og resultatet af deres holdning udeblev heller ikke.

Havnekommissionernes første opgave var at få skabt en fast organisation gennem et havnereglement, og i denne anledning fik Ribe tilstillet Korsørs reglement som grundlag for, hvad den selv skulde udarbejde. Den blev imidlertid ganske roligt lagt til side!

I november måned indsendte kommissionen den af generaltoldkammeret forlangte indberetning om havnens øjeblikkelige tilstand. Den var ikke rosenrød, og der er adskilligt, der tyder på, at den er forment endnu værre, end hvad der egentlig var overensstemmende med de faktiske forhold:

1. Der fandtes ingen havn for skibe i vinterleje,
2. der boede ingen skippere eller borgere, der havde skib i fart til og fra byen,
3. fremmede varer hjemførtes fra Hamborg ved en (!) på Sønderho boende skipper,
4. desuden kom der årlig fra Norge nogle ladninger kalk og tømmer, men ellers var der ingen handel.

Åens elendige tilstand omtaltes naturligvis udførligt. En oprensning og udgravning måtte derfor til, men var måske unyttig (!). Da indtægterne var så ringe, måtte bekostningen altså afholdes af byens offentlige midler; men der var i forvejen lagt stærkt beslag på disse, og mere end 150—200 rdlr. årlig kunde der neppe opnås derfra.

Iøvrigt frarådedes de store bekostninger, da byens skibsfart nu en gang havde taget sæde på Fanø og

Sønderho. Selv om der blev gravet en kanal tværs gennem engene, »som ikke med en tønde guld lader sig udføre«, vilde forholdene sikkert dårligt bedres, thi handelen vilde på grund af de nærliggende vendiske steder neppe drage fordel deraf.

Af disse grunde mentes derfor også, at en havnekommission var ganske unødvendig!

Da den dog nu en gang var nedsat, mente den vel, at den burde komme med forslag til nogle forbedringer; men den vigtigste af disse synes dog for kommissionen at have været den, at magistraten ligesom hidtil burde påtage sig administrationen, hvorfor kommissionen heller ikke havde gjort sig den ulejlighed at indsende det ønskede havnereglement.

Denne indberetning, der ikke vidner særligt om godt borgersind, gik videre med stiftamtmandens tilslutning til det anførte — men Løvenørn var af en anden mening!

Han var ingen ynder af dem, der lagde hænderne i skødet og ikke så ud over deres egen næsetip. Han lod straks generaltoldkammeret vide, at kommissionen selvfølgelig burde vedblive at fungere, i hvert fald i alt, hvad der angik åens opmudring og bolværkernes vedligeholdelse, og når det var befalet, skulde kommissionen naturligvis udarbejde havnereglementet. Imidlertid kunde han bedst overse situationen, når han selv kom på stedet, og af den grund skulde selve forbedringerne ved havn og bro stilles i bero, til han kunde komme derover. Ingen skulde indbilde ham, at der ingen handel var, thi hvorfor vedligeholdt byen da søtønderne og kaberne!

Det ser af denne skrivelse også ud til, at Løvenørn kunde tænke sig Fanø havn i udbedret skikkelse tjene som egentlig havn for Ribe, hvorfor åens udbedring var det vigtigste for byen. Den besværlige omladning

af varerne ophævedes jo af byens fortrinlige beliggenhed.

Men Løvenørn var en travlt optaget mand, og der var i snesevis af havne, som trængte i høj grad til hans personlige nærværelse. I juli måned det følgende år måtte generaltoldkammeret underrette magistraten om, at Løvenørns forretninger andet steds udsatte hans besøg i Ribe endnu nogen tid.

Men der gik måneder, der gik år, inden Løvenørn kom til Ribe. Ved år 1800 opgjorde Generaltoldkammeret, hvilke forbedringer der var foretaget ved de danske havne, og der var gode resultater at spore næsten overalt. Men ved Ribe lå det helt stille.

Havnekommissionen var stadig tvær og modvillig. Da et af medlemmerne, købmand Thun, i 1799 rejste fra byen for at slå sig ned i Nyborg, foretoges der vel et valg til nybesættelse af hans post i kommissionen; men man stillede dog besættelsen i bero under henvisning til, at man ikke var klar over, om den gamle ordning (med magistratens administration) skulde følges, eller om en ny havneordning skulde træde i kraft.

Magistraten blev dog hurtigt fra generaltoldkammeret underrettet om, at den ny ordning forlængst var trådt i kraft med havnekommissionens valg. man anerkendte forstander Ussings valg i den bortrejste Thuns sted, og man mindede skarpt om, at kammeret ønskede sig tilsendt fra kommissionen et udkast til et havnereglement.

Et år senere lykkedes det kommissionen at få et sådant reglement skrevet sammen, men det indeholdt kun det aller nødtørftigste, og det ser yderligere ud, som om det først indsendtes flere år senere på udtrykkeligt forlangende. I en samtidig skrivelse repe-

terede man over for kammeret de ulykkelige forhold ved åen og fornyede forslaget om en opmudring og en borttagning af de banker, der ved lavvande standsede fartøjerne, som nu altid måtte losse og lade ved den såkaldte Quernsten. Navnlig burde der ryddes kraftigt op ved Teglholmen, ved ride- og kørestederne over holmen og mellem kronens og byens bro. Og trods regeringens gentagne ordrer, ansøgte man atter om, at bestyrelsen af havneforholdene igen måtte blive lagt i magistratens hånd, samt om at underskuddet ved opmudring og reparationer måtte blive afholdt af byens kasse, alt under magistratens overopsyn.

Et af punkterne i havnereglementet fastsatte en afgift på $\frac{1}{2}$ pCt. af alle ind- og udskibede varer; men købmændene, der havde fået nys herom, protesterede øjeblikkelig over for magistraten. De kunde højst gå med til at give $\frac{1}{4}$ pCt. og foreløbig kun på 3 år. Samtidig protesterede de eligerede borgere mod, at byens kasse skulde tage sig af åens oprensning. Hvad byen kunde påtage sig, var højst en vedligeholdelse af stenbolværket fra kranen forbi Brede slippe samt derfra til åen ud for slottets bleghave. Hertil kom, at magistraten udtalte som sin mening, at byens handel ingen fordel vilde have af alle anstrængelser, så længe øboerne og bønderne trængte ind på disse områder. Den ønskede, at en grænsereguleringskommission først skulde bringe orden i dette forhold.

Det skal ikke nægtes, at forholdene må have syntes de stedlige autoriteter uhyre besværlige, så længe de mange hæmmende bånd ikke blev slappet ved kraftige foranstaltninger fra regeringen. Men herfra og til en passiv nægtelse af selv at foretage det ringeste, var der dog et spring.

I kammeret følte man vel nok denne modstand, men fandt ingen midler til at imødegå den. Da Løvenørn absolut ikke kunde tage sig personlig af sagen, blev digeinspektør Sieverts dirigeret til Ribe for at konferere med havnekommissionen; men hans bestræbelser for at skære gennem uviljen løb ganske ud i sandet, og havnesagen lå derefter fuldstændig i dvale i circa tre år.

I marts måned 1803 mandede byens købmænd sig imidlertid op til en protest. Det var ikke nok med, at åens tilstand næsten umuliggjorde enhver sejlads, men når dertil kom, at byens pramførere blev udskrevet til søenrollering, blev det helt galt! De eneste, der i så tilfælde kendte farvandet tilstrækkeligt til at kunne føre bådene helskindet igennem, var nemlig Fanø- og Sønderhoskipperne, og man var på den måde ganske i deres vold og måtte betale de ublu priser, som de forlangte for transporten.

Løvenørn var ikke til at få fat i på dette tidspunkt, og kammeret henvendte sig derfor i sin nød til stiftamtmanden og spurgte, om han dog ikke kendte en mand, som havde tilstrækkelig indsigt til at foretage den fornødne undersøgelse af forholdene, og som derefter kunde beregne omkostningerne derved. Men dette var åbenbart ganske håbløst at tænke på.

I marts indsendte magistraten et andragende til kammeret om, at byens tønde- og kabevæsen på grund af, at byens kasse havde underskud, måtte afholdes »for hans majestæts regning«; men dette blev pure afvist.

Fra de første syv år af århundredet findes en opgørelse af, hvor mange skibe der fandtes hjemme-hørende i de forskellige købstæder¹⁾. For Ribes ved-

¹⁾ Axel Linvald i historisk tidsskrift. 8. række. VI.

kommende varierer antallet mellem 24 og 28 skibe på ialt mellem 396 og 467 kommercelæster. Forholdet var dog det, at byen ikke ejede et eneste skib, men der er regnet med dem, der hørte hjemme inden for Ribe tolldistrikt.

Sammenlignes dette med forholdene ved en række andre jyske byer, ses det, at Ribe slet ikke hørte til de ringeste; men ulykken var, som det tidligere er påpeget, at det var øboerne, der havde handelen i sin magt. Havde Ribe å været sejlbar i hvert fald for pramme og småbåde, vilde forholdene ikke have været så elendige; thi som central for oplandshandelen var byens beliggenhed trods alt god. Men som sagerne nu stod, gled den forholdsvis store tilførsel inden for tolldistriktet uden om Ribe i mange småpartier.

Da ankom endelig i maj 1804 Løvenørn, og den 15. havde han sit første møde med havnekommissionen.

Grundlaget, som Løvenørn havde at arbejde på, var yderst ringe. Kommissionen havde ikke rørt en finger for at lette ham arbejdet. Men han tabte ikke modet af den grund. Til en personlig og indgående undersøgelse, således som han ofte havde foretaget den andre steder, havde han ikke stunder, og navnlig vilde en rekognosering af åløbet tage ham for lang tid. Men han skaffede sig fra en landinspektør et pålideligt og for formålet meget oplysende kort, og på grundlag af dette satte han kommissionen ind i sine tanker om, hvad der burde gøres.

Han var på det rene med, at vanskelighederne var store, og at forbedringerne kun kunde klare sagen for mindre skibe; men han underkendte heller ikke den værdi, som dette vilde have for byen og dens handel. Kunde man på en eller anden måde komme den om-

fattende landprang og bøndernes ind- og udførsel af varer til livs, tvivlede han ikke om, at man kunde hjælpe byen på fode igen!

Kommissionen var dog ikke enig med Løvenørn. Det ser ud til, at det navnlig var formanden, rådmand Knud Simonsen, der nærede uvilje mod, at der overhovedet blev rørt ved havnøspørgsmålet, og hans mening fik udtryk i en indberetning, som indsendtes til general-toldkammeret.

Løvenørn havde foreslået en kanalgravning gennem holmen, altså den gamle plan, som man allerede på Christian IV's tid havde søgt at realisere, men som krigene havde ødelagt. Man fandt i kommissionen, at denne kanalgravning både var for bekostelig og uhensigtsmæssig, og Simonsen henviste til, at da planen i 1600'erne havde været fremme, var den ikke blevet realiseret, efter hans mening, fordi man allerede da havde indset de overordentlige vanskeligheder, den frembød.

I 1805 kom Løvenørn igen til Ribe og havde den 15. august et nyt møde med kommissionen. Til trods for, at man allerede den 4. juni året forud havde modtaget Løvenørns udførlige plan, havde kommissionen intet som helst foretaget og skød sig ind under, at den hverken havde haft nogen direkte instruks at arbejde ud fra eller havde midler til at gennemføre det, som Løvenørn ønskede.

Den kanal, som efter Løvenørns plan skulde føres gennem holmen, var beregnet til en længde af 12—1300 alen og så dyb, at 7 fod dybgående fartøjer kunde passere den. Desuden skulde der lægges en kommunikationskanal på 60 alen mellem åen og slotsgrunden i den hensigt, at der her skulde skabes den så længe tiltrængte vinterhavn. Disse arbejder havde Løvenørn

anslået til en udgift af 10,000 rdlr., og dertil kom anskaffelsen af en muddermaskine, som antagelig vilde komme til at koste 500 rdlr.

Om mødets forløb vides intet, men det er sikkert gået varmt til. Løvenørn henviste til, at selv om det skulde slå fejl med en forbedring af handlen, var de reelle udgifter så små, at der ikke vilde være noget tabt derved. Største parten af udgiften vilde nemlig blive indvundet ved 71 td. land, som vilde fremkomme på grund af udførte inddæmninger. Hele kabevæsnet vilde også blive betydeligt indskrænket, og den indtægt, som nu gik til Sønderho, vilde i stedet for tilfalde Ribe.

Det endte dog med, at kommissionen bifaldt Løvenørns forslag, om end med en del betænkelighed -- men rådmand Simonsen havde ikke været til stede i dette møde, og hans protest lod ikke vente længe på sig.

Så snart han kom tilbage fra den rejse, han havde været på, og erfarede, hvad der var sket, opsatte han på kommissionens vegne en protest, som indsendtes til generaltoldkammeret. Den gik i hovedsagen ud på, at når åens store, krumme bugt omkring holmen skulde lukkes med dæmninger, og åen derefter føres gennem holmen, måtte man ikke glemme, at denne holm bestod af marskeng, som var delt mellem beboerne i 116 eng skifter, noget der selvfølgelig vilde bringe en række juridiske vanskeligheder. Yderligere vilde transporten af jord fra kanalen til dæmningerne ødelægge engene, og man vilde få en række protester fra ejerne. Desuden måtte man bygge en vindebro for at undgå, at kvæget om vinteren blev udsat for havflod, når holmen var blevet skåret igennem. Hvem vilde desuden garantere for, at dæmningen kunde stå for havets pres?

Gik det galt på denne måde, vilde kanalen blive opfyldt og hele bekostningen vilde være spildt!

Var Løvenørn begyndt at tvivle om sin plans gennemførlighed, tvivlede han om, at den vilde være byen til nytte, var han for optaget andetsteds, eller var han blevet ked af at kæmpe mod den sløve og modvillige havnekommission. Nok er det, Løvenørns og dermed regeringens indgriben i de ripensiske havneforhold døde ganske stille ud.

Der gik en række år, hvor der absolut intet foretoges af hverken havnekommission eller magistrat, indtil der på ny blev røre om åens tilstand — en sidste opblussen af energi, der som sædvanlig løb ud i sandet.

Det ser ud, som om initiativet til at få skaffet nogenlunde tålelige tilstande tilveje udgik fra magistraten, men der lå dog andre kræfter bagved. Da man imidlertid havde den institution, der hed en havnekommission, måtte den i hvert fald nominelt tage sig af sagen. At kommissionens virksomhed i årevis havde været lig nul, og at den endnu i mange år vedblev dermed, kan ses af, at dens korrespondanceprotokol vel nok beskæftiger sig lidt med de følgende begivenheder omkring 1811—12, men derefter bliver ganske tavs og først påny tager fat i 1826.

I september 1810 skete der det opsigtsvækkende, at det maturinske legat modtog et brev fra havnekommissionen, hvori denne krævede, at legatets bestyrelse skulde sørge for en oprensning af dets del af åen, nemlig fra bommen til Bjerum bæk, hvorimellem legatets bleggård og slotsengen lå.

Legatbestyreren svarede tilbage, at så længe han havde udfyldt denne stilling, nemlig fra 1795, var der årlig blevet sørget for åens oprensning, og endnu i år

var den blevet foretaget, hvilket kunde bevises gennem daglejer Niels Badsted, der havde udført arbejdet, og hvis kvittering på 2 mark 8 skilling derfor fandtes i legatets besiddelse. Samme legatbestyrer var så ondskabsfuld at tilføje, at hvis oprensningen ikke var blevet effektiv nok, skyldtes det sikkert den manglende oprensning langs åens anden bred, hvis lodsejere var magistraten selv, for Justitsrådsengen på Vestermaen, og St. Cathrinekirken for Vadstedsengene.

En fornyet henvendelse gav kun et svar, der gik ud på, at legatet ikke havde pligt til at holde åen sejlklar, men kun til at rydde den for grøde og lignende. Legatets midler havde en ganske anden adresse, nemlig at understøtte trængende!

Omtrent på samme tid, som disse skrivelser udveksledes, var der til en del lodsejere i Vestermaen udsendt opfordring til, at de, hvis grunde stødte op til åen nord for byen på strækningen fra stampemølle-åens udløb i skibsbroåen eller den såkaldte Bjerum bæk i vester til Kobro, havde øjeblikkelig at rydde åen forsvarligen, især ved det såkaldte ridested.

Det var således ikke mindre end et forsøg på at få en del af arbejdet skubbet over på andre; men det mislykkedes som vist. Aktionen synes at være fremkaldt ved et høfligt, men ironisk brev, som købmand C. Knudsen i månedens begyndelse havde tilsendt magistraten, men i virkeligheden var det byens handlende, der nu satte sig i bevægelse for at komme ud af uføret. Byen havde nemlig fået en tilvækst af fire driftige handelsmænd, der vel ikke nævnes, men hvis talsmand Knudsen var.

Han begyndte med at understrege den gamle sandhed, at en betingelse for byens handel var en oprensning af åen. At man også tidligere havde indset dette

i byen, kunde ses af, at en patriot — efter hvad han havde ladet sig fortælle — havde legeret en kapital til dette formål, og Knudsen gennemgik derefter, hvad der burde udrettes i denne sag.

Dette med patrioten var nu Knudsens eget påhit, men det tjente hans sag, at få sat fart i begivenhederne, og at han mente det alvorligt, kan ses deraf, at han året efter sin første skrivelse, som endnu ikke havde båret frugt, sendte en ny til magistraten, hvori han tilbød sin egen person, såfremt man savnede en mand til at have opsyn med de arbejder, der vel nu skulde foretages ved åen, et tilbud, som de eligerede borgere ses at have modtaget med kyshånd.

Havnekommissionen lå stadig død, og da der nu virkelig blev foretaget noget, var det den konstituerede borgmester Bluhme, der i magistratens navn skrev til danske kancelli og anmodede om, at kommandør Løvenørn måtte blive beordret til at udarbejde en plan til en forbedret havns indretning.

Generaltoldkammeret, der fik denne skrivelse tilstillet, svarede tilbage, at hvis forholdene i Ribe virkelig, som hævdet, var forandret, og hvis stemningen i byen var for havnens udbedring, så havde Løvenørn jo allerede tidligere udarbejdet en plan hertil. Man anbefalede derfor magistraten at sætte sig ind i denne og derefter forny andragendet.

Også udefra blev der i denne tid øvet pres på magistraten angående havnen og åen. Kaptajnløjtnant Winkler på Fanø klagede i maj 1811 til amtmanden over, at det i høj grad kneb med kornudskibningen fra Ribe. De både, der bragte kornet til skibene, som skulde føre det til det betrængte Norge, måtte ofte ligge stille i over 14 Dage, før de kunde komme over

grundene i åen, og hele transporten forsinkedes ganske urimeligt.

Amtmanden tog derefter sagen i sin hånd og beordrede borgmesteren til at sammenkalde de eligerede mænd og få orden i sagen ved at få havnekommissionen til at virke igen. Dette viste sig dog at rumme den vanskelighed, at havnekommissionens papirer ikke var til at finde, og først en måned efter fandtes de fleste af dem — nemlig hos et af den tidligere kommissions medlemmer, hospitalsforstander Ussing, som man åbenbart først nu fandt på at spørge derom — men en del af de tidligere udarbejdede kort og planer manglede.

Der blev holdt et fællesmøde på rådhuset under amtmandens forsæde, hvortil alle interesserede var indbudt, og her dannedes atter en havnekommission med borgmesteren som formand og med kaptajn Ramming og købmand Knudsen som medlemmer.

Derefter sov det hele hen igen!

I november måned året efter (1812) indløb der atter klage til amtmanden over, at kornet til Norge ikke kunde udskibes hurtigt nok, medens regeringen stadig pressede på. Amtmanden beordrede derefter havnekommissionen, »fra hvem jeg siden dens udnævnelse 1811 og min skrivelse af påfølgende dag til daværende konstituerede borgmester som formand i samme, aldeles ingen indberetninger har modtaget«, til at meddele sig, hvad der var blevet foretaget, navnlig sidste sommer. Hvis der trods den fremrykkede årstid kunde foretages noget nu til åens oprensning, måtte det snarest udføres. Men først og fremmest vilde han have at vide, hvorfor intet var blevet gjort, da tiden var bekvem.

Kommissionen, hvoraf købmand Knudsen var udtrådt og erstattet med hospitalsforstander Ussing, undskyldte sig med, at det ikke var lykkedes at få to tyske grøftegravere til at foretage opmudringen ifjor, og i år havde forholdene været endnu værre. Men — til næste år skulde man nok bestræbe sig for at få det udført!

Belært af erfaringen, mindede amtmanden i maj 1813 kommissionen om, at nu måtte tiden vist være inde — men alligevel skete der intet! Atter gled den gunstige tid over, og amtmanden måtte atter til at true. »Jeg havde formodet, at åens oprensning i denne sommer alvorlig skulle være bleven iværksat, men da den bequemme årstid dertil nu næsten er forbi, og ikkun nogle fåe steen, som på et sted var nedfalden, er optagne, og åen ikke alene er så opfyldt med grus, at næsten ingen båd kan komme til skibsbroen, men den er endog så sammengroet med græs, at en tom båd neppe kan slæbes der igennem, endog inden for bommen,« må han alvorlig tilholde kommissionen at foranledige oprensningen, da udskibningen af magasin-kornet ellers ganske standser.

Ved dette sørgelige billede af den tilsandede og tilgroede havn, hvor neppe en tom båd kunde flyde, skal denne skildring standse. Lavpunktet var nået, det var faktisk ikke muligt at komme længere ned!

Der eksisterer en meddelelse¹⁾ om, at i 1814 fjernes den bom, der fra gammel tid for opkrævningernes skyld havde spærret indløbet til skibsbroen. Det er, som om denne fjernelse betegner indledningen til en ny tid. Selv om det de første år kun gik yderst

¹⁾ Fra Ribe amt V, p. 177.

langsomt med forbedringerne og arbejdet overhovedet, synes dog den gode vilje, der hidtil havde manglet, nu at være tilstede, og fra 1826 arbejdede havnekommissionen regelmæssigt. Kanalens gravning i 1855—56 og holmens gennemskæring i 1918—19 bliver da et nyt kapitel i Ribes handelshistorie.

[Kilderne til ovenstående skildring er væsentligst hentet fra generaltoldkammerets arkiv, Rigsarkivet, og fra havnevæsenets arkiv, Ribe byarkiv.]

