

Bjergningens historie

Af Birte Hjorth

Bjergning af strandede og grundstødte skibe har helt op til nyere tid været et naturligt erhverv for Dragør med dets beliggenhed ved Øresund - et af de mest trafikerede farvande i verden.

Forholdene her er ganske specielle. Sejlløbene ud for Dragør - Drogden og Flinterenden - er temmelig smalle og omgivet af grundt vand, og i den sydlige del af Sundet er der store udgrunde. Strømmen er ofte meget stærk og vandstanden varierende, afhængig af vindretningen. Disse betingelser tilsammen har altid givet strandingsrisiko for skibsfarten.

De første bjergninger

Det tidligste vidnesbyrd om bjergningsassistance ved Dragør er fra ca. 1333, hvor et skib fra Stralsund har lidt skibbrud og der er ilandbragt bl.a. 16 tønner øl, to sække humle og tre pund fugtig rug. Herefter hører man først om bjergning i 1600-tallet, hvor Dragør hovedsagelig var beboet af fiskere og administrativt underlagt Store Magleby, hvis befolkning udelukkende bestod af hollandske bønder, efterkommere efter de hollændere som Christian den 2. havde indkaldt omkring 1521.

Beboerne i Hollænderbyen og Dragør har i hvert fald i midten af århundredet haft en overenskomst, hvorved de i fællesskab udførte bjergningsarbejde, for i 1663 fornyede man en vedtægt, da den forrige var brændt under svenskekrigen. Denne vedtægt bestemte bl.a., at hollænderne ikke måtte udelukkes fra deltagelse, når der kom skib på grund - en bestemmelse, der var meget upopulær i Dragør, da beboerne her gerne ville beholde bjergningsfortjenesterne for sig selv.

Man fandt da også med tiden på forskellige kneb, f.eks. at undlade at melde om grundstødninger og at slutte indskrivningen af bjergningsdeltagere inden hollænderne var nået at møde frem.

Med udgangen af 1600-tallet ændredes erhvervsbetingelserne i Dragør. Fiskeri var ikke længere hovederhvervet. Skibsfart og lodseri blev efterhånden vigtige indtægtskilder og gav økonomisk opblomstring - og hermed også større trang til selvstændighed.

Bjergning som kommunal opgave

I en vedtægt 1713 fik Dragør-beboerne bestemt, at bjergning skulle være et kommunalt anliggende, for i §7 står der, at "hvem som kommer først om Bord til noget Skib ej maa understaa sig i at akkordere for sig og sit Skib alene, men for hele Menighedens bedste."

Desuden skulle der af fortjenesten forlods fratages 5% til byens kasser. Denne vedtægt blev fornyet flere gange gennem 1700-tallet, hvorved afgiften til byen blev forhøjet til 10% og senere til 20% der fordeltes mellem byens, havnens og skolens kasser. Resten blev delt mellem deltagende både og mandskab.

Ved på denne måde først at fratage penge til byen og derefter at overlade halvdelen af fortjenesten til de deltagende både, der hovedsagelig var dragørske, søgte man at unddrage hollænderne en del af bjergningsfortjenesten.

Med bestemmelserne fra 1770 om, at kun folk, som havde byens rettigheder, måtte deltage i bjergning, og fra 1819 om, at bønderkarle og landfolk kun kunne lønnes med halve mandsparter, var hollændernes indtægtsmuligheder efterhånden stærkt begrænsede.

Disse indtægter har Chr. Nicolaisen, der har skrevet om Amagers historie, karakteriseret som en mild regn, der faldt overalt, da det var det meste af byen, der deltog. Fogeden og de fire byforstandere fik hver en mandspart foruden deres faste procenter. Havnefogeden, skriveren, bytjeneren, vægterne og til tider også lærerne fik deres parter. Desuden fik de gamle mænd, som ikke kunne være med, samt de mange enker, som byen havde. Også de fattige blev betænkt.

Chr. Nicolaisen har haft adgang til en [regnskabsbog](#)

over bjergningsindtægter i sidste halvdel af 1700-tallet. Den har i lang tid været forsvundet, men er senere genfundet i Landsarkivet.

Det område, hvor man ydede bjergningsassistance, strakte sig så langt øjet rakte, og det vil i realiteten sig rundt om Saltholm, over til Bredegrund nær ved Skanør, og rundt om Amagers sydkyst.

"Til skibs"

Så snart et skib observeredes grundstødt, gik der bud til fogeden og byforstanderne, mens havnefogeden beordrede byens båd og derefter andre skibe og både klargjorte. Bytjeneren blev sendt rundt i byen for at tude i hornet og råbe "til skibs". Byens båd sejlede derefter ud med en af byforstanderne om bord for at forhandle med skipperen på det grundstødte skib.

Imedens var byskriveren mødt op i havnelokalet, der lå i den bygning, der i dag rummer Dragør Museum. Her strømmede folk nu til for at blive indskrevet som deltagere og vente på signal til at gå ud. Til en større bjergning kunne der være indtegnet 2-300 mand. Bjergningsarbejdet har i de fleste tilfælde bestået i at tømme det grundstødte skib for sin last, og hertil anvendtes lægtere, der ofte var gamle, udtjente skuder, der på denne måde kunne give sin ejermand en god indtægt.

Bjergelønnen afhang af forholdene og udgjorde ofte en trediedel af ladningen eller en fjerdedel af fjerdedel af værdien af skib plus ladning. Sommetider tog man det bjergede gods som bjergeløn - det blev dog for det meste solgt ved en efterfølgende auktion.

Med de ofte store mængder bjergningsgoods, der måtte tages vare på, var det nødvendigt at have pakhuse og stabelpladser. Dragør Museums bygning på havnen er bygget 1682 som pakhus.

Konkurrence fra Svitser

Fra midten af 1700-tallet fik man vanskeligheder på grund af konkurrence fra bjergerne i Kastrup, der ofte kørte Dragør-bjergerne i forkøbet, især på den nordlige

ende af Saltholm-grunden.

En retssag 1788 afgjorde, at dette ikke kunne formenes dem. Også lodserne i Dragør havde man besvær med. De forsøgte 1768 at stifte deres eget bjergningselskab, men da måtte amtmanden skride ind og bede dem overholde byens vedtægt.

I 1800-tallet blev problemerne imidlertid endnu større. 1833 stiftedes E.Z. Svitzers Bjergnings Entreprise, som havde station i Kastrup og derfor virkede i det samme område. Svitzers bjergningsfartøjer blev hurtigt udstyret med det mest moderne materiel såsom pumper, løftegrej, spil og dykkerudstyr. Det var svært at tage kampen op mod dette selskab, men i 1866 blev konkurrencen vendt til samarbejde. Man indgik en overenskomst om deling af fortjenesten.

I begyndelsen var betingelserne gunstige. Dragør skulle have 75% af fortjenesten, når man udførte bjergningen alene, 66 2/3% når Svitzer også deltog og 50% når Svitzer deltog med sin bjergningsdamper.

Dragør skulle levere mandskab og både og havde så til gengæld mulighed for at disponere over Svitzers damper og redskaber.

Men senere blev forholdene væsentlig forringede. Svitzer begrænsede Dragørs bjergningsområde, og i begyndelsen af 1890-erne opsagde selskabet kontrakten og tilbød Dragør 40% af akkorderne for sejlskibe og 30% for dampskibe. 1901 nedsattes taksterne yderligere.

Bjergningsvæsenet ophører

Svitzer kvalte langsomt Dragør bjergningsvæsen. I slutningen af 1909 opgav kommunen at drive bjergning og samarbejdet med Svitzer ophørte. Bjergningsvæsenet overgik derefter til det private "Dragør Bjergelav".

Bjergningsvæsenet havde givet store indtægter til byen - de kulminerede omkring 1880 og gik derefter hastigt tilbage.

Samtidig hensygnede byens anselige skibsfart, der udelukkende var baseret på ældre sejlskibe. Også lodseriet havde tilbagegang, dels på grund af dampskibenes større manøvredegtighed og dels på grund af farvandenens bedre afmærkning. Ved indgangen til det 20. århundrede ændredes erhvervsforholdene totalt. Dragør gik i dvale.

Kilderne er bevaret

Et betydeligt arkivalisk materiale om Dragør bjergningsvæsen er bevaret i kommunens arkiv. Her er protokoller, kontrakter, regnskaber m.m. dækkende perioden 1830-1909.

På grundlag af dette materiale er udarbejdet et register over mere end 900 strandede og grundstødte skibe med oplysninger om det enkelte skibs navn, type, hjemsted, kaptajn, strandingsdato og -sted samt bjergeløn.

[Registret kan downloades her.](#)

Artiklen været bragt i Dragør-Nyt, 28.september 1978 og i bogen "Brikker til et Dragør-puslespil" (1990).

[Hent Birte Hjorths artikel om Dragør](#)

[Bjergningsvæsen](#) fra Handels- og søfartsmuseets årbog 1978.