

# Havarier og forlis

Thisted-skibe på søen, 1825-50  
Kaj Sekkelund

*Havarier og forlis var nærmest en naturlig del af søfartserhvervet. Det skete, at en i forvejen fattig sømandsfamilie mistede den mandlige forsørger. Sømandslivet, der af og til opfattes som spændende og eksotisk, fulgtes af en barsk og trist bagside. Foruden den menneskelige side betød havarier og skibsforslis en økonomisk risiko for de rederier og købmænd, som havde kapital stående i skibe og varetransporten. Tab måtte medkalkuleres ved engagement i søfart på sejlskibenes tid.*

*Det følgende vil handle om hændelser og begivenheder ved havarier og forlis, der ramte Thisted-skibe i årene 1825-50.*

Med den stigende søfart på Thisted efter Aggerkanalens gennembrud blev havarier og forlis også hyppigere for byens skibe. Thisted-skibe var årligt involveret i ulykker i denne periode, og frygten for ulykker på havet var dagligdag for sømandsfamilierne. Især forår og efterår var kritiske årstider. Skibene tilriggedes om foråret, efterhånden som isen gik af fjorden, og vejret blev bedre. Men det lunefulde forårsvejr bød af og til på overraskelser for de søfolk, der lige havde forladt hjemmet for årets sejlingssæson. Også i sommermånederne fandtes ulykker, men de fleste kom i forbindelse med efterårsstormene. I løbet af efteråret begyndte skibene at søge hjemhavn, men en ekstra fragt betød en ekstra indtægt, og man kunne være langt fra hjemhavn. Skibsefterretninger blev ventet med længsel ovenpå efterårets storme.

## På Limfjorden

De første problemer meldte sig allerede i de hjemlige farvande. Limfjorden var flere steder meget lavvandet, hvilket betød risiko for grundstødninger, som kunne hænde selv for stedkendte skippere. Og det frembød flere problemer for søfarten på fjorden.

I vinteren 1835-36 ses flere grundstødninger i Limfjorden. Og fra Hals meddeltes det d. 15. februar 1836, at smakken "Alida" fra Thisted ført af skipper Poul Haaning lørdag nat var sunket i søndre side af fjorden lidt vest for Egense Hage. Mandskabet bjergede sig i skibsbåden. Skib og last - en ladning rug fra København stod på ca. 7 favne vand<sup>1</sup>), og såfremt det kunne bjerges, måtte det være noget beskadiget.

Poul Haaning havde d. 14. nov. 1835 indklareret en ladning stykgods i Thisted, hvor der denne vinter herskede brødkornsmangel p.g.a. fejlslagen høst på egnen med deraf følgende høje priser. "Alida" forlod Thisted d. 20. nov. med en ladning talg og uld til København i bytte for rug for hjemturen<sup>2</sup>).

Østersøisk rug var almindelig transitvare over København. Og Haaning var en erfaren skipper i farten mellem Limfjorden og København, hvor han også de

foregående år havde sejlet rug for Thisted-købmændene Lützhøft og Bendixsen<sup>3</sup>).

Senere på året d. 26. aug. 1836 skete den ulykkelige hændelse, at den 18-årige skibsdreng Willads Christian Clementsen fra Klitmøller, der foer med skipper Jacob Thomsen i fast fart mellem Thisted og Aalborg, faldt overbord og druknede i Liv-Bredning<sup>4</sup>). Og dermed havde Limfjordsfarten også kostet et menneskeliv dette år.

Med den øgede skibstrafik over Aggerkanal til Altona, Hamborg, England og Norge blev der også en øget trafik igennem fjordens smalle sunde mellem Thy, Mors og Salling med større fartøjer. Dette krævede, at søfolkene havde et vist stedkendskab. Fanø-skipperen J. N. C. Jensen afgik d. 16. juni 1840 fra Thisted bestemt for Altona med en ladning havre på everten "De tvende Brødre". Skibet nåede ikke længere end til Vilsund, hvor det ved gennemsejlingen stødte på en sten og sank. Noget af ladningen blev vistnok bjerget<sup>5</sup>).



Jagtevert.

Men også lokale skippere kunne have problemer. Skipper J. P. Kløvborg fik i vinteren 1843 en ubehagelig oplevelse med kuffen "Alida" af Thisted. "Alida" på 31 cml. (commercelæster - ca. 2 br.ton) var et af de største fartøjer, der på denne tid var hjemmehørende i Thisted. Og den ses derfor oftest på de længste ture iblandt byens søhandelsforbindelser.

"Alida" kom d. 26. aug. hjem fra Amsterdam med en last af tobak, møllesten og tagsten, og den tog straks derefter ud på endnu en langtur til Riga<sup>6</sup>). Skibet var endnu ikke returneret i begyndelsen af december, hvilket rimeligvis har givet næring til ængstelse. Og rygter gik, at skibet var forlist - eller endog totalt forulykket. Men avisen kunne d. 14. dec. 1843 meddele, at skib og mandskab var i god behold - og lå ved Feggesund.

Sandheden var, at kuffen rigtignok havde været på grund. Med skipperens egne ord: "Alida" var på rejsen fra Skive til Thisted stødt på en (skipperen) ubekendt grund sydøst for Livø d. 7. dec. i godt vejr, men det var lykkedes efter 2-3 timers arbejde at bringe fartøjet flot. Rygterne og den lange rejse havde kostet de pårørende en del ængstelse, desuden havde skibets reder H. D. Lützhøft bekostet en eftersøgning med båd og folk<sup>7</sup>). Løse rygter kunne skabe en del uro, men alt endte lykkeligt denne gang, hvor rygtesmedene tabte ansigt.

Grundstødninger var et stort problem for større fartøjer. Allerede få måneder senere - juli 1844 gik en

<sup>3</sup> DN-CT/TAA. 1832. Nr. 56

<sup>4</sup> DN-CT/TAA. 1836. Nr. 90

<sup>5</sup> DN-CT/TAA. 1840. Nr. 73

<sup>6</sup> Toldklaringslister Thisted tolddistrikt, 1843

<sup>7</sup> DN-CT/TAA. 1843. Nr. 90, 150, 152

<sup>1</sup> Den Nord-Cimbriske Tilskuer/Thisted Amtsavis. 1836. nr. 21

<sup>2</sup> Toldklaringslister. Thisted tolddistrikt, 1835

anden erfaren Thisted-skipper på grund ved Sillerslev Øre. Chr. Jacobsen, der i disse år gik i fast Englandsfart, havde lastet korn i Nykøbing på skonnerten "Christine Marie" på 21 cml. Efter at have losset 100 tønder korn kom skibet flot, og den passerede Aggerkanal d. 23. juli med lykkelig ankomst i Newcastle d. 29.<sup>8)</sup>



Kuffgalease

Korneksporten fra Thisted til de engelske storbyer ekspanderede i 1840erne med en stærkt øget skibstrafik mellem Thisted og Aggerkanal til følge. Også i 1845 var det galt med grundstødninger. I april ved sejlingsæsonens begyndelse løb skonnerten "Astrea" ført af skipper Christensen af Thisted på grund på den såkaldte Melgrund ved Ørndrup Hage på vej til London med havre, men "Astrea" var så

heldig ved vandets stigning selv at komme flot. Og dette skib havde endog en lods fra Thi sted ombord. Og Chr. Jacobsen gik endnu engang på grund denne gang ved Støvlebæk - ligeledes på vej til London med havre på skonnerten "Christine Marie". Skibet stod på grund fra fredag aften til søndag eftermiddag, da også det kom flot ved egen hjælp.

Det ses ofte i denne periode, at Thistedborgere købte indstrandede skibe på havkysten. "Astrea" var en indstrandet blankeneser-skonnert<sup>9)</sup> på kysten ved Hvidbjerg v. Å på 31 cml., der året før 1844 var købt på auktion af et interessentskab fra Thisted med bl.a. købmand A. Fjeldgaard, og den ankom til Thisted i juni 1844. På mærkelig vis blev skibet ramt af flere uheld.



Skonnert.

Grundstødningerne i 1845 gav anledning til udbredte beklagelser over savnet af et godt søkort over Limfjorden. Desuden var det ønskeligt, at der blev udsat vagere på de vigtigste punkter, hvilket især var Ørndrup Rev og den såkaldte Studemide ved Næssund. Vandstanden kunne variere fra 8 a 9 fod ned til kun

5 a 6 fod, og sømærkerne var meget ukendelige i tåget og diset vejr, blev det sagt. Dette gjorde farvandet vanskeligt selv for den stedkendte især med dybtgående fartøjer. Nedenfor Løgstørs grunde fandtes vagere og mærker, som betegnede løbet, men mellem Thisted og Aggerkanal fandtes intet<sup>10)</sup>. Efterretninger om grundstødninger var ikke så udprægede de følgende år trods den stigende søfart, hvilket givetvis kunne skyldes mere erfaring med farvandet, forbedrede kort og afmærkning af sejløbene.

Tilsandingen på Løgstørs grunde voldte problemer for Limfjordsfarten igennem lange perioder. Nedenfor ses ober Skipper ved Holmen Jacob Stavangers kort over grundene fra 1759. Rigsarkivet.

Ulykkerne var en del af sømandslivet, og det var forbundet med megen overtro. Uheldet kunne ramme urimelig hårdt. I en periode hvert efterår var den lokale skibsfart på Limfjorden præget af kartoffeltransporter.

Disse transporter blev i okt. 1847 ramt af flere ulykker - vel nok p.gr.a. stormfuldt vejr. Desuden var der antageligt en livlig lokal kartoffelhandel dette år p.gr.a. korneksport-boomet til England, fordi kartoflerne kunne erstatte korn som kreaturfoder.

Under kartoffellastning af Løgstør-fartøjet "Strandmaagen" ved Visbyå i begyndelsen af oktober 1847 druknede skibets matros med skibningsbåden, der sank. Og senere samme dag faldt også skipperen N. Salvesen overbord, og var forsvundet. I avisomtalen hed det: "mærkeligt er det, at de begge skulle drukne paa en Dag ved to forskellige Leiligheder"<sup>11)</sup>. Skipper Salvesen havde gennem årene været en hyppig gæst i Thisted.

Skipper Mads Jacobsen af Ræhr var den 20. okt. sammen med medinteressenten Peder Chr. Andersen Møller på vej fra Doverkil til Thisted med en kartoffellast på en 7 cml. stor jagt. Jacobsen var gået til køjs, medens Møller havde vagten. Ved vagtskiftet fandt Jacobsen skibet grundstødt på Skyum Hage. Møller var ikke at finde, men han blev fundet senere under landingen med det ene ben i klemme i båden, og han var formodentlig faldet ud og druknet i færd med at bringe et tov ud. P. C. A. Møller var en erfaren skipper fra Norges- og Altonafarten - men satte livet til i hjemlige farvande.



Søkort.

I de samme dage meddeltes det fra Løgstør, at en matros på skipper F. Langaards fartøj var druknet<sup>12)</sup> - også en hyppig gæst i Thisted. Sidst på måneden kom det op med storm og byger, hvorunder en kåg - efter sigende lastet med kartofler kuldsejlede ved Aalborg, og begge ombordværende druknede<sup>13)</sup>. Oktober 1847 blev således ramt af en række drukneulykker.

Limfjorden var, som det ses, ikke et ufarligt farvand. Grundstødning, storm og lignende kunne medføre problemer, selv om man stadig befandt sig i hjemlige omgivelser. I april 1849 hed det: "Den vedholdende østenvind staaer fast som en Passat", og det skabte lav vandstand bl.a. på Løgstør Grunde og i Aggerkanal<sup>14)</sup>. Og meddelelsen er karakteristisk for fjordfartens vilkår.

<sup>8</sup> DN-CT/TAa. 1844. Nr. 80, 93

<sup>9</sup> Blankenese: tysk søtartsby ved Elben

<sup>10</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 51

<sup>11</sup> DN-CT/TAa. 1847. Nr. 120

<sup>12</sup> DN-CT/TAa. 1847. Nr. 126

<sup>13</sup> DN-CT/TAa. 1847. Nr. 128

<sup>14</sup> DN-CT/TAa. 1849. Nr. 46

### Ved Aggerkanal

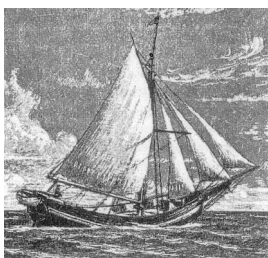
Periodens ekspanderende søfart mellem Limfjordens købstæder og Altona, Hamborg og England - London gjorde Aggerkanal til et knudepunkt i sejlskibstrafikken, hvor der ofte lå flere skibe, der ventede på gunstigt vejr og vind. Såvel når skibene passerede fra Nordsøen til fjorden - eller omvendt.

Aggerkanals Lodserie fungerede fra sommeren 1836 - straks efter, at kanalen var blevet sejlbar. Skipperne kunne herefter få assistance til at passere den vanskelige kanal. Mange hændelser fra de følgende år viser, at lodseriet var en nødvendig foranstaltning, men også - at det til tider var en ringe beskyttelse.

Aggertangen blev i disse år gentagne gange udsat for stormfloder og oversvømmelser. Allerede efter et par sæsoner blev lodshuset d. 19. jan. 1839 bortrevet af en stormflod, hvilket var meget sigende om vilkårene på stedet. Topografien, dybdeforholdet i kanalen o.s.v. var under konstant forandring. I stedet for huset anskaffedes et lodsfartøj til opholdssted - skænket af Hs. Majestæt Kongen<sup>15</sup>).

Ulykkerne ramte igen ved Agger allerede i sensommeren 1840. Fra en storm natten mellem d. 14. og 15. august blev der meddelt om forandringer af kanalgenembruddet, bl.a. blev et såkaldt bolværk ”aldeles ruineret”, og tømmer og brædder derfra drev i land ved Krik sammen med 5 uskadede småbåde. Og det meddeltes desuden, at flere Aggerboeres både var ituslagne. På Thyholm var flere lader faldet, og kornet var flere steder slået ned - lige før høsten. M.h.t. stormstyrke og vandets højde blev det sagt, at havet var gået over hele landtangen syd for den store kanal. Også fra søen indløb efterretning om en ulykke.

Skipper Peder Kløvborg drev skudehandel fra Klitmøller, hvor han bl.a. ejede pakhuse. I 1830erne gik han i såvel Norges- som Altonafart<sup>16</sup>). D. 14. aug. 1840 var han gået hjemmefra med sin jagt kun lastet med nogle få tønder korn bestemt for Aggerkanal - formodentlig for at hente fuld last i Limfjorden.



Jagt.

Lodseriet observerede om aftenen en jagt ved kanalen kommende nordfra med flag oppe (- et særligt flagsystem gjorde det muligt at signalere besked mellem passerende skibe og lodseriet - f.eks. om man ønskede lodshjælp). Fire lodser gik da ud og kom ombord i jagten, som krydsede ind efter, medens det blæste

hårdt af sydøst. Fartøjet måtte opgive og ankrede op, idet det var næsten tomt. Og de tre lodser vendte tilbage omkring midnat. Vinden gik sydlig og tilsidst i sydvest, og blæsten blev heftig og orkanagtig især mellem kl. 4 og 8. Jagten var ikke mere at se ved kanalen om morgenen.

Efterretninger fortalte, at skipper Kløvborgs lig og en matros blev fundet ved Stenbjerg - og lodsen Joseph Thøgersen af Agger ved Vorupør. Jagten var drevet i land ved Vester-Agger, hvor skibsdrengen fandtes død i køjen. Desuden var masten forsvundet, og da pumpen også

manglede, formodedes det, at fartøjet var kænret<sup>17</sup>). En uventet sensommerstorm havde dermed kostet fire sømænds liv og anrettet en stor del materiel skade.

De følgende år blev mindre dramatiske. Limfjorden var i 1845 tiliset til hen sidst i marts. Da isen omsider gik af fjorden, kom den i drift, hvilket uheldigvis skar hul på lodsfartøjet, som sank og fik bagbordssiden beskadiget<sup>18</sup>). Søfarten kom dette år først igang i løbet af april.

Skipper P. Bach af Thisted stødte d. 20. dec. 1845 på den yderste revle ved indløbet til kanalen med jagten ”Agger-Kanal” på 25 cml., som derved mistede roret. Men efter et par dage, hvor vejret var blevet tåleligt, blev det igen bragt flot, og det havarede skib førtes til Thisted.

”Agger-Kanal” havde været på rejse fra Amsterdam til flere steder i Limfjorden, og lasten indeholdt bl.a. tobak til konsul Bendixsen i Thisted, som blev bjerget - men var beskadiget af søvand. Vintermånederne blev brugt til at reparere skibet, dvs. fortømring og hovedreparering, og det løb midt i maj 1846 af stabelen klar til en ny sejlingssæson. Havariet havde kun medført økonomiske tab for rederen H. D. Lützhøft og tobaksfabrikant Bendixsen<sup>19</sup>).



Proprietær H. D. Lützhøft

De værste ulykker ved Aggerkanal ses, når sejlskibene ville passere fra Nordsøen til Limfjorden i dårligt vejr. Alternativet var enten at søge norsk havn eller passere Skagen for Kattegat. Den anden vej kunne skibene opankre - eller, hvis det trak ud, returnere til én af fjordens havne. Således returnerede 4 fartøjer til Thisted i det dårlige julevejr i 1845.

I samme meddelelse oplystes det, at skipper Graves Petersen med sluppen ”Haabet” af Thisted, der d. 21. dec. havde forladt Cuxhaven med kurs mod Thisted, havde opgivet at passere kanalen og var indkommen til Østerrisør for ”contrair Vind” d. 28.<sup>20</sup>). ”Haabet” havde også et par måneder tidligere været uheldig, hvor en last med Altonavarer var blevet beskadiget af søvand, som blev solgt på auktion. Auktionen på Thisted rådhus d. 30. sept. 1845 omfattede et stort parti manufaktur og isenkram, søm, stål og 4 foustager med puddersukker, krap, blåsten og vitriol<sup>21</sup>).

Men også mere meningsløse ulykker kunne indtræffe. Skipper Peder Hausgaard af Klitmøller lå sidst i maj 1846 ved Aggerkanal med sin jagt. Skipper og styrmand var taget til Lemvig for at købe ankertov, og de havde efterladt 2 drenge ombord - skipperens søn og en søn af matros Peter Bak. Ved tilbagekomsten var drengene borte. Den enes lig blev senere fundet, og drengene var formodentlig faldet overbord under spøg<sup>22</sup>) eller lignende.

<sup>15</sup> DN-CT/TAa. 1839. Nr. 103

<sup>16</sup> Toldklaringslister. Thisted tolddistrikt, 1833-40

<sup>17</sup> DN-CT/TAa. 1840. Nr. 99, 100. 1841. Nr. 50

<sup>18</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 41

<sup>19</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 152, 153, 155. 1846. Nr. 50, 60

<sup>20</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 5

<sup>21</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 115

<sup>22</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 63

Limfjordens tilslining gav i jan. 1848 endnu engang anledning til problemer. "Agger-Kanal" ved skipper Bach og "Christine Marie" ved skipper Christensen begge af Thisted måtte opgive at passere kanalen d. 19. jan. 1848 p.gr.a. is, og de gik nordover i stedet. Thisted-skibene kom gennem kanalen i begyndelsen af marts<sup>23</sup>) og de har sikkert været på et ufrivilligt ophold i norsk havn.



Fabrikant, konsul F. C. Bendixen

for kolera i fremmede havne - på dette tidspunkt de engelske<sup>24</sup>).



Slup.

langt fra er udtømt med det refererede, der skulle handle om Thistedes skibe. Men kanalen kunne også afhængig af omstændighederne være en god nødhavn. F.eks. i juni 1838 hvor det engelske brigslib "Maidstone" på 248 engelske tons fandt sikkerhed i kanalen efter problemer på yderste revle. På dette tidspunkt var det en mindre sensation, at se et skib af denne størrelse på stedet<sup>25</sup>) Aggerkanalen var trods problemer og ulykker alt ialt en fordel for den nordvestjyske søfart.

### Over Skagerrak

Norgesfarten var gennem århundreder selve grundlaget for den thylandske søfart, og landingen af skuderne på den åbne havkyst var ofte problemfyldt - eller direkte farlig.



Kattevat - Skagerrak.

På lignende vis gav en stærk udgående strøm problemer i nov. 1848. En Grimstad-skipper, der agtede sig ind gennem kanalen, måtte gå til søs med sprængte sejl. D. 25. nov. 1848 grundstødte en norsk slup i kanalen og 4 fartøjer ved Krik, og en indstrandet preussisk skonnert - "Rapid" blev sønderslået på Kobberrødstrand. Desuden henlå flere fartøjer i karantæne i kanalen p.gr.a. tidens almindelige frygt

Aggerkanalen var et vanskeligt farvand p.gr.a. stadig skiftende dybdeforhold, revler, strømforhold o.s.v., og med en stigende søtrafik blev lodseriet ganske nødvendigt. Desuden gav tilbagevendende storm og uvejr anledning til ulykker og dramatiske hændelser, hvilket

langt fra er udtømt med det refererede, der skulle handle om Thistedes skibe. Men kanalen kunne også afhængig af omstændighederne være en god nødhavn. F.eks. i juni 1838 hvor det engelske brigslib "Maidstone" på 248 engelske tons fandt sikkerhed i kanalen efter problemer på yderste revle. På dette tidspunkt var det en mindre sensation, at se et skib af denne størrelse på stedet<sup>25</sup>) Aggerkanalen var trods problemer og ulykker alt ialt en fordel for den nordvestjyske søfart.

Efter åbningen af Aggerkanal blev Norgesfarten i stigende grad koncentreret på Thisted, og dermed blev ulykkerne på havkysten færre. I årene 1825-50 skyldtes havarierne i Norgesfarten oftest de uventede storme, når søfolkene krydsede Skagerrak.

Skipper Madsen frygtedes forulykket efter en storm d. 29.

nov. 1836 med smakken "Johanne Elisabeth" af Thisted på 20 cml. Men til al beroligelse blev det meddelt, at fartøjet var indkommet til en udhavn 2 mile vest for Egersund på Norges vestkyst - uden videre skade end tabet af skandseklæderne<sup>26</sup>) Skibet har været ret meget ude af kurs. Skipper Madsen sejlede almindeligvis i pendulfart mellem Thy og Mandal eller Christianssand<sup>27</sup>).

Den norske skærgårdskyst var på sin vis et vanskeligt farvand, men skipperne fra Thy var dels erfarne folk, og oftest sejlede man på de samme havne år efter år. Desuden fandtes lodserier flere steder på norskekysten bl.a. Flekkerøe Lodserie ved indsejlingen til den af thyboerne oftest besøgte havn Christianssand. Men storm kunne ligesom tage give problemer.

Skipper Jens Chr. Leerhøi af Thisted indstrandede natten til d. 1. april 1841 på stenrevet Møllen i Tvedestrands tolldistrikt med dæksbåden "Fiskeren" i det der blev kaldt, ualmindelig stærk tåge. Leerhøi var på rejse fra Klitmøller til Kragerø med en almindelig last på denne rute bestående af byg og et parti gryn og flæsk. Den lille besætning på 2 mand blev reddet. Af lasten blev gryn og flæsk bjerget, hvorimod byggen gik tabt. Fartøjet blev hugget i stykker i bunden og endte som vrage, men sejl, rig og inventar blev dog bjerget<sup>28</sup>). Men alt ialt blev det et større økonomisk tab. Skipper Leerhøi sejlede almindeligvis i fjordfart mellem Thisted og Aalborg<sup>29</sup>).



Tjalk

Skibets tilstand og vedligeholdelse havde selvfølgelig også betydning for sikkerheden. Hvorvidt tjalken "Marie Elisabeth" af Thisted på 18 cml. var i dårlig vedligeholdelse stand fremgår dog ikke klart. En skibsefterretning fortæller, at skipper Anders Nielsen med "Marie Elisabeth" på vej fra Østerrisør til hjemstedet med trælast d. 3. juni 1842 blev

truffet 7 mile fra land. Skibet var i stormen dagen før sprunget læk og flød på lasten. Besætningen var i behold, desuden kunne last og takkelage bjerget<sup>30</sup>). Fartøjet bjergedes tillige, selv om det i første omgang lød som uvis. Et par år senere blev det endnu engang ramt af en ulykke.

Havarier og forlis var en del af sømandslivet. Til tider medførte det kun materielle og økonomiske tab. I andre tilfælde kostede det menneskeliv, men oftest var der overlevende, som kunne viderebringe meddelelsen til familien. Det skete også, at skibe forsvandt med mand og mus, og de nærmere omstændigheder forblev ukendte.

Kuffen "Dorthea" af Thisted ført af skipper Christensen forlod i oktober 1845 det norske Sørland, hvor det havde søgt havn på vej til Holland med en byglast. Efterhånden som man i løbet af foråret 1846 ikke havde hørt fra skibet - bl.a. skibets reder, købmand I. W. Werner i Thisted havde ikke modtaget efterretninger, formodedes det, at det var forlist. Og en pengeindsamling blev

<sup>23</sup> DN-CT/TAa. 1848. Nr. 8, 28

<sup>24</sup> DN-CT/TAa. 1848. Nr. 132

<sup>25</sup> DN-CT/TAa. 1838. Nr. 73

<sup>26</sup> DN-CT/TAa. 1836. Nr. 139

<sup>27</sup> Toldklaringslister Thisted tolldistrikt, 1833-40

<sup>28</sup> DN-CT/TAa. 1841. Nr. 47

<sup>29</sup> Toldklaringslister. Thisted tolldistrikt, 1840-41

<sup>30</sup> DN-CT/TAa. 1842. Nr. 68

iværksat for at hjælpe de to fattige matrosers familie - Bole Kjær i Klitmøller og Christen Jensen i Vangså, som begge havde kone og børn<sup>31</sup>). Pengeindsamlinger og medfølelse ses i flere tilfælde, når sømandsfamilier blev ramt.

#### *På Nordsøen*

Thisted-skibene kom oftere over Nordsøen i årene 1825-50. Det var byens største skibe, som gik i Englandsfart. Og der var egentlig kun få havarier ved det direkte kryds over Nordsøen. Men uventede storme var altid en risiko.



*Ignatius Wilhelm Werner.*

Tjalken "Marie Elisabeth" på 18 cml. blev i 1845 endnu engang ramt af ulykke - også denne gang var det på åbent hav. "Marie Elisabeth" havde tidligere på sæsonen været på Newcastle efter stenkul og i Holl og London med thylandsk havre<sup>32</sup>), og skibet var fra tidligt forår i konstant fart på Thisted-England med de traditionelle varer på denne rute. Skibets ejer var den

førende rederikøbmand og kornhandler i Thisted - H. D. Lützhøft.

Avisen bragte d. 13. nov. 1845 den sørgelige besked om ulykken. Skipper Anders Nielsen fra Arup og styrmand Peder Marcussen var i Nordsøen skyllet overbord af en styrtø og druknet d. 22. okt. Skibet var gået fra Hartlepool bestemt for Frederiksværk formodentlig med stenkul, og den var således ikke nået langt, før ulykken skete på 55 grader nordlig bredde ud for Newcastle<sup>33</sup>) "Marie Elisabeth" blev på mærkelig vis ramt af gentagne ulykker. Skipper Anders Nielsen blev 31 år gammel. Og han mindedes af familien med et religiøst præget digt om det barske sømandsliv<sup>34</sup>).



*Købmand P. C. Nordentoft*

Vinteren 1845-46 blev hård, og dermed fulgte også en række søulykker. Samtidig betød den gode korneksport til England, at det var fristende at udvide sejlingssæsonen, hvilket medførte, at flere skibe sejlede på den mere risikable årstid. Fjordfarten, blev det sagt, havde denne vinter egentlig ikke været standset. Og i februar 1846, hvor skibene almindeligvis lå i vinterhavn, var 4-5 skibe gået fra Thisted på udenrigske destinationer<sup>35</sup>)

En af de førende redere i Thisted - P. C. Nordentoft modtog i begyndelsen af marts 1846 besked om, at en søn var faldet overbord og druknet. Sønnen var med skibet "Sylphiden" af Hamborg på rejse fra Sydamerika og

Italien til hjemstedet<sup>36</sup>). Og familien fik dermed et trist bekendtskab med den koloniale storsøfart. På denne tid ses det ofte, at købmandssønner som en slags uddannelse søgte ansættelse i et af de store handelshuse i Hamborg, hvoraf flere drev international handel og søfart.

Sønnen - Jens Nordentoft blev kun 20 år gammel, og han var den ældste af tre sønner, derudover fik P. C. Nordentoft syv døtre<sup>37</sup>). Jens Nordentoft fik iøvrigt et værdigt minde. Da P. C. Nordentoft i 1849 lod det første større skib bygge i Thisted - en skonnert på 34 cml., fik det navnet "Jens Nordentofts Minde". Som det første rigtige skib af Thisted blev dets færd fulgt med stor interesse<sup>38</sup>).



*Skonnertbrig.*

Jagten "Trine Elisabeth" af Thisted på 14 cml. havarerede på Nordsøen. Ulykken skete omtrent samme sted som "Marie Elisabeth" få måneder før - på 55.32 grader nordlig bredde og 0.52 østlig længde ved den nordøst-engelske kyst. I et brev til skibets reder Lützhøft fra skipperen A. F. Nielsen blev

der fortalt, at skibet d. 21. marts 1846 blev overfaldet af en heftig storm af syd-sydvest. Om natten fik de en bræksø over, der brækkede skibet ned i læ og tog skandseklæderne væk, hvorved skibet blev læk. Pumperne blev uklare, og fartøjet sank så dybt, at mandskabet befandt sig i øjensynlig livsfare.

Næste morgen kl. 6.00 så man en sejler og satte nødsignal. Det lykkedes i den svære søgang, at redde mandskabet ombord i skonnert-briggen "Erstatningen" af Trondheim. Og efter nogle dage ankom de lykkelig til Amsterdam<sup>39</sup>). Skibet og lasten var gået tabt.

Der var, som sagt, egentlig ikke mange ulykker på den åbne Nordsø, hvor den største risiko var de uventede storme. Tyskebugten var på flere måder mere risikofyldt.

#### *Ved Cuxhaven og Helgoland*

Hamborg - med den dansk-holstenske naboby Altona var i begyndelsen af 1800-tallet det betydeligste handelscenter i nordvest-Europa, og med passagen gennem Aggerkanal ekspanderede søfarten mellem Limfjorden og Altona-Hamborg. Tyske- eller Helgolandsbugten var forholdsvis lavvandet med mange rev og øer, samtidig betød indsejlingen til Elben ved havnen - Cuxhaven vanskelige manøreforhold, der kunne ligne forholdene ved Aggerkanal.

Den 21-årige Thisted-dreng Oleivius Petrus Rørbye var hyret på en udenbys skonnert "Zelinde", som gik på England og Hamborg. Sommeren 1827 kom meddelelsen, at skibet var forlist natten mellem d. 12. og 13. juli på det såkaldte Vogelsand ved Cuxhaven på rejse fra Newcastle til Hamborg. Kun en enkelt mand af besætningen blev reddet. Og familien havde mistet deres eneste og "haabefulde" søn<sup>40</sup>). Denne gang var det en af byens

<sup>31</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 50, 54, 64

<sup>32</sup> Toldklaringslister Thisted tolddistrikt, 1845

<sup>33</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 136

<sup>34</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 148

<sup>35</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 26

<sup>36</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 30, 50

<sup>37</sup> Nordentoft, Johan: Optegnelser om slægten Nordentoft. Kbhvn. 1940. s. 131

<sup>38</sup> DN-CT/TAa. 1849. Nr. 139

<sup>39</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 42, 50

<sup>40</sup> DN-CT/TAa. 1827. Nr. 23

borgerlige familier, som ramtes. Faderen Georg Flemming Rørbye var borgerkaptajn og branddirektør samt ridder af Dannebrog<sup>41</sup>).

Men skibsefterretninger kunne også bringe gode nyheder, hvor skipperne fra Thy øvede redningsdåd. Skipper Peder Kløvborg havde i sommeren 1833 sejlet på langfart til Altona med uld, huder og skind fra Thy og stykgodser i retur<sup>42</sup>) trods det at sluppen "Elephanten" af Klitmøller ikke var noget stort fartøj. Kløvborg var en af de første dage i sept. 1833 på returrejse fra Altona udfor øen Sylt, hvor de passerede et hollandsk skib i synkefærdig tilstand kommende fra Lübeck lastet med rug. Af skibets mandskab var én allerede skyllet overbord, og de tre øvrige var surrede til pumperne "i en høiest afmægtig Tilstand". Disse blev med "Anstrængelse" reddet af skipper Kløvborg og indbragt til Cøbenhavn<sup>43</sup>). Klitmøller-skipperen Kløvborg's navn kan dermed skrives til rækken af heltmodige sømænd. Kløvborg mistede, som tidlige nævnt, livet ved Aggerkanal 7 år senere.

Sømærker og landkending var af stor betydning i besværlige farvande. Avisen bragte de sædvanlige skibsefterretninger med oplysninger om, hvor Thisted-skibene befandt sig, og hvorvidt de var velankome i havn og lignende. Men også meddelelser som f.eks., at den bekendte sømærke - klippen "Munken" på Helgoland var styrtet i søen i svær storm d. 12. okt. 1838<sup>44</sup>), havde interesse m.h.t. de mange Thisted-skibe i dette farvand.

I 1839 var det skipper Heskjær af Thisted med skibet "Nye Prøve", der måtte indløbe Cuxhaven d. 8. aug. med svært havarie på rejse fra Altona til hjemstedet<sup>45</sup>). Skipper Heskjær, der tidligere havde sejlet i Limfjordsfart, var i sommeren 1839 gået ind i den mere givtige handel på Altona med eksport af uld, skind og havre<sup>46</sup>). Som de fleste i Altonafarten stiftede han bekendtskab med Cuxhaven, der var den sidste sikre havn inden den åbne Nordsø. De fleste havarier i Tyskebugten fandt sted ved Cuxhaven og Helgoland, men faren var ikke overstået, blot fordi man havde passeret disse. Og Tyskebugten betegnes i flere tilfælde som et farefyldt farvand.

Skipper M. Petersen af Thisted strandede om aftenen d. 31. marts 1846 på Helgolands sydligste rev med jagten "Haabet" på 9 cml. - i stærk østenvind på rejse fra Thisted til Altona. Mandskabet og en pas sager blev reddet. I dagene efter blev skibet bragt fri af klipperne og til stranden, men den var meget læk, og den blev efter sigende senere slået i stykker. Desuden blev en del af lasten reddet - bortset fra 50 tønder gryn og 94 stk. saltede huder, som var vandskadet og blev solgt på offentlig auktion med tab. Skibets ejer - købmand P. C. Nordentoft i Thisted havde, som nævnt, mistet en søn på søen få måneder før. En anden søn blev reddet fra "Haabet"<sup>47</sup>). Mht. Petersen skal det nævnes, at han var én af de mest erfarne Thisted-skipperne i Altonafarten.

En avissskribent bemærkede under indtryk af de mange ulykker i vinteren 1845-46, at bl.a., farvandet forbi

Revsborn og Helgoland ind af Elben ofte var forbundet med megen fare, og han tilsluttede sig et forslag om udlægning af et fyrskip på Revsborn, "hvor saamangen stolt Sømand har maattet lukke sine Øjne"<sup>48</sup>). Der var egentlig ikke mange ulykker i forhold til søtrafikkens omfang, men nogle farvande var farligere end andre. Efterhånden bragte sømærker, lodshjælp, fyrskibe og fyrtårne forbedrede vilkår.

#### *Rheden og havnen i Thisted*

Ulykkerne fandt ikke altid sted på åbent hav. Landings- og havneforhold var heller ikke altid sikre. Elendige landingsforhold og ulykker i havkystens skudefart er ofte refereret, desuden var forholdene ved Thisted ikke særlig gode, men disse var dog under forbedring. Før havnen blev bygget i 1840, foregik al losning og ladning på den åbne fjordkyst - eller rheden. Der var godt nok en brygge, men denne var elendig forfatning - og ses kun sjældent at være benyttet i disse år.

I avisen kan man finde lakoniske meddelelser om ulykker ved Thisted. Først i marts 1826 meddeltes det, at en skibsdreng fra et fartøj til ankers på rheden var faldet overbord og druknet<sup>49</sup>). Få år efter i 1832 ses en næsten identisk hændelse. En skibsdreng ville en lørdag aften i juni mellem kl. 10 og 11 begive sig til en båd på rheden i en pram, men faldt overbord og druknede<sup>50</sup>). Der var en udbredt enighed om de elendige forhold, men der skulle gå endnu nogle år, inden man blev enige om konkrete forbedringer.

Havnebyggeriet i 1840-41 betød en mærkbar forbedring, men det forhindrede ikke ulykker. I 1840'erne var det almindeligt, at Thisted havn om efteråret besøgte af skipperne fra indenlandske steder bl.a. Langeland med frugt, grønsager, hvedemel og lignende, hvilket solgtes ved kajen direkte til byens indvånere. I denne forbindelse druknede "en fattig, lille Dreng" sidst i nov. 1845 formodentlig ved uforsigtighed, da han ville købe kål ved et fartøj. Drengen var den 10-årige Christian Janus Hansen - søn af fattiglemmet Inger Klat. Samme meddelelse fortalte, at flere var faldet i havnen i årets løb, men de blev dog alle reddet, selvom det i flere tilfælde havde været kritisk<sup>51</sup>). Men hændelsen gav ikke anledning til nogen længere diskussion om sikkerhedsforanstaltninger.

Skipper J. K. Mortensen druknede sidst i okt. 1849, da han ville gå ombord i sit fartøj. Skipperen efterlod forældre og søskende i Vangså samt en nyforlovet kæreste i Thisted. Ulykken gav i modsætning til tidligere anledning til en længere avispolemik, idet nogle mente, at der måtte opsættes lys på havnen. Et medlem af havnekommissionen mente ikke, at lys var nødvendig, hvortil føjedes en antydning om "de Bachi Glæder". Herefter måtte købmand J. A. Grønlund indvende, at skipper Mortensen havde forladt hans hus (hjørnet af Fjordstranden og Østergade) kort forinden ulykken i "den ædrueligste Tilstand". Og polemikken blev ikke blidere i tonen<sup>52</sup>). Diskussionen om forbedring af søfartens vilkår

<sup>41</sup> Folketælling. Thisted købstad, 1834

<sup>42</sup> Toldklaringslister. Thisted tolddistrikt, 1833

<sup>43</sup> DN-CT/TAa. 1833. Nr. 95

<sup>44</sup> DN-CT/TAa. 1838. Nr. 124

<sup>45</sup> DN-CT/TAa. 1839. Nr. 98

<sup>46</sup> Toldklaringslister. Thisted tolddistrikt, 1837-39

<sup>47</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 50, 51, 55

<sup>48</sup> DN-CT/TAa. 1846. Nr. 50

<sup>49</sup> DN-CT/TAa. 1826. Nr. 19

<sup>50</sup> DN-CT/TAa. 1832. Nr. 61

<sup>51</sup> DN-CT/TAa. 1845. Nr. 142 - og Thisted kirkebog, 1845

<sup>52</sup> DN-CT/TAa. 1849. Nr. 131, 134, 136, 137

og havneforholdene fortsatte efter 1850, og gradvise forbedringer fandt sted igennem hele 1800-tallet.

#### Afslutning

Mange søfolk har mistet livet på havet, og man vidste, at erhvervet var forbundet med risiko. Sømændene udførte et arbejde, der var nødvendigt. Og når ulykkerne skete, blev de efterladte mødt med deltagelse og medfølelse, hvilket fremgår af avisspalterne. Sømandsfamilier var ofte fattige, hvilket ikke blev bedre, når familierne blev efterladt uden den mandlige forsørger. Pengeindsamlinger til søfolks efterladte ses i flere tilfælde – bl.a. til familierne til matroserne på kuffen ”Dorthea” i 1846. Men indsamlingerne har ofte kun været en ringe trøst.

Skibsejere måtte påregne en økonomisk risiko i forbindelse med havarier og forlis, og dette spil var i høj grad præget af tilfældigheder. Dette var en væsentlig årsag til, at fartøjerne ofte ejedes af partsrederier, hvor ejerskabet til det enkelte skib blev delt på flere anparter, og derved blev risikoen spredt. F.eks. ses det, at enkeltpersoner ofte foretrak at købe flere anparter i stedet for at investere hele kapitalen i et enkelt fartøj.

Tabene blev reduceret, når det på auktioner lykkedes at sælge en bjerget last eller et skibsvrag. Dette besørge-

den lokale strandingskommissær, der arbejdede som agent for de søassurancekompagnier, som fandtes i de større søfartscentre - Hamborg, London mv. Det Kongelige Søassurancekompagni blev stiftet i København i 1726. Der fandtes således en organisation, som tog sig af danske havaristers interesse ved fremmed kyst.

Thy var et udkantsområde, og der var ikke nogen lokal sø-assurance i årene 1825-50. Dog kan mundtlige aftaler mellem skibsejere - om gensidig hjælp ved ulykker ikke udelukkes, hvilket kendes fra det norske Sørland. Købmand og skudehandler C. Klitgaard i Blokhus inviterede i 1848 til dannelse af en ”Assuranceforening for Skibe og Varer for Kysthandlere og Skibsredere”<sup>53</sup>). Assuranceforeninger blev mere almindelige med den øgede søfart, hvilket hører til i en senere periode. Dette var også et resultat af en udvikling, hvor rederi-søfart - med flere skibe tilhørende et enkelt firma blev almindelig.

#### NOTER

Foruden de i noterne nævnte kilder, er anvendt Robert Svalgaards optegnelser om ”Skibe hjemmehørende i Thisted” ved detailoplysninger og lignende.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1994, side 41-55).

