

Da verden kom til Vangså – en strandingshistorie

af Michael Riber Jørgensen

Med udgangspunkt i en stranding på Thykysten og nogle af de involverede menneskeskæbner åbnes et lille vindue ud til den store verden i midten af 1800-tallet.

1856 var et begivenhedsrigt år i verdenshistorien. I Neandertal i Tyskland fandt man rester af menneskets nærmeste slægtning; en opdagelse, der sammen med Charles Darwins bog *Arternes Oprindelse* få år senere var med til at revolutionere synet på forhistorien. I november blev James Buchanan valgt til amerikansk præsident. I løbet af hans embedsperiode steg spændingerne mellem Nord- og Sydstaterne så meget, at det endte i borgerkrig. I marts samme år sluttede Krimkrigen med sejr til den britisk-fransk-osmanniske alliance, som derefter kunne begrænse den russiske militære tilstedeværelse i Sortehavet og sikre Osmannerrigets fortsatte selvstændighed. Fredsforhandlingerne førte også til den såkaldte Paris-deklaration, som fastsatte nye standarder for maritim krigsførelse og blandt andet gjorde kapervæsenet, altså statsautoriseret pirateri, ulovligt.

I Danmark skete der måske knap så skelsættende ting i netop dette år. Man var i en fredelig periode midt mellem de to Slesvigske Krige – hvad man naturligvis ikke kunne vide på det tidspunkt. Alligevel fik Thy en lille andel i den store verdenshistorie – og omvendt – i de døende måneder af Krimkrigen, da et britisk orlogsskib strandede ved Studebakke nær Vangså.

»HER MAJESTY'S SHIP«

Det strandede skib var *HMS Polyphemus*; det andet af tre skibe i den britiske flåde, der har båret dette navn, opkaldt efter kyklopen fra græsk mytologi, der holdt Odysseus og hans mænd fanget i sin hule. Det første *Polyphemus* var et 64-kanoners linjeskib, som var i tjeneste fra 1782-1827 og spillede

en vigtig rolle under Napoleonskrigene, blandt andet i slagene på Reden (1801) og ved Trafalgar (1807). Det tredje *Polyphemus* (1881-1903) var en torpedobåd. Et fjerde var planlagt som hangarskib under 2. Verdenskrig, men blev aldrig bygget.

Det andet *Polyphemus* var en træslup, søsat fra skibsværftet i Chatham i Sydengland 28. september 1840. Skibet målte 164 fod (50 meter) i længden og 33 fod (10 meter) i bredden og vejede 878 tons. Det havde en besætning på ca. 130 mand og var udstyret med fem 32-punds kanoner samt fem torpedorør. Det var således tænkt som et krigsskib, hvad dets historie også kom til at bære præg af.

Ligesom andre dampskibe på den tid blev *Polyphemus* drevet frem af to store skovlhjul på siderne, som man kender dem fra de klassiske hvide amerikanske floddampere. Skibe med moderne skrue blev først gjort anvendelige af den britiske ingeniør Isambard Kingdom Brunel, der også tegnede adskillige broer, tunneller og jernbaner, som stadig kan ses rundt om på de britiske øer. Skrueskibet udviklede han i øvrigt efter en tur med *Polyphemus*, som i 1846 blev brugt til forsøgsvis at sejle om kap med ét af de allertidligste skrueskibe, *Rattler* – og tabte klart. Det første danske skib udstyret med skrue var korvetten *Thor*, søsat allerede i 1851, så selv om den danske flåde på det tidspunkt ikke havde fordums storhed, var den dog teknologisk stadig med på noderne.

Efterfølgende blev *Polyphemus* patruljeskib i den Engelske Kanal og fra sommeren 1848 udstationeret i Middelhavet med base ved Gibraltar, under kommandørkaptajn James McClevertys kommando. Her fik skibet og dets besætning snart



Skibsværftet Chatham Dockyard ved floden Medway 1831. Her så Polyphemus dagens lys ni år senere.

deres første egentlige kamperfaringer, da de måtte befri et handelsskib fra nordafrikanske pirater. Historikeren W. L. Clowes beskriver episoden således i sin bog om den britiske flådes historie:

»Den 31. oktober 1848 forlod briggen *Three Sisters* Gibraltar med kurs mod Malta. To dage senere, mens skibet lå for vindstille ud for Kap Tres Forcas, blev hun angrebet af adskillige svært bevæbnede og stærkt bemandede robåde fra Marokkos Rif-kyst. Skibets kaptajn så ingen anden udvej end at beordre sit mandskab i redningsbåden og sejle mod åben sø mens de blev beskudt. *Three Sisters* blev af piraterne bugseret ind i en nærliggende bugt, mens besætningen blev samlet op af et andet britisk skib og bragt tilbage til Gibraltar.

Samme aften begav dampsluppen *Polyphemus* under kommandørkaptajn McCleverty sig til stedet på en straffeekspedition og ankom den 8. november om morgenen. Bugten var fyldt med bevæbnede mænd, mindst femhundrede i alt, som

ud over *Three Sisters* selv havde syv både. Da *Polyphemus* nærmede sig briggen, blev hun beskudt af piraterne, men svarede igen med både kanon- og geværlid og drev fjenden tilbage. Løjtnant Gardner meldte sig frivilligt til i en båd at sejle over til briggen, så den kunne tages på slæb. Hans forehavende lykkedes, men forinden fik piraterne fat i en 6- eller 9-punds kanon og med den samt deres musketter såret en officer og tre matroser.«

I sin efterfølgende rapport til admiralitetet skriver McCleverty blandt andet:

»Det var min hensigt at gå i land og brænde piraternes både, men da de var så mange i antal og havde indtaget en tilbagetrukket og sikker position, bedømte jeg, at det ikke var risikoen værd og utvivlsomt ville have medført store tab. Desuden havde vore kanoner gjort bådene usødygtige. På grund af piraternes spredte position er det umuligt at anslå deres tab. Baseret på vores præcise beskydning og

det antal mænd vi så falde, kan der dog næppe herse tvivl om, at tabene var betydelige.«

Efter således at have fået sin ilddåb fortsatte *Polyphemus* sin tjeneste i Middelhavet indtil det fra 1852, nu under kommandørkaptajn Charles Phillips, blev udstationeret ved vestkysten af Afrika. Her havde man til opgave at forhindre den slavehandel, som stadig fandt sted på dette tidspunkt, selv om det britiske parlament allerede havde forbudt import af slaver i 1807. Det samme havde i øvrigt den amerikanske kongres – om end selve slaveriet som bekendt fortsatte yderligere et halvt århundrede i USA. Under sit ophold var *Polyphemus* med til at slå et oprør ned i Nigeria, hvor en tronraner forsøgte at tage magten fra den britisk støttede konge.

Polyphemus endte sin tjeneste i Vestafrika i slutningen af 1854. I mellemtiden var Krimkrigen brudt ud, og briterne placerede derfor betydelige styrker

i Østersøen for at blokere udsejlingen og derved afskære de russiske skibe her fra Sortehavsflåden. Denne gang blev *Polyphemus* dog ikke direkte involveret i krigshandlinger, men fik til opgave at fragte forsyninger fra England til skibene i Østersøen, fra oktober 1855 under kommandørkaptajn Frederick Pelham Warren. Det var på én af disse forsyningsture, skibet mødte sit endeligt ved Vangså.

TÅGE OG STRØMSÆTNING

I januar 1856 forlod *Polyphemus* Hull i England med kurs mod København, hvor man skulle aflevere sin last af fødevarer. Skibet nåede dog aldrig så langt. Den 29. midt på dagen sejlede man, ca. ti sømil syd for det stadig relativt unge Hanstholm Fyr og ud for Studebakke ved Vangså, ind i tæt tåge. Samtidig var strømforholdene i området særligt lumske, og inden man fik set sig om, var skibet stødt på grund. Årsagen til strandingen må altså formodes at have



Polyphemus i kamp mod marokkanske pirater i Middelhavet. *The Illustrated London News* 1848.

været hvad strandingsprotokollerne angiver med standardbetegnelsen »tåge og strømsætning«.

Typisk kan man i netop strandingsprotokollen finde i det mindste nødtørftige oplysninger om tid, sted og årsag til en stranding samt skibets størrelse, besætning, last, hjemhavn, destination og kaptajnens navn. Med lidt held kan man i *Dansk Søulykke-Statistik* også finde et kort referat af søforhøret og søforklaringen, som typisk blev afholdt inden for et par dage i den første havn, besætningen blev bragt til, for at klarlægge forløbet omkring stranding og redningsaktion. Desværre blev Søloven, som blandt andet indførte søforhøret, først vedtaget i 1892, så i dette tilfælde kan statistikken ikke hjælpe os.

Heldigvis gør skibets status som del af den kongelige britiske flåde, at de engelske kilder kan hjælpe os hvor de danske ikke kan. Når et flådeskib

af en sådan størrelse strandede, oven i købet mens landet var i krig, førte det naturligvis til en undersøgelse. 11.-12. marts blev der afholdt en krigsret om bord på HMS Victory, Nelsons gamle flagskib fra slaget ved Trafalgar, der dengang som i dag lå permanent forankret i Portsmouth. Dommen vender vi tilbage til, men under retssagen fortalte skibets næstkommanderende, løjtnant Frederick Pyne, meget detaljeret sin version af begivenhederne halvanden måned tidligere. Hans udførlige forklaring taler for sig selv og fortjener et fyldigt uddrag, her citeret fra avisen *The Manchester Guardian* den 13. marts:

»Jeg kom op på dækket et glas efter klokken otte morgen tirsdag den 29. januar. Det var en grå dag, men jeg kunne se langt, og intet var i sigte. Kursen var på det tidspunkt øst-nordøst, 7 knob. Jeg



Et eksempel på en redningsaktion. Med raketapparatet skydes linen ud over skibet, hvorefter besætningen kan hales i land med redningsstolen.

opholdt mig nu en halv time i min kahyt; da jeg kom op igen, var skibet omgivet af tåge. Kurs og fart var den samme. (...)

Jeg befandt mig ud for maskinrummet, da skibet ramte grunden. Jeg gav straks ordrerne »fuldt stop« og derefter »fuld kraft bak«, hvilke blev udført øjeblikkeligt. Jeg mødte kaptajn Warren og styrmanden, Mr. Herbert, på agterdækket og sagde: »Vi står på kysten, sir.« Skibet bankede imod grunden igen og igen. Kaptajnen løb op på broen, mens styrmanden fik fat i en line og begyndte at lodde dybden fra agterenden. Jeg stillede mig op på en kanon for at se mig omkring, men kunne ikke se hverken land eller klipper; tågen var nu særdeles tæt. (...)

Kaptajnen gav ordre til at sætte bådene i vandet, men styrbordsbåden blev ramt af en sø og oversvømmet. Derefter blev bagbordsbåden og de to agterbåde firet ned. Jeg fik nu land i sigte; det var dækket af sne. Ankere og tov blev ført ud for at forsøge at slæbe skibet flot, men nu blev endnu én af bådene ramt af en brådsø og kæntrede. To mand blev samlet op, mens resten – styrmanden og otte mand – druknede, selv om vi kastede alt, hvad der kunne flyde, ud til dem. Bølgerne gjorde det for farligt at forsøge en redning, så de to andre både fik besked på at holde sig uden for brændingen. (...)

Skibet fyldtes langsomt med vand. Maskinrummet var allerede oversvømmet og maskinerne brudt sammen. Vi satte pumperne op, men de kunne ikke bruges, da skibet allerede var begyndt at falde fra hinanden. Jeg sikrede mig nøglerne til depoterne med sprit og ammunition, hvorefter jeg affyrede en nødraket for at gøre et forbipasserende skib opmærksom på de to både uden for brændingen, der ikke kunne komme ind igen. Kaptajnen spurgte mig, om jeg havde noget forslag, der kunne redde skibet, men jeg svarede, at vi havde gjort hvad vi kunne, og at det ville være sønderslået inden aften. Kaptajnen sagde da: »Så må jeg redde besætningen inden aften.« (...)

Kaptajnen beordrede begge master lagt ned og smidt over bord, hvorefter han gav alle mand til-ladelse til at forsøge at komme i land ved hjælp af trossen; jo før jo bedre. Jeg blev også beordret fra

borde for at holde styr på mændene, efterhånden som de kom i land. Kaptajnen forlod selv skibet som den sidste. (...)

Mørket var nu begyndt at falde på, og kaptajn Warren samlede de overlevende på stranden og læste krigsreglementet op for os. Vi havde fået bjerget nogle sejl og ville bruge dem som telte natten over, men en dansk redningsmand sagde til os, at hvis vi sov under sejldugen, ville vi alle være syge næste dag. Han foreslog, at vi i stedet overnattede i nogle fiskerhytter omkring to mil væk, og det fik vi lov til. Den følgende dag og dagen efter gjorde vi, sammen med det danske redningsmandskab, alt hvad der stod i vores magt for at bjerge skibets ladning.«

Pyne nævner ganske vist, at der var danske redningsmænd til stede, men undlader dog én meget væsentlig detalje: De kom fra stationen i Klitmøller og bragte raketapparatet med sig, og efter at have opnået forbindelse med skibet blev 83 af de ca. 130 mand bjerget i land i redningsstolen. Det var altså langt fra alle, der måtte springe over bord og selv kæmpe sig igennem bølgerne! Hvad angår hans beretning i øvrigt, må vi tage den for gode varer, da den under krigsretten blev bekræftet af flere andre besætningsmedlemmer.

Forfatteren Meir Goldschmidt, som små ti år senere rejste rundt i Vendsyssel og Thy, besøgte blandt andet strandkontrollør C. L. Bolvig, der havde stået i spidsen for redningsaktionen. I hans version af historien fortælles det om skibslægen George Everest, at han »ikke fandt sig tilpas i redningsstolen, fægtede med begge hænder og fik megen sø over sig.« Han var dog ikke mere rystet af oplevelsen, end at han, »så snart han satte foden på land, trak sin snustobaksdåse op af lommen og bød Bolvig en pris.« Som læge i den britiske flåde i krigstid var man nok også vant til lidt af hvert.

EFTERDØNNINGER

Polyphemus selv, dets last og besætningsmedlemmerne fik forskellige skæbner. Af krigsretten og de samtidige aviser – både danske og britiske

Døds-						Mandskabet		260	
No.	Deledagen	Deleværelse	Den Dødes Navn og Tilnavn	Stand, Bopæl og Dygtigheder	Alder	Øvrigt om det der almindeligvis kaldes for færdige Døgnbr.	Bemærkning		
1	20. Juli	3. dør	Samuel Pearce	Jungmand	44	226	L.S.		
2	20. Juli	3. dør	Thomas Maunder	Matros	44	243	L.S.		
3	20. Juli	3. dør	Thomas Maunder	Matros	44	243	L.S.		
4	20. Juli	3. dør	Thomas Maunder	Matros	44	243	L.S.		
5	20. Juli	3. dør	Thomas Maunder	Matros	44	243	L.S.		

To søfolk fra *Polyphemus* blev indført i kirkebogen for Vang sogn: jungmand Samuel Pearce og matros Thomas Maunder.

– fremgår det, at den store del af besætningen, som var reddet i land, ad flere omgange blev fragtet fra Thisted til Flensborg, dels med postvogn og dels med vogne stillet til rådighed af de lokale. Man delte sig op, så der var mindst én officer med hver gruppe. Fra Flensborg fortsatte de med tog til Hamburg, hvor de kunne få skibslejlighed til London. Mandskabet i de to både, som var blevet fanget uden for brændingen, blev samlet op af det forbigående skib og på den måde bragt i sikkerhed. Løjtnant Pynes nødsignal virkede altså efter hensigten.

Lasten bestod som nævnt primært af fødevarer til andre britiske flådefartøjer i Østersøen. Disse kunne først sælges på auktion i slutningen af maj, fire måneder efter strandingen. Heldigvis for køberne var de fleste skibsforsyninger på den tid saltet eller på anden måde beregnet til at kunne holde sig særdeles længe, men det har nok alligevel været en tvivlsom kulinarisk fornøjelse set med nutidens øjne. Andet gods, herunder inventar og vragdele, blev først bjerget efterhånden og solgt på auktioner i juli og oktober. Jens Konge Jensen var født i Vang, og i sine erindringer fortæller han, hvordan strandingen påvirkede ham og hans familie – selv om han kun var to måneder gammel

på det tidspunkt og givetvis ikke selv kunne huske oplevelsen:

»Jeg tilligemed mine forældre blev fordrevet fra vort sovekammer, idet en del bjerget gods af øvrigheden blev bragt derind, hvorefter der blev sat segl for døren, indtil auktionen kunne finde sted. Jeg håber, at mine forældre har fået nogen godtgørelse for denne ulempe. (...) Skibet var beklædt med kobberplader. I disse var der, åbenbart for at forhindre tyveri, med små mellemrum indslået et mærke, der lignede en kragefod.«

En lille stump kobberforhudning med netop sådan en »kragefod« er ad omveje havnet på museets magasin, og mange andre små eller større genstande fra skibet befinder sig uden tvivl rundt omkring i Thy den dag i dag. I 1859 rejste den engelske forfatter Horace Marryat rundt i Danmark. I Thy besøgte han kaptajn Jagd, der ledede projektet med afvanding af Sjørring Sø og beskriver, hvordan kaptajnens hjem var indrettet med alskens strandingsgods – blandt andet en engelsk patentovn, købt fra vraget af netop *Polyphemus*. Han var i øvrigt bror til en anden og mere kendt forfatter, Frederick Marryat (*Børnene i Nyskoven*).

Marryat kommer også ind på den mere tragiske del af historien. Det var ikke kun selve skibet og dets inventar, der blev tilbage i Thy; i alt 13 søfolk mistede livet, enten da skibsbåden kæntrede eller i deres forsøg på at svømme i land. Ifølge Marryats beretning besøgte han en kirkegård »i nærheden af Sjørring«, hvor en »løjtnant Harboard« og otte andre søfolk fra *Polyphemus* skulle ligge begravet. Strandingen fandt sted i Vang sogn, og der er givetvis tale om Vang kirkegård. Navnet »Harboard« fremgår dog ikke hverken af skibets mandskabslistes eller andetsteds, men det kan tænkes at være en forvanskning af navnet på styrmanden Herbert, nævnt ovenfor. I kirkebogen for Vang er dog kun anført to søfolk fra *Polyphemus*. Heller ikke nabosognenes kirkebøger giver noget svar. Man må formode, at de øvrige 11 druknede aldrig drev i land. Nogle uger efter ulykken cirkulerede i



Vang Kirkegård, hvor søfolkene Pearce og Maunder fik deres sidste hvilested. Der er i dag ingen synlige rester af deres grave, og vi ved ikke, præcis hvor de ligger. Foto: Henrik Bolt-Jørgensen.

det sydvestjyske et rygte om, at en båd med de 13 sømænd skulle være blevet bjerget ved Fanø; det blev dog snart afkræftet.

Kaptajn Warren blev i Thy mindst en måneds tid efter forliset for at følge bjergningsanstrengelserne, inden også han var nødt til at rejse hjem og stille for den ovennævnte krigsret. Hans personlige skæbne, både før og efter *Polyphemus*, er i sig selv interessant og kan stykkes ganske godt sammen fra forskellige kilder.

OFFICER OG GENTLEMAN

For Frederick Pelham Warren var hverken flåden eller livet i de øvre lag af det stærkt klassedelte victorianske Storbritannien noget fremmed; han var så at sige født til begge dele. Hans far, som han var opkaldt efter, var viceadmiral og under Napoleonskrigene kaptajn på fregatten *Melpomene*, der

alene holdt tyve mindre danske fartøjer stangen i Storebælt. Hans storebror, Richard Warren, kæmpede i Sortehavet under Krimkrigen og sluttede sin karriere med rang af admiral. Hans farfar, der også hed Richard, havde været livlæge for den sindssyge konge George III.

Gennem sin mor Marys slægt tilhørte Warren desuden den skotske lavadel og var dermed berettiget til at blive nævnt i det fornemme værk *Burke's Peerage* (det britiske svar på *Dansk Adels Aarbog*). Det var altså en dreng med anerne i orden, der blev født på det mødrene gods Strathmartine House nord for Dundee den 10. december 1822.

Den unge Frederick gik allerede som 13-årig ind i flåden, hvad der ikke var ualmindeligt dengang. Han har uden tvivl først arbejdet som dæksdreng og derefter tilbragt en tid som kadet på et skoleskib, inden han i 1843 blev løjtnant. De følgende

fem år gjorde han tjeneste på to forskellige skibe i Ostindien, og i denne periode modtog han en medalje for at have »sat sit eget liv på spil for at redde en anden fra druknedøden«.

Warren blev forfremmet til »commander« (kommandørkaptajn) i 1852 og fik dermed en rang, der berettigede ham til at lede et skib og dets besætning. I oktober 1855 fik han så kommandoen over *Polyphemus* – det skulle, som vi har set, vise sig at blive en kort fornøjelse. Tre måneder senere stod han på en strand ved Vangså, og hans skib var på vej til at blive sønderslået af bølgerne. Yderligere halvanden måned efter sad han på anklagebænken i Portsmouth og måtte forklare sig over for en krigsret.

I sit omfattende vidneudsagn, som er refereret ovenfor, vurderede den næstkommanderende løjtnant Pyne, at farten nok burde have været sænket og vanddybden loddet noget oftere for at undgå at støde på grund. Han og de øvrige vidner var dog enige om, at tågen og de uforudsigelige strømforhold gjorde navigationen meget vanskelig. De roste alle kaptajnen for hans dømmekraft og kølige overblik under selve strandingen og redningsaktionen og mente, at hans håndtering af situationen var med til at sikre, at langt størstedelen af besætningen trods alt overlevede.

Retten voterede i to timer, hvorefter den frikendte alle de øvrige officerer fuldstændig for ansvar. Hvad angik Warrens rolle, udtalte man følgende:

»Tabet af dampsluppen *Polyphemus* må mestendels tilskrives den uregelmæssige strøm på kysten af Jylland. Om end retten anerkender kommandørkaptajn Warrens indsats, vurderes det dog, at denne bør tilskrives nogen skyld for ikke at have sænket fartøjets hastighed og foretaget præcise lodninger, særligt i betragtning af den lave sigtbarhed i området. Det vurderes, at alle tænkelige rednings- og bjergningstiltag blev gjort efter strandingen. I lyset af ovenstående idømmer retten kommandørkaptajn Warren en reprimande for pligtforsømmelse i forbindelse med forliset.«

Det må siges at være forholdsvis billigt sluppet, og det er nok især besætningens vurdering af Warrens opførsel under og efter redningen, der førte til den milde straf. Havde vidneudsagnene været anderledes, kunne han være blevet afskediget i vanære eller i værste fald endt i fængsel. Netop hvad angår efterspillet og kaptajnens relation til henholdsvis besætning og lokalbefolkning, får vi fra strandkontrollør Bolvig en levende beskrivelse i Goldschmidts rejsedagbog:

»Kapt. Warren var tavs, tilbageholdende og stolt, så længe nogen af hans officerer var til stede; men da han var ene med Bolvig, kastede han sig hen på et bord og hulkede. Så længe han boede hos Bolvig, gik det efter sædvane til med yderste ceremoniel stivhed. Næstkommanderende [Ljt. Pyne] blev med brev indbudet til middag, skønt han boede i stuen ved siden af. Om aftenen kunne kaptajnen sidde gemytlig inde hos Bolvig og more sig med at spytte på den hede kakkelovn.«

For en britisk adelig og søofficer gjaldt det naturligvis om at opretholde den rette facade – »keeping up appearances« – vel også for at holde modet oppe hos mandskabet. Kun i selskab med Bolvig, som han i kraft af dennes embede må have betragtet som en slags ligemand, var der luft til at give følelserne frit løb. Tilsyneladende lå besætningens sikkerhed og i det hele taget sikkerheden til søs ham meget på sinde, hvad hans senere karriereforløb også viser.

Goldschmidt kommer, sikkert ud fra Bolvigs oplysninger, med flere ubekræftede påstande: At Warren i Treårskrigen (1848-50) havde gjort tjeneste på en dansk kanonbåd, hvad intet tyder på er sandt; at han efter skibbruddet fik halveret sin løn, hvilket er muligt men hverken kan be- eller afkræftes; og at han faldt i slutningen af Krimkrigen (1853-56), igen under tjeneste på en kanonbåd.

Sidstnævnte er helt sikkert ikke sandt, for kilderne belyser Warrens liv de næste mange år efter *Polyphemus*. I 1858 blev han gift med Anne Charlotte Blackwood, hvis far også var søofficer,



Et stykke kobberforhudning fra Polyphemus indgår i museets samling. Bemærk »kragefødderne«. Foto: Klaus Madsen.



og fik året efter datteren Mabel. I 1861 blev han udnævnt til leder (»inspecting commander«) af kystredningsstationen i Great Yarmouth i Norfolk og samtidig forfremmet til »captain« (kommandør). Her kunne han udnytte sine erfaringer til at hjælpe andre skibe i nød, og måske var hans oplevelser med *Polyphemus* medvirkende til hans ønske om at gøre en indsats på dette område. Warren forlod ganske vist posten igen efter blot et års tid, men stationen i Yarmouth fungerede helt frem til april 2013.

På et tidspunkt inden 1871 må Warren have forladt flåden, da han i dette år optræder i folketællingen som »pensioneret kaptajn«, bosat med sin hustru, datter og ugifte storesøster i Woolwich Common sydøst for London; et militært område, hvor der også var boliger for tidligere officerer. Han forblev dog aktiv i sit otium, idet han gjorde sig både som opfinder og forfatter. I 1875 fik han, sammen med tre andre, patent på »forbedringer i fremstillingen af hjul og aksler til tog«. I 1882 udgav han

en bog, hvori han blandt andet diskuterede den britiske tilstedeværelse i Middelhavet og værdien af at opretholde den.

Frederick Pelham Warren optræder fortsat i 1885-udgaven af *Burke's Peerage* og må altså være død engang efter dette år. Han fik et langt og begivenhedsrigt liv og tilbragte blot et par måneder af det i Thy den vinter, hvor verden for en kort bemærkning kom til Vangså. Alligevel må opholdet og den voldsomme oplevelse have gjort stærkt indtryk på Warren og hans mandskab. Nogle dele af den store verden blev i Thy – på havets bund, på kirkegården eller på museets magasin. Måske tog de overlevende til gengæld en lille del af Thy med sig hjem.

Michael Riber Jørgensen

Født 1981. Historiker. Museumsinspektør ved Museet for Thy og Vester Hanherred.

Litteratur og kilder

Clowes, William Laird. *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*. London 1901.

Eisenreich, C. P. *Det nørrejydske Redningsvæsen. Dets Tilblivelse, Organisation og Historie*. København: 1927.

Goldschmidt, Meir. *Dagbog fra en rejse på vestkysten af Vendsyssel og Thy 1865* (red. Bjørn Elmquist). København 1980.

Jensen, Jens Konge. *Fra den gamle Skibskiste* (erindringer fortalt til F. K. Erlang). Ringkøbing 1937.

Marryat, Horace. »Et ophold i Jylland, på de danske øer og i København (1858-1860)«. *Historisk Årbog for Thy og Mors og V. Han Herred* 1976: 104-20.

Palmer, Charles John. *The Perustration of Great Yarmouth, with Gorleston and Southtown* I-III. Great Yarmouth 1872.

Svalgaard, Robert. »Strandkontrollør Carl Lauritz Bolvig, Klitmøller.« *Historisk Årbog for Thisted Amt* 1967: 360-76.

Warren, Frederick Pelham. *Gibraltar: Is it Worth Holding?* London 1882.

Robert Svalgaards personlige strandingsarkiv. Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

Desuden oplysninger fra diverse danske og britiske aviser samt fra Royal Navys arkiv.