

»Lepanto« – fra damptrawler til læmole

Af Ove Holler

»Damperen« – »Vor Herres mole« – legeskib ved Klitmøller Skole. Kært barn har mange navne.

Da legeskibet ved Klitmøller Friskole i december 2018 blev navngivet *Lepanto*, fik jeg lyst til at skrive historien om damptrawleren *Lepanto* – som legeskibet er opkaldt efter. Der er en spændende historie forbundet med trawleren, som strandede ved Klitmøller i 1909 og blev til læmole for fiskerne i Klitmøller – kaldet »Damperen« eller »Vor Herres Mole«.

SKUDEHANDEL OG FISKERI

I flere hundrede år har der været omfattende skudehandel fra Klitmøller til blandt andet Norge. Det foregik fra kysten ved Krovej, hvor der også var byg-

get pakhuse. Skudeturen fra Klitmøller foregik fra 15-1600-tallet og frem til 1870-75. I Trap Danmark (1875) anføres, at der er tre af disse skuder hjemmehørende i Klitmøller. En del af tømmere til Klitmøller Kirke, som blev bygget i 1872-73, er sejlet fra Norge til Klitmøller af lokale skudeskipper. Men der har også været fiskeri fra Klitmøller.

I Danske Atlas (1763) nævnes mølboerne blandt de vestjyder, der har »betydeligt Fiskeri«.

Knud Aagaard beskriver i 1802, at der i vinterhalvåret drives fiskeri med ca. 10 fiskerbåde. C. Djørup beskriver i 1842 Klitmøller som et fiskerleje. 1854 fi-



Strandparti fra Klitmøller, set fra Krovej mod Ørhage. Maleri af Oscar Herschend, 1889. Museum Thy.

skedes på Jyske Rev med en større dæksbåd; desuden anvendtes fem åbne 6-mands både til bakkefiskeri m.m., to joller og 18 pramme til linebrug.

Mens sømændene i Klitmøller tidligere kun havde haft tid til at drive lidt efterårsfiskeri, begyndte de, ifølge skudehandler Christen Pedersen Møller Hausgaards bevarede dagbogsoptegnelser, at drive et mere regelmæssigt fiskeri i 1830'erne, som blev egentligt havgående fra 1838.

Men efterhånden blev der kun brugt små åbne robåde, som blev trukket op på stranden. På gamle malerier kan man se, at der har ligget små åbne robåde flere steder på stranden mellem Krovej og Ørhage.

Fra omkring 1880 blev bådene hovedsagelig trukket op på land ved Ørhage. Her var landingsforholdene åbenbart de bedste. Klitmøller Faresignalstation blev oprettet 1887.

På en tegning af Klitmøller Landingsplads fra 1890 kan man se fiskerbåde, pakhus, signalmast og indsejls-fyr.

I *Dansk Fiskeristat* (1935, s. 272) beskrives landingspladsen ved Klitmøller således: Ved Klitmøller – Ørhage – var der »hverken havn eller dækværker«, men:

»...de naturlige Forhold giver Landingspladsen nogen Beskyttelse.

Fra den fremspringende Pynt ved Ørhage gaar et Flak af Kalksten i nordvestlig Retning. NØ for Flakket findes et Sandrev, og mellem dette og Flakket et dybere Løb, hvorigennem to Kystfyr leder til Landingspladsen. »Ledet« er ret godt dækket mod SØ fra S og V. Særlige Strømforhold bevirker, at Dybden i Ledet vedligeholdes.

Under de Undersøgelser af Mulighederne for Anlæg af en Vestkysthavn, der blev foretaget omkring 1900, toges ogsaa Klitmøller i Betragtning; der fremkom Projekter til en større Havn her, men som bekendt førte senere Overvejelser til, at Havneanlægget skulde gennemføres ved Hanstholm.

Omkring 1900 begyndte Havet at skære bort af Klitterne fra Landingspladsen og nordpaa; som Følge deraf blev det vanskeligt og besværligt at faa baadene forsvarligt ophalet og bragt i Sikkerhed ved Paalandsstorme med Højvande.«

DRØMMEN OM EN HAVN

Fiskerne havde i mange år haft et ønske om en havn eller læmole ved Klitmøller – eller i det mindste en bedre sikring af kysten ved Ørhage.

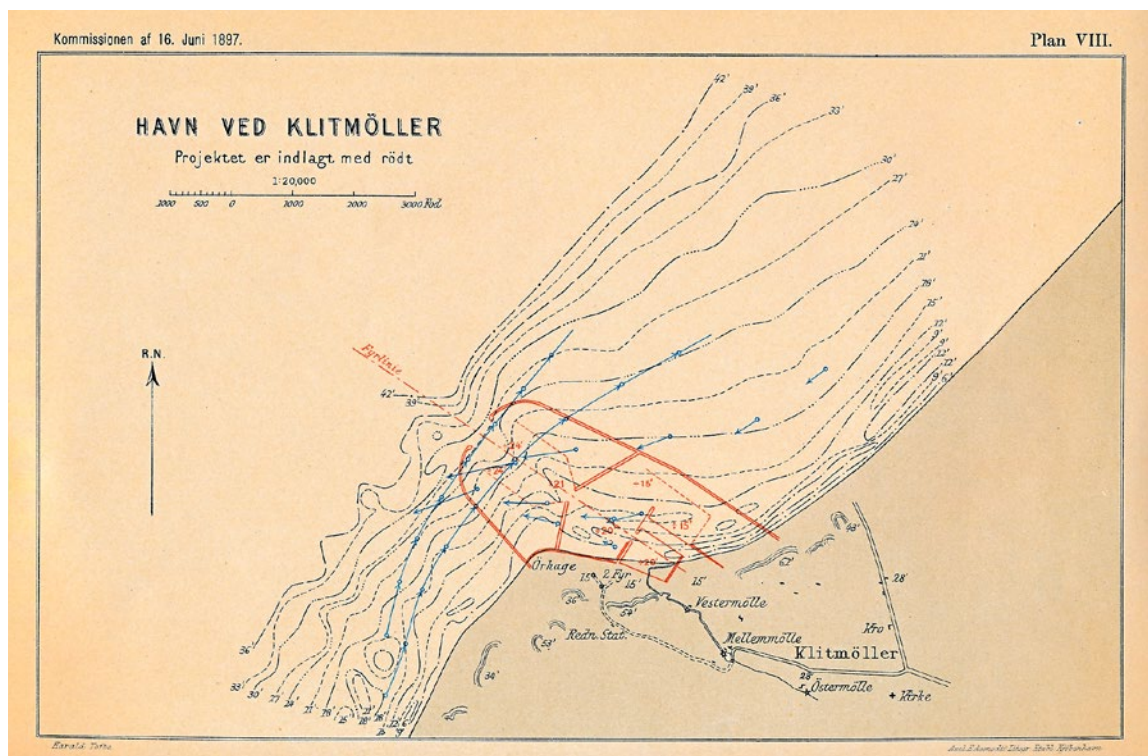
Rigsdagen nedsatte i 1882 en kommission til »Undersøgelse af de stedlige Forhold med Hensyn til Anlæg af Udførsels- og Tilflugtshavne på den jydsk Vestkyst, i det nordlige Kattegat samt på Bornholm«. Efter grundige undersøgelser afgav kommissionen i 1887 sin betænkning.

Det er i denne betænkning, at forslaget om en havn ved Klitmøller fremkom. Man foreslog følgende steder til anlæggelse af en »Udførsels- og Tilflugtshavn på den jydsk Vestkyst«: Skagen, Hirtshals, Vigsø, Ørhage (Klitmøller), og Thyborøn. Der var som nævnt ikke tale om en fiskerihavn. Der var desuden forslag om læ- eller dækmole ved Klitmøller. Så fiskerne i Klitmøller håbede på, at der blev bygget en havn, som også kunne bruges til fiskeri.

På baggrund af betænkningen fra 1887 bad Konsul Joh. F. V. Steenberg Rigsdagen om koncession på anlæg af en mindre vestkysthavn ved Klitmøller. Han tilbød selv at anlægge havnen mod et statstilskud på 200.000 kroner årligt, og under forudsætning af at havnen et år efter, at den var taget i brug viste sig holdbar og ikke i væsentlig grad sandede til. Efter fem års forløb skulle statstilskuddet bortfalde, såfremt staten ønskede at overtage havneanlægget – mod et vederlag til entreprenøren på mindst 7,5 mio. kroner.

Konsul Steenberg gjorde desuden opmærksom på de utallige rige fiskebanker ved vestkysten og de mange stimer af fisk ved kysten. Fiskefartøjer fra England, Frankrig, Belgien, Holland og Tyskland gjorde rige fangster med store fartøjer som f.eks. damptrawleren *Lepanto*. Vestkystens egne fiskerbefolkning havde kun små åbne robåde med sejl.

Konsul Steenberg kunne altså se en mulighed, som kommissionen tilsyneladende havde overset. Nemlig muligheden for at udvikle fiskeriet ved vestkysten, som dengang lå på et meget primitivt stade. Han mente også, at en havn kunne få stor værdi som trafikhavn for Thisted Amt i forbindelse med jernbanen, der blev indviet i 1882. Havnen kunne desuden blive til gavn for ideen om en kanalforbindelse fra Klit-



Havneplaner ved Klitmøller, 1887.

møller til Thisted. Der var forslag om en kanal, som skulle graves fra Klitmøller til Vester Vandet Sø og videre til Limfjorden.

Klitmøller fik som bekendt hverken havn, læ- eller dækmole. Der blev heller ikke gravet en kanal fra Klitmøller til Thisted. Der blev bygget læmoler i Hanstholm og Vorupør, og havnen på Thykysten blev senere bygget ved Hanstholm.

»LEPANTOS« STRANDING

Fra omkring 1880 og mange år frem var der mange engelske og tyske damptrawlere på fiskeri i Nordsøen og ved den jyske vestkyst. Det var især fra de engelske byer Grimsby, Boston og Hull og de tyske byer Altona og Cuxhaven. I 1913 var der ca. 1340 trawlere i England og Irland, ca. 400 i Skotland og ca. 300 i Tyskland. Nogle af dem fiskede som nævnt ved den jyske vestkyst.

Derfor var det ikke ualmindeligt at se damptrawlere ved den jyske vestkyst. Der er også flere eksem-

pler på, at en trawler strandede, når den kom for tæt på kysten. Det skete i 1909 for *Lepanto* – og det fik som nævnt stor betydning for fiskeriet i Klitmøller, som dermed fik sin læmole.

20 år senere, i 1929, strandede en anden damptrawler, *Haj* af Altona, ved Klitmøller. Den strandede den 16. februar, og 12 mand blev reddet med raketapparat. *Haj* blev trukket fri den 20. februar. Men der er andre eksempler på, at engelske og tyske damptrawlere strandede på Thykysten.

Damptrawleren *Lepanto* strandede mandag den 4. januar 1909 tæt ved Ørhage.

Opsynsmand Poul Christensen Odder blev ringet op af fisker A. Konge kl. 23:30, at en damper var strandet på vestsiden af Ørhage på det store stenrev. Fra skibet blev der afsendt blus og signal om hjælp fra land. Redningsmandskabet og seks par transportheste blev så hurtigt som muligt tilsagt at møde ved redningsstationen, som i 1909 var placeret i området ved Baunbak/Ørhagevej/Havglimt.



Bådepladsen med »Lepanto«, 27. maj 1909, i baggrunden Ørhage.

Mandskabet mødte op ved midnatstid. En af redningsfolkene blev straks sendt afsted til strandingsstedet for at affyre signalraketter og tilkendegive over for besætningen på damperen, at hjælp fra land kunne ventes. Der blev affyret fire raketter. Med undertagelse af to redningsfolk, som gik strandvagt nord og syd for Klitmøller, var alle mødt. To af stationens faste transportheeste var heller ikke mødt. Man måtte derfor skaffe andre heste og to mænd som stedfortrædere for de to, der gik strandvagt.

Efter at alle var mødt, blev redningsbåden og raketapparatene transporteret til strandingsstedet. Klitmøller redningsstation havde på det tidspunkt en robåd.

Redningsbåd og materiel ankom til strandingsstedet ca. kl. 00:45.

Poul Christensen Odder skønnede, at damperen var strandet ca. 200 favne fra land – eller så langt ude, at raketapparatet ikke kunne bruges.

Skibet var strandet på et meget farligt sted, og da mandskabet ombord skib havde tændt blus og vindkede mod land, blev redningsbåden hurtigst muligt gjort klar. Opsynsmanden og mandskabet tog deres redningsbælter på, satte båden ud og roede ud gennem brændingen til det strandede skib. Man fik også forbindelse med damperen, men da besætningen ikke var klar til at forlade skibet, måtte redningsbåden forlade skibet igen. Det var et meget vanskeligt sted, skibet var strandet, og der var desuden meget høj sø og stærk strøm. Opsynsmanden gav derfor

ordre til, at redningsbåden skulle blive liggende så tæt ved skibet som muligt. Redningsfolkene måtte holde båden op mod søen i ca. to timer. Det var både mørkt og koldt. Selv om redningsfolkene var klædt godt på, så må det have været meget vanskeligt at holde båden nogenlunde stille op mod strøm og bølger – tæt på et strandet jernskib. Man skulle hele tiden være opmærksom på ikke at komme for tæt på *Lepanto* med en robåd bygget af træ. Kom man for tæt på, risikerede man, at redningsbåden blev beskadiget.

Efter ca. to timer råbte besætningen på det strandede skib til redningsmandskabet, om de ikke kunne komme op på siden af skibet med redningsbåden, da de nu ville forlade skibet og i land. Båden blev roet op på styrbordssiden af det strandede skib, og det lykkedes også.

Alle mand kom ombord, men redningsbåden måtte forlade skibet flere gange på grund af den høje sø og den meget hårde nordgående strøm. Mandskabet blev landsat kl. 03:30 på østsiden af Ørhage – en kvart mil nord for stationen. Ét af de store dræge (ankre) blev benyttet under redningen af besætningen, og det var til megen nytte. Bådslæbet blev også benyttet, da redningsbåden skulle i land.

Der var frisk kuling fra NNV, og damperen stod med forenden lige mod land. Derfor var redning af besætningen mere vanskelig, end hvis skibet havde stået med siden til søen.

Ifølge redningsprotokollen var det strandede skib fiskerdamper *Lepanto* af Grimsby, 180 tons, med kaptajn B. Braithwaite og otte mands besætning på rejse fra Grimsby på fiskeri i Nordsøen. Det havde lidt ispakket fisk ombord. *Lepanto* forlod Grimsby den 1. januar og grundstødte den 4. kl. 23:30. Årsagen var tæt tåge og strømretning.

Redningsbåden og det øvrige materiel blev transporteret op til redningsstationen og rengjort i fersk vand fra brønden. Alt blev indsat i huset på sin bestemte plads. Redningsforsøget og rengøringen tog i alt syv timer. Mandskabet udførte dette redningsforsøg »med megen mod og agtpågivenhed«.

Protokollen er underskrevet den 5. januar af opsynsmand Poul Chr. Odder og til vitterlighed Svend Frost og A. C. Dragsbæk.

Poul Christensen Odder opgør udgiften til redningsaktionen til: 12 mand á 15,00 kr. = 180,00 kr. Opsynsmandens diæter ved samme – 15,00 kr. For transport af 6 par heste á 12,00, = 72,00 kr. I alt 267,00 kr.

Fire dage efter strandingen var *Lepanto* kommet så tæt mod land, at man kunne gå ombord ved hjælp af en stige. Mandskabet blev afmønstret, og ved hjælp fra det engelske konsulat i Thisted rejste de hjem til England.

To af Svitzers bjergningsdampere, *Viking* og *Ægir*, gjorde flere forsøg på at trække skibet fri, men uden held, og selv om kul m.m. blev kastet overbord, stod *Lepanto* stadig fast den 25. januar. Så sent som sidst i april blev der gjort forsøg på at trække skibet fri. *Ægir* forsøgte ved hjælp af skruen at danne en rende ind til *Lepanto*, men stenrevet havde gjort det umuligt.

Tilbage var muligheden for, at *Lepanto* skulle løftes op på ruller og på den måde blive sat ud, men det blev aldrig forsøgt.

I søforklaringen,¹ som findes i Dansk Søulykke-Statistik for 1909 (s. 114-115), beskrives strandingen således:

»Kl. 11½ EM. (23:30) grundstødte L. (*Lepanto*) ved Ørhage ca. 2 Kbl. (kabellængder²) fra Land. Red-

ningsbaaden fra Klitmøller Redningsstation ankom til Strandingsstedet kl. 0t 45m FM. (00:45) d. 5/1 og blev straks roet ud til L. samt fik heldig Forbindelse, men da Besætningen – 9 Md. – ikke var klar til at forlade Skibet, blev Redningsbaaden holdt på Aarerne i 2 Timer, indtil Besætningen anmodede om at blive optagen i den. Det voldte betydelig Vanskelighed og tog, da Søen var høj og Strømmen løb hårdt N. (nord) efter, lang Tid med flere Afbrydelser, inden det lykkedes at faa hele Besætningen i Baaden, som derpaa landede uden Uheld. Efter at »Svitzers B. E.« (Bjergningsentreprise) havde gjort flere forgæves Forsøg paa at tage L. af Grund, maatte Bjærgningen opgives, og L. blev Vrag.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.«

Vejret angives som: »Vest-nordvestlig. Bramsejls-Kuling. Nordlig strøm.« Bramsejlskuling er lig med vindstyrke 3 – som svarer til let vind og 3,4-5,4 m/s.

DEN EGENTLIGE ÅRSAG TIL STRANDINGEN

Ca. 50 år efter at *Lepanto* strandede, beskrives den i Thisted Amts Tidende 30. december 1958 under overskriften »*Lepanto* strandede, fordi den ville yde



Klitmøller roredningsbåd, ca. 1900.



Postkort med »Lepanto« som motiv.

hjælp«. Her fortæller den 75-årige tømrer Kr. Dragsbæk følgende:

»Aarsagen til strandingen var nu slet ikke taage, for det var tværtimod ganske klart vejr, og havet var ret roligt. Nej, den egentlige grund til strandingen var den, at *Lepanto's* kaptajn troede, at et skib var i nød, da han saa to røde lys lige over hinanden. De røde lys var imidlertid landingspladsens fyr, men det var jo før, der kom elektrisk lys til Klitmøller, og fra husene i byen trængte ikke saa meget lys ud, at man paa det engelske skib i tide fik mistanke om, at man var ganske nær land. *Lepanto* gik i fyrlinien direkte mod land, og da man om bord blev klar over fejltagelsen, var det for sent. Der blev slaaet fuld kraft bak paa maskinen, *Lepanto* var en damper, men farten var for stor, og et øjeblik efter skurede kølen mod bunden, og damperen sad uhjælpelig fast ca. 125 meter fra land lige ud for landingspladsen.

Redningsbaaden gik ud.«

Da man fra land opdagede, hvad der var sket, lod Poul Odder, som på det tidspunkt var opsynsmand

ved redningsvæsenet i Klitmøller, redningsbåden gå ud. Det var før motorredningsbådernes tid, men redningsbådens 12 mand havde intet besvær med at ro båden ud til *Lepanto*, og ikke længe efter kom man i land med det engelske skibs besætning, som blev indkvarteret på Klitmøller Kro.

Poul Odder fortæller videre:

»Bjergningssselskabet Svitzer var straks blevet underrettet, men bjergningsdamperen *Ægir* var optaget af en stranding ved Thyborøn, og *Viking* arbejdede med et andet skib nordpaa. Sidstnævnte bjergningsdamper blev imidlertid afløst af en anden af Svitzers baade, og den 6. januar om formiddagen ankom *Viking* til Klitmøller. Paa det tidspunkt var det imidlertid blæst op fra vest, og havet var saa uroligt, at det var umuligt at faa etableret slæbeforbindelse mellem *Viking* og den strandede damper.

Dagen efter strandingen, da søen endnu var nogenlunde rolig, var det lykkedes at få 8-10 tons af *Lepanto's* fiskelast bragt i land ved hjælp af de lokale fiskerbaade, men skibet blev ikke lettet saa meget, at

det kunne komme af grunden ved egen hjælp. Man forsøgte med varpankre og maskinkraft, men skibet rokkede sig ikke.

I de følgende dage, da vinden som nævnt var frisket op fra vest, blev *Lepanto* efterhaanden skubbet helt ind i strandkanten, men samtidig drev den lidt længere nordpaa, saa den kom til at ligge lige i den nordlige ende af fiskernes landingsplads, hvor den efterhaanden sank 9-10 fod ned i sandet, indtil den kom til at staa fast paa stengrunden. Besætningen rejste via Esbjerg tilbage til England, og kun kaptajnen og maskinmesteren blev tilbage. Svitser *Viking* blev i første omgang kun liggende en dags tid ved Klitmøller, og først i slutningen af januar vendte den tilbage sammen med *Ægir*, idet vejret da var saa roligt, at der kunne gøres forsøg paa bjergning.«

Kr. Dragsbæk, som var medlem af bjergelaug, fortæller videre: »Vi arbejdede ved *Lepanto* i ikke mindre end 22 dage. Bl.a. skovlede vi ral bort bagved dampen, da de to Svitserbaade forsøgte at trække den ud, først direkte bagud og senere mere sidelæns, men lige lidt hjalp det.«

»Med vor maskinkraft skulle vi være i stand til at slæbe saadan en smule damper tværs over Jylland,« sagde kaptajn Petersen, Svitser, men at faa den løs af stengrunden ved Ørhage lod sig ikke gøre. Den ligesom klistrede fast til bunden.

Til sidst måtte man opgive – til stor sorg for Klitmøller Bjergelaug, der ligesom Svitser ikke fik en rød øre for al ulejligheden, fordi bjergningen ikke lykkedes.

Flere erfarne sømænd fra Klitmøller har den opfattelse, at den egentlig grund til, at *Lepanto* strandede, var at rorgængerens var faldet i søvn.

FRA VRAG TIL LÆMOLE

En stranding var efterhånden blevet en turistaktion. Strandingen af *Lepanto* var ingen undtagelse, og den blev omtalt i de fleste af landets aviser. Der blev også fremstillet postkort med motiv af *Lepanto*.

Der kom folk fra nær og fjern for at se *Lepanto*. Skibet var efterhånden kommet så langt op på stranden, at man med en stige kunne gå ombord.

Derfor kunne man i løbet sommeren 1909 se flere annoncer fra Klitmøller Badehotel i *Thisted Amts Ti-*

dende og andre af landets aviser, hvor man skrev: »Vesterhavet. Nærmeste udflugtsmål til havet er Klitmøller Badehotel. Større selskaber bedes telefonere. Dampskibet *Lepanto*, der strandede sidste vinter, står fremdeles i havstokken.«

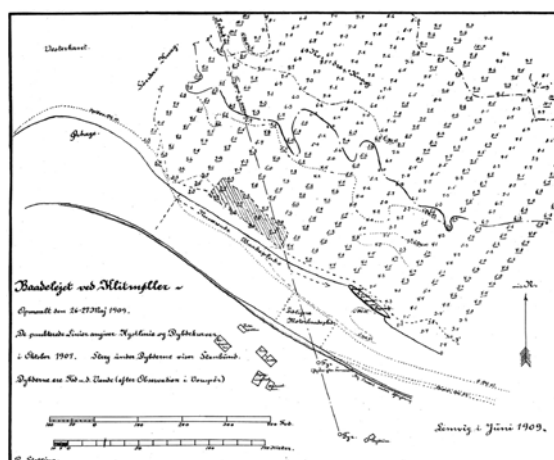
Der blev den 13. august 1909 holdt auktion over det bjergede fra skibet. I auktionsannoncen nævnes blandt andet et styrehus i teaktræ med buede vinduer samt en mast og mange meter dæksplanker i pitchpine.

Hvem der har købt det, har jeg ikke kunnet finde frem til, men mon ikke noget af det er blevet brugt som bygningsmateriale?

I marts 1910 blev der holdt auktion over det ophuggede træ fra vraget, så det kunne fyldes med cement.

Vraget lå som nævnt meget tæt på land og kom efterhånden endnu længere ind mod stranden, hvor det gav rigtig godt læ for fiskerlejets både. *Lepanto* blev den første kystsikring ved Klitmøller, men senere kom der flere til.

Allerede i 1903 havde ingeniør H. C. Vogt foretaget beregninger på, hvordan man ved den jyske vestkyst, kunne sænke »Jærn- og Staaelskibe« og fylde dem med beton, så de til kom til at fungere som læmoler. Men hans idéer blev afvist.



Ingeniør Slettings opmålinger ved Ørhage, oktober 1907 og maj 1909.

Om det var Vogts tanker, der var medvirkende til, at Vandbygningsdirektøren anbefalede at gøre *Le-panto* til en mole, kan man kun gætte på.

I det tekniske tidsskrift *Ingeniøren*, 5. november 1910 giver ingeniør Sletting en redegørelse over høf-deanlæggene ved Klitmøller og Kællingdal (Ham-borg), ca. en kvart mil øst for Roshage. Sletting havde allerede i 1907 været i Klitmøller for at foretage op-målinger ved Ørhage. Han fremhæver arbejdet, fordi det er udført meget billigt, men har vist sig at virke ef-ter hensigten. Videre skriver han, at landingsforhol-dene i Klitmøller er særligt gode, fordi landingsplad-sen går nærmest sydøst, mens kystlinjen har nord-østlig retning.

Landingspladsen beskyttes af et stenrev, »Søndre Knag«, der går ud fra Ørhage, og et sandrev, »Nordre Knag«. Mellem disse to rev er der selv under ret uro-lige vejrforhold en indsejling, »Ledet«, med så roligt vand, at bådene som regel kunne lande. »Ledet« vises med to fyr, hvoraf det forreste kan flyttes, når der er behov for det – når indsejlingen skifter retning. Som man ser: »En lille havn med understøttende moler.«

Det er kun vinde fra nordøst, der kan sætte havet i så meget oprør, at bådene er nødt til at lande syd for »Søndre Knag«, hvor der så er læ.

Så længe fiskeriet blev drevet på gammeldags måde med sejl- og robåde, kunne landingsforholdene være nær ved Ørhage, hvor havet næsten altid var roligt, men da fiskerne gik over til at bruge motorbåde, måtte de flyttes længere mod øst, hvor der var dy-bere vand ind til havstokken, men til gengæld ofte brådsøer.

Der skete desuden en bortskæring af kysten, og derved fremkom et stenrev eller rettere en stenflade, som havde været dækket af sand.

Når der så var lidt sø på kysten, led bådene ofte ha-vari, fordi bådene kom til at hugge på stenene, og det gik særligt ud over skruebladene. I 1902 blev de første motorer installeret i bådene ved Klitmøller.

Det var derfor, fiskerne i 1907 ansøgte Landbrugs-ministeriet om penge til at fjerne stenene ud for hav-stokken og nærmere ved Ørhage. Sagen blev over-givet Vandbygningsvæsenet til undersøgelse, og in-geniør Sletting kom til Klitmøller for at foretage op-



Fra ingeniør Slettings fotoalbum: »Se hvor vi fylder. Vi sparede og plumpede de store sten, der ses, ned i Betonen. Det var en dyr Sparsommelighed.« Foto: Per Christiansen, www.minsamling.dk, nr. 70.169.



Endnu et billede af fyldningsarbejdet fra Slettings album. Foto: Per Christiansen, www.minsamling.dk, nr. 70.170.

målinger og nærmere undersøgelse af forholdene. Det viste sig, at der fandtes to lag sten, af hvilke særlig det nederste var stærkt pakket med ral. Tykkelsen var tilsammen ca. en halv meter, og stenene, der næsten alle bestod af flint og kalk, havde en vægt på 10-15 kg, enkelte dog op til 50 kg. Under stenene fandtes kun sand.

Undersøgelsen viste, at stenene kunne optages med almindelige små stentænger og river, og at det formentlig ikke kunne forventes, at der skete skade på kysten herved. Der blev på finansloven bevilget fiskerne 4 kr. pr. kvadratfavn, eller som maksimum 4000 kr., for at rengøre et antal op til 1000 kvadratfavne for sten og oplægge disse i høfdelignende stabler øst for landingspladsen.

Så forsætter ingeniør Sletting med at fortælle, at *Lepanto* strandede på »Søndre Knag« og i løbet af nogle dage borede sig vej gennem stenlaget, indtil den nåede sin nuværende placering.

I løbet af kort tid viste skibet sig i stand til at forbedre landingspladsen ret betydeligt, idet kystlinjen mod Ørhage voksede stærkt udad, og samtidig blev

der dybere på stenene. Nu kunne fiskerne flytte deres både nærmere mod Ørhage uden at blive udsat for havarier.

Da Svitzer gentagne gange havde arbejdet på at bringe skibet ud uden at det lykkedes, sendte fiskerne en ny ansøgning til Landbrugsministeriet om at få vraget bevaret for landingspladsen, således at stensikringen indskrænkedes og en del af pengene benyttes til at få vraget fyldt med beton.

Planen viser den nye opmåling fra maj 1909, som blev foretaget i den anledning. Kystlinjen på dybdekurverne, der er vist med den punkterede linje, er fra en opmåling i oktober 1907.

Man kan se, at forandringerne er ret store. Stranden vest for *Lepanto* er blevet bredere og højere, så fiskerne ikke mere behøver at trække bådene op i klitterne under hårdt vejr.

Nu sker der en afskæring af klitkanten, og det sker, at havet går inden om *Lepanto*, når der er stærk sydveststorm. Men der sker ingen skade, og så snart vejret igen er roligt, lægger sandet sig igen ud til *Lepanto*, som havde en meget stor hældning ud mod havet.

Efter indstilling fra Vandbygningsdirektøren blev bevillingen til stensikringen nu ændret, så der skulle anvendes indtil 1000 kr. til optagning af stenlagene på et areal af indtil 250 kvadratfavne ud for den nuværende bådplads (arealet er skraveret på planen) samt 6000 kr. til fyldningen af *Lepanto*, idet der blev bevilget 3000 kr. på tillægsbevillingsloven for samme år. Det hele under forudsætning af, at fiskerne som bidrag gav skroget. Hele bevillingen blev således på 7000 kr. Assurandørerne solgte nu vraget til Svitzer for 2700 kr. Svitzer solgte så igen det tomme skrog til fiskerne for 1.100 kr. Herefter var denne side af sagen så i orden.

De sten, der blev fisket op på det skraverede areal, blev lagt op på stranden inden for *Lepanto*. Efter at stenene var blevet gjort rene, blev de anvendt som fyld i betonen. Det var lokale fiskere, der på akkord fiskede stenene op og gjorde arealet rent for sten. Arealet sandede derefter til og har siden holdt sig nogenlunde rent.

Det viste sig, at de opfiskede sten ikke var nok som fyld. Derfor blev der hentet en del flinte- og kalkstensknuder og småsten syd for Ørhage.

I september 1909 havde Svitzer bjerget så meget ud af vraget, at man ved hjælp af en bardun fra forma- sten til nogle spil i land kunne rette skibet så meget op, at det kun havde en lille hældning. Det lettede arbejdet en hel del, men vraget blev efterhånden så let, at det kunne duve og hoppe i søen, og for ikke at risikere, at skroget flyttede sig eller tog en anden retning, måtte man gå i gang med at fylde beton i.

Skroget var lidt læk, især ved sternrøret, men det lykkedes ved hjælp af hakkelse og beton at tætnet det nogenlunde. Da hverken planke- eller jerndækket var fjernet, måtte beton og sten føres ned gennem de forskellige luger, samtidig med at Svitzers folk bjergede det i land, der kunne bruges. Der blev sprængt med dynamit m.m. – så det besværliggjorde arbejdet en del.

Arbejdet blev for det meste udført af fiskerne under Vandbygningsvæsenets ledelse. *Lepanto* var meget



»Lepanto«. Postkort, u.å.



Klitmøller 2018. Den sorte streg er kystlinjen fra 1899.

svært bygget og havde fire vandtætte jernskotter, som forblev på plads. Det kunne ikke betale sig at bjerger jernpladerne. For at få nogen forbindelse mellem det beton, der blev fyldt i skroget, blev der med dynamit sprængt huller omkring jernskotterne og ved de profiljern, der blev købt fra det bjergede materiale. På den måde opnåede man sammenhæng i betonen. Til dette arbejde blev der brugt 4700 pund jern.

De to store rum i forskibet – folkekahytten og lastrummet – blev først fyldt halvt op. Derefter blev de to store »kulrum« og maskinrummet fyldt op på samme måde. Ingen af rummene kunne fyldes helt op, fordi man så forhindrede, at man kunne bjerger dækket m.m. – som man stadigvæk var i gang med.

Kedlen, der var af trekvart tommers plader, forblev i vraget, da det ikke kunne betale sig at bjerger den. Den blev fyldt med sand og grus og senere indstøbt i hele betonlegemet.

Den 4. oktober 1909 måtte arbejdet indstilles, da de sidste 3000 kr. først kunne frigives efter at tillægsbevillingsloven var vedtaget.

Fiskerne turde ikke lade vraget ligge vinteren over i den halvfærdige tilstand af frygt for, at vinterstormene ville få *Lepanto* til at knække over midtskibs. Der var fyldt en del beton i skibet – både i den forreste og bagerste del – så det havde et svagt sted på midten.

Så fiskerne lånte 2000 kr. for at gøre arbejdet færdigt.³

Arbejdet blev genoptaget den 11. oktober. Svitzer havde i mellemtiden brugt tiden på at bjerger det mest af dækket m.m., så arbejdet med at fylde vraget op blev lettere.

Den 15. oktober kom der en storm, som fyldte skroget op med vand, og først den 19. kunne man lænse vandet ud. Det skete blandt andet ved at man slog nit-naglerne ud.

Der var på den korte tid vokset en del »betontulipaner« op af betonen. De længste var 8 tommer, og de fleste var 3-4 tommer lange. Næsten hele betonfladen så sådan ud. »Betontulipaner« er en hul kalkdannelse, der antagelig fremkommer ved, at luften i betonen, når betonen kommer under vand, trænger ud og undervejs udskiller den frie kalk.

Arbejdet blev besværliggjort af regn og høj sø, så først den 25. oktober blev arbejdet indstillet, efter at de 2000 kr. var brugt. Man manglede det meste af agterkahytten og den afpudsning af betonfladen, som ville blive nødvendig, når dækket var helt fjernt. Først fra 14.-18. juli 1910 blev det sidste arbejde udført.

I alt blev der brugt 795 blandinger beton eller ca. 10.300 kubikfod og ca. 39 kubikfavne eller næsten 8.500 kubikfod sten.⁴



Postkort fra Klitmøller, ca. 1950. »Lepanto« ses til højre. I forgrunden »Karen Sands Hus«.

I stille vejr kunne man ifølge Sletting gå uden om vraget:

»og selv om det har foraarsaget land skaaret væk i læ, så er ulykken ikke saa stor, da dette land er næsten værdiløst, og den gavn, vraget har gjort fiskerne, er til gengæld overordentlig stor, idet de nu har en næsten ideal landingsplads; og ved denne ringe udgift er der desuden skabt muligheder for, at fiskerflåden kan udvides betydeligt, således at mange flere fiskere her kan finde udkommet.«

Som et bevis for, hvor foranderlige forholdene kan være på vestkysten, fortæller ingeniør Sletting, at da man startede med arbejdet ved Ørhage, lå der tusindvis af kubikfavne »ør« syd for Ørhage – hvilket der i mands minde altid havde været – men i juli 1910 var der kun sand, og det var vanskeligt at finde tilstrækkelig med sten til, at gøre arbejdet færdigt.

»Ør« er det danske navn for »ral« eller »singels«. Deraf navnet Ørhage.

I samme artikel i *Ingeniøren* omtales desuden, at fiskerne nord for Hanstholm – Kællingdal/Hamborg

(fiskerlejet i Baun) efter rådgivning fra ingeniører fik udlagt to havbåde i forlængelse af hinanden ud i havet og fyldt dem op med beton. Man havde desuden forbundet den inderste båd mod land med beton, og mellemrummet mellem de to både blev også fyldt op. Denne lille mole viste sig meget effektiv.

Skroget af *Lepanto* var ca. 34 meter langt, ca. 7 meter bredt og ca. 3,5 meter dybt, så der skulle bruges en hel del beton. Efter at Vandbygningsvæsenet havde fyldt vraget med cementblokke, kom det til at fungere som en slags mole.

Det blev til uvurderlig nytte for landingspladsen. Senere viste det sig, at havet stadig ville gå ind om vraget og skære noget af kysten.

DE UBØNHØRLIGE NATURKRÆFTER

Havet har i flere hundrede år foretaget nedbrydning af kysten ved Klitmøller. C. Djørup beskriver i 1842, hvordan havet nedbryder kysten ved Klitmøller, og at adskillige huse er blevet flyttet længere ind i landet. Han beskriver, at havet i vinteren 1816-17 skyl-

lede så meget af kysten, at en del pakhuse og kornmagasiner blev revet bort. Det skete så hurtigt, at flere fiskere ikke kunne nå at redde deres både, som lå på stranden. I 1958 kan man læse, at kysten nord for Ørhage siden 1793 i gennemsnit er rykket ca. to meter tilbage om året, hvorimod kysten mod syd ligger nogenlunde fast.

Afstanden fra den nuværende kystlinje til linjen fra 1899 er de fleste steder 175-225 m.

Der findes ikke meget materiale, som viser kyststrækningen nord for Ørhage fra omkring år 1900 – men hvis man ser på gamle postkort, er man ikke i tvivl om, at havet har skåret mange meter af nord for Ørhage. Kunstmalerne Oscar Herschend og Viggo Helsted har malet en hel del strandmotiver fra Klitmøller omkring år 1900. På disse kan man også se, at kyststrækningen nord for Ørhage gik længere ud i forhold til nu. Hvis man ser på gamle landkort, er det også tydeligt.

I oktober 1959 bragte *Billed-Bladet* en artikel på to sider fra Klitmøller, hvor fiskeskipper Andreas Mortensen fortæller, at da han var dreng, kunne han knap nok se havet fra vinduerne. Dengang var der kartoffelmarker, hvor der nu er hav. Andreas Mortensens barndomshjem lå et stykke fra strandkanten. Huset er i dag kendt som »Karen Sands Hus«. Det lå, i 1959 som nu, meget tæt på skrænten ned til stranden. I samme artikel oplyses det, at der i 1948 var ca. 50 m fra kystlinjen til det nærmeste hus, mens man i 1951 målte afstanden til 21 m. I vinteren 1954 var der kun 10 m, og i januar 1955 tog havet et 90-årigt slægts-hjem. Det var Martin Bunks hus, den gamle stampe-mølle, som dengang var »Vestermølle«.

Det er også på strækningen nord for Ørhage, at en hel del huse er styrtet i havet og flere har været i fare. I 1922 tog havet en del af dyrlæge Tofts sommerhus ved »Karbak«, og resten blev senere revet ned. Som nævnt tog havet i 1955 den gamle stampemølle.

I 1961 tog havet Frosthøls sommerhus – det lå for enden af »Tolderstien« og var en gammel tolderbolig. Nogle år senere gik det ud over den nordlige del af Bangsgaards sommerhus – også for enden af Tolderstien. Senere blev huset på grund af sandflugt revet ned.

Stormfloden i 1921 fik *Lepanto* til at ligge frit ude i havet – som dengang det strandede. Fiskeriforeningen søgte derfor staten om tilskud til at anlægge en mole eller hofde fra vraget og op til klitterne. Pengene blev bevilget, og arbejdet blev udført i sommeren 1923. Der byggedes en mindre hofde, ca. 45 m lang, fra klitfoden og ud til *Lepanto*, som herefter nærmest kom til at danne hofdehoved. Hertil bidrog staten med 7.000 kr.

Hofden virkede godt, og i 1924 fik Fiskeriforeningen efter ansøgning bevilget 2.500 kr. til bygning af en mindre hofde ved Ørhage, vest for vraget ved den nuværende »Hummerhus«. Fiskerne ved Klitmøller udførte selv arbejdet.

Senere er ødelæggelserne skredet videre frem, og *Lepanto* blev på ydersiden underskåret af søen og truede med at falde forover; skibets plader rustede bort, og den indenfor liggende beton viste sig i 1928 at være så dårligt udført, at betydelige istandsættelsesarbejder måtte foretages. Nu var *Lepantos* skæbne besejlet. Når materialeforholdene tillod det, burde der bygges en ny og bedre hofde. Denne hofde blev først bygget i 1949.

TIDENS TAND

Poul Odder fortæller i artiklen i *Thisted Amts Tidende* 30. december 1958:

»De første 25 aar stod skroget i hel tilstand og det virkede efter sin hensigt, idet sandet lagde sig pænt op bag det, saa havet ikke blev i stand til at angribe kysten fra den nordlige side. (...)

I de sidste 25 aar har det derimod nogle gange været nødvendigt at forstærke *Lepanto* paa den side, der vender ud mod havet, hvilket er sket ved at udlægge kampesten og store cementblokke. En del af stævnen er revet fra og har nu i mange aar ligget et lille stykke længere inde i bugten nordøst for vraget, og skibets side mod havet er helt forsvundet. Indersiden er derimod stadig »intakt«, så man kan se, hvilken form *Lepanto* har haft.«

I 1938 blev det nødvendigt at reparere og forstærke hofden ved »Hummerhuset«.

Som det ses af billederne, hældede skroget af *Lepanto* ud mod havet, og efterhånden sank det tunge

VOR HERRES MOLE

Vraget blev kaldt »Vor Herres Mole«. Det kræver en lille forklaring.

Forklaringen stammer fra sømandsmissionær Vilhelm Rasch, som i 1929 udgav hæftet *Fra Hav og Havn*⁵. I det findes en historie fra Klitmøller med et billede af »Klitmøller Strand. Landingspladsen med Vor Herres Mole«. Rasch skriver, »at som børn var Klitmøller det sted man mærkede mest til når man skulle på »Havtur«.

Mange år senere var han igen på besøg og skriver: »Jeg kom en torsdag i maj. Vandrede fra Vorupør og nåede fiskernes landingsplads sent på eftermiddagen. Nogle både var gået ud, andre gjorde klar. Jeg forstod straks, at der var troende folk i flokken, og vi holdt en lille andagt ved stranden. Der var bygget missionshus, indviet 1900, men da fiskerne var til havs, kom der kun få folk til møde. (...) Men man fornam, at Herren havde haft sin gang her, og det daglige liv var stærkt præget deraf; det var åbenbart en noget anden »race«, der nu bemandede bådene, end den jeg kendte fra min barndom. (...)

Nu hændte det så i 1904, at en hel flok af fiskerlejets sønner vendte hjem fra havet for at blive hjemme, og da de havde samlet sig en skilling op, blev der råd til nye og større både med stærke motorer. Nu skulle der rigtig blive gang i fiskeriet, og det blev der. Men Herren havde jo også andre tanker med den hjemkomst, de skulle jo derved modnes for hans rige, og et par år efter var tiden inde; 1906 bragte en velsignet vækkelse, i hvilken blandt mange andre de tre foran nævnte sømænd gav Herren deres hjerter. Der var sang i både hjerter og hjem og i bådene ude på havet, og man følte sig så visse på, at man gik en rig fremtid i møde. Deri blev man heller ikke skuffet, men Herrens velsignelser kommer jo jævnlig ad noget anden vej, end vi tænker, og således også i Klitmøller.

Der hændte nemlig dette underlige, at strømmen langs stranden og om ad Ørhage ligesom forandrede sig og åd sig ind i landet, og det blev begyndelsen til de forømtalte klitters endelige forsvinden.

Det åd sig ind i landingspladsen, gjorde den ringere og mindre tryk for bådene; det hændte endog under dårligt vejr, at når bådene om aftenen var hevet op, godt klar af havet, kunne dette næste morgen stå helt inde under agterenderne af dem. Blev dette her ved, ville fiskeriet jo blive vanskeligt, ja måske umuliggjort, og tankerne gik vel også til andre fiskerlejer, der var kommen i betragtning med læmole og andet lignende. Men sådan betragtning var til uden nytte.

Så gik de troende fiskere sammen til bøn og lagde sagen på Guds hjerte, hvordan han som Fader ville føre denne sag for sine børn, og bedestunderne gav tryghed og forventning. Da skete det lige før jul 1908, at en engelsk trawler strandede ude på revlen. Svitzers bjergningsdamper kom, men højvandet littede trawleren af revlen, og den drev helt ind ved roden af Ørhage, lige inden for landingspladsen – og i de »stenrøs« ville bjergningsdamperen ikke ind og slå skruen i stykker. Så blev trawleren da stående, og på få dage viste det sig, at den stod på »det rigtige sted« for at værne landingspladsen mod yderlig fare, ja, landet begyndte at lægge til. Så købte fiskerne vraget, og staten bevilgede penge til cement, hvorefter skroget blev fyldt med beton – og der står »Vor Herres Mole« den dag i dag ved Klitmøller strand, selv om de sidste år har slidt, den stærkt. Guds børn tog det som en gave af Gud Faders hånd og vidnesbyrd om hans omsorg.«

Rasch var flere gange i Klitmøller, men skriver ikke, hvornår han har været på det omtalte besøg. Ud fra andre oplysninger i artiklen har det det været i 1926-29.

Den nævnte damptravler *Cimbria*, som ejedes af Rederiet Carl fra København, blev påsejlet natten til den 16. december 1902 af damperen *Øresund* fra Helsingborg. *Cimbria* var på fiskeri mellem Skagen og Læsø og sank, men besætningen på 11 mand blev heldigvis reddet ombord i *Øresund* og sat i land i København. To af de reddede var brødrene Jens og Anders Christensen Konge fra Klitmøller.

vrag, som jo var fyldt med beton, længere og længere ned i sandet. Det kom sikkert også til at hælde mere og mere. *Lepanto* fungerede fint som mole i mange år, men en del af jernet fra vraget var efterhånden rustet væk, så det blev også farligt at færdes på og ved vraget. På et tidspunkt brækkede skibet i to stykker.

Det er sparsomt med oplysninger om *Lepanto*, mens tyskerne havde besat Danmark fra 1940-45. I Klitmøller var der flere steder tyske militærinstallationer: Et stort område ved Krovej (Pejlestation VI Klitmøller) og et stort område ved Trøjborgvej (Hærkystbatteri Klitmøller). Der har også været en lyskaster og en pejlestation. De mange militærinstallationer betød, at der boede mange tyske soldater i Klitmøller under krigen.

I en artikel i *Thisted Amts Tidende* fra 10. februar 1944 med overskriften »Klitmøllers Landingsplads i fare hvis *Lepanto* forfalder helt«, udtaler fisker Martin Konge følgende:

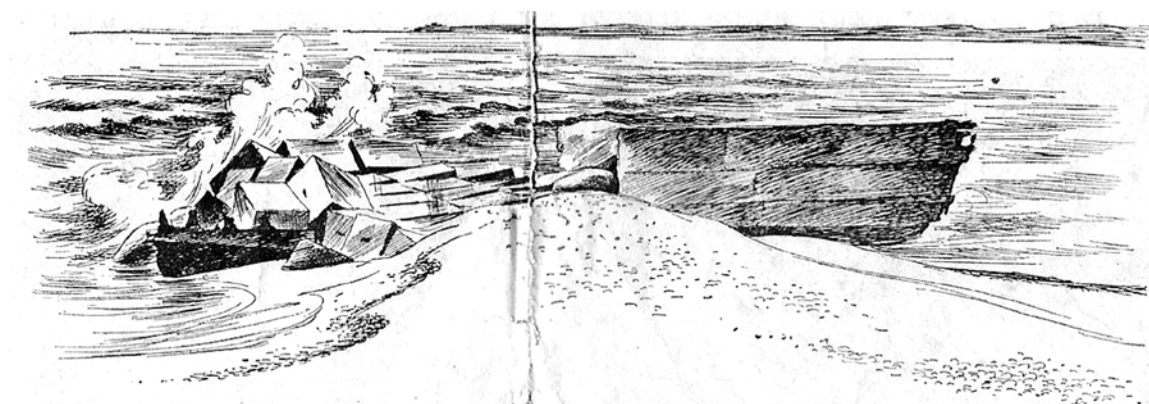
»Vi har jo heldigvis endnu nogen Beskyttelse af Resterne af *Lepanto*, men Vinteren sidste Aar tog haardt paa Vraget. Ødelæggelserne stammer vistnok fra en Mineeksplosion, der fandt Sted i Nærheden. Ved den Lejlighed revnede Betonblokken, Vand trængte ned i den, og den haarde Frost, vi har haft i et par Vintre, fortsatte Ødelæggelserne, saa en skønne Dag faldt det hele fra hinanden. (...)

Vraget af *Lepanto* har nu ligget paa Stranden ved Klitmøller med sin indstøbte Betonblok og ydet et godt Læ for Klitmøller Landingsplads i 30-40 Aar, men nu er det ved at være forbi med den Gavn, det gør. I Øjeblikket er der ikke ret meget tilbage, og det vilde være intet mindre end en Katastrofe for hele Fiskerlejet, dersom *Lepanto*-Værnet forfalder, og vi ikke faar noget andet i Stedet for. Resultatet vilde saa blive, at hele Forstranden i Løbet af kort Tid vilde blive skyllet bort, og Erhvervsmulighederne for Fiskerne ved Klitmøller Fiskerleje vilde blive forringet ikke saa lidt.«

På spørgsmålet om hvorvidt Vandbygningsvæsenet interesserer sig for sagen svarer Martin Konge:

»Vi har gentagne Gange søgt Myndighederne, men uden Resultat endnu. Vandbygningsingeniørerne har ogsaa set på Forholdene flere Gange, men der har altid manglet et eller andet, enten Bevillinger eller Materialer. I Øjeblikket er det vist Materialerne, det kniber med. Forhaabentlig lykkes det at faa Myndighederne gjort begribelig, hvad der risikeres, hvis ikke der bliver gjort noget.«

Ingeniør Sletting, som stod for arbejdet, gør i 1943 endvidere opmærksom på, at der blev bevilget for få penge til arbejdet med at fylde *Lepanto* med beton, så det måtte blive mindre godt. Man sparede penge ved at plumpe store sten i betonen. Det var en dyr spar-



Vraget af et skib, der for et halvt hundrede år siden strandede ved Klitmøller og siden har beskyttet fiskernes landingsplads mod at blive taget af havet, har fiskerne i taknemmelighed givet navnet Værres Mole. Når vandbygningsvæsenet ikke er interesseret i at sikre kysten, er det jo godt, at højere magter kan tage sig af det lysvigtige ingeniørarbejde.

Tegning bragt i *Land og Folk*, 23. august 1953. Tekst og tegning: Bent Bidstrup.



Rester af »Lepanto«, januar 2019.

sommelighed. Der er blevet brugt mange penge på vedligeholdelse, men det væsentlige var, at *Lepanto* har bevist sin gavn.

Det ser ud til, at det var i perioden fra 1935-1945, at *Lepanto* helt forfaldt. Det bekræftes i en artikel i *Ingeniøren* 12. januar 1944, hvor der bl.a. står:

»*Lepanto* viste sig i mange Aar som et fortrinligt Værn for Landingspladsen. (...) At den ikke holder nu, er forstaaeligt. Selv om man sprængte dets vandtætte Skotter med Dynamit og lagde Jernbjælker gennem Hullerne, saa var det ikke nok. Den maatte efterhaanden knække efter disse Skotter. Er der noget tilbage af den nu, og at den gør Gavn 30-35 Aar efter, er forbavsende.«

Under krigen byggede tyskerne en hel del bunkere i klitterne ved Klitmøller. Efter krigen underminerede havet to store bunkere nord for fiskerlejet, så de skred ned og kom til at ligge på stranden. Det samme skete for mange andre – både syd og nord for landingspladsen. De to bunkere, der var skredet ned på

stranden nord for Ørhage, kom efterhånden til at gøre nytte som en slags høfder.

Indtil 1948 blev fiskerbådene ved Klitmøller trukket op på stranden med håndspil, og det gav nogle begrænsninger for hvor tunge bådene kunne være. Claus Sørensen fra Esbjerg havde opfundet et eldrebet mekanisk ophalingsspil. Det første blev taget i brug i 1940 i Vorupør, og i 1948 kom turen så til Klitmøller. Ophalingsspillet blev indviet den 15. juni. Det gav mulighed for, at der kunne bruges større og tungere fiskerbåde. Vraget af *Lepanto* var som nævnt i en meget dårlig stand efter krigen, så ved samme lejlighed blev det nødvendigt at bygge en ny høfde fra klitten og ned til vraget. Arbejdet blev udført i 1949.

Der skete fortsat en nedbrydning af *Lepanto*, og efterhånden blev vraget til fare for fiskerbådene, så det blev derfor nødvendigt at fjerne noget af det. Det skete i juli 1960, hvor soldater fra Jyske Ingeniørregiment i Randers i løbet nogle få dage skulle sprænge en del af vraget i stykker.

Oppe på toppen af »Stågbak«, hvor faresignalmasten står, var der anbragt felttelefoner. Der var mødt mange mennesker op for at se sprængningen, men de blev beordret om bag klitterne, da det var farligt at stå og se på sprængningen. Så man måtte nøjes med at høre bragene.

Der lød et brag, men der kom kun en del røg, og der var tilsyneladende ikke sket noget med vraget. Det var også planen, fordi det var meget vanskeligt at bore gennem skibets jernplader med det trykluftsbor, soldaterne havde med. Det blev derfor besluttet at sprænge syv mindre huller til større ladninger. Disse huller skulle sprænges i den side, der vendte ind mod land, men da sprængning nr. to fandt sted, fløj et stort stykke jern langt bort og ned mellem fiskerbådene på stranden.

Det blev derfor besluttet, at de øvrige sprængninger skulle fortages i den side, der vendte ud mod havet. Der blev foretaget nogle sprængninger, men lige lidt hjalp det. Vraget gik ikke i stykker. Men så mens man var i gang med at samle materiellet, løsnede halvdele af ydersiden på *Lepanto* sig og faldt ned.

Bjarne Bak Pedersen har fortalt følgende om begivenheden:

»Som jeg husker tingene omkring sprængningsseancen omkring *Lepanto*, så er det som følger:

Havbunden under betonklodsen, der i sin tid blev støbt inde i vraget af *Lepanto*, var med tiden blevet udhulet af vind og vejr, hvilket resulterede i, at betonklodsen svævede i luften uden understøttelse, kun holdt på plads af vedhæftelsen på spanterne af det gamle vag. Man var bange for, at der skulle ske en ulykke, hvis betonklodsen skulle brække af, når nogen befandt sig på vraget. Det blev derfor besluttet, at der skulle foretages et indgreb ved sprængning, så betonklodsen kom til at hvile på havbunden. Jyske Ingeniørregiment blev bedt om at tage sig af dette job. Jeg husker at soldaterne blev indkvarteret i fiskeriforeningens kassehus, hvor der var tørt og fint.

Det var meget spændende for os knægte at følge »slagets gang« for forberedelserne til sprængningen. Planen var jo, at spanterne, der holdt på betonklodsen, skulle ødelægges, så »klodsen« ville lægge sig til rette på havbunden. Men det viste sig, at spanterne

var gjort af noget godt stål og ikke lige havde tænkt sig at opgive så nemt, som ingeniørerne havde regnet ud. Der blev gjort en del forsøg, og man fornemmede ligesom, at den øverstbefalende blev mere og mere desperat. Til sidst blev der så anbragt en sprængladning så stor, at der blev anrettet skade på flere af fiskernes redskabshuse.

Selv husker jeg, at vi var nogle stykker, der havde søgt ly ved Karen Sands iskiosk, der lå, hvor det nuværende røgeri ligger. Et stykke tid efter sprængningen blev det konstateret, at et stykke jern fra sprængningen var røget tværs gennem kiosken, dog heldigvis i en højde, så ingen blev ramt.

Betonklodsen rørte sig stadigvæk ikke ud af flækken, men da soldaterne var ved at pakke deres grej sammen, lagde klodsen sig pænt til rette ud mod søsiden.«

Siden har havet fjernet det meste af vraget. Betonklodserne er i dag en del af den lille hofde eller mole ved Ørhage.

Fiskerne fra Klitmøller flyttede deres både til Hanstholm Havn kort tid efter, at havnen blev indviet den 8. september 1967. Hvert fiskerlav (3-4 mand) købte en varebil og kørte så frem og tilbage mellem Klitmøller og Hanstholm på den nye kystvej – så behovet for kystsikring af landingspladsen fik på det tidspunkt mindre betydning for erhvervsfiskerne. Hanstholm Kommune købte alle husene ved fiskerlejet. De fleste af husene er nu udlejet til Klitmøller Lystfiskerforening. Det gamle redningshus bruges som forsamlingshus. Hummerhuset benyttes af Biologisk forening for Nordvestjylland og surfklubben NASA.

Stormen i november 1981 var meget hård ved kysten i Klitmøller. Her tog havet et sommerhus, som lå på nordsiden af »Stågbak«. Det var også denne storm, der ødelagde landingspladsen og mange huse nærvæd. En del af hummerhuset, skibningshuset, en del af redningshuset og mange redskabshuse blev ødelagt. Skibningshuset stod ikke til at redde efter stormen, så det blev revet ned.

I 1982 blev den nuværende kystsikring etableret ved Ørhage, og »foreningsvejen« er kommet til senere.



Legeskibet »Lepanto« ved Klitmøller Friskole.

NAVNET LEVER VIDERE

I dag er der ikke meget tilbage af *Lepanto*, men man kan stadig se lidt af metalsiderne mellem betonblokkene på den lille hofde eller mole ved Ørhage.

Alligevel lever navnet videre i den lokale bevidsthed. Da den nye legeplads ved Klitmøller Friskole skulle indvies, besluttede man, at legeskibet skulle opkaldes efter *Lepanto*.

Legepladsen blev indviet den 18. december 2018 og består af et klatrefyrtårn, en zip-line og hængekøje-park – samt altså klatreskibet »Lepanto«. Når legepladsområdet bliver helt færdigt, vil der også indgå skaterfaciliteter.

Pengene er skaffet via en stribe fonde og sponserer, blandt andet Marinus Krusborgs Legat. Det er nu ophævet, og pengene blev fordelt mellem legepladsprojektet og »Foreningen til Skibningsbådens bevarelse i Klitmøller«. Krusborg var direktør for Sækkelejekompagniet, og hans familie stammede fra Klitmøller.

Legeskibet *Lepanto* blev navngivet af Peter Sand Mortensen med en spand vand, og han fortalte i den forbindelse historien om *Lepantos* forlis og videre skæbne.

Ove Holler.

Født 1953. Lokalhistorisk interesseret »mølbo«.

Kilder og litteratur

Billed-Bladet, 23.10.1959.

Brunsgaard, C. og H. E. Pedersen (red.): *Landet mod Nord-vest*. København 1947.

Djørup, C.: *Thisted Amt*. København 1842.

Holm, Poul: *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*. Esbjerg 1991.

Ingeniøren, årg. 1910, 1944.

Kirkeprotokol for Klitmøller Kirke.

Pontoppidan, Erik: *Den Danske Atlas*. København 1763.

Rasch, Vilhelm: *Fra Hav og Havn*. Indenlandsk Sømands-Missions skrifter nr. 7. Lohse – København 1929.

Salmonsens Konversationsleksikon, 2. udg., 1915-30.

Statistisk Oversigt over de i Aaret 1909 for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne Søulykker. København 1910.

Strubberg, A. C. (red.): *Dansk Fiskeristat*. København 1935.

Thisted Dagblad, div. årgange.

Trap, J. P.: *Statistisk-Topografisk Beskrivelse af Kongeriget Danmark*. København 1875.

Aagaard, Knud: *Beskrivelse over Thye*. Viborg 1802.

Noter

- 1 Søforklaring: En vidneforklaring, som bliver afgivet i retten i anledning af blandt andet en ulykke til søs. Formålet med søforklaringen er, at man hurtigt får oplysninger om omstændighederne ved ulykken.
- 2 En kabellængde svarer til 1/10 sømil = 185,2 m.
- 3 1.000 kr. i 1909 svarer til ca. 69.500 kr. i 2019. Statens bidrag var 7.000 kr., og fiskernes bidrag var 1.100 kr. – i alt 8.100 kr., som i 2019 svarer til ca. 565.000 kr.
- 4 1 favn = 1,8831 m og 1 fod = 0,31385 m.
- 5 Mere om Vilh. Rasch i Villy Dalls artikel i nærværende årbog.