

Strandinger og redningsvæsen langs Thykysten

Af Mads Kinch Clemmensen, Aarhus

I perioden fra 1800-1920 strandede over 6.000 skibe på den jyske vestkyst. En væsentlig del af dem skete på Thys vestkyst, som består af en række buer mellem en stribe tidligere øer fra før stenalderhavets landhævning. Dette ses tydeligt som en serie af bugter på et kort, og fra klitterne kan du tydeligt se kystens revler, hvor sandbunden hæver sig og bølgerne bryder – et fortrinligt sted for strandinger.¹ Bag disse tal gemmer sig en mængde interessante og dramatiske begivenheder, men det er vigtigt at være bevidst om, at en stranding var og er andet og mere end en dramatisk og spændende søulykke med en tilhørende redningsaktion.

Når et skib strandede på Thys vestkyst, blev de lokale kystboeres dagligdag sat i stå. En stranding var en stor begivenhed i kystboernes

tilværelse, der trak alle af huse. Hele lokalsamfundet, fra småbørn, fiskere og daglejere til de øverste myndigheder, blev involveret i strandingen. På den ene side var kystens befolkning aktive deltagere i redningsaktioner og vidner til store tab af menneskeliv, men man forsøgte på den anden side også altid at udnytte, hvad havet gav. For folk på Vestkysten har havet altid virket sådan; med en blanding af skræk og lyksalighed over det, som havet giver – og det, havet tager.

Strandret og kamp og strandingsgods

Historisk set har stranden haft ry for at være et lovløst område, hvor stolte sejlskibe blev slået til vrag, og hvor søfolk druknede, eller blev dræbt og udplyndrede af kystboerne, hvis de



11. januar 1907 strandede den engelske damper Cabral ved Lodbjerg. Mange lokale hjalp til med at redde skibets besætning og last

skulle komme levende i land. Men faktisk har der siden vikingetiden udviklet sig en stadig bedring i de skibbrudnes retstilstand. De første vidnesbyrd på området tyder dog på, at den første egentlige strandret var en form for junglelov, forankret i et samfund af høvdinger og stammer. De overlevende fra et skibsforlis kunne i mange tilfælde se frem til et liv i trældom, og med hensyn til det strandede gods gjaldt i vid udstrækning den stærkes ret til byttet.

Men med Jyske Løvs § 61 begynder der i 1200-tallet at komme mere ordnede forhold på stranden, da der står: "Vrag som driver i Land, og som ingen Mand følger med eller kommer efter, det tilhører Kongen, fordi Kongen ejer alle Forstrande, og det, som ingen Mand ejer, det ejer Kongen ligeledes". I loven sættes skel mellem levende og dødt gods, og følger der overlevende med strandingsgodset, har rette vedkommende således stadig ret til skib og ladning. Dette simple princip har nu været gældende i adskillige hundrede år, men gransker man de historiske kilder, findes der utallige eksempler på, at strandingsgods gav anledning til kamp mellem kystboerne og de kongelige embedsmænd fra middelalderen og helt op til midt i 1800-tallet.

Stridighedernes kerne var dog altid af økonomisk karakter, og der kan ikke findes kildemæssig dokumentation for, at de farverige historier fra litteraturen, som f.eks. hos Herman Bang, Holberg og H. C. Andersen om bl.a. "Bispen på Børgholm" og herremanden på Aagaard i Han Herred, som på brutal vis skulle have dræbt skibbrudne for at få fingre i strandet gods.

Strandinger repræsenterede dog en stor økonomisk ressource, og spillede en ikke uvæsentlig rolle for kystboernes økonomi langt op i moderne tid. Strandingsgodset sælges også den dag i dag på strandingsauktioner, som dog har mistet sin store økonomiske betydning for kystboernes økonomi.

En gammel anekdote fra Thy fortæller også, at det for nogle hundrede år siden ikke var ualmindeligt at høre fra præsten på prædikestolen i kystområderne, at "skulle en stranding ske, ja Gud forbyde det, måtte det så endda blive hér i dette sogn"! Mange gårde og huse har stadig i

dag strandingstømmer som bjælker, og i mange hjem står møbler og andre genstande, som stammer fra strandinger.

Den kendte vandrehistorie om, at kystboerne skulle have vandret i klitterne med en lygte, for at lede skibe på afveje i stormvejr, eller skulle have særlige, magiske besværgelser, som skulle lokke skibene ind på kysten, har dog ikke noget kildemæssigt belæg. Selv om der meldes om talrige økonomiske overgreb og et stort "lager-svind" af det strandede gods, så findes der ingen eksempler på drab eller fysiske overgreb på de skibbrudne. Som et kuriosum omkring strandretten kan det også nævnes, at rav i 1626 blev ophøjet til vraggods, som finderne havde pligt til at aflevere til kongen. Eventuelle ravsamlere blandt læserne kan dog glæde sig over, at denne bestemmelse blev ophævet i 1836!

Redningsvæsenets oprettelse

I århundreder blev strandinger således primært opfattet som en økonomisk ressource, og redningsaktionerne for at sikre de skibbrudnes overlevelse var ikke formelt organiserede. I løbet af 1800-tallet ændres synet på strandinger imod en større opmærksomhed for at forbedre de skibbrudnes overlevelseshancer, i tråd med periodens stærke humanistiske og filantropiske strømninger. En række dramatiske skibskatastrofer med store tab af liv og gods spillede dog også en væsentlig rolle. Dette var f.eks. under Napoleonskrigene, hvor de to engelske linjeskibe "Sct. George" og "Defence" strandede og totalforliste ved Torsminde julenat 1811, og 1.391 mennesker døde. Forestil dig betydningen for kystboerne og myndigheder af, at være magtesløse vidner til forliset og at vågne julemorgen til en katastrofe, hvor dødstallet langt oversteg det samlede indbyggertal i mange af de tyndt befolkede sogne i lokalområdet. Noget sådant sætter spor i generationer. Bl.a. disse dramatiske begivenheder, sammen med et stigende teknologisk vidensniveau og økonomisk vækst i det hastigt industrialiserede, danske samfund satte gang i en række private initiativer, hvor bl.a. Frimurerlogen donerede redningsudstyr til kystsamfundene.

Oprettelsen af et egentligt organiseret Red-



Redningsbåden »Vester-Agger« på øvelse. Det var den lokale vognmands heste, som ved denne lejlighed blev spændt for vognen

ningsvæsen i Danmark skete dog formelt først d. 26. marts 1852 med lov om »Redningsvæsenet på de danske Kyster«. Der blev oprettet 21 stationer på den jyske vestkyst, og 5 på Bornholm. 12 af stationerne blev udstyret med 10 mands roredningsbåde.

I Thy blev de første stationer placeret ved Thyborøn Kanal, Agger, Nr. Vorupør, Klitmøller og Hanstholm. Fra midten af 1860'erne og fremad kom der flere stationer til, f.eks. raketstationer ved Hedegaardene nær Lodbjerg i 1862 og ved Vangsaa i 1893. I samme periode kom flere redningsstationer til på Thykysten, ved Lyngby og Stenbjerg.

Fiskerne blev hvervede som strandvagt og redningsfolk, og for deres indsats fik redningsfolkene et honorar, som var et kærkomment supplement til fiskernes svingende indtjening. Selv om Redningsvæsenet først og fremmest var etableret for at assistere ved strandinger af fremmede skibe, så havde kystens egen befolkning ofte også selv behov for hjælp. Eksempelvis under en storm d. 21. november 1893, hvor der druknede 49 fiskere fra fiskerlejerne i Thy.

Redningsvæsenets oprettelse skete på initia-

tiv og opfordring fra kammerråd Christopher Claudi, Harboøre, der selv havde strandinger stærkt inde på livet. Claudi var bl.a. påvirket af barken "Vertumnus" forlis i Harboøre d. 13. april 1847, hvor han var øjenvidne til, at 13 mennesker døde i havstokken, uden man havde udstyr til at hjælpe dem med. Claudi var en af pionererne til at hente viden om redningsmateriel i England, bl.a. raketapparater, som kunne skyde en line ud over rigningen på det strandede skib. På denne måde kunne man trække en trosse med en redningsstol ud til skibet, hvilket gjorde det muligt at redde de nødstedte uden en farlig og vanskelig tur i robåd ud gennem brændingen, som ofte resulterede i kæntringer og beskadiget materiel.

En dramatisk sommerstranding i Sydthy

I Lyngby Redningsstations redningsprotokol står indført, for den 9. juni 1934, om den engelske damper Sprightly's stranding nær stationen:

"Den 9. juni 1934 Kl. 5.30 blev der telefoneret til Opsynsmanden ved Redningsstationen "Lyngby", at en Damper var strandet tæt Nord

for Lyngby Landingsplads. Opsynsmanden begav sig straks til Havet for at se paa Forholdene. Da Vinden var tiltagende vestlig, og Havet viste sig at være uroligt, lod han Redningsmandskabet og Ejerne af Transporthestene alarmere til Møde ved Stationen. Kl. 8.15 var Redningsbaaden bragt til Strandingsstedet, hvor Baaden blev sat i Søen og roet ud til det strandede Skib. Kaptajnen ønskede dog ikke at gaa fra Borde, da han forventede at faa Skibet flot ved egen Hjælp, naar Højvandet indtraf. Redningsbaaden opholdt sig i Nærheden en Times Tid, men da Søen ikke forværredes, holdt den mod Land, hvor den blev hevet op paa Stranden og gjort klar til at gaa ud paany, hvis det viste sig paakrævet.

I Løbet af Dagen tiltog Vind og Sø i Styrke, og hen mod Aften gik man atter ud med Redningsbaaden og ankrede op i Nærheden af det strandede Skib. Kaptajnen ønskede dog stadig at forblive om Bord med sin Besætning. Bjærgningsdamperen "Garm", der nu var kommet til Stede, havde faaet en Slæber om Bord i den strandede Dampers, som den søgte at bringe flot.

Da Vind og Sø tiltog jævnt, besluttedes det at lade Redningsbaaden blive ved Skibet Natten over.

Den 10. juni Kl. 7.00 tilbød man atter sin Assistance til det strandede Skibs Besætning, men fik Afslag af Kaptajnen. Redningsbaaden blev derefter roet til Land og halet et Stykke op paa Stranden klar til atter at gaa til Søs.

Kl. 10.00 var Vind og Sø tiltaget i foruroligende Grad, og den strandede Dampers arbejdede haardt paa Revlen ca. 300 m. fra Land. Søen brød voldsomt over Skibet, der laa parallelt med Kysten med stærk Slagside ud mod Søen. Bjærgningsdamperen havde paa dette Tidspunkt opgivet Slæbningen. Redningsbaaden blev paany bragt flot og roet ud i Læ af Damperen, hvis Kaptajn nu modtog Tilbudet om Assistance. 13 Mand af de Skibbrudne blev heldigt taget om Bord i Redningsbaaden og bragt velbeholdne i Land.

Forholdene var nu saa vanskelige, at det kun med største Besvær lykkedes at bringe Redningsbaaden flot igen og ro den ud til Strandingsstedet. Kaptajnen og Resten af de ombordværende afslog



Thistedfotografen Aage Petersen har forevigtet den dramatiske stranding af dampers Sprightly, 1934

paa Forespørgsel at gaa fra Skibet, saa længe det overhovedet var til at være om Bord. Efter at have opholdt sig en Time paa Stedet, lod Redningsmandskabet Kaptajnen vide, at det var bedst at gaa med i Land nu, da det var umuligt at opholde sig i Nærheden af Skibet længere med Redningsbaaden, og at det ligeledes vilde være umuligt at bringe denne flot igen, hvis man nu maatte lande. Kaptajnen afslog atter at modtage den tilbudte Hjælp, hvorfor Redningsbaaden holdt mod Land efter først af have meddelt Kaptajnen, at man – naar Hjælp maatte ønskes – vilde anvende Raketapparater.

Under Indpassagen fik Redningsbaaden nogle svære Braadsøer over, men klarede sig dog vel i Land. Da Storm og Sø nu var tiltaget, saaledes at det var umuligt at gaa ud med Redningsbaaden, blev denne kørt til Stationen og Raketapparaterne gjort klar.

Der blev sat 4 Mands Vagt ved Strandingsstedet, medens Redningsmandskabet fik Lov til at gaa Hjem for at skifte Tøj, dog med Ordre til straks efter at møde igen. Kort efter ringede Vagten til Opsynsmanden, at Forholdene stadig forværredes, og at Luger og Vraggoods fra Skibet nu drev omkring i Søen, ligesom to af dets Redningsbaade var knust og drevet i Land. Da Skibet stadig overskylledes af Søen, besluttede Opsynsmanden at lade Raketapparaterne træde i Virksomhed. En dobbelt Raket blev affyret og lagde Linen i Læ af Skibet, den næste naaede ikke derud, medens en tredje lagde Linen over Forskibet, hvorved Forbindelse opnaaedes. Efter at Stjerteblokken var halet til Borde og fastgjort, blev Redningstrossen halet ud, men paa Grund af Afstanden, og den haarde Strøm viklede Ud- og Indhælerlinen sig om Trossen, saa den ikke kunde løbe fri i Blokken. Trossen blev derfor slækket af, og med stort Besvær fik de Skibbrudne klarert Tørnene ud, hvorefter Trossen igen blev halet tot, og Redningsarbejdet tog sin Begyndelse.

Alle ombordværende 9 Mand (hvoriblandt Bjergningsdamperens Dykker) blev bragt vel i Land i Redningsstolen. Da Kaptajnen som sidste Mand var kommet i Land, kaldte han Redningsmandskabet sammen, og efter at have takket dem i hjertelige Ord for Hjælpen, beklagede han, at han ikke havde ladet Resten af de Skibbrudne gaa

i Redningsbaaden sidste Gang, den var ude, men han havde ikke den Gang været tilstrækkelig klar over Kystens og Forholdenes Farlighed.

Da alle nu var vel i Land, blev Redningsmateriellet kørt til Stationen, hvor det blev bragt i Hus, klar til Brug paany. Mandskabet blev hjemsendt Kl. 23.00. Under Redningsforetagendet var Vinden VNV med stormende Kuling, meget høj Sø og stærk sydgaaende Strøm. Det strandede Skib var S/S "Sprightly" af Newcastle. 1899 BRT, Kaptajn Mc. Hay, paa Rejse fra England til Aalborg med Kul. Besætningen i alt 21 Mand. Strandingens aarsag angaves at være: Taage og Strømsætning."

Strandingernes storhedstid

De mange strandinger på Thys vestkyst kulminerede i sejskibenes storhedstid i første halvdel af 1800-tallet, og langt størstedelen skyldtes den kraftige vind, dårlig sigt og strømsætning, som drev skibene ind på revlerne, og ofte forbavsende tæt på land. For langt størsteparten af de strandede skibe blev revlerne skibets sidste landingsplads, og selv om et stigende antal skibe kunne bjærges og trækkes fri, da dampskibene vandt indpas, så blev mange skibe hugget op på stranden efter godset var bjærget, hvilket gav arbejdspladser og en god indtægt til kystens beboere.

I perioden mellem 1800 og 1900 endte næsten $\frac{3}{4}$ af strandingerne med totalforlis, men i den efterfølgende periode faldt antallet af strandinger og forlis markant, i takt med indførelse af bedre skibsteknologi, bedre navigation, færre og større skibe og bedre mulighed for bjærgning af de strandede skibe. I sammen tidsrum faldt strandingernes økonomiske betydning for kystboerne også tilsvarende, og i dag kaldes strandinger vel sagtens bare for grundstødninger, og repræsenterer som oftest en spændende mulighed for en udflugt til kysten. Redningsstationerne er også blevet nedlagt i vid udstrækning, og i dag er kun Hanstholm, Nr. Vorupør og Agger aktive stationer.

En moderne stranding - M/S "Mulan" grundstødt i 1953

I protokollen for Agger Redningsstation står indskrevet:

Den 17. februar 1953 kl. 02.10 modtog Opsynsmanden melding fra den udsendte Strandvagt om, at et skib var strandet 7 km N for stationen ca. 20 m fra land:

Vinden var V styrke 4 med Tåge, svær Brod på Revlerne og i Havstokken samt stærk N-gående Strøm. Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og da alle var mødt ved Stationen, blev Raketmateriellet læsset og kl. 02.40 kørtes til Strandingstedet. I mellemtiden var der indløbet melding om, at der fra Skibet var hevet en Kasteline i Land, hvortil der var fastgjort en Wire, og da Strandvagten havde fået den halet ind og totnet så godt som det var muligt, entrede Skibets Besætning, seks Mand og en Kvinde, ind af Wiren og blev under dramatiske omstændigheder ved assistance af Strandvagterne fra Redningsstationen, reddet i Land i god behold. Da de var noget forkomne, ringede Opsynsmanden efter en Læge samt et par Biler til at afhente de Skibbrudne, som blev indkvarteret på Hotellet i Agger. Efter at meldingen om at alle var reddet var indløbet, blev transporten af Raketmateriellet standset lidt N for Agger, og der blev kørt tilbage til Stationen, hvor alt Materiellet blev lagt på Plads, klar til brug, og kl. 04.00 blev Mandskabet hjemsendt.

Det strandede skib var M/S "Mulan" af Rotterdam på rejse fra Grangemouth til Aalborg med en ladning Stålplader.

(Bem. fra red.: Læs evt. i Sydthy Årbog 2004 Jens M. Jørgensens beretning om bjergning aflasten).

Strandingernes spor i landskabet i dag

Strandingerne har, som nævnt, sat sig mange spor på Thykysten, både materielle, kulturelle og mentale. Stranding og redningsmænd har f.eks. givet navn til mange af områdets veje, og Thyboer med sort hår skulle ifølge nogle kilder have deres genetiske ophav fra en strandet, spansk sømand i Stenbjergområdet. Der findes godt 2.800 registrerede objekter på den nordjyske havbund, og efter en storm kan der stadig findes vraggods af ældre dato blandt tang og plasticdunke flere steder på Thykysten.

Strandingerne på Thykysten var i århundreder et vigtigt supplement i kystboernes kombinationsnæring af landbrug, fiskeri og en mængde andre, små indtægtskilder. Ved en stranding var der ofte ikke langt fra glæde til sorg, fra solidaritet til grådighed eller fra næstekærlighed til kriminalitet, især i tiden før Redningsvæsenets og missionens fremkomst på kysten. Der kunne ligge store indtjeningsmuligheder i en stranding, og for nogle var det muligt at nære sig af vrage, som i Agger, hvor stranding kunne udgøre et eksistensgrundlag i nogle perioder.

Følger du Vestkyststien gennem Nationalpark Thy er det også muligt enkelte steder at se spor af vrage på kysten, og flere af de gamle redningsstationer er åbne som museer eller er i brug som f.eks. sommerhuse.

¹⁾ Mads Kinch Clemmensen »Hvor hver lever kristelig og nærer sig ved vrage«, upubliceret historisk speciale, 2005.
Opgørelse i Vragprojekt 2001 - www.vragprojekt.dk



Lasten bjerger fra det strandede skib, M/S Mulan, 1953