

## *Mellem strandfogeder og strandingskommissionærer:*



Strandingsvæsen og redningsaktioner i Skagen i 1800-tallet.

Skagen By-og Egnsmuseum, 2005

## Transport i 1800-tallet.

For 150 år siden var der ingen asfalterede veje. Der var heller ikke store lastbiler, der kørte varer fra det ene sted til det andet. Det tog lang tid at komme med hestevogn til Frederikshavn. Og det tog flere dage at komme til København. Det var lettere at komme frem med skib. Det tog kortere tid at sejle, og der var plads til mange varer i skibene. Derfor var der meget trafik på havet. Sejlskibene gjorde det muligt for Danmark og nabolandene at handle med hinanden på kryds og tværs.

Men det var også farligt at sejle. Dengang var der ingen nødradio på skibene. Derfor kunne det være svært at få hjælp, hvis der skete en ulykke.

I denne tekst kan du læse om, hvorfor der strandede så mange skibe på Skagen Odde. Du kan også læse om, hvad de lokale folk inde på kysten gjorde, når et skib strandede. Både strandfoged, strandingskommissionærer, fiskere og redningsfolk var med til at hjælpe de fremmede sømænd.

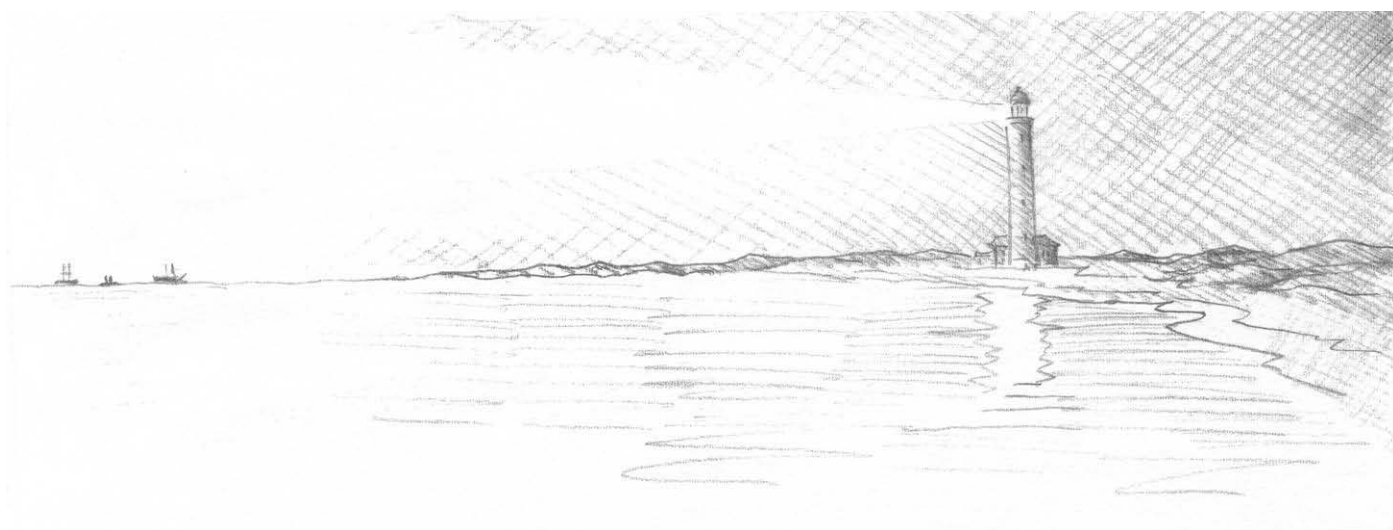


### **Farlig kyst:**

Hele Jyllands vestkyst, og især Skagens Odde, var en farlig kyst for skibene på havet. I redningsstationen på Skagen By- og Egnsmuseum er der udstillet et kort over strandinger på danske kyster fra 1858-1882. Hver enkelt prik svarer til en stranding – og op langs vestkysten er der 1200 prikker. På 24 år er der altså strandet 1200 skibe!

Omkring Skagen er der ekstra mange prikker. Her skete der altså rigtig mange strandinger. På næste side kan du se kortet.

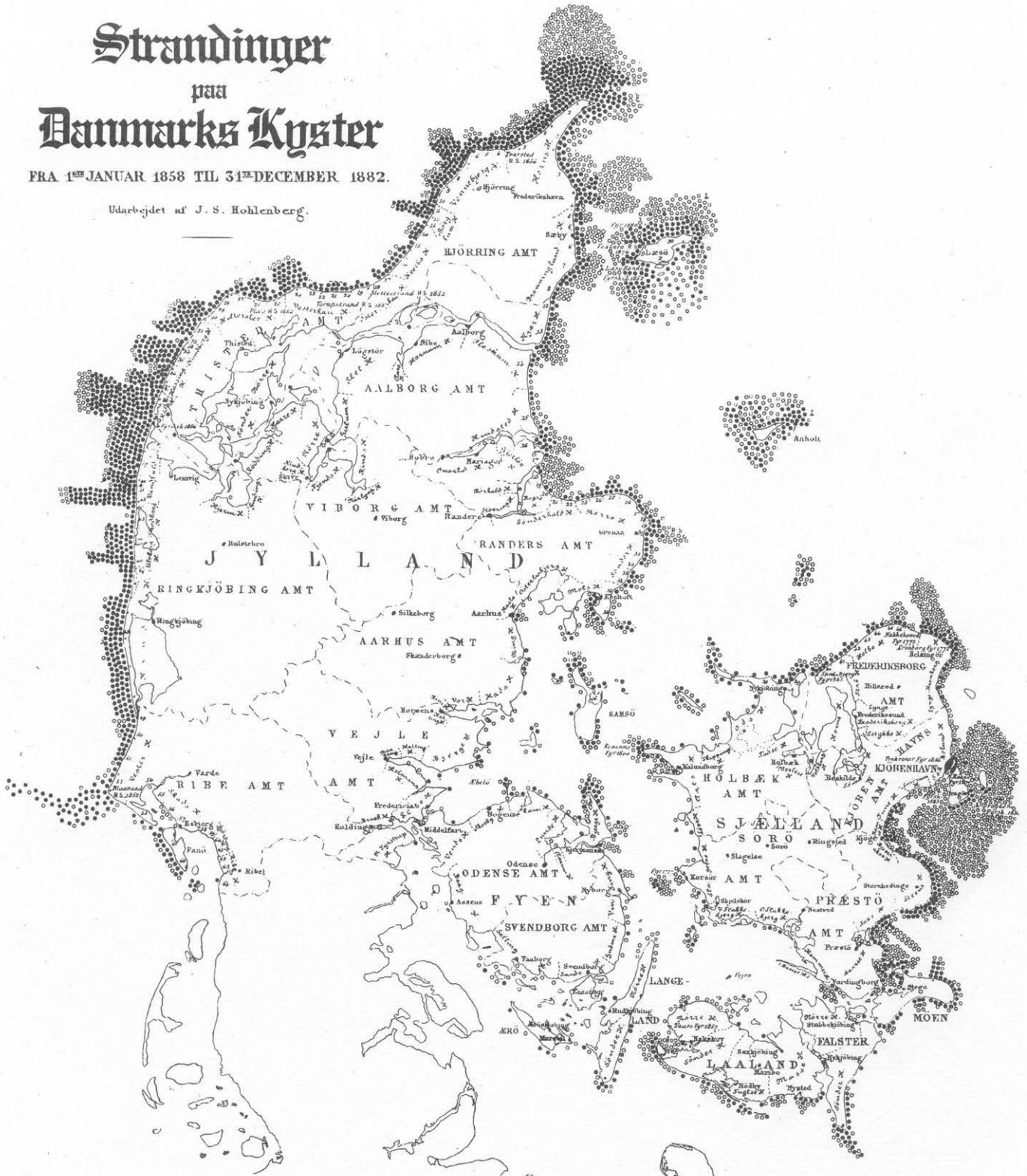
Når det var tåget vejr eller storm, kunne styrmanden ikke se kysten ude fra havet. Der var ikke mange lys, der vidnede om, at der var land i nærheden. Der var mange øde strækninger langs den jyske vestkyst. Nogle steder havde man bygget et fyr. Men dengang lyste de ikke særlig kraftigt. Så det kunne være svært at se dem.



# Strandinger paa Danmarks Kyster

FRA 1<sup>ST</sup> JANUAR 1858 TIL 31<sup>ST</sup> DECEMBER 1882.

Udarbejdet af J. S. Hohlenberg.



Der var også stærk strøm i Vesterhavet. Strømmen gjorde det svært for skibene at beregne, hvor langt de havde sejlet. Nogle gange troede de, at de allerede var sejlet forbi Skagen. Derfor ændrede de kurs for at sejle ind i Kattegat. Den nye kurs gjorde, at de sejlede lige ind på vestkysten og strandende. For de var ikke nået nær så langt mod nord, som de havde troet.



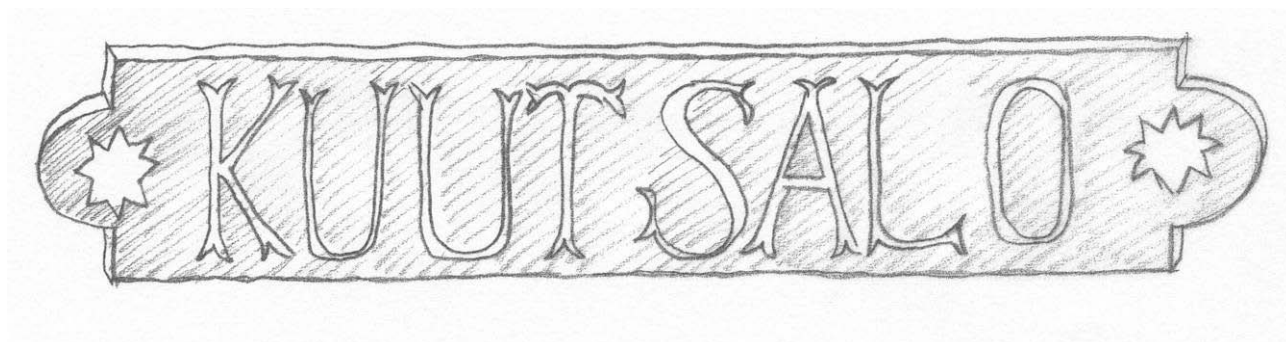
### Ting fra strandede skibe:

På Skagen By- og Egnsmuseum kan man finde flere ting, der kommer fra strandede skibe. I museets Mindehal er der bl.a. to kanoner og alle navnebrætterne fra skibene. Den største kanon har tilhørt det norske skib "Polarstjernen", som stødte på grund i 1882. Måske havde "Polarstjernen" sejlet på Middelhavet? Dernede var der mange sørøvere. Og skibe, der sejlede på Middelhavet, havde kanoner med for at kunne beskytte sig.

Den lille kanon blev sat fast på skibene som pynt.

Alle skibene havde navne. Navnet var skrevet på et bræt, som var sat fast i skibets forstavn. Hvert navnebræt i Mindehallen har siddet på et skib, der strandede.

Udenfor er der to store ankre. Og i stuen i Den rige fiskers hus er der et skab med ur. I køkkenet er der 2 kopper, som stammer fra strandinger.



## **Strandfogeden.**

Når et skib var stødt på grund, prøvede de lokale folk inde på kysten at hjælpe. Strandfogeden var en af dem, der var ansat til at hjælpe ved en stranding. Hvis der lå strandingsgods eller vragstykker på stranden, skulle strandfogeden samle det op og bringe det i sikkerhed. Han var en slags politimand på stranden. Han skulle holde øje med, at ingen stjal noget. Hver dag skulle han skrive dagbog over ting, der var skyllet ind fra havet. Han skulle også skrive op, når et skib var strandet. Tingene skulle gives til de rette ejere, hvis ejerne dukkede op. Skulle der en druknet sømand op på stranden, skulle strandfogeden give politimesteren besked.

Det var forbudt at samle ting op på stranden, som var skyllet i land efter et strandet skib. Tingene tilhørte kongen og ingen anden. Hvis kaptajnen og alle søfolkene ombord på et strandet skib var druknet, var der ingen, der kunne gøre krav på lasten. I det tilfælde fik kongen værdien af lasten ombord. Hvis man samlede ting op på stranden alligevel, kunne man blive straffet og komme i fængsel.



### **Strandingskommissionæren.**

Hvis kaptajnen ikke var druknet, kunne han sende bud efter en strandingskommissionær. Kommissionæren købte de varer, der var på skibet. Han gemte tingene i sine pakhuse. Når alt var kommet i land, blev det solgt på auktion.

De lokale fiskere tjente også lidt penge på strandingerne. De roede ud til skibene og hentede varer. Eller de hjalp med at trække de strandede skibe fri, så skibene kunne sejle videre. Hvis skibene var blevet slået til vrage af bølgerne, hjalp fiskerne med at hugge dem op. Træet kunne genbruges.

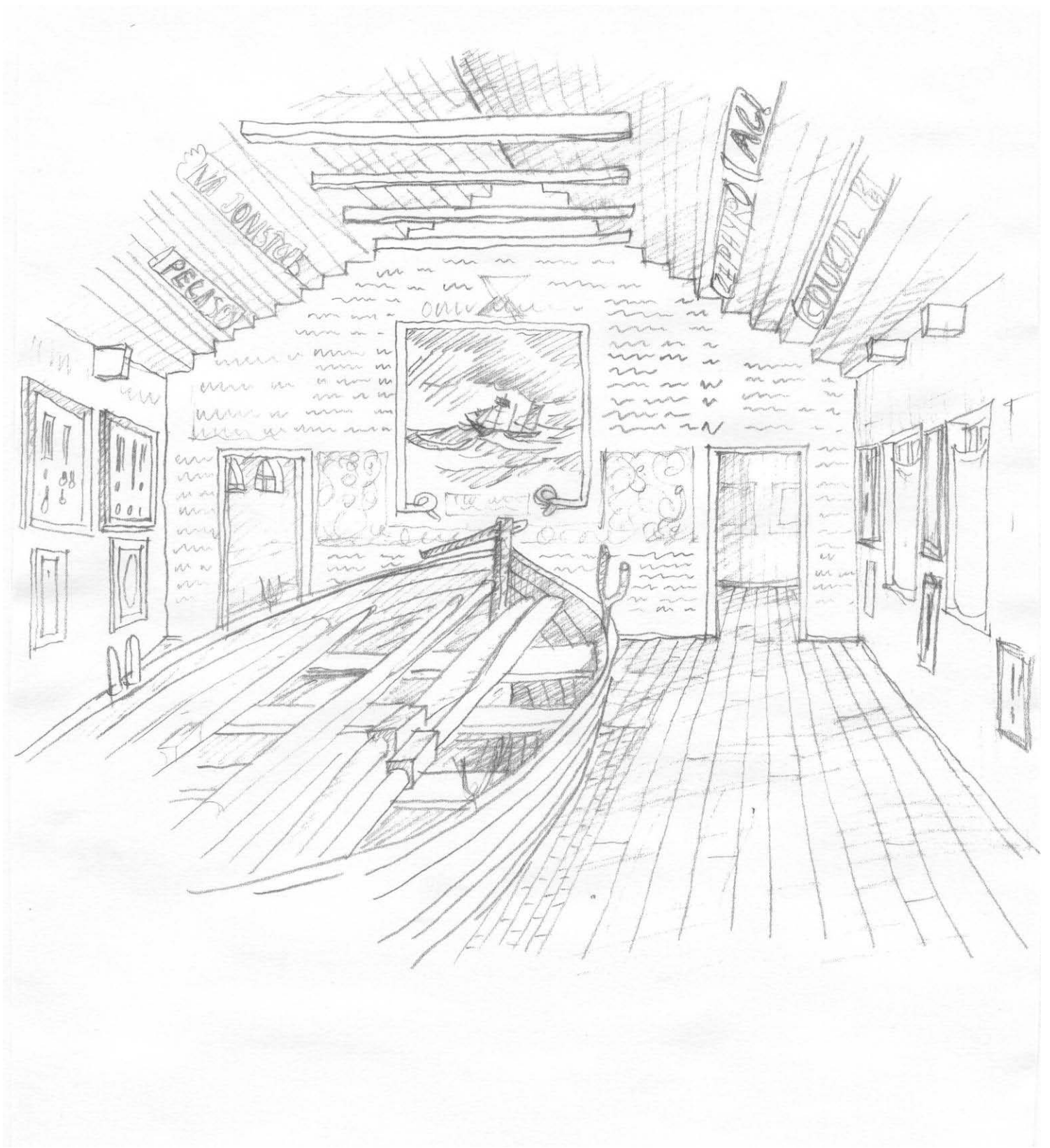
### **Mindevæg.**

Det er ikke kun ting fra skibene, der minder os om alle strandingerne. En af væggene i museets Mindehal er fyldt med navne på druknede sømænd, fiskere og redningsfolk. Navnene minder os om "Dem der blev derude". Det var både unge og gamle, der druknede, og aldrig blev fundet igen. Havet var en fælles grav for de døde sømænd.

De lokale folk på kysten kendte til farerne på havet. De gjorde alt hvad de kunne for at redde de mennesker, der var ombord på et strandet skib. Men i starten af 1800-tallet var der ikke noget redningsvæsen i Danmark. De lokale roede ud til skibet i deres fiskerbåde. Det var meget risikabelt, fordi fiskerne ikke havde ordentligt redningsudstyr.



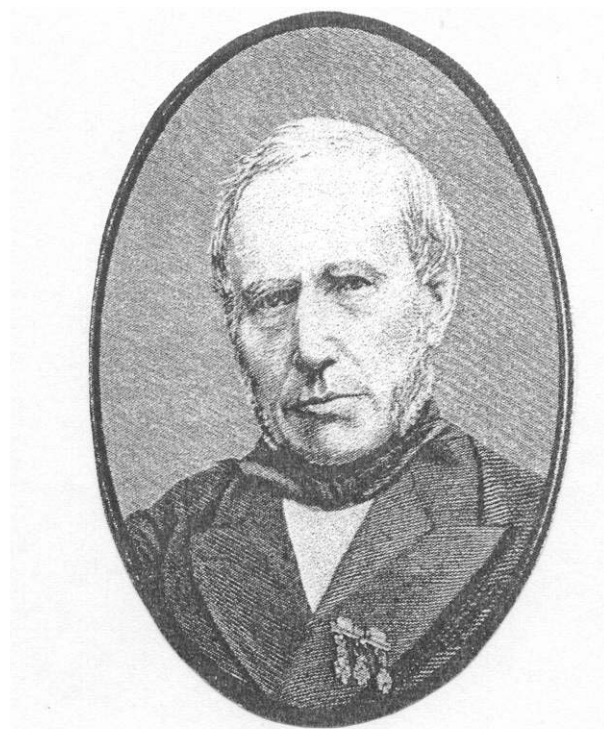




### **Redningsvæsnetts grundlægger:**

Det var Christoffer Claudi (1799-1880), der sørgede for, at der kom et redningsvæsen i Danmark. Måske var det fordi han som 11-årig så 1400 mennesker drukne, da tre store skibe stødte på grund ud for Thorsminde. I sin ungdom var han med til at redde mange sømænd. Men ofte gik det ikke særlig godt. For det var svært at nå ud til de strandede skibe med fiskerbådene. Derfor ville han gerne skaffe noget bedre redningsudstyr. Han rejste til England for at se, hvilket redningsudstyr de havde derovre. For englænderne var nemlig gode til at redde strandede sømænd.

I 1845 kom han hjem og fortalte den danske regering, hvad han havde set. Han syntes, at der skulle laves et godt redningsvæsen i Danmark. Ligesom det de havde i England. Regeringen lyttede til Christoffer Claudis ideer.



Christoffer Claudi (1799-1880)

### **Redningsvæsnet oprettes.**

I 1852 blev det derfor bestemt, at der skulle være et redningsvæsen i Danmark. Der blev bygget redningshuse langs hele den jyske vestkyst. Hvert hus havde en redningsbåd. Nogle af dem havde også et raketapparat. Der var en bestyrer der holdt øje med alle redningshusene i Nordjylland. Ved hvert enkelt hus var der desuden en opsynsmand og 12 redningsmænd. Opsynsmanden skulle sørge for, at redningshuset og redningsbåden var i orden. Han skulle også sikre sig, at mandskabet altid var klar til udrykning. Opsynsmanden skulle skrive om strandingerne i protokollen og føre regnskab. Én af redningsmændene var valgt som formand. Han var leder under en redningsaktion.

Det var lokale fiskere, der blev ansat som redningsmænd. De vidste, hvordan man skulle klare sig gennem høje bølger og stærk strøm uden at kæntre. Fra 1858 fik redningsmændene fast løn. Lønnen var meget lav. Det var jo en stor risiko redningsmændene løb, hver gang de var med i en redningsaktion. Før redningsvæsnet blev oprettet, brugte man fiskerbådene (rorsbåde), når folk på et strandet skib skulle reddes i land. I Mindehallen på Skagen By- og Egnsmuseum kan I se en rorsbåd. Den blev brugt som fiskerbåd og redningsbåd fra ca. 1700 til ca. 1900.



## Redningsbådene.

De nye redningsbåde var lavet sådan, at de ikke kunne synke. Der var lufttætte kasser i båden, som altid holdt den flydende. Bådene var også selvlæsende. Det vil sige, at de bølger der skyllede ind i båden, blev lukket ud igen af låger i bådens bund. Der hørte også årer og redningsveste til redningsbåden. Senere blev der sat motorer i bådene. I redningsstationen på Skagen By- og Egnsmuseum er der udstillet en redningsbåd. Den var i brug i Kandestederne fra 1924 til 1968.



## Raketapparatet og redningsstolen:

Nogle gange var det så dårligt vejr, at redningsbåden ikke kunne nå ud til det strandede skib. Så brugte man raketapparatet for at redde sømændene. Med en raket blev en lang line skudt ud til det strandede skib. Sømændene skulle binde linen fast i masten, sådan at redningsstolen kunne trækkes frem og tilbage mellem kysten og skibet. Én efter én skulle sømændene sætte sig i stolen og lade sig hale i land.

Det var meget farligt at bruge redningsstolen. Bølgerne slog hårdt, og havet var koldt som is. Så det var ikke altid, sømændene kom levende i land, selvom de brugte redningsstolen. Det skete også, at sømændene ude på skibet var helt stive af kulde. Så kunne de ikke selv binde linen fast i masten. I sådan en situation var der ikke meget, redningsmændene kunne gøre for at hjælpe.

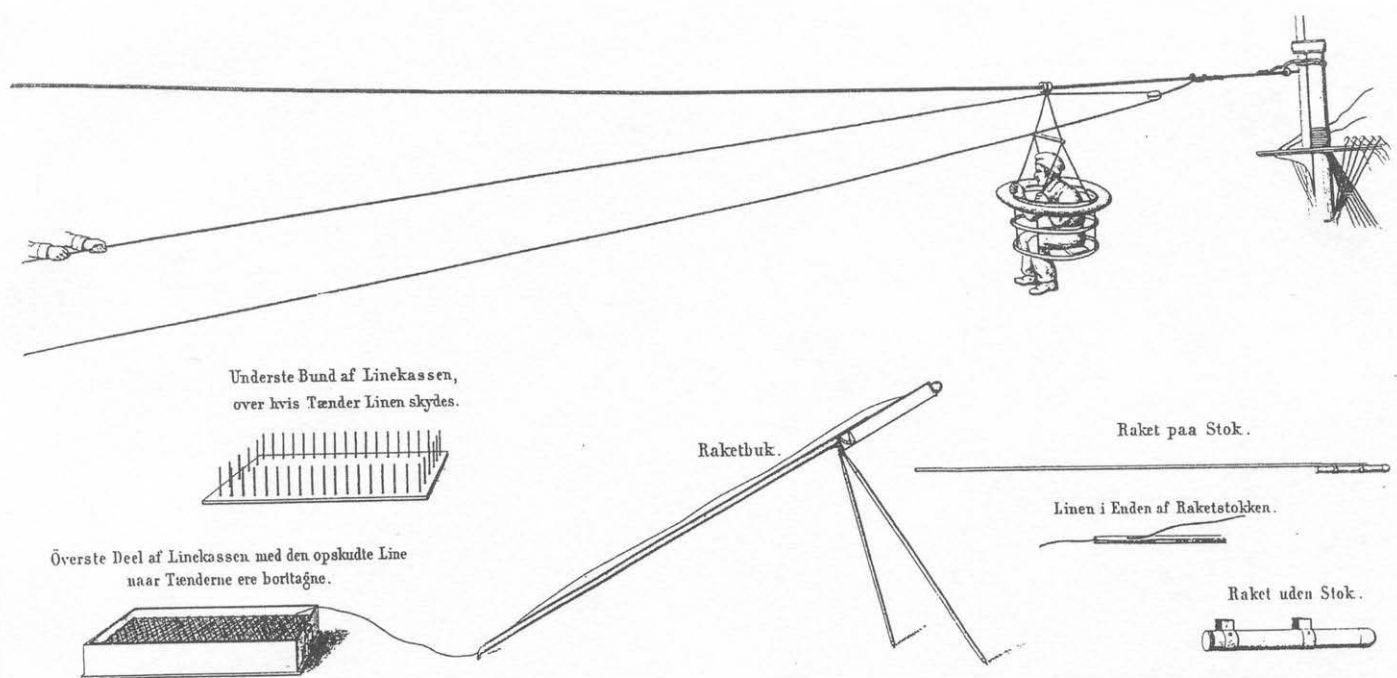


Illustration af brug af raketapparat og redningsstol.

## **Telefonhuse.**

Fra 1886 begyndte man at bygge små telefonhuse. De kom til at stå hele vejen op langs Jyllands vestkyst. Der var 4 km mellem hvert telefonhus. Nu kunne der ringes efter hjælp, hvis et skib strandede.

## **"Daphne" og "Erato."**

Nogle gange lykkedes det ikke at redde de strandede søfolk. Selvom redningsmændene kæmpede for at nå ud til skibet, var det nogle gange forgæves. I teksten om "Daphne" kan du læse om et berømt redningsforsøg i 1862. Dengang lykkedes det at redde 10 sømænd. Desværre mistede otte fiskere fra Skagen livet, da de forsøgte at redde søfolkene.

I 1894 strandede "Erato" ved Spirbakken ved Skagen. I teksten om denne stranding kan du læse, at det lykkedes at redde de fleste af søfolkene ombord på skibet.

Når søfolkene var blevet reddet, blev de passet og plejet af lokale folk. Nogle rejste videre, når de var blevet raske. Men andre blev boende i Skagen. Nogle giftede sig med en pige fra Skagen og fik børn i byen.