



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Helsingør

Arkiv og Museer

1996



Årbog 1996



Indhold

Minder fra Strandlund Arne Jessen	3
Helsinge i ord og billeder 1860-1970 Hans Mortensen	20
En nyfundet rygknappfibula fra Tibirke - og en gammelkendt fra Ørby Jens-Aage Pedersen	29
Redningsvæsenet på Nordsjællands kyst fra Helsingør til Hundested Grete Tuxen Andersen.....	43

ISSN: 0109-6656

Redaktion:

Museumsinspektør Jens-Aage Pedersen
Museumsinspektør Søren Frandsen
Bogen er sat med Times New Roman
ordinær og kursiv 10,4 punkt
Trykt på 100 gr. G. print
hos A-Print Espergærde.

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens artikler er tilladt, når årbogen angives som kilde, og et eksemplar af aftrykket sendes til Gilleleje Museum. Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem museet.

Foto på forside:

Østergade i Helsinge i 1890'erne.

Foto på titelblad:

Arne Jessen på købmandens hestevogn.

Minder fra Strandlund

af Arne Jessen

Forord.

Minder fra Strandlund er skrevet i 1973 af pensioneret overlærer Arne Jessen (1909-1995). Originalmanuskriptet med fotografier er venligst udlånt af Erna Jessen (Arne Jessens hustru).

I bd. 32 af Gilleleje Museum bragte vi artiklen "Sommergæster på Nordkysten", der var en gennemgang af ferielivets udvikling ved Gilleleje. Det københavnske borgerskab købte i

I det Herrens År 1913 blev der sammenkaldt til et møde hos "Onkel" Henrik og "Tante" Bette, som boede i villaen på Svanevej nr. 20 på Nørrebro i København. Tante Bette (Elisabeth Brems) og min mor var barndomsveninder og havde tilbragt mange stunder i Sporvejenes stalde ved Lygten i København, hvor min morfar havde opsynet, og dette venskab holdt gennem hele livet. Selv da tante Bette blev gift med Henrik Christensen, betød det blot, at vennekredsen blev udvidet.

slutningen af forrige århundrede strandgrunde og opførte de første sommervillaer. Ind i dette århundrede fulgte den velstående del af middelklassen efter.

"Minder fra Strandlund" viser et nyt aspekt: Også mere almindelige københavnere havde omkring 1. verdenskrig mulighed for at virkeliggøre drømmen om sommerhus på nordkysten. (red.).

Mødedeltagerne var i øvrigt: Fhv. sognefoged, skotøjshandler N. Christensen, kommunelærer, løjtnant Valdemar Christensen (søn af N. Christensen) samt snedkermester og skolebetjent Niels J. Jessen med fruer, alle fra København.

Disse 8 besluttede, at nu skulle man prøve på at realisere en ungdomsdrøm, som onkel Henrik havde haft: "Den lille mand skulle også have sit eget sommerhus", og da skolebetjenten havde en lidt blodfattig søn, besluttedes det, at man de



"Onkel" Henrik og "tante" Bettes villa Svanevej 20 på Nørrebro i København.

- Erna Jessens privatsamling.



*Husene bygges foråret 1914.
- Erna Jessens privatsamling.*

kommende søndage skulle se at finde det rigtige sted at lægge sommerhuset. Man var i Hornbæk, Gilleleje, Smidstrup, Raageleje og Tisvildeleje, men endte ved Smidstrup Strand, da der her var den fineste sandstrand. Desuden kunne man her få en tilstrækkelig billig grund, som gik fra Strandvejen og helt ud til Kattegat.

Så begyndte forhandlingerne med ejeren: Gårdejer, sognefoged L.P. Larsen, en efterkommer af de gamle kulsviere. Han forstod ikke, at "de tossede københavnere" ville give penge for "Sandet", som han kaldte området, men da Valdemar, på spørgsmålet om de havde "Pænge", lagde 5 øre på bordet, gik handelen i orden. Prisen for de ca. 4 Td. Land (60.900 kvadratalen) blev ansat til 3.550 kr., hvilket vil sige, at grunden blev købt til ca. 6 øre pr. kvadratalen. - Hertil er dog at sige, at arealet som jord betraget ingen værdi havde. Dette fremgår af Matrikelkortet, hvor det er ansat i Hartkorn til: 0 Tdr. 0 Skp. 0 Fkr. 1/4 Alb.

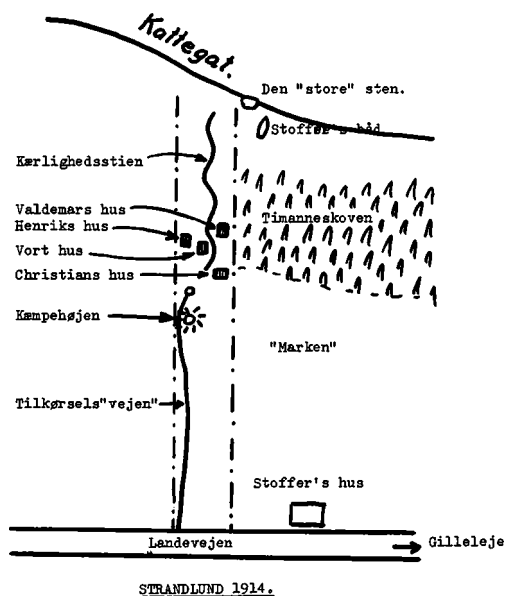
Så blev der slået pinde i jorden, hvor husene skulle stå. Kompasset havde man ikke, men husene skulle ligge højt i retning nord-syd, og så brugte man uret. Kl. 12 står solen i syd, og så var det ingen sag. Men det viste sig senere, at uret havde gået for stærkt, så husene er drejet lidt ud af retning.

I Gilleleje fandt man en tømrer, som for en rimelig betaling (vistnok 1.000 kr. pr. hus) skulle

bygge sommerhusene, så de var færdige til ferien. Og det blev "Alle Tiders" med rigtige døre, rustikbeklædning på væggene og en, ganske vist forlorn, skorsten på taget.

Så kom sommeren 1914. Grundene skulle indhegnes. Der blev indkøbt gamle damp rør og ståltråd, og i en glohed varme blev rørene slået i jorden og tråden trukket og strammet ved hjælp af en "Skrubtudse", som vi børn blev sat til at trække i. Jo, det var pragtfuldt!

Noget af dette hegn ses endnu enkelte steder, men blev dog som helhed afløst af andre former. En overgang var det stakitværk med små låger, rigtig à la kolonihave, men naturhegn eller stengærder, hvortil stenene gennem mange år slæbtes op fra stranden, har også været anvendt. Onkel Henrik excellerede i "Vindegærder": Pinde blev



Kort over Strandlund 1914 med angivelse af de 4 oprindelige familiers huse. Bebyggelsen gav navn til den senere anlagte vej Strandlund, der ses som en stiplede linie til venstre, mens den til højre skulle være Granvej (nu Granholmen), der er angivet for langt mod øst på kortet. Tegning af Arne Jensen. - Erna Jessens privatsamling.



Alle Strandlunds beboere fotograferet på stranden o. 1915. Personerne er i første række fra venstre: Ingeborg Keck, Gunnar Christensen, Arne Jessen, Gerda Jessen og Grethe Christensen. I anden række fra venstre ses: Morfar, Hans Brems, "tante" Astrid, Isabella Brems, mor Emmy Jessen, "tante" Helga og "tante" Helgas søster. I bagerste række fra venstre står: Ivan Jessen, farbror William Jessen, fhv. sognefoged N. Christensen, far Niels Jessen, "onkel" Henrik Christensen, tante Minna Jessen, farbror Christian Christensen, "tante" Bette Christensen og Ivan Christensen. - Erna Jessens privatsamling.

slået i jorden tæt ved hinanden, og så flettede man grene og kviste ind imellem. På denne måde dannedes både hegn og læ for de små træer. Andre gik senere over til regulære jerntrådshegn og plankeværker, så man visse steder i dag næsten føler sig hensat til en koncentrationslejr.

Træer var der ikke mange af, og de var ikke ret store. Der blev derfor anskaffet i hundredvis af gran og fyr fra Hedeselskabet. De skulle plantes om efteråret, men da var vi ikke deroppe, så vi fik Niels Jensen til at plante dem. Det var nu ikke dem alle, der voksede op, for en del havde han plantet med roden opad! - Man kunne se ud over hele terrænet, for træerne gik én kun til brystet. Mødrene var glade, for de kunne stå oppe ved huset og se, hvad børnene foretog sig nede ved

strandens. Ja, dengang var der udsigt, både ud over vandet, men også ind over land. Man kunne se, når far kom om lørdagen helt fra "Bøjen", hvor vejen drejede ind mod Gilleleje, eller fra Gilbjergstien, der var den mest benyttede og langt den kønneste. Fra Gilbjergstenen kunne man se de røde tage på sommerhusene. Landevejen derimod var kun belagt med rullesten, så det var et rent "Benbrækkerstræde" at færdes på.

Veje på sommerhusområdet fandtes ikke, men vi fik hurtigt lavet en sti, som slyngede sig fra husene ned mod vandet. "Kærlighedsstien" kaldte onkel Henrik den! Det var da et underligt navn! Men den var god at løbe på, for det gik op og ned og op og ned hele vejen. "Det er plovfurer, de har lavet til at plante træerne i", sagde onkel Henrik.

- Men sjove var de nu!

Den eneste adgang til husene var 2 hjulspor, som endte nede ved en bronzealderhøj. Det var en rigtig kæmpehøj, blev det os fortalt. Den blev lavet for 3.000 år siden, længe før Gorm den Gamles tid, og nede i den ligger en kæmpe begravet! - Det var ikke mærkeligt, at vi sneg os tavse udenom, når vi skulle den vej. Men mange gange kom der vildtfremmede mennesker, som gik op på den og snakkede og forklarede en masse, mens vi holdt os i passende afstand. - Nå, men senere kom der en mand, der købte grunden, og han var ikke bange. Han slæbte 4 sten op på toppen. Men så var det jo ikke en bronzealderhøj!

REJSEN TIL NORDKYSTEN.

Når man skulle i sommerhuset ved feriens begyndelse, var det en rigtig "Rejse". Dagen i forvejen blev bagagen i kasser og kufferter kørt til Nordbanegården i København, som lå omtrent, hvor "Skattepalæet" nu ligger (nuværende Gyldenløvesgade ved søerne). Det foregik ved hjælp af

en lejet trækvogn. Det varede det meste af 3 timer, inden bagagen var indskrevet, og vi trætte var hjemme igen. Så tidligt i seng og tidligt op næste morgen for toget gik kl. 6.02, og vi skulle jo gå ind til Nordbanegården. Men når så damp-toget med et vældigt fløjt satte sig i bevægelse, ja, så faldt der lidt ro over gemytterne, selv om der jo hele tiden var en masse at se på og opleve.

Når vi nærmede os Hillerød, begyndte uroen at brede sig, for nu skulle vi skifte tog, og så gik det i strakt galop over til Gribskovbanen, som holdt et godt stykke borte med dampen oppe.

Så lød fløjten, og hvad skete? - Toget kørte et langt stykke baglæns, men kom så endelig ind på rette spor, og nu gik det med fløjt, damp og gnister op af skorstenen gennem Gribskov mod Gilleleje.

Ved stationen holdt efter aftale Niels Jensen med sin lille vogn og 2 små islændere. Bagagen, som heldigvis var ankommet, blev læsset på, og ungerne blev anbragt øverst på læsset. Nu kunne der ikke være mere på vognen, så mor og far måt-



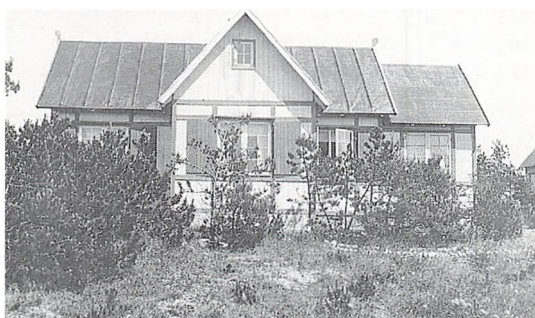
Nordbanegården i København som den så ud, da Arne Jessen i barndomsårene sammen med sine forældre og søskende kørte til Gilleleje via Hillerød. Foto 1917.- Københavns Bymuseum.

te gå til Smidstrup, mens vi andre sindigt og roligt kørte ud ad landevejen. Når vi kom til en bakke, måtte vi bær af og skubbe på, men det var bare en dejlig afveksling. Ved bakken, hvor "Feriebyen" nu ligger, kunne man se Gilbjergstien. Nu blev der rigtig holdt ud: "Der kommer mor og far!" - Og så kan det nok være, at Niels Jensen hyppede på hestene, for vi kørende skulle gerne komme før de gående.

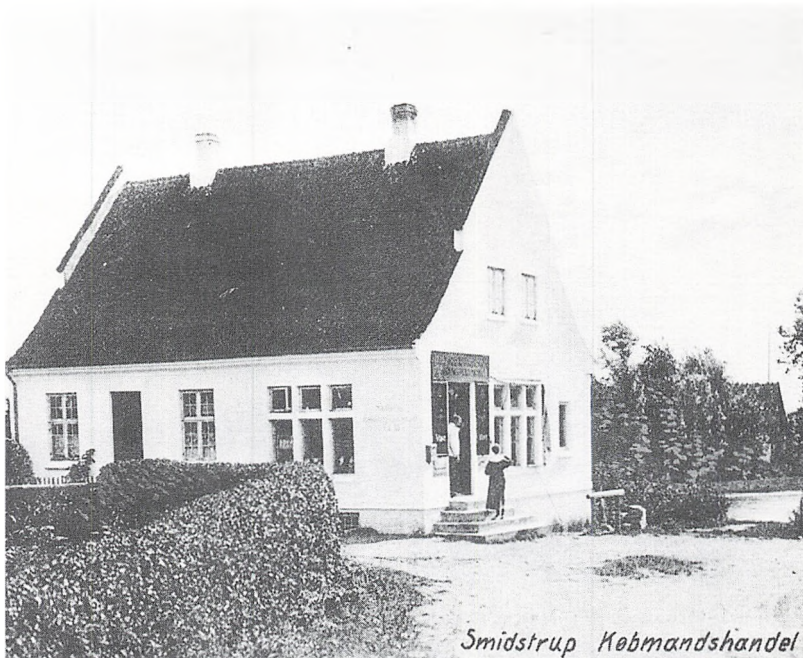
Inden vi havde læsset af, var det blevet godt over middag, så turen fra København tog i alt ca. 7 timer. Det var vel nok en rejse!

SOMMERHUSET.

Men der lå så huset "Vore drømmes slot" med en lugt langt væk af træ, høvlspåner og tjære fra det røde paptag. Der var 2 døre, som kunne gå indad og udad, så man kunne fare igennem huset. Jo, det var "Alle Tidens", - og så var der skorsten på taget! Den var ganske vist af træ og kunne ikke ryge, men det gjorde ikke noget.



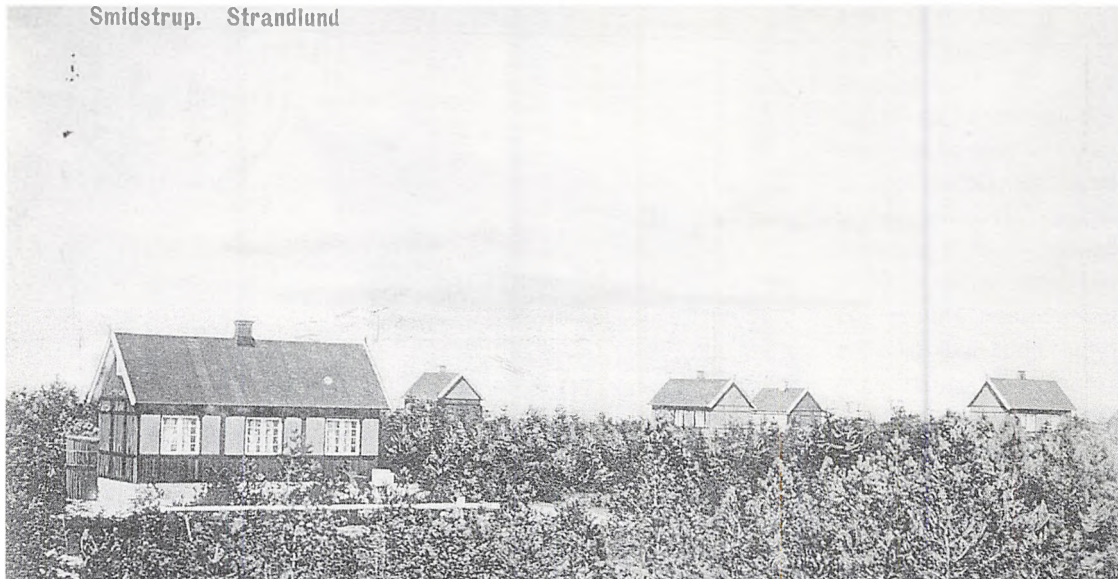
"Vore drømmes slot" som det så ud nogle år efter opførelsen i 1914.
- Erna Jessens privatsamling.



Smidstrup Købmandshandel
Købmandshandelen ved gadekæret i Smidstrup. Foto fra 1920'erne.-
Det kongelige Bibliotek.

Der var også vandpumpe! Den skulle ganske vist "spæ's" en gang imellem, men det gjorde ikke noget. Sikke noget vand, den gav-meget bedre end det, man fik i København. Og sikke sæben kunne skumme! Mor mente, det var sæben, der var meget bedre end den, vi fik i København. Vi indkøbte derfor et ordentligt lager af "Marseillesæben" oppe hos købmand Kristensen, som havde forretning i Smidstrup ved gadekæret. Det var den eneste butik, der fandtes i området - en rigtig købmandsforretning, der havde alting, og hvor man fik et bolsje af den store blikdåse, når vi kom for at handle. Det viste sig imidlertid, da vi kom til København, at sæben overhovedet ikke kunne skumme, så det var det "bløde" vand, der var årsagen.

Det var vores Pumpe! - Men hvad var det: Både onkel Henrik, farbror Valdemar og farbror Christian kom og tog vand fra vores Pumpe! - "Det må de godt", sagde far, "det står i skødet", og så gjorde det ikke noget. Den gav masser af vand. Selv efter en meget lang tørkeperiode, hvor grundvandstanden var sunket flere meter, gav den vand. Alle de andre brønde i området var



Strandlunds huse set fra sydvest ud mod vandet i ca. 1916. Husene er fra venstre: Brems's, Henrik Christensens, Niels Jessens, Valdemar Christensens og Christian Christensens.

løbet tørre, og beboerne fra omegnen valfartede til, så vi var en overgang bange for, at den også skulle løbe tør. Men den klarede sig. Farbror Christian lagde rør fra brønden op til en pumpe på køkkenbordet.

ET GODT STED AT LEGE.

Man kunne rigtig lege! Vi løb over det hele.



Der spilles kroket på "Marken" mellem Timanneskoven og Stoffers hus ved landevejen. Foto fra 1920'erne.- Erna Jessens privatsamling.



Stråttækt kampestenshus syd for landevejen over for Stoffers hus. Her græssede fårene og søgte ly i kampestenshuset. Foto 19/7-1916.- Det kongelige Bibliotek.

Navnlig "Timanneskoven" var pragtfuld. Her fandtes rævegrave, der var meget spændende at undersøge. Syd for lå et stort åbent stykke, "Marken", med lyng og revling. Det var en ideel plads til fodbold og kroket. I slutningen af sommerferien samlede vi en masse revlinge bær, som mor syltede og tog med til København, så vi havde vitaminer til hele vinteren. Min lillebror, der kun var 2 år, kom en dag hjem med hele forklædelommen fyldt med noget, han troede, var rev-



*Børnene på revlen. Foto ca. 1920.
- Erna Jessens privatsamling.*



Det var pragtfuldt at ro langs kysten i hjemmebygget kajak. Når sommeren var forbi lignede man næsten "Den sidste Mohikaner".

*Foto slutningen af 1930'erne.-
Erna Jessens privatsamling.*

linge bær. "Æv'ling, æv'ling", sagde han. Det var nu "Fåre-hm-hm'er", men store var de!

Det bedste af det hele var stranden, kridhvid, med det barest sand og de herligste klitter. Jo, det var ikke så mærkeligt, at der måtte anskaffes en fløjte for at kalde os hjem herfra. Hver sommer var der de dejligste sandrevler ude i vandet. Ved ebetid lå de delvis tørre - en rigtig tumleplads for os børn. Imellem revlerne var der "smult vande", så vi kunne bade og sejle med skibe i det lunkne vand. Senere hen var det pragt-

fuldt at ro langs kysten i sin hjemmebyggede kajak, og når sommeren var forbi, lignede man næsten "Den sidste Mohikaner".

VINTEREN EN KONTRAST.

Lige så dejlig sommeren var, lige så forfærdelig var vinteren. Husene manglede isolering og kunne derfor kun benyttes til sommerophold. Et par gange var vi deroppe "midt i vinterens hjerte". Hvor var det koldt! Temperaturen viste sig at være lavere inde i huset end udenfor. Nede ved stranden lå havet isdækket så langt øjet rakte, mens kæmpemæssige isskruninger pressede sig op på stranden. Men oppe i plantagen var det et helt andet "Felandskab" med sol på de snepudrede grantræer.

VOKSEVÆRK.

Vores hus blev kaldt for "Slottet", fordi det var meget større end de andre på grund af de mange unger, som far sagde. Men det blev efterhånden alligevel for lille. Så byggede far og jeg en "Knast" ud hist og en "Knast" ud her, så det lidt efter lidt kom til at se aparte ud. Taget voldte mange bryderier. Den røde tjære regnede af. Så blev det tjæret sort, men det hjalp ikke meget. I stærkt regnvejr gik vandet igennem, så vi måtte



Niels Jessens hus "Slottet" efter påsætning af nyt tag med tegl.

Foto.- Erna Jessens privatsamling.

have en masse baljer og spande stående oppe på loftet til at tage dryppene. - Det var ellers den bedste plads at ligge på maven oppe i det åbne loftsvindue og stirre ud over Kattegat. I klart vejr kunne man se helt over til Kullen.

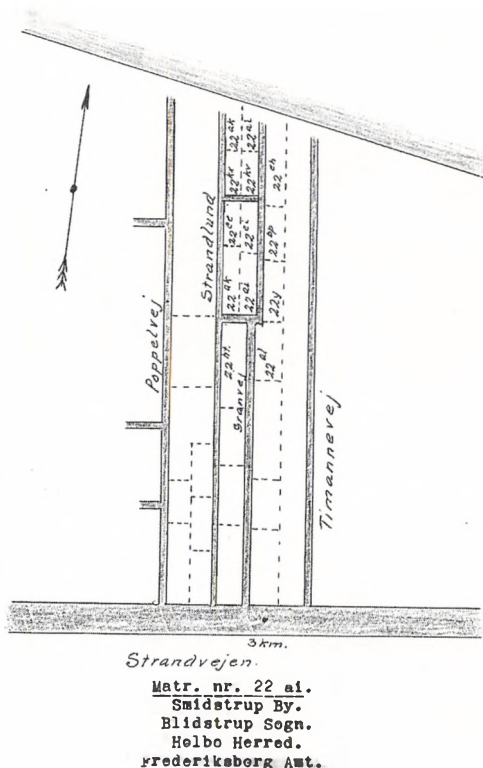
Også hos onkel Henrik og farbror Valdemar regnede det ned, og så besluttede de at få sat et andet tag på. Rejsningen blev højere. Vi og onkel Henrik fik teglsten, mens onkel Valdemar fik lagt strå på. Det kunne han bedst lide.

UDSTYKNING OG VEDLIGEHOLDELSE.

Onkel Henrik syntes, at alle mennesker skulle have et sommerhus ligesom os. Vi kunne jo dele grundene og sælge til andre! Far og farbror Valdemar mente, at det var en god idé, for så kunne de have huset gratis. Nu blev der udstykket, bygget og solgt!

Men først skulle der laves veje. Vi fældede en masse træer og begyndte at planere. Værst var det der, hvor Granvej (Granholmen) skulle slå et sving for at komme ned til havet. Her måtte der graves 1 m af og fyldes ud ned ad tværvejen mod Strandlund. Vi kørte i hundredvis af trillebøre sand bort, men da onkel Christian ikke var særlig interesseret i at få vejen for tæt på huset - og det var meget varmt - ja, så gad vi til sidst ikke mere. Derfor blev svinget ikke helt så fuldendt, som det skulle, så i dag kniber det for store vogne at passere.

Der var 2 tilkørselsveje til Strandlund. Da det var vanskeligt for besøgende at finde os, lavede jeg 2 skilte nede ved landevejen, hvorpå der med smuk skrift stod *Strandlund*. De holdt kun en ca. 5-6 år, så var stolperne rådnet over, men så satte jeg dem blot lidt længere ned i jorden. Da postvæsenet senere forlangte, at alle veje skulle have navne og husene numre, var kun det ene skilt tilbage. Den vej kom da til at hedde "Strandlund", den eneste i



Områdets udseende efter vejreguleringen antagelig engang i 1920'erne. Tegning af Arne Jessen.- Erna Jessens privatsamling.



De nye udstykninger med huse vest for det nyanlagte vejstykke, der fik navnet Strandlund. De ældste huse bl. a. Niels Jessens ses i baggrunden til højre. Foto ca. 1920.- Græsted lokalhistoriske Arkiv.



Arne Jessen bærer "under åget" spande med grus til reparation af de hullede veje. Foto fra slutningen af 1930'erne. - Erna Jessens privatsamling.

hele området, der ikke ender på "-vej".

Vedligeholdelsen af vejene har altid voldt problemer, selvom der i skøderne står, at parcelerne deltager i vedligeholdelsen i forhold til deres arealer.

Der blev dannet et "Vejlav", og onkel Henrik gik hver sommer rundt med "Bøssen" for at få 5 kr. af hver, men de fleste ville have repareret netop det stykke, som lå ud for deres grund, og det var der ikke penge til. Til sidst opgav han det. Derfor er vejene ikke

så gode, som de kunne være, men det er måske meget godt, for så bliver trafikken heller ikke så stor, og lidt af idyllen kan måske bevares. - Men Gud ved, hvor mange tusinde spande grus, jeg, med åget på nakken, har båret op, for at udfylde de værste huller.

Onkel Henrik fortalte, at man ovre i Vestjylland kun brugte tangveje. Derfor lagde vi i reglen et ordentligt lag tang hentet nede fra stranden i legevognen eller på en "Bærebør". Da der, især på varme dage, stod en forfærdelig hørm op fra den rådne tang, gik vi over til i stedet at bruge kviste og grannåle. Når der så blev dækket med grus, blev vejen udmærket til de få hestevogne, som benyttede den.

DE HANDLENDE.

Der kom hver dag en mælkeemand. Han holdt nede ved kæmpehøjen, hvor vi havde lavet en vendeplads. Han ringede med sin mælkeklokke, og så strømmede vi alle til med kander og spande. Mælken havde han i store junger med hane, der ragede uden for vognen. Med et litermål, der først blev befriet for fluer, afmålte han mælken og fløden. Det var mælk, man i dag ville kalde for fløde. Fløden var derimod så tyk, at en ske kunne stå i den. Smørret var rigtig nykærnet



Strandlunds beboere i kø med kander og spande ved mælkevognen fra Gilleleje Mejeri. Nummer 2 fra højre er "tante" Bette gift med Henrik Christensen. Foto ca. 1915.- Erna Jessens privatsamling.

"Græssmør", det var vel nok sager!

2 gange om ugen kom bageren fra Haagendrup susende med 2 raske heste for vognen. Hans store, runde landbrød var noget af det bedste, vi vidste. En tyk skive med fedt og groft salt kunne rigtig få tænderne til at løbe i vand. Det, jeg husker bedst, var, at bageren havde 4 sammenvoksede fingre, men alligevel kunne han nemt hale byttepengene op fra sin prangerpung.

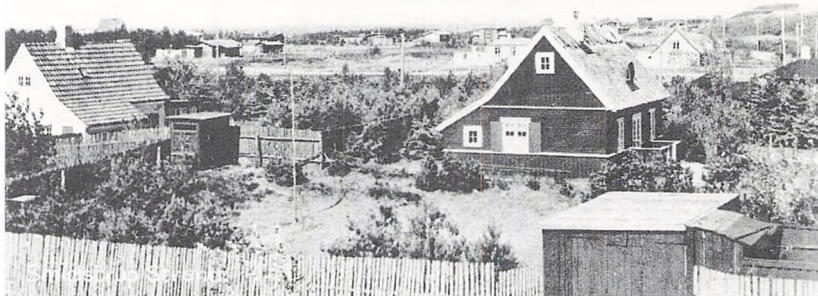
En gang om ugen kom slagteren. På et tidspunkt var der 2, men den nye købte vi ikke hos, for det var "Flue-slagteren", hvor vognen vrimlede med fluer.

Grøntsager hentede vi på Hans Olsens gård. Han havde 2 drenge, Karl og Aksel. Sammen med dem havde vi mange dejlige dage i lader og stalde.

SANITÆRE FORHOLD.

Efterhånden voksede plantagen til, og hvis man ikke hvert år klippede toppen af en masse træer, kunne vi ikke se stranden. Men tæt blev den, og det var meget godt, for der var jo nogle problemer med W.C. - Oprindeligt havde vi alle et "Lokum" i enden af skuret, men det lugtede, selv om husmanden kom en gang om ugen og gravede det ned på grunden. Så fandt vi ud af, at det kunne være bedre at have "Et lille Hus" stående nede i skoven, men det var ikke så godt i regnvejr. Det kom op i huset igen, og således skiftede det flere gange, indtil vi i 1941 fik vandværksvand med rigtigt "Træk og Slip". Husmanden, der tømte vores "tønde", hed Hr. Christiansen. Han boede i et gammelt hus med stråtag ovre på "Timannestykket" helt ud til landevejen.

Også ejeren foran onkel Henrik, John hed han,



Området ved Strandlund i slutningen af 1920'erne. Hr. Christiansens hus er den hvide bygning i baggrunden til højre op mod landevejen. Mellem denne ejendom og Timanneskoven længst til venstre ses den begyndende udstykning på "Marken" også kaldet "Timannestykket".

I forgrunden til venstre ses Ravns hus. Gilleleje lokalhistoriske Arkiv.

fik sit "Das" nede i skoven. Da onkel Henrik engang var dernede, opdagede han, at det ene hjørne var bygget ind over skellet. Næste gang, han mødte John, kunne han ikke dy sig: "Når du sidder på lokummet, har du den ene balle inde på min grund!" - Det kunne John ikke tage, måske fordi han var fra Færøerne. På trods af at de var gamle venner, snakkede de næsten ikke sammen mere, og John lod sine træer vokse i højden, så al udsigt gik tabt for os.

LOKAL KONTAKT.

Hr. Christiansen havde en kone, der var så rar. Mange gange var vi derovre, og så fik vi altid en portion tykmælk. Det var det bedste, vi vidste. De havde en søn, der hed Stoffer. Han var så stærk og havde øjne med samme farve som havet. Vi var lidt bange for Stoffer, men når vejret var godt, tog han os med ud i sin båd for at sætte garn. Mange morgener kl. 4 var vi nede ved stranden for at se, om han havde fanget noget. For det meste var der kun "Skidt" i garnene, og så ban-



Strandlunds beboere fotograferet i Stoffers båd ca. 1916.- Erna Jessens privatsamling.

dede han.

Undertiden kom en stime helt ind til stranden. Så gik Stoffør ud med alt tøjet på og jagede dem længere ind. Nu kunne vi tage fiskene med hænderne og smide dem op på land, mens Stoffør lo.

NYE HUSE OG BEBOERE

Der kom efterhånden mange huse i Strandlund. Først Strandlund nr. 5, hvor min tante boede, og lige ved siden af blev Brems's hus bygget. De lignede meget vores, for de var opført af den samme tømmer. Brems'erne kunne ikke få børn, men så fik de en "Wienerpige". Hun ville ikke lege med os, for hun boede på Sommerlund, og det, syntes hun, var finere end Strandlund. Men da vejen skulle have navn, kom den til at hedde Poppelvej.

Så husker jeg Jarmers hus. Han var skolelærer og byggede selv mellem Strandlund og

Poppelvej nede ved stranden. Det blev lavet af store træstammer, og mange gange var jeg derovre for at se ham afbarke træet med en båndkniv og tildanne dem, så de kunne stables oven på hinanden. Efter 2 års forløb blev der virkelig et hus ud af det med græs på taget.

Et andet sommerhus blev bygget på farbror Valdemars grund helt nede ved stranden. Der var rigtig flagstang og inde i køkkenet en dyb brønd med pumpe på køkkenbordet, så de kunne pumpe vandet lige op i gryden. Vi andre måtte slæbe det i spande, men den nye husejer var også ingeniør! - Senere blev huset solgt til en dame, der havde 3 piger og en kaffeforretning på Østerbro. Huset kom til at hedde "Habibi", det var vist noget med pigernes navne. Samtidig kom den nye tid til Strandlund, for de havde bil! De kørte næsten altid fast i sandet på vejen ned til huset. Så var jeg nede og hjælpe dem med at

grave bilen fri og lægge brædder under. Som belønning fik jeg af og til en tur i vidunderet. Bedst var det i godt vejr, for så var kalechen nede, og man kunne rigtig mærke lufttrykket, men hver gang vi mødte en hestevogn, holdt hun stille, for at hestene ikke skulle stejle og løbe løbsk. Hanne, den ene af pigerne, satte sig altid lige bag ved mig og pustede mig i nakken. Det kildede væmmeligt, men hun syntes, det var sjovt.

På Strandlund nr. 4 blev der bygget et rigtigt stenhus. Manden hed Ravn, og der var en masse unger - mindst 4. Vi kaldte dem for "ravneungerne", men de var så vigtige og pralede med, at deres hus var et stenhus, og at der var kælder under. Her stod altid vand, så de kunne sejle med skibe dernede, men ellers havde de vist ikke megen fornøjelse af den.

Vi havde også en kælder. Den blev kaldt "Ølkælderen". Far sagde, at det var et meget godt navn, hvis vi bare havde haft nogle øller at sætte ned i den.



På Strandlund 4 boede en familie ved navn Ravn. De havde mange børn, der blev kaldt for "ravneungerne". Her ses en af dem o. 1920.- Erna Jessens privatsamling.

Så var der Granvej nr. 8. Det var en arkitekt, der byggede huset. Det så mærkeligt ud med et tag, der gik helt ned ad den ene side. Det lignede en kuffert og kom selvfølgelig til at hedde "Kufferten". Det var sikkert meget dyrt, sagde far.

FESTER.

Fester blev der ikke holdt mange af, men det var jo heller ikke påkrævet, da hver dag var en fest i sig selv.

Jeg husker dog især én fest, som blev holdt lige efter 1. Verdenskrig ovre hos onkel Henrik. Jeg var godt forkølet, men skulle alligevel med, og da onkel Henrik så mig, sagde han: "Det skal jeg snart kurere". Så fik jeg et stort glas portvin, og da jeg aldrig havde smagt sådan noget før, blev jeg vist lidt "anløben". Da vi gik de 10 skridt hjem ad den lille sti mellem husene, skal jeg have sagt: "Det er mærkeligt, men mine ben kan næsten ikke nå ned til jorden!".

En anden fest var "Trappefesten" ovre hos farbror Valdemar. Grunden til, at jeg særlig husker den, skyldes Carl Otto. En overgang var Strandlund en hel lærerkoloni og Carl Otto ikke nogen undtagelse. Han boede nede ved landevejen (Granvej nr. 2) og kan betegnes som Strandlunds "Laps". Carl Otto var altid iført blankpudsede sko, nypressede hvide benklæder, et rødt silkeskærf om livet, bred urkæde, ringe på fingrene, et flot silkeslips, en "Maurice Chavalier-stråhat" og havde en Kavalerstok med elfenbenshåndtag. Han var en grel modsætning til os andre, som nærmest lignede "Lasaroner" i vores arbejdstøj. Da festen var slut, gik han rundt og komplimenterede os for vore håndskrevne sange. Min kaldte han "mandig". Det gjorde et dybt indtryk!

Årsagen til selve festen var, at adgangen fra Granvej til Valdemars verandadør gik op ad en forholdsvis stejl bakke. Niels Jensen havde ganske vist forsøgt at lave en trappe, men det var ikke blevet til andet end et par cementkanter hist og her. Den så forfærdelig ud og var meget trættende at gå op ad.

Det varede derfor kun kort tid, før onkel Henrik ikke kunne holde ud at se på den. Som kaptajn i artilleriet havde han forstand på nivellering og kanonstillinger. Der blev derfor gravet og cementeret, og inden længe stod trappen fær-

dig. Det skulle selvfølgelig fejres. Med murskeen i den ene hånd og pennen i den anden forfattede onkel Henrik en lang sang, som vi børn skulle afskrive i så mange eksemplarer, at der blev en til hver deltager.

Det kneb med at skaffe pen og blæk, men det lykkedes dog at blive færdig i sidste øjeblik. Sangen gik på melodien: "Stakkels Hanne":

*Alle vi, der er til stede,
sammen vil en vise kvæde
om den tid, der er henrunden,
siden først vi kom til "Lunden".
Om de gode sommerdage,
mange har vi vel tilbage.
Gode venner, ingen kender
hvordan alt i verden ender.*

*Sig de 4 huse rejste,
og i midten "Slottet" knejste.
Hvordan, var det ikke Valde,
der ved dette navn, det kaldte?
Han ku nemlig ikke li'et,*

*der var rigtig vindu' i'et.
Ikke li'et, vindu' i'et.
At han dog ku' li' og si'et!
Vi var alle gule, grønne,
thi vi kunne sagtens skønne.
slig en luksus kosted' penge,
og vi havde ikke længe
kendt til mønt i Vang og Vænge.
Her i Danmark kan man trænge
hårdt til penge, meget længe
kan man vældig på'en hænge.*

O.S.V.

Den blev afsunget flere gange, og hurraråbene lød.

Efterhånden, som plantagen voksede til, blev der mange visne grene og træer, som ikke kunne finde anvendelse til opfyring.

Dem slæbte vi ved Sct. Hans ned til stranden og lavede en mægtig bunke. Sct. Hans aften samlede alle dernede, og mens "Vi elsker vort Land" lød fra skolede og uskolede stemmer, steg flammer og røg højt op i luften og drev ud over havet.



Gæsterne ved "Trappefesten". Yderst til venstre i øverste række ses Niels Jessen, mens nr. 4 fra venstre er Arne Jessen. Manden med kasketten, der sidder som nr. 2 fra venstre i forreste række, er Henrik Christensen. Foto fra midten af 1920'erne.- Erna Jessens privatsamling.



Husmødre hviler ud på stranden. I forgrunden ses Arne Jessen med sin mor Emmy Jessen. Fra venstre i baggrunden er det "tante" Helga Christensen, "tante" Helgas søster, "tante" Bette Christensen og "tante" Astrid Christensen gift med Valdemar Christensen. Foto kort før 1920.- Erna Jessens privatsamling.

Der var altid mange bål langs stranden, både mod Gilbjerg og mod Raageleje, men vi syntes altid, at vores var det flotteste.

MADLAVNING.

Oprindelig var der vinkelret på husene bygget et skur eller snarere et halvtag, så der dannedes en delvis lukket gård. Ude i enden af skuret var "Lokummet", og under halvtaget blev der hurtigt anbragt en brændeovn med et langt rør op i luften. Petroleumsmærker var der jo ikke mange af, så den smule, vi kunne få, gik til petroleumslamperne. Brændsel kunne nemt skaffes, for alle ungerne blev hver dag sendt ud for at samle kogler. Visne træer og grene blev hver dag hugget til kvas. Men let var det ikke at stå derude og lave mad, navnlig i regnvejr, for der skulle ustandselig fyres på, da de tørre kogler meget hurtigt gik op i røg.

Det gjaldt derfor om at skaffe noget bedre brændsel. Vi unger gik derfor hver dag på strand-



Ungerne blev hver dag sendt ud for at samle kogler til optænding i brændeovnen, der blev benyttet til madlavning i gården med halvtag. Her er det Vagn (født 1914), der er i gang med indsamlingsarbejdet.- Foto fra Erna Jessens privatsamling.



Stranden var et godt værested for børnene. Her er Arne (til venstre) og Vagn på "strandhugst" med trækvognen efter mindre strandingsstræ til opfyring i brændeovnen benyttet til madlavning. Foto ca. 1920.- Erna Jessens privatsamling.

hugst. Der var altid nogle pinde og brædestumper at finde, men jeg husker især engang efter en storm, hvor et skib åbenbart havde mistet sin dækslast, så tusindvis af små, ensartede brædder drev i land. Da kan det nok være, at vi havde travlt med at bjerge i hus. Men vi måtte hele tiden holde udvig efter strandfogeden, som boede henne i Tinkeruphus. Når han dukkede op, forsvandt vi som små lyn.

TORDEN OG ANDET UVEJR.

Vi havde dengang mange flere tordenvejr end nu, og de kom næsten altid om natten. Mor var ikke glad, når hun var alene deroppe med ungerne, som næsten altid var forøget med et feriebar. Hun stod op og tændte petroleumslampen og sørgede for, at der ikke var låst. Så lagde hun vort tøj i bylter ved udgangsdøren og håbede på, at der ikke blev brug for "hurtig udrykning".

Almindeligvis sov vi uden at mærke noget, men vågnede vi, fik vi lov at stå op og tage tøj på. Vi spillede "Bedstemor med slag i", for så kunne vi næsten ikke høre tordenen.

Det var i radioens barndom. Jeg var en stor "Radiot" og havde lavet en "flot" radio med store, lysende lamper og et mægtigt antenneanlæg nord for huset. Fra radioens akkumulator havde jeg ført ledninger ind til sengene, hvor små lom-

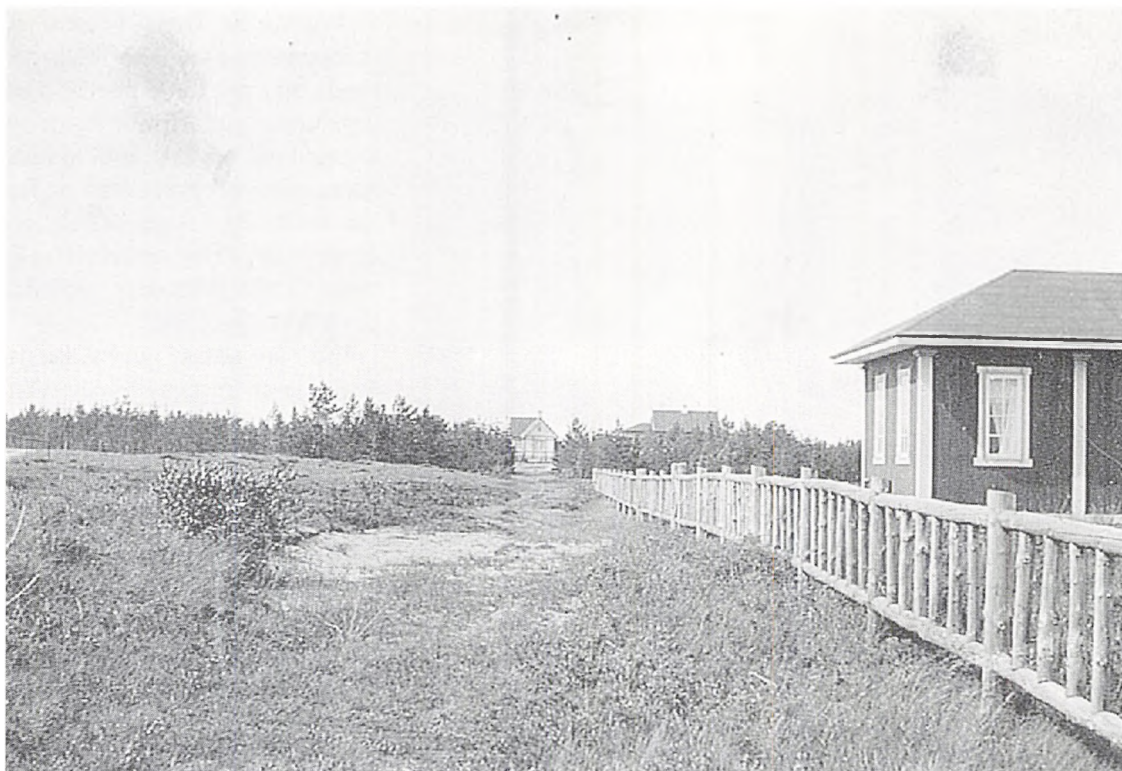
melampepærer kunne tændes, så vi kunne ligge og læse. Men det havde ikke gjort mor mindre nervøs i tordenvejr. Derfor havde vi aftalt, at når det trak op til torden, gik alle over til onkel Christian, for han havde ikke noget af "al den djævelskab". Hos onkel Henrik turde vi slet ikke være, for han havde fået "Lynafløder"!

Ved et sådant oprækkende uvejr kom regnen usædvanligt pludseligt og voldsomt. Alle benede af over til onkel Christian, og jeg, som "Helten", skulle sørge for, at alt var lukket. Ligesom jeg stod og skulle ud af døren, så jeg en ildkugle på størrelse med en bold komme trillende fra landevejen op mod huset, men den drejede nok så fint ved svinget og fort-

satte ned mod stranden. Da den kom forbi antennen, sprang den pludselig op i masten og eksploderede med et brag. Det føltes som at få et slag i hovedet med en hammer. Antennen faldt ned, radioen ødelagdes, og ledningerne ind til sengene smeltede. Det havde været et "Kuglelyn". En mand, der lejede onkel Henriks hus, sad på verandaen. Han var lam i flere timer i den arm, der havde vendt ud mod antennen.

Engang imellem oplevede vi storme. Nogle gange blæste det så stærkt, at havet gik et stykke op ad Granvej og overskyllede hegnene, mens skypumperne med deres lange snabler drev forbi ude i horisonten og sugede alt op med en voldsom kraft. Når man stod nede ved stranden og i kikkert iagttog dette naturfænomen, var det eneste ønske, man havde: "Bare de ikke kommer ind over Strandlund!" - og det skete heldigvis aldrig.

Efter en sådan orkan var stranden helt forandret og kom aldrig til at ligne sig selv igen. Den store sten i strandkanten var næsten dækket til og lå nu et stykke fra havet. Den havde ellers været en af de bedste legepladser: Hvis man var lidt vaks, kunne man løbe udenom, uden at få en "sok". Oppe på toppen af den var der en lille fordybning, som kunne fyldes med vand, og som var meget velegnet til at opbevare tanglopper og rejjer i. - Nu skal man have gode øjne for at få øje på



*Som årene gik, voksede området til. Her ses Granvej i 1920 og i 1958.-
Fra Erna Jessens privatsamling.*





I strandkanten lå en stor sten, som var et yndet "legeredskab" for børnene. Foto fra begyndelsen af 1920'erne.

Foto fra Erna Jessens privatsamling.

stenen, som endnu ligger i inderkanten af vandhullet, kaldet "Mosen". Men stranden blev ikke bedre, for sandet var forsvundet, og i stedet var der ophobet en hel vold af sten. - Men for ejerne betød det en gevinst på mange kvadratmeter, som andre ved Gilleleje og Rågeleje havde mistet ved, at havet dér havde "ædt" sig ind i skrænterne.

ET TILBAGEBLIK.

Når jeg nu tænker tilbage på de 60 somre, der er gået, kan jeg ikke lade være med navnlig at minde de pragtfulde sommeraftener:

Solen er netop ved at gå ned efter en rigtig stille sommerdag. Det hele er som et maleri med

gyldne farver. Oppe i toppen af en gran sidder en gulspurv og fløjter sit: "EN, TO, TRE, FIR, FEM, SEKS, SYYYYV". Ovre fra markerne hører man en ko brøle, og ude fra havet høres "tøf, tøf" fra en fiskerbåd.

- Da faldt hele naturen til ro.

Da giver jeg Baggesen ret:

*De svandt, de svandt, de blide barndomsdage,
min rolighed, min fryd med dem svandt hen,
jeg kun erindringen har nu tilbage,
Gud, lad mig aldrig, aldrig tabe den.*

Helsinge i ord og billeder

1860 - 1970

af

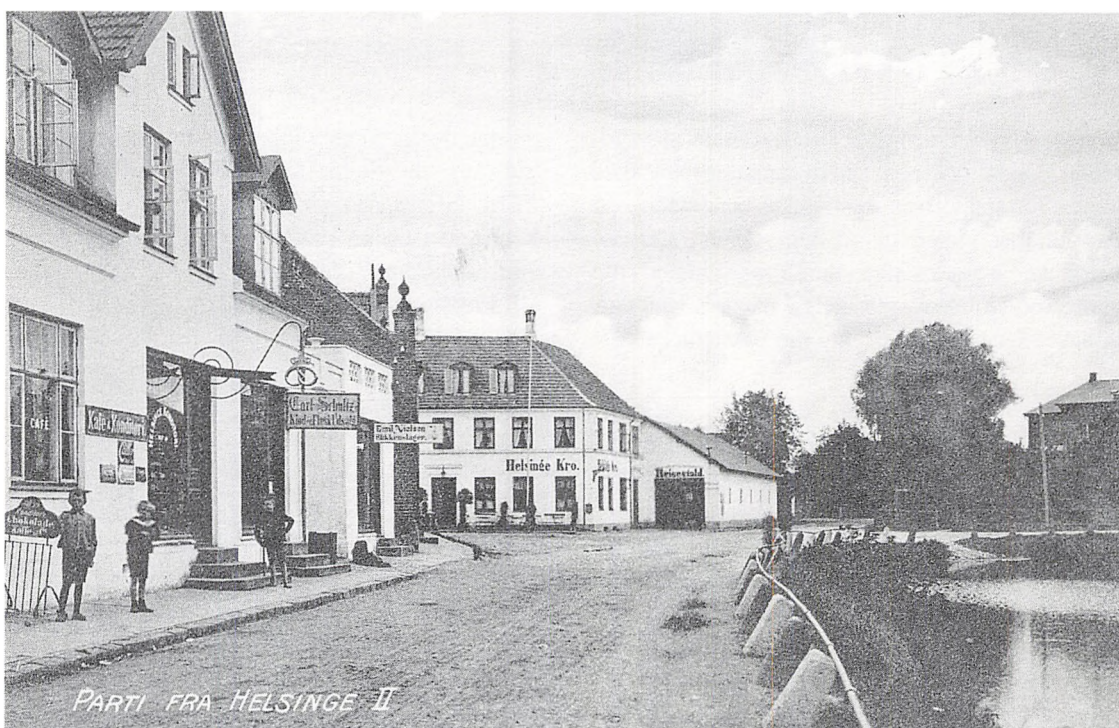
Hans Mortensen

Det Helsinge, vi kender i dag, er resultatet af en udvikling, der startede med næringsloven vedtaget 1857. Ved denne lejlighed blev de gamle bestemmelser om købstædernes monopol på handel og håndværk i landdistrikterne principielt ophævet. Fra 1. januar 1862 kunne de næringsdrivende mere frit slå sig ned, hvor de ønskede det. Frem til 1920 var de såkaldte læbæltebestemmelser dog i kraft. Ifølge disse var håndværk og høkerhandel stadig forbudt i en afstand af 7,5 km. fra købstæderne og anden handel helt ud til 11 km. Helsinges beliggenhed betød dog, at bestemmelserne aldrig blev noget problem. Den gamle bondeby gik en lys fremtid i møde, hvor foretagsomhed og handelstalant fik nye udfoldel-

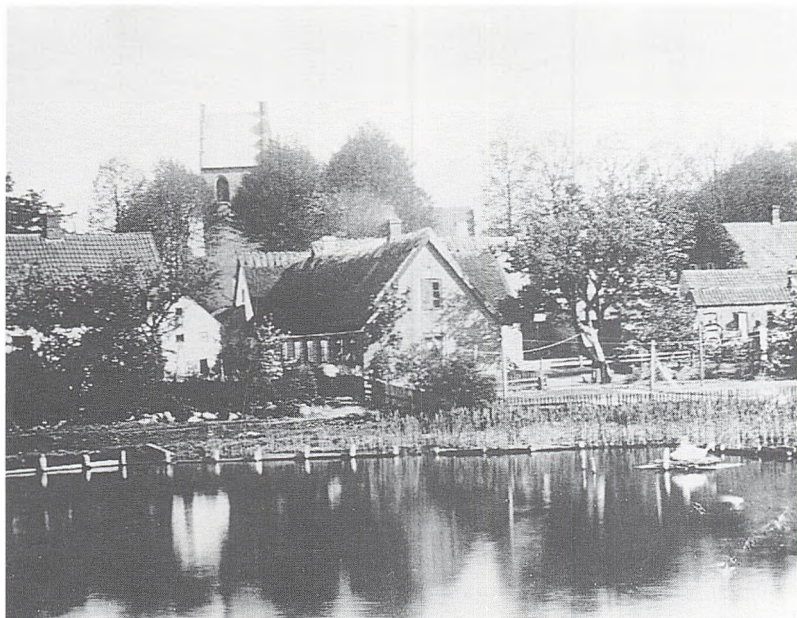
sesmuligheder. Dette fremgår af folketællingerne, der fra 1860 til 1880 viser en stigning i beboertallet fra 353 til 499, d.v.s. en forøgelse på 146 over en tyveårig periode.

Medvirkende til den gunstige udvikling var også, at Helsinge blev selvstændig retskreds med eget tinghus fra 1858.

Helsinge var ved at blive hovedbyen nord for Gribskov med et opland på 5 til 10 km. Set med nutidens øjne var gods og persontransport dog stadig besværlig med hestetrukne vogne som eneste samfærdselsmiddel, der kørte på de ikke alt for gode veje. Selvom Hillerød fik jernbaneforbindelse fra København i 1864 og Gribskovbanen åbnede strækningen til Græsted over



Ingen by uden et gadekær. Ferskvand var nødvendigt til mange ting. Gårdene lå derfor i en ring rundt om gadekæret. Billedet af Vestergade og torvet fra 1910 viser den ene af 2 tilkørsler. Til aften, når hestene kom hjem, blev de redet ned i gadekæret for at drikke og samtidig få skyllet benene. Ved ildebrand kørte man også vognen med vandtønden ned i gadekæret, så skulle man ikke løfte spanden så højt, når man fyldte tønden.



På den modsatte side af gadekæret lå de ældste af byens huse, som det ses på dyrlæge Grams foto fra ca. 1900. I et af dem boede farveren, der havde brug for gadekæret til at skylle tøjet i. De anvendte farver skabte ikke forurening.

Kagerup i 1880, måtte det sidste stykke til Helsingørsk stadi tilbagelægges med hestekøretøj.

Gribskovbanen begunstigede næringslivets udvikling i Græsted op gennem 1880'erne og 1890'erne. Derfor gik en række borgere i

Helsingørsk stærkt ind for anlæggelsen af et spor fra Kagerup, der skulle skabe en mere ligelig konkurrence mellem de to byer.

Bestræbelserne lykkedes og i 1897 åbnede banestrækningen Kagerup-Helsingørsk.

Mange nye næringsdrivende kom i de følgende år til byen, således at indbyggertallet i 1901 var oppe på 707.

Det var en befolkning, der kom fra mange forskellige steder i Danmark dog flest fra Sjælland og København. Af de ialt 332 erhvervsaktive i 1901, tilflyttede ikke mindre end ca. 84 procent fra lokaliteter udenfor Helsingørsk Sogn.

HÅNDVÆRKERE OG HANDLENDE I STARTEN AF DET 20. ÅRHUNDREDE.

Blandt byens håndværkere var et halvt hundrede mestre, der repræsenterede mange forskellige



Østergade i 1890'erne fra nr. 17 (boghandelen) til Nytorv (ved den sorte dame). Det var på denne tid, man byggede banen lidt udenfor byen. Hovedgaden var almindelig landevej, grusbeltet og med vejgrøfter samt gangbrædder over grøften til højre.

fag. Nogle af dem havde en eller to svende og flere lærlinge. Arbejdsdagen var lang, men det var almindeligt at holde en times middagspause, hvor de fleste kunne nå hjem og spise.

Forretninger var der også mange af. I 1901 havde byen ikke mindre end 5 købmænd med 12 ansatte, hvor mange var yngre mennesker. Typisk havde hver købmand 2 eller 3 kommissær og 1 lærling ansat. De ekspederede i butikken. Ofte skrev kunden sin ordre i kreditbogen, hvorefter kommissæren fandt varen frem og pakkede dem ind i brunt papir med bånd omkring; selvfølgelig havde han husket at lægge et kræmmerhus bolsjer i pakken til børnene.

Købmanden sad som regel på sit kontor, men gik engang imellem en lille tur ud i forretningen for at se, om alt gik rigtigt til. På kontoret havde han gerne en ung pige fra byen til at hjælpe sig.

Når mandskabet ikke var beskæftiget ved disken, afvejedes mel, gryn og sukker samt en masse andre kolonialvarer, som blev modtaget i sække.

Lærlingen skulle hver morgen feje gade og efter lukketid feje butikken, mens kommissæren gjorde kassen op. Efter skoletid gik en bydreng ud med varer.

Kommissæren fik kost og logi hos købmanden, men senere blev det mere almindeligt, at de spiste på et pensionat i byen. Lærlingen var gerne fra Helsingø og omegn, men boede og spiste hjemme.

I privaten hos købmanden var der en kokkepige, en lillepige og nogle steder endnu en tjenestepige



Samme motiv 1910, hvor Østergade 18 med to kviste ses til højre. Grøfterne er blevet til rendestene, træerne fornyet og flere huse bygget. Gadebilledet har præg af en handelsby i udvikling.



Østergade brolægges 1919. Til venstre telefoncentralen, der i 1905 havde åbent hverdage fra kl. 8 til 8 (20) og søn- og helligdage fra kl. 8 til 9 og kl. 12 til 2 (14).

ansat. Det var bl.a. pigernes arbejde at holde kommissærens værelser.

De gamle købmandsgårde var et sted, hvor der kom mange mennesker.

Gårdene i byens omegn havde deres faste indkøbsdag i Helsingø. Personalet hos købmanden kendte stamkunderne.

Selvom menneskene var blevet flere, vidste købmanden godt, hvem man uden problemer kunne give kredit, d.v.s. købe på "månedssregnskab".

Foruden i købmandsbutikkerne var månedsregnskab almindeligt hos bagere og slagtere.

DE NYE TIDER ÆNDEDE LANDBOSAMFUNDET

I starten af dette århundrede var Helsing inde i en rivende udvikling. Det gamle landbosamfund, der byggede på selvforsyningsprincippet, havde siden andelsbevægelsens gennembrud i 1870'erne været under kraftigt opbrud. I årtierne op mod 1900 var industrisamfundets købementalitet for alvor slået igennem på landet, hvor de gode tider i landbruget skabte penge mellem folk. Forudsætningerne for en stor vareomsætning var hermed tilstede.

Som en følge af næringslovens ikrafttræden 1862 var der også opstået små forretninger i byer som Nejlinge, Valby og Tofte m. fl. Disse var i realiteten konkurrenter til de handlende i Helsing.

Kromand Lars Hansen drev også vognmandsforretning. Da Helsing blev stationsby og endestation i 1897, begyndte interessen for sommerboliger ved stranden at melde sig. Den nemmeste og hurtigste måde at komme fra København til nordkysten var med toget til Helsing og så videre med kapervogn eller hvis tiden passede med dagvogn. Fotografiet er fra ca. 1910 og viser muligvis kusk Kresten Christiansen på bukken af Lars Hansens kapervogn.



Centralkroen blev bygget 1868. Sammen med Helsing Kro fra 1732 dækkede den behovet for forplejning og indlogering af tilrejsende. Desuden havde Centralkroen en dagligvareforretning og lokaler til møder og fester. Billedet fra 1906 viser, at man også havde udendørs servering. Båsene, som borde og stole stod i, var dannet af aflange kasser med efeu. Kasserne blev fjernet om vinteren.



ge. Bagere og slagtere kørte i starten af dette århundrede rundt med hestevogn i omegnsbyerne for at tilbyde friske varer, men det var først ved bilens mere udbredte anvendelse som transportmiddel i mellemkrigsårene, at de små lokale forretninger fik alvorlig konkurrence. Købmændene og brugsforeningen i Helsingør sendte nu kommissær på cykler rundt på landet for at optage ordrer, der blev leveret næste dag pr. automobil.

HELINGØR I 1930'ERNE.

I 1930 var der mange forretninger i Helsingør. Det drejede sig om 3 store købmændsgårde, der handlede med kolonial, foderstoffer og brændsel, varer som også brugsen solgte. Hertil kom en ren kolonialhandel, 4 tobaksforretninger, 3 slagterbutikker, 2 viktualieforretninger, 5 manufakturforretninger, 2 forretninger med damehatte, 3 bagerbutikker, 1 materialhandel, 1 isenkræmmer, 2 boghandlere, 2 møbelhandlere og 3 gartnere. Endvidere fandtes i byen 3 skomagere og 2 træskomænd, hvoraf den ene havde røgeri med skinker og lignende. Hertil kom 2 blikkenslagere, 2 smede, 2 cykelsmede, 4 automobilværksteder og en garver samt mange andre håndværkere. Af lidt større virksomheder skal nævnes et savværk, en trælasthandel, 2 møller og et mejeri. Endvidere fandtes en biograf samt en række personer, der udøvede specielle fag eksempelvis 2 tandlæger, 2 læger og 2 dyrlæger.

Ved siden af det pulserende handelsliv bar Helsingør i 1930 stadig præg af den nære tilknytning til landbruget. Siden 1870 havde der været holdt markeder med kreaturer og landbrugsprodukter i byen, men de ophørte dog i 1925. Handelen med dyr foregik nu på anden vis. Indtil omkring 1930 blev banen gerne brugt som transportmiddel. Bønderne kom kørende med grise, der skulle sendes med toget til slagteriet. Det var også almindeligt på gaderne i Helsingør at se karle, som trak afsted med køer og tyre, der skulle sendes med toget. Det så meget afskrækkende ud, når et par karle kom med en tyr. Karlen på den ene side trak i en stang på ca. 1 1/2 meter. Enden af stangen var gjort fast til næseringen med en karabinhage og i den anden holdt karlen. På den måde kunne tyren ikke komme til at stange ham. Karlen på den anden side havde en grime og et jerntøj på tyren og ofte desuden en snor i næse-



Østergade 18 ca. 1895. I midten ses Helsingør nye Støbøgods-lager, der handlede med kolonialvarer, brændsel, foderstoffer, trælast, cement og støbegods (bl.a. kakkelovne). Butiksløkkerne lå på begge sider af porten.



I 1905 blev støbøgods-lageret nedrevet og erstattet med en 2 etagers ejendom med isenkræmmerforretning og beboelse. Dette hus ses til højre på fotografiet. Ejendommen til venstre for porten er ombygget med lejlighed på 1. sal. I stueetagen er stadig kolonialforretning.

ringen. De havde tit deres besvær med tyren, når den på vej ned gennem byen eller på stationspladsen fik øje på køerne. Til de sidste var der 3 overdækkede bokse, men før de kom derind blev de vejret. Nogle af køerne blev solgt på stationen direkte til slagteriet. Andre var opkøbt af kreaturhandlere og skulle sendes til kvægmarkedet i København, hvor de blev solgt videre. Undertiden blev der samme dag afsendt flere jernbanevogne med kreaturer.



Østergade fotograferet fra øst. Til venstre med den store gavlkvist og to små kviste ses de to huse, der udgjorde nr. 18. Til højre på hjørnet af Nygade ligger Helsingør Træløst. Ca. 1915.



Samme motiv fra Østergade som foregående foto. Træløsten på hjørnet er erstattet af en grundmuret forretningsjendom, mens gaden er brolagt. Begyndelsen af 1930'erne.

Heste blev som regel solgt gennem hestehandlere, der havde staldplads på kroerne, eller gennem udenbys handelsmænd. Mange blev solgt til København, men det var for dyrt at sende dem med toget. Derfor red Kristian Vognbund hestene til København. Han tog gerne fra Helsingør først på aftenen med 2, 3 eller 4 heste; en sjælden gang kunne der være flere. Kristian Vognbund var i København, så hestene kunne sælges næste for-

middag. Han kom tilbage samme aften med "stenbrotrætte" dyr, der kunne bruges som trækraft i landbruget.

Et par gange om året opkøbte militæret heste. Det foregik på den gamle markedsplads, hvor bønderne kom med hestene, der blev grundigt undersøgt af en dyrlæge og dernæst vurderet efter størrelse, bygning, gang og trav.

De heste, man købte, blev straks trukket over til smed Nielsen og brændemærket og derefter afleveret på stationen. (købmandsgården Østergade 18).

Da det gamle kreaturmarked i 1925 blev lukket, flyttedes handelen med grise til "Aktieselskabet". Helt op til sidst i 50'erne blev her holdt grisemarked lørdag formiddag. Så var gården fyldt med køretøjer. Nogle kom for at sælge, andre for at købe. Blandt de handlende var griseprangere, der kørte fra marked til marked. Der blev pruttet og handlet livligt og dernæst beseglet med håndslag. Kneb det med kontanterne købte man grisene på kontrakt, d.v.s. at køberen gik ind på kontoret til Svegård.

Han var repræsentant for slagteriet, der lagde pengene ud, mod at man forpligtigede sig til at sælge grisene til slagteriet, når de nåede slagtestørrelse.

Sidst i 20'erne var bilen blevet så almindelig, at slagterisvin og kreaturer i mange tilfælde blev kørt med lastbil i stedet for tog. Det havde den fordel, at dyrene nu kunne afhentes på gårdene. Herefter forsvandt det brogede billede med krea-



Vogn fra Helsingør Dampbageri fra ca. 1910. De omkørende handlende d.v.s. slagtere, fiskemænd og bagere besøgte som regel deres kunder en gang om ugen. Det skete til så bestemt tid, at man kunne stille uret efter dem.

turer på vej til stationen gennem Helsingørs gader.

Transportområdet var fra sidst i 20'erne godt dækket. Helsingør havde ikke mindre end 6 taxavognmænd, 3 personer med lastvogne og 2 fragtvognmænd, der kørte på ruten til København. Hertil kom 2 vognmænd med heste. 6 steder i byen fandtes staldpladser. Det siger noget om hestenes fortsatte betydning som trækraft.

Der kom mange handlende til byen med hestevogn. Man lagde altid stor vægt på, at køretøj, seler og heste var i orden. Kørte man med 2-spand skulle hestene helst have samme farve og selvfølgelig være lige store.

Når man anskaffede ny hest, skulle den have samme farve som den gamle. I det hele taget blev hestene diskuteret meget og hver holdt på, at han havde verdens bedste. Men det var altid gode heste, der var spændt for handelsvognene, som i mange tilfælde kørte 40 til 50 km om dagen.

I sæsonen kom der sildeprangere, rejesælgere og grønthandlere til Helsingør. De var som regel i bil og falbød råbende deres varer, så det kunne høres over det meste af byen.

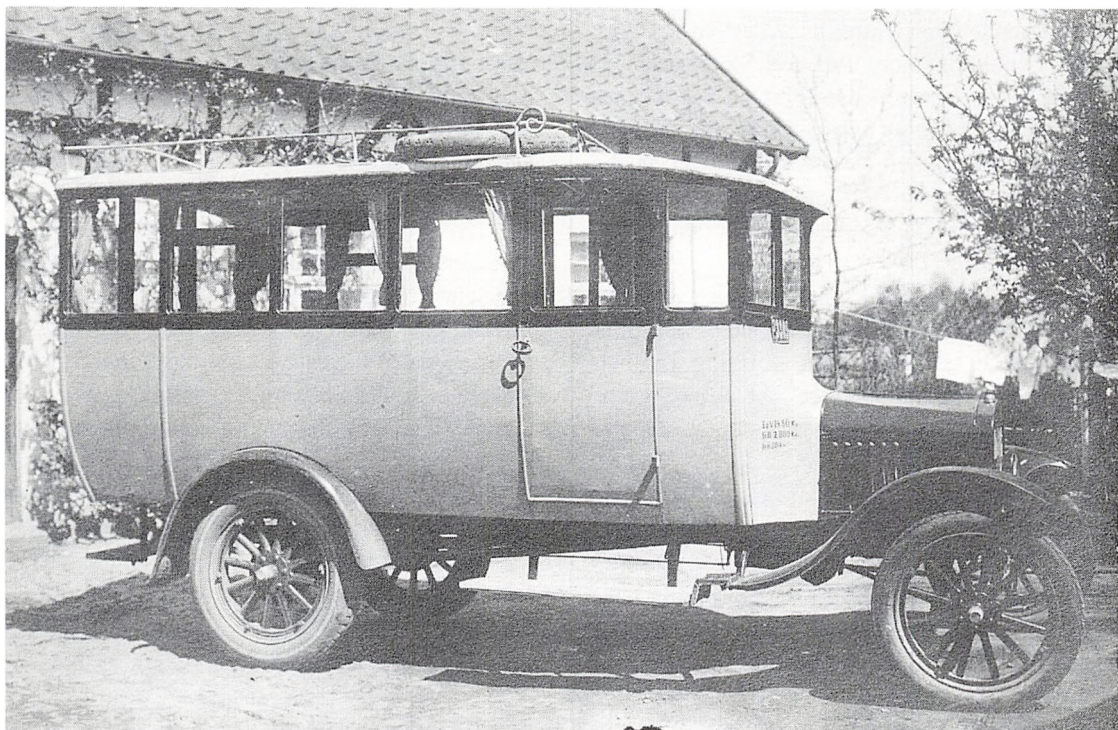
Indtil sidst i 20'erne kom der også handlende og håndværkere med toget eller til fods. Mange gik fra by til by og tilbød der varer og tjenesteydelser undervejs. Omvandrende urmagere reparerede folks ure, glarmestre kom med glaskisten på ryg-



Niels Troelsen foran sin sadelmagerbutik Østergade nr. 8 i 1916 (nu "Den Danske Bank".) Læg mærke til det flisebelagte fortov.



Samme ejendom i 1920'erne. Nu har F. Chr. Schepler 2 specialforretninger i huset med kaffe, the, chokolade, kiks, smør og margarine i løs vægt.



Denne turistbus fra midten af 1920'erne blev brugt til søndagsture. Med en fart på o. 30 km i timen kunne man efter datidens målestok bevæge sig langt omkring i landskabet, men de dårlige veje betød, at bussen gerne punkterede et par gange undervejs. Med toget kunne man komme mange interessante steder, men med bilen var der endnu flere muligheder.

gen, sadelmageren reparerede seler eller syede nye på turen og skrædderne ordnede tøjet eller syede nyt efter mål. Hvis de omrejsende håndværkere var hos kunden, når der blev spist, fik de maden med. Trak arbejdet ud i flere dage, overnattede de på stedet.

Uldkræmmere kom der en del af med bylten på nakken. De skulle helst tale jysk, så troede folk mere på, at det var ægte jyske hjemmelavede varer.

Skærslibere kom der mange af. Det var almindeligt at de havde en stor hund eller en gedebuk ved siden af børen. Dyret var skærsliberens bedste ven og hjalp til med at trække. Hunden eller gedebukken passede tillige på børen, når skærsliberen var inde hos kunderne, for ellers kunne drengene i byen finde på at vælte den for at drille.

Lirekassmænd og gadesangere var også hyppige gæster. Mange af dem var invalider og fik gerne et par 1 eller 2-ører. Nogle gange blev der givet en hel 10-øre, men så skulle der også gives et ekstranummer.

Den gunstige udvikling for handel og håndværk fik byen til at vokse. Omkring 1940 havde Helsingø ca. 1500 indbyggere, d.v.s. en fordobling i forhold til 1901.

I tiden op mod anden verdenskrig blev bilen mere og mere almindelig. Det betød, at staldpladserne blev udskiftet med parkeringspladser og flere steder i byen blev anlagt benzintanke.

Udviklingen medførte ændringer inden for mange håndværksfag. Karetmageren måtte nu bygge førerhuse og lad til lastvogne, der blev leveret til forhandleren som chassis, og smeden måtte lære at reparere tærskværker, selvbindere og andre maskiner.

HELSINGE UNDER 2. VERDENSKRIG.

I april 1940 blev Danmark inddraget i 2. verdenskrig. Benzin og brændsel blev hurtigt rationeret. Fra maj 1940 var det forbudt at køre med privatbiler. De stod nu i garagerne ved siden af tørvestakkene, der blev anvendt til opvarmning i

de tre strenge krigsvintre, hvor det frøs så kraftigt, at man kunne køre i bil over Storebælt.

Benzinrationeringen betød, at Gribskovbanen fik en stor forøgelse af passagertallet samtidig med, at godstrafikken blev større. Selvom lastbiler benyttet til erhvervsformål havde tilladelse til at køre, strakte de sparsomt tilmålte brændstofrationer ikke langt.

Samtidig var det vanskeligt at få dæk til bilerne. Tørv, mursten og andet gods blev derfor transporteret med jernbane, men samtidig fik hestekøretøjerne en renaissance. Af denne grund blev der stor mangel på heste under 2. verdenskrig.

Trods varemangel, transportbesvær og mørklægning gik livet sin gang de første fire krigsåre. Men i forsommeren 1944 gik det galt. Da blev Helsingø frygtens by, fordi Gestapo indfandt sig og foretog de første arrestationer. I de følgende måneder blev over 50 helsingøborgere hentet af Gestapo.

EFTERKRIGSTIDEN.

Da krigen var forbi i maj 1945 mente folk, at nu kunne man straks få originale varer og brændsel i stedet for de erstatningsprodukter, der havde præget krigsårene. Men det kom til at gå meget langsommere end de fleste havde forestillet sig. Samtidig varede det længe, før den indskrænkede toggang blev normal. De gasgeneratorer, man havde indført under krigen, besværliggjorde stadig dagligdagen for læger, dyrlæger, taxaer og lastbiler. Kun ambulancer, brandbiler og politibiler fik tildelt benzin.

Først sidst i 40'erne kom en del udenlandske varer på markedet. Samtidig blev der sat gang i byggeriet, som næsten var gået i stå under krigen. Midt i 50'erne havde byen nået sin normale tilvækst fra 30'erne.

Men nu begyndte så småt en helt ny tidsalder. I 50'erne og

60'erne blev mange kvinder udearbejdende. Samtidig blev bilen mere og mere almindelig, så nu gjorde det ikke noget, at der var langt til arbejdet. Selvom indbyggertallet voksede stærkt fik Helsingø præg af soveby, fordi størsteparten af beboerne arbejdede udenbys.

Byens forretningsliv forandrede sig. Mange butikker blev nedlagt, mens supermarkeder med selvbetjening gjorde deres indtog. Nogle ældre forretninger havde dog evnen til at overleve og fik karakter af større specialbutikker. På grund af Helsingø traditionelt store opland og de mange nye sommerhusudstyknings ved nordkysten var kundegrundlaget i orden. Men hyggen i handelslivet forsvandt med de gamle forretninger. Indtil midten af 50'erne kendte man de fleste i byen, men i de følgende år kom der så mange tilflyttere til de nye parcelhuskvarterer, at indbyggertallet blev næsten 4 gange så stort. Helsingø var for alvor blevet en del af det moderne Danmark.



Var der faldet så megen sne, at det var nødvendigt at rydde, var husejerne pligtige til at ordne dette. Snefogeden indkaldte det nødvendige mandskab. Ejendomsvurderingen lå til grund for, hvor tit de forskellige skulle deltage. Måske måtte en husejer stille hver 5. dag og en gårdejer hver dag med en mand.

Hvis man var forhindret, måske på grund af arbejde, måtte man bede snefogeden antage en mand på regning.

På den tid af året stillede mange arbejdsløse hos snefogeden for at tjene en dagløn.

Fotografiet viser arbejdet med snerydning på Østergade engang i 1920'erne ud for nr. 29 (ejendommen med den hvide gavl).

En nyfundet rygknæpfibula fra Tibirke

-og en gammelkendt fra Ørby.

af

Jens-Aage Pedersen

-Som læsere af denne årbogsserie vil vide, har Peter Lund-Hansens intensive markrekognosceringer med metaldetektor især i den vestlige del af Gilleleje Museums dækningsområde ført til flere bemærkelsesværdige fund fra yngre jernalder og vikingetid, perioder, der hidtil kun har markeret sig yderst svagt i det lokale, arkæologiske fundstof.

En håndfuld af de fundne genstande stammer fra den oldtidsperiode, der under navnet yngre germansk jernalder ligger umiddelbart forud for vikingetiden og dækker tidsrummet fra ca. år 550 til ca. år 800. Der drejer sig i næsten alle tilfælde om såkaldte fibler, toleddede dragtnåle, bestående af en fjederbelastet nål til fastgørelse i tøjet og en bøjle, der skjuler nålen. Bøjlerne er udformet og udsmykket på meget varierende måde, der danner grundlag for en adskillelse i talrige typer og varianter, der oftest lader sig tidsfæste ganske snævert. Blandt disse detektorfundne fibler er en såkaldt rygknæpfibula fra Tibirke særligt velkommen, da den kaster nyt lys over ét af de tidligere kendte fund fra området. Disse har ikke just været talrige. Kun to fund er det blevet til; men de er til gengæld af høj kvalitet.

Sværdet fra Søborg Sø.

Blandt de mange oldsager, som fandtes under arbejdet med tørlægningen og kultivering af Søborg Sø i forrige århundrede, og som fremlagdes i 1882 i et lille skrift af Vilhelm Boye, var våbnene vel nok den mest markante gruppe. Hovedparten tilhører naturligt nok middelalderen og må ses i sammenhæng med Søborg Slot. Enkelte af dem er imidlertid ældre, blandt dem et fornemt, tveægget jernsværd med sølvindlagt greb fra vikingetiden samt et andet sværd med en godt 70 cm lang, enægget klinge og en 15 cm lang grebspids, hvorpå det nu tabte greb af organisk materiale har været fastgjort.¹ Sådanne enæggede knivsværd -eller scramasaxe, som de kaldes i samtidige, skriftlige kilder- har deres



Fig.1: Tibirke-fiblen set forfra. 2:1.

oprindelse i det frankiske rige, hvorfra de i 500- og 600-tallet spredte sig til det øvrige Europa, herunder Nordeuropa. De ikke særligt talrige danske sværd af denne type er oftest fundet i grave, hvor jordbunden sjældent er skånsom over for genstande af jern, hvorfor de generelt er dårligt bevarede. Søborg-sværdet er derimod tabt eller måske snarere ofret i åbentstående vand og har derfor holdt sig til i dag som velnok det bedst bevarede, danske eksemplar. Jævnført med central-europæisk våbenkronologi og støttet af nyere stu-

dier over det forholdsvist righoldige bornholmske våbenmateriale² må den usædvanligt lange og brede Søborg-scramasax placeres sent i yngre germanertid, i 700-tallet eller sent i 600-tallet.

Ørby-fundet.

Det andet tidligere kendte fund, en fornem opsætning af kvindesmykker, er ca. et århundrede ældre og stammer fra Ørby i Vejby sogn, omend denne stedsangivelse tidligere har været betvivlet kraftigt. Historien om dette fund er ganske vist fortalt forlængst andetsteds,³ men fortjener at blive genopfrisket, da det nye fund fra Tibirke bringer ny viden af direkte betydning for dets forståelse.

Ørby-fundet kom til Nationalmuseet i 1868, desværre med temmelig sparsomme oplysninger. I museets protokol er udover en beskrivelse af genstandene kun anført følgende: "Nr. 224-30 angives at være fundne sammen på Ørby Mark i Kronborg Vestre Birk. De laae kun fi Al. dybt nede i Jorden, i en gammel tilgroet Vandgrøft tæt ved en Tørvemose. De betaltes med 75 Rbd." Beklageligvis oplyser protokollen ikke, hvordan eller hvornår fundet var gjort, og heller ikke hvordan eller hvornår det var kommet sælgeren, Krigsraad P. Schmidt, i hænde.

Suspekte fundoplysninger.

Angivelsen af fundstedet som i en gammel vandgrøft nær en tørvemose er temmelig suspekt for et fund af en sådan art. Lignende smykkeopsætninger træffes efter det hidtil kendte fundstof at dømmes udelukkende i veludstyrede kvindegrave; men grave anlægges normalt ikke på lavtliggende, fugtige arealer, men på tørt land, ofte på bakker. Derimod findes offerhenlæggelser ofte i fugtige omgivelser i eller nær tørvemoser, og dette er utvivlsomt baggrunden for, at Ørby-fundet lejlighedsvist omtales som et offerfund, dog uden samtidige paralleller. Fra bronzealderen kendes talrige fund af ofrede smyksesæt med tilsvarende nedlægningsforhold som de for Ørby-fundet angivne; men da mere end tusind år skiller de seneste af disse ofre fra Ørby-fundets periode, kan de ikke bruges som argument for en tilsvarende fortolkning. Fra den efterfølgende vikingetid kendes derimod to lignende fund af kvindesmykker, der muligvis kunne støtte en sådan

formodning, omend heller ikke disse er entydige. Fra Østerhalne i Nordjylland foreligger et smyksesæt, bestående af to skålfibler, suppleret med perler og hængesmykker, der iflg. protokoloplysningerne fra 1887 skal være fundet ved gravning i en eng, og fra Lerchenborg i Vestsjælland stammer et tilsvarende sæt, dennegang fundet ved grusgravning i en lav strandbakke. Om dette fund hedder det i protokollen, at de to skålfibler var fundet liggende rand mod rand med de øvrige smykker indlagt derimellem, og af denne grund omtales fundet oftest som en skat eller som en personlig offerhenlæggelse. Mod denne tolkning har Th. Ramskou imidlertid vendt sig, idet han påpeger, at da fundet 3 år efter indleveringen finder vej til litteraturen første gang, omtales tillige knogler, hvorfor han betragter det som et regulært gravfund⁴. Den primære kilde, protokollen, omtaler imidlertid ikke knogler.

Disse to fund, der er de nærmeste paralleller til Ørby-fundets sammensætning og fundomstændigheder, og som kun er få hundrede år yngre, kunne imidlertid ikke bidrage til en kildekritisk vurdering af de angivne fundoplysninger for Ørby-fundet, da det fremkom, alene af den grund, at de først fremdroges en snes år senere.

At man dog ikke på Nationalmuseet fæstede helt lid til fundoplysningernes pålidelighed, synes med nogen usikkerhed at fremgå af protokoltextens ordvalg, hvor det hedder, at genstandene "angives at være fundne" under de beskrevne forhold, ikke at de er fundne som angivet. Når man er nødt til at udtrykke sig med forbehold herom, skyldes det, at det nævnte ordvalg også hyppigt anvendes i tilfælde, hvor der ikke er nogen grund til skepsis over for de angivne fundforhold.

Tvivel om stedsangivelsens korrekthed.

Blev der i det store og hele fæstet lid til de iøvrigt suspekke fundoplysninger, så blev der til gengæld rejst kraftig tvivl om Ørby-fundets proveniens. I en tilføjelse i protokollens margin står følgende at læse: "Uagtet denne Angivelses Omstændelighed bør den ikke skjænkes ubetinget Tiltro. Nr. 224-226 ligne saa fuldstændigt de paa Gulland fundne Sager af lignende Slags, at der er fuld Føie til at formode, at Nr. 224-230 ere fundne paa denne Ø og at Angivelsen af Ørby Mark som Findested oprindeligt er fremkaldt af Haabet om, derved at

kunne lette Salget af Fundet her i Danmark".

Desværre er denne tilføjelse hverken signeret eller dateret, og håndskriften er ikke identificeret, så hvem der dermed har skylden for, at fundet blev lagt på is i næsten 100 år, kan ikke angives. Det blev imidlertid konsekvensen.

Der var nu også i slutningen af 1860-erne god grund til at stille sig skeptisk over for Sjælland som hjemsted for Ørby-fundet og i stedet pege på Gotland, for fundet bestod af genstandstyper, som var og tildels fortsat er, sjældne i Danmark, hvor hovedparten af de tilsvarende genstande stammer fra Bornholm, hvis rige gravpladser blev genstand for en systematisk udforskning fra og med 1870-erne, altså efter Ørby-fundets indlevering.

Ørby-fundets mest markante stykke er et kompliceret brystsmykke, der har bestået af 8 tråde eller snore med perler, holdt adskilt af to genemborede bronzestænger, én på hver side af perleopsætningen, og samlet i to rammeformede slutstykker af bronze, der med bagudrettede kroge har været fæstet i tøjet eller -mere usandsynligt- i et bånd bagom nakken. Det oprindelige antal perler kan man kun gisne om, da nogle jo kan være gået tabt ved fremdragningen af fundet; men ved fundets indlevering omfattede det ikke færre end 189 perler, nemlig 17 af ametyst, 1 af calcedon, 157 af glas eller glasflus foruden 14 mosaikperler af samme materiale. I tillæg til dette perlesmykke omfatter Ørby-fundet en lille, gennemboret bronzeskive af ukendt anvendelse samt en rygknappfibula, én af de i Danmark forholdsvist sjældne fibulatyper.

I 1868 var dette et genstandsmateriale af helt fremmed art for dansk arkæologi. Der var nok kendt perler af glas og glasflus, og også mosaikperler af glas var set. Helt ukendte i dansk sammenhæng var derimod perlerne af ametyst og calcedon, de stangformede perletrådspredere og de krogforsynede slutstykker.

Heller ikke rygknappfiblen var en almindelig type i Danmark. Et enkelt eksemplar var i 1851 indkommet fra Mørkøv i Vestsjælland, og i 1825 var en beslægtet fibula fundet i Ladeby på Sydsjælland. Det var alt, hvad man dengang kendte til.

Derimod var der allerede da fundet et ganske

pænt antal rygknappfibler i Sverige med et tydeligt tyngdepunkt på Gotland, og det var dette forhold, der fik tilføjelsens bagmand til at formode, at fundet stammede derfra og blot var løjet sjællandsk for at forhøje prisen.

Her må det tilføjes, at det i arkæologiens barndom mere var reglen end undtagelsen, at man betalte for de modtagne oldsager. Mod århundredets slutning var der endda folk, der levede af at købe oldsager af finderne og afsætte dem til museerne med fortjeneste eller sågar af at købe retten til at udgrave gravhøje, hvorefter det fundne kunne omsættes i klingende mønt hos det højstbydende museum.⁵

Disse handelsmænd fandt hurtigt ud af, at prisen ikke blot afhang af oldsagerne selv, men i høj grad påvirkedes af de fundoplysninger, der knyttes til dem, og at kombinationer af oldsager ofte affødte en højere pris end de tilsvarende genstande enkeltvis. Herfra var vejen ikke lang til fabrikerede fundoplysninger og falske kombinationer. Ikke mindst de større, jyske lokalmuseer rummer et pænt antal indhandlede gravfund med oldsagskombinationer, der aldrig har gentaget sig ved fagkyndige udgravninger af den simple grund, at oldsagerne stammer fra forskellige perioder og ikke kan have været i brug samtidigt.

Skønt denne trafik endnu ikke var særligt udbredt, da Ørby-fundet indkom, var der altså god grund til skepsis. Ikke alene lød det uldent med et fund af denne karakter på fugtig bund. Men til overflod bestod fundet af genstande helt eller næsten uden paralleller i det tidligere fundstof, mens fundets mest markante oldsagstype var velkendt fra Mellemsverige, specielt Gotland. Dog tog tilføjelsens bagmand munden lidt for fuld, da han erklærede, at ikke blot rygknappfiblen, men også afstandsstængerne og slutstykkerne havde paralleller på Gotland. Det havde de ikke dengang, og det har de fortsat ikke.

Marginalnoten i oldsagsprotokollen havde imidlertid sin virkning: Fundet var upålideligt og blev forbigået i tavshed for ikke at sige glemte. Var det indkommet til museet blot få år senere, ville dette nok ikke være sket. Ørby-fundets periode, yngre germansk jernalder, var nemlig netop i disse år ved at tage form et helt andet sted i Danmark.

Yngre germansk jernalder dukker op.

I 1868 kastede to tilflyttere til Bornholm sig ud i en storstilet udgravnings- og forskningsvirksomhed, som skulle stå på i henvend 40 år. I denne periode blev hundredevis af grave fra især alle perioder af jernalderen udgravet med et omfattende fundstof og vigtige resultater til følge. For yngre germansk jernalders vedkommende skulle materialet blive så stort, at perioden i dansk sammenhæng på det nærmeste blev en bornholmsk specialitet med kun beskeden baggrundstøj fra det øvrige land, et forhold, der stadig gjaldt indtil for få år siden. Eksempelvist fik rygknåpfiblerne fra Mørkøv og fra Ørby som følge af denne virksomhed nu selskab af ikke færre end 11 stykker, fordelt på 4 bornholmske gravpladser.

Bornholms absolutte førerstilling på dansk grund fremgår med al tydelighed af Mogens Ørsnes's grundlæggende behandling af det danske fundstof fra yngre germanertid i hans disputats fra 1966.⁶ Af de heri behandlede 462 danske metalsmykker er de 334 fra Bornholm, og af de 124 registrerede våben er de 114 fra øen. I disse tal er dog også medregnet tilvæksten efter de to pionerers indsats, for også efter deres tid er der gravet på Bornholm.

Ørby-fundet rehabiliteres.

Det var netop som følge af en sådan senere gravning på Bornholm, at Ørby-fundet blev erkendt som ægte nok, dvs. sjællandsk, ikke gotlandsk med opdigtet fundsted. I 1951 udgravede C.J. Becker en større gravplads ved Nr. Sandegård som led i sine studier over den førromerske jernalder. Pladsen rummede dog også andre oldtidslevn, herunder et par veludstyrede kvindegrave fra yngre germansk jernalder. I begge disse grave fandtes sammensatte brystsmykker med perlerne trukket på hhv. 4 og 5 tråde, samlet i krogforsynede slutstykker af hhv. bronze og jern. Om fortolkningen kunne der ikke herske tvivl, da perleopsætningerne stadig lå, som da de blev nedlagt i gravene. Ved en gennemgang af de tidligere fund fra øen kunne der påvises flere eksempler på sådanne slutstykker fra kvindegrave med talrige perler, og det kunne konkluderes, at sådanne sammensatte brystsmykker måtte have været forholdsvist almindelige på Bornholm⁷.

Hermed var vejen banet for en rehabilitering af

Ørby-fundet. De to femsidede, krogforsynede bronzestykker, der hidtil havde unddraget sig en funktionsbestemmelse, var sammenlignelige med slutstykkerne fra Nr. Sandegård-gravenes brystsmykker og måtte opfattes på samme måde, som slutstykker på et sammensat perlesmykke med ialt 8 tråde, hvad der fremgik af antallet af huller i de to gennemborede bronzestænger, som har tjent til at holde trådene adskilt. Beckers overbevisende rekonstruktion af Ørby-smykket præsenteredes på et farvestrålende billede i Fra Nationalmuseets Arbejdsmarks 1955-årgang, hvor han på trods af fundenes sparsomhed uden for Bornholm benyttede lejligheden til at skitsere konturerne af et sydiskandinavisk kraftcentrum på linje med de efterhånden velkendte mellemsvenske og gotlandske⁸. Ørby-fundet kunne på grund af sit sammensatte brystsmykkets udformning entydigt placeres som hjemmehørende i denne sydiskandinaviske kreds. Vel kendes sammensatte brystsmykker i de nævnte svenske områder; men her er de ophængt mellem 2 ensdannede fibler, mens de krogforsynede slutstykker er ukendte i de nævnte svenske egne, men altså, som de bornholmske fund viste det, en -omend ikke alt for almindelig- sydiskandinavisk specialitet. Der var derfor ikke længere nogen grund til at formode, at fundet stammede fra Gotland og blot var løjet dansk. Det måtte være dansk, og så var skridtet jo ikke langt til at fæste lid til det angivne fundsted, ved Ørby i Vejby sogn.

Ørby-fundets stilling i nutidens fundstof.

Ørby-fundets enkeltgenstande står naturligvis ikke længere så isoleret i det danske fundstof, som de gjorde, da det indkom i 1868. Tiden har ikke stået stille siden da, og adskillige fund er fremdraget i den forløbne tid, bl.a. som nævnt de mange gravfund fra Bornholm.

Knap 100 år efter fundets indlevering gjorde Mogens Ørsnes som nævnt i 1966 status over det sydiskandinaviske fundstof fra yngre germansk jernalder. De krogformede slutstykker kendtes da fra 8 bornholmske gravfund, snart af bronze, snart af jern, men alle af en noget simplere udformning end de rammeformede eksemplarer fra Ørby, der da var ene om at repræsentere typen i Vestdanmark⁹; men senere er et eksemplar af stor

lighed med Ørby-stykkerne fremlagt fra den store gravplads på Lindholm Høje i Nordjylland.¹⁰ Også Ørby-fundets enlige calcedon-"perle", som allerede i Beckers artikel var antaget at være en tenvægt, ikke en perle, stod isoleret i Vestdanmark, men havde en enkelt parallel på Bornholm foruden 2 i Skåne.¹¹ Glasperlerne, som talmæssigt udgør Ørby-fundets hovedindhold, var også på landsplan den hyppigst forekommende enkeltoldsag med en endnu kraftigere bornholmsk dominans end det øvrige oldsagsmateriale. Dette skyldes dog udelukkende de mange undersøgte grave på denne ø, mens hovedparten af tidens oldsagsmateriale fra det øvrige land består af løsfund, der i et vist omfang må stamme fra opløjede grave. Opløjede perler fra ødelagte grave vil være vanskeligere at få øje på end metalsmykker, og findes de endelig, er de i modsætning til metalsmykkerne ikke umiddelbart daterbare. Som det fremgår af nyere undersøgelser af gravpladser fra også det øvrige land, er perler også et hyppigt gravudstyr uden for Bornholm, når nogenlunde veludstyrede kvindegrave lejlighedsvist undersøges.

Af de 171 grave på den største af de bornholmske gravpladser, Bækkegård, har knapt en tredjedel, 58 grave, rummet perler, ialt knapt 2800 stykker eller en del mere end halvdelen af samtlige danske perler fra denne tid. Mellemlige perleopsætninger på 30-60 enkeltperler dominerer materialet, mens større opsætninger er sjældnere. Af Bækkegård-gravene var der således kun 6, der hver indeholdt mere end 100 perler med 128 som maximum.¹² Herfra er der et pænt spring til Ørbys 188 stykker ialt, det største samlede perlefund fra perioden. Lejlighedsvist optræder perler af guld- eller søvfolie, af spiraloprullet bronzetråd, af rav, af bjergkrystal eller sågar af træ; men overalt er det som i Ørby perler af glas eller glasflus der dominerer fundene og er standard i tidens grave.

Det kan man derimod ikke sige om Ørbys 17 ametystperler. Til dem havde Bornholm sit rige fundstof til trods ingen paralleller overhovedet, og heller ikke i det øvrige Danmark er de almindelige: To jyske og én sjællandsk grav rummer hver to eksemplarer, og yderligere ét har forvildet sig til en jysk boplads,¹³ dog med et så rigt og varieret oldsagsmateriale, at betegnelsen boplads

må tages med et gran salt. Der er snarere tale om et regionalt eller overregionalt handelscentrum. Der findes dog paralleller til det store antal ametystperler fra Ørby-fundet spredt rundt omkring i Nord- og Centraleuropa. Her optræder de lejlighedsvist i grave med så rigt udstyr, at man ikke betænker sig på at placere dem i et stormands- eller om man vil- fyrstemiljø.

Noget mere almindelig- omend fortsat en sjældenhed på dansk grund- er Ørby-fundets rygknappfibula. Fra Sydsandinavien kunne Ørsnes opregne 20 egentlige rygknappfibler og 2 beslægtede stykker, fordelt på 11 bornholmske, 5 skånske, 2 jyske, 3 sjællandske og endelig én uden kendt findested.¹⁴ De 3 sjællandske var Ørbyfiblen samt netop de to fibler, som forelå i Nationalmuseet, da Ørby-fundet indkom i 1868, den "uægte" rygknappfibula fra Ladeby, fundet i 1825, og den ægte fra Mørkøv, indkommet i 1851. Yderligere sjællandske eksemplarer var ikke påtruffet i de knapt 100 år, der var forløbet siden Ørby-fundets indlevering.

Metaldetektorernes høst.

Mogens Ørsnes's bog er som nævnt fra 1966, før metaldetektoren toges i brug som arkæologisk hjælpemiddel. Siden da er fundmaterialet fra germansk jernalder forøget eksplosivt især som følge af anvendelsen af detektorer. I 1991 gjorde Peter Vang Petersen status over Danefæ-delen af tilvæksten i tiden siden fremkomsten af Ørsnes's bog.¹⁵ Med 244 nyfundne fibler var antallet af disse dragtnåle næsten fordoblet siden 1966. I modsætning til situationen tidligere stammede hovedparten af det nye materiale fra Vestdanmark, ikke Bornholm. Dette skyldes dog udelukkende, at de bornholmske fritidsarkæologer endnu ikke for alvor havde taget detektoren i anvendelse, da artiklen blev skrevet. Men det har de nu, og de bruger den flittigt.

På baggrund af en tilvækst på som nævnt ikke mindre end 244 fibler i de mellemliggende år fremgår rygknappfiblens fortsat store sjældenhed klart af det forhold, at kun 2 fragmenter af sådanne var dukket op blandt de behandlede detektorfund, på boplads i hhv. Vestsjælland og Nordjylland. Hertil kom dog 3 - iøvrigt forbausende ensartede- eksemplarer fra veludstyrede kvindegrave fra nye undersøgelser på selvsamme grav-

plads ved Nr. Sandegård,¹⁶ hvor Becker i 1951 havde udgravet de to sammensatte brystsmykker, der dokumenterede, at Ørby-fundet måtte være sydsaskandinavisk.

Men også disse tal fra 1991 er forældede i dag. I serien Arkæologiske Udgravninger i Danmark publiceres årlige lister over danefæ-fund, og ses alene på de 7 årgange, der er udkommet efter materialeindsamlingen til Peter Vang Petersens artikel, kan der noteres ikke færre end 4 nye rygknapfibler eller brudstykker af sådanne fra 4 sjællandske fundsteder, 1 brudstykke fra Jylland samt ikke færre end 8 stykker fra 5 bornholmske lokaliteter, heraf 4 nye fibler eller brudstykker fra den omtalte Nr. Sandegård-gravplads.

Skønt antallet af danske rygknapfibler således er fordoblet i dag i forhold til situationen i 1966, er typen dog fortsat så sjælden, i det mindste i det vestlige Danmark, at hvert nyt fund påkalder sig interesse, specielt da, hvis de nye eksemplarer udviser træk, som ikke er vanlige blandt de tidligere kendte stykker.

Rygknapfiblen fra Tibirke.

Det gør det velbevarede eksemplar, som en dag i november 1995 gav sig til kende, da Peter Lund-Hansen med sin metaldetektor rekognoscerede på Kædemosegårds jorder ved Tibirke. En sonderende gravning blev iværksat dagen efter, men med negativt resultat: Der lod sig ikke påvise spor af hverken en grav eller en bopladsstruktur under pløjelaget, så fiblen er et egentligt løsfund.

Tibirke-fiblen er som de fleste øvrige rygknapfibler af forgyldt bronze og består af en rektangulær hovedplade og en afrundet tresidet fodplade, indbyrdes forbundne af en hævet bøjle, hvis top inden for en omløbende randvulst er afladet som leje for den derpå med en nitte fastgjorte rygknap, der giver typen navn. På hovedpladens bagside har to bagudrette tappe fastholdt den spiraloprullede nål, hvis spids har hvilet i nåleskeden bag fodpladen. Tydelige rustspor på nålefæstet viser, at nålen har været af jern. Fodpladen er som vanligt afgrænset udadtil af to symmetrisk anbragte, profilsete, støbte dyrehoveder, i dette tilfælde med vinklede øjenbrynsbuer og lukkede, stærkt krummede næb, en fremtoning, der placerer dem som typiske repræsentanter for den såkaldte stil B, der hører hjemme i den tidlige del

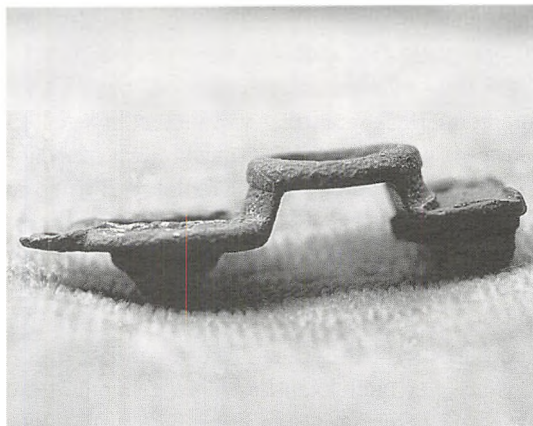


Fig. 2: Tibirke-fiblen set fra siden.

af yngre germansk jernalder, tiden omkring år 600. Dyrehovederne indrammer et fordybet, trapezformet felt, der oprindeligt har indeholdt farvestrålende halvædelsten eller glasstykker, adskilt af spinkle metalvægge i den såkaldte cloisonné- eller celle-emailleteknik, der i dagens Danmark vel bedst kendes fra kinesiske prydvæser. Ganske tilsvarende indlægninger har prydet den rektangulære hovedplade; men samtlige indlægninger er gået tabt i tidens løb. Det gælder også den cirkulære skive af perlemor eller lignende, evt. af ben, der har udfyldt det fordybte parti på bøjleens afladene ryg, og den noget mindre skive af samme art, der har hvilet i det tilsvarende knapleje, der afslutter foden nedadtil. Som følge af slitage er også store dele af stykkets oprindelige forgyldning nu gået tabt, specielt på de udadvendende kanter af de profilsete dyrehoveder langs fodpladens kant og på den cirkulære vulst omkring rygknaplejet, ligesom en ringfure nær vulstens inderside nu kun er delvist bevaret. Derimod er forgyldningen næsten intakt på de dele af bøjlen, der forbinder hhv. hoved- og fodplade med rygknaplejet. De glatte, gyldne fladers monotoner er her brudt af tætstillede rækker af hver 3 små nålestik eller punselslag.

Skønt det skulle synes overflødig har også fiblens mod tøjet vendende bagside været belagt med andet metal. Hist og her ses spredte rester af en belægning af sølv - eller hvidmetal, som det nødvendigvis må kaldes, når det ikke har været underkastet metallurgisk analyse. Ikke alle hvidmetalbelægninger er nemlig af sølv. Fortinnede smykker kendes også.

Denne næsten overdrevne beklædning med ædelmetal er karakteristisk for rygknåpfiblerne, der med rette er blevet kaldt pragtstykkerne inden for tidens fibulaudstyr. Hvidmetalbelægning på bagsiden kunne konstateres på 13 af de 20 stykker i det af Ørsnes behandlede materiale, og forgyldning af forsiden sås på 16 af dem, og hvor dette mangler, kan det i flere tilfælde antages at skyldes slitage.

Egentlig kan det undre, at det ellers så rige Ørby-funds rygknåpfibula netop ikke har været forgyldt, hvilket med sikkerhed kan hævdes, idet slitagen på dette stykke er minimal. Hvidmetalbelægningen på bagsiden har Ørby-fiblen i lighed med de fleste andre stykker, og sølv har også prydet dens forside i form af en spinkel snoret tråd, der omkranser de indlagte, røde halvædelsten, der endnu sidder på plads i hovedpladen, mens fodpladens indlægninger er gået tabt, ligesom rygknappen og den mindre knap på fodpladens nedre afslutning er det.

Rygknåpfiblerne findes over hele Skandinavien, men med klare koncentrationer: I Norge er antallet endnu spinkelt, og hovedparten findes i det mellemste Norge, i Trøndelag og det sydlige Nordland. I Sverige findes et beskedent antal i Skåne, en kraftigere repræsentation i Uppland, en koncentration på Öland samt en særdeles massiv forekomst på Gotland, og i Danmark er det Bornholm, der har afgivet broderparten, mens Sjælland begynder at ligne en koncentration, dog endnu i beskeden målestok.¹⁷ Materialet udviser rig variation i såvel form som udsmykning, og lidt flot sagt er der næppe to, der er helt ens. Med en 200-årig produktions- og funktionstid for disse fibler er det selvsagt muligt at udskille kronologisk betingede stiltræk, og andre elementer giver mulighed for en vis opdeling i lokalgrupper. Blandt de kronologiske variabler optræder størrelsen, der tiltager med tiden, og med tiltagende størrelse følger andre ændringer: Afstanden mellem hoved- og fodplade og rygknåp tiltager og skaber plads til egentlige billedfelter på de oprindeligt lave bøjler. Hoved- og fodpladers sidekanter forhøjes og skaber tilsvarende billedfelter og umuliggør samtidig anvendelsen af de profilsete randdyr, der præger de ældste stykker. Rygknåplejernes tværmål forøges og giver plads for et ringformet cloisonné-felt



Fig. 3: Tibirke-fiblen's fodplade med dyrehoveder.

omkring den egentlige rygknåp osv. Der er dog også fibler, der kombinerer tidlige stiltræk med sene, og materialet trænger i høj grad til en fornyet analyse, ikke mindst som følge af de relativt mange nyfund.

Ørby-fiblen kan såvel ud fra sit ledsagende perlesmykke som ud fra sin udformning med randdyr af klart stil B-præg placeres blandt de tidlige rygknåpfibler, omend ikke blandt de allerældste. Et avanceret træk er størrelsen og den deraf følgende Y-form på fodpladens cloisonné-felt.

Med sine dyrehoveder af lige så entydig stil B er Tibirke-fiblen ligeledes tidlig; men den har yderligere en række stiltræk, der placerer den som én af de allerældste rygknåpfibler overhovedet. Størrelsen er som nævnt af kronologisk betydning, og her kommer Tibirke-stykket med en oprindelig længde på 54 mm mod Ørbys 92 mm ind som den mindste danske rygknåpfibula hidtil. Med beskeden længde følger ringe bredde og dermed beskeden variationsmulighed for fodpladens cloisonné-felt, der på Tibirke-fiblen er smalt trapezformet, et tidligere træk end Ørbys Y-formede felt. Også rygknåplejets udformning er specielt: Standard er, at lejet udgøres af en løs, for sig selv støbt bronzeskive, der fastgøres til et affladet parti på bøjlen, hvis tilslutning til skivens underside følger et stykke inden for dens rand. På Tibirke-fiblen er det derimod selve bøjlen, der er cirkulært udvidet, affladet og forsynet med en rundtløbende vulst, og bøjleens tilslutning til rygknåplejet ligger følgelig i selve lejets rand.¹⁸ Dette træk placerer Tibirke-fiblen meget tæt på de såkaldte forformer eller prototyper, der lejlig-

hedsvist optræder i ældre germansk jernalders sammenhæng som for eksempel pragtstykket fra Kitnæs ved Jægerspris¹⁹ eller, som den omtalte Ladeby-fibula i tidlig yngre germansk jernalder. Udformningen af fodpladen skiller sig dog fra prototypernes og placerer stykket blandt de ægte rygknåpfibler. Endelig er der grund til at pege på de tætstillede rækker af punktstik, der pryder bøjlen mellem pladerne og rygknåplejet. På samme plads udviser et antal tidlige rygknåpfibler egentlig stempelornamentik af samme art, som ses på en del af de tidlige, ligearmede fibler. Når stemplerens plads på Tibirke-fiblen er optaget af punktformede indstik, kan det være en simpel følge af disse billedfelters beskedne højde, kun 3 mm, der ikke levner plads til egentlige stempler. Den mulighed foreligger imidlertid også, at stempelornamentikken på de øvrige rygknåpfibler udgør en videreudvikling af Tibirkestykkets punktstik, der i så fald peger bagud i tid. Dog må det påpeges, at fiblen ikke overskrider grænsen mellem ældre og yngre germanertid i nedadgående retning; den fastholdes i yngre germanertid af sine randdyr, der som nævnt er udformet i regulær stil B.

Der kan ikke herske tvivl om, at Tibirke-fiblen med disse tidlige stiltræk vil påkalde sig megen opmærksomhed, når en fornyet analyse af rygknåpfiblernes udviklingshistorie engang skal foretages.

Rygknåpfiblernes afstamning og udvikling.

Noget sådant har naturligvis været forsøgt gentagne gange. Fra dansk side har Mogens Ørsnes ydret tvivl om den fra anden side sædvanligt hævdede sammenhæng mellem de såkaldte prototyper og de egentlige rygknåpfibler²⁰ og peger i stedet, som tidligere blandt andre Sune Lindquist, på ligheder mellem de tidlige fiblers fodplader og tresidede bagplader på bæltespænder på kontinentet.²¹ Men én gang introduceret avler en type naturligvis efterligninger, og der kan i materialet udskilles to hovedudviklingslinjer. Den ene er den hovedform, vi kender fra Ørby og nu også fra Tibirke med et knåpleje nederst på fodpladen, mens den anden i tilknytning hertil udviser 2 mindre udvidelser eller knopper på fodpladens sider. Blandt de mere udviklede stykker er formen med de 2 sidestillede knopper den alminde-

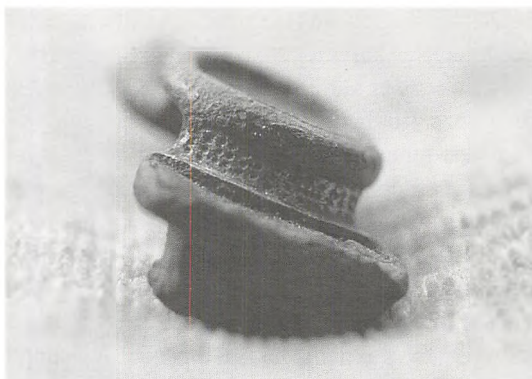


Fig. 4: Tibirke-fiblens bøjle med forgyldning og punktrækker.

ligste variant på det skandinaviske fastland med kun spinkel forekomst på Gotland, hvis rige materiale helt domineres af typen uden disse knopper. Derfor kaldes denne sidste variant ofte den gotlandske, mens typen med sideknopper betegnes den fastlandssvenske. Ørby-fiblen -og nu også Tibirke-fiblen- er af den gotlandske variant og slutter sig så nært hertil, at Ørsnes finder det sandsynligt, at Ørby og de øvrige ham bekendte stykker af denne variant i Sydskandinavien repræsenterer regulær import fra Gotland.²² Blandt de tidligste rygknåpfibler af fastlandssvensk type er det derimod vanskeligt at oplede fund fra Sverige eller Norge, mens flere af de bornholmske fibler udviser de for typen karakteristiske træk, og Ørsnes foreslår derfor, at den fastlandssvenske type kan have sin oprindelse i det sydsandinaviske område.²³

Er dette rigtigt, og er det rigtigt, at rygknåpfiblerne i deres oprindelse går tilbage til kontinentale bæltegarniturer, hvilket forfatteren af disse linjer i parentes bemærket kan tilslutte sig, må Sydskandinavien alene af geografiske årsager antages at have spillet en betydelig rolle for formidlingen af kulturpåvirkningerne mellem Europa på den ene side og Fastlandsskandinavien samt Østersø-regionen på den anden. Det var denne formidlerrolle, der lå til grund for undertitlen til den artikel, hvori Becker i 1955 rehabiliterede Ørby-fundet: Et glimt fra Sjællands glemte storhedstid.

Man kunne måske herimod indvende, at det danske fundstof, da Becker og Ørsnes fremlagde deres studier, var lige spinkelt nok til at kunne

bære sådanne konklusioner; men som følge af detektor-arkæologernes virksomhed i disse år er det sydiskandinaviske fundstof nu ganske stort og i stadig vækst, også uden for Bornholm. Stadig er der dog langt til de fundmængder, der præger Gotland, og vi har i Danmark ingen paralleller til de ustyrligt rige gravfund, der dominerer det fastlandssvenske fundstof i en sådan grad, at perioden i Sverige har fået navn efter én af disse gravpladser, Vendel i Uppland.

Det skal man imidlertid ikke lade sig forvirre af. Nye synsvinkler er kommet ind i arkæologien og kan vende op og ned på hævdundne forestillinger. Det er i dag almindeligt at betragte gravudstyr som ikke alene møntet på den gravlagte, som nødvendigt udstyr til livet efter døden, men også og måske snarere som møntet på det omgivende samfund med det formål at demonstrere den afdødes eller slægtens status og position i magtpyramiden. I forlængelse af denne tankegang er det almindeligt at betragte luksusgenstande som erhvervet ikke gennem handel eller lignende, men som spredt i et lukket system i form af gaver fra højere niveauer i magtstrukturen. Overvældende rigt gravudstyr skulle herefter antyde en forholdsvist nyvunden position som elite, mens en fastslået placering som sådan skulle overflødiggøre status-demonstrationer på det materielle plan. Set under en sådan synsvinkel skulle de rige bådgravsfelter i Mellemsverige med deres lokale bagland af fattigt eller slet ikke udstyrede grave afspejle en forholdsvist nyindført magtstruktur, som det var nødvendigt at demonstrere med ødselt gravudstyr, mens mangelen på sådanne grave i Sydiskandinavien skulle antyde, at magtpyramiden her var fastslået og entydig og derfor ikke krævede demonstration.

Denne tankegang ligger til grund for en artikel af Karen Højlund Nielsen fra 1991, hvor hun endvidere hæfter opmærksomheden på den sociale spredning af genstande med fladedækkende dyreornamentik.²⁴ Denne findes i Sydiskandinavien på et varieret oldsagsmateriale, der tyder på en almindelig forekomst af håndværkere, der har mestret dyreornamentikken, mens den i Mellemsverige holder sig til pragtstykkerne i de fyrsteligt udstyrede grave, hvor den følgelig står i klar kontrast til tidens øvrige produkter, og hvor der derfor ikke kan antages at være håndværkere

med erfaring nok til en lokal reproduktion. På denne måde bliver udstyret i disse fyrstelige grave udtryk for en sydiskandinavisk produktion, der dog hidtil ikke har sat sig klare spor i det danske fundstof, og i sidste ende en underordning under en magtstruktur med Sydiskandinavien som dominerende.

Om man kan gå helt så vidt, må fremtidige fund og studier afklare. Men man kan roligt tilslutte sig det synspunkt, at Sydiskandinavien, måske med Sjælland som dominerende, har spillet en vigtig rolle såvel politisk som med hensyn til udviklingen af den materielle kultur. Der bør ikke tvivles på, at Gotland har været produktionsstedet for en stor del af eller måske alle de på den ø fundne rygknåpfibler og formentlig en vis del af det øvrige svenske og måske også bornholmske materiale; men det er muligt, at denne gotlandske serieproduktion, ligesom Ørsnes formoder det for den fastlandssvenske variant, kan have sin rod i det sydiskandinaviske kraftcentrum. De meget tidlige stiltræk, der kendetegner den nyfundne rygknåpfibula af gotlandsk form fra Tibirke, kunne i det mindste tyde på det. Og er den tidlige Gotlands-variant fra Tibirke ikke blot anvendt, men også produceret på Sjælland, hvad man selvfølgelig ikke kan være sikker på på nuværende tidspunkt, er det ikke længere nødvendigt at antage, at Ørby-fiblen skulle være et gotlandsk importstykke. Den kan i så fald meget vel være produceret lokalt.

Siden Beckers rehabilitering af Ørby-fundet i 1955, er der vel ingen, der har betvivlet, at det var dansk, og at der ikke kunne rejses alvorlige indvendinger mod en henføring til Ørby i Vejby sogn. Alligevel må det indrømmes, at sandsynligheden af denne henføring ville højnes betydeligt, hvis det kunne lykkes at finde en gravplads fra denne tid i nærheden af Ørby med en topografi, der modsvarede beskrivelsen i Nationalmuseets protokol. Da Peter Lund-Hansen påbegyndte sine detektorrekognosceringer på egnen var det da også netop den formodede Ørby-gravplads, der blev eftersøgt som noget af det første, men hidtil uden held.

Men også det nye fund af en rygknåpfibula fra Tibirke styrker henføringen af Ørby-fundet til netop Ørby. Dette fund dokumenterer jo nemlig nu, at der i Ørbys umiddelbare nærhed, i Tibirke-

området, har gået en kvinde rundt med en dragtnål af samme forholdsvist sjældne type som Ørby-kvindens, endda forgyldt, hvad Ørby-kvindens ikke var. Til overflod viser Tibirke-fiblen så tidlige stiltræk, at det alvorligt bør overvejes, om ikke denne for Gotland så typiske smykkeform har sin oprindelse netop på Sjælland.

Appendix.

Som supplement til foranstående artikel om rygknapfiblen fra Tibirke er der en passende lejlighed til en kort præsentation af de øvrige nyfundne fibler fra yngre germansk jernalder i området. De er alle - som rygknapfiblen - fundet med metaldetektor af Peter Lund-Hansen inden for et kort tidsrum, den første i januar 1994, de to sidst tilkomne i april 1996, mens artiklen om Tibirke-fiblen var under udarbejdelse.

1: Næbfibula, bevaret længde 34 mm., kanterne afstødt. Uornamenteret, bortset fra rundtlobende ribber langs randen og som ornamental afgrænsning mellem bøjle og dækplader. Toftegård, Tibirke sogn.²⁵

Fiblen modsvarer nøje definitionen for Ørsnes's type G 3 b. G 3-fiblerne er iflg. fundkombinationerne hjemmehørende i Ørsnes's fase 2 med en enkelt forekomst i en fase 1-grav.²⁶

2: Skålfibula-fragment, bevaret længde 39 mm, oprindeligt ca. 6 cm lang. Fiblen er overbrudt, og kanterne afstødt på det bevarede parti. Ornamentet med 2 profilsete dyrefigurer, anbragt ryg mod ryg langs fiblens midtlinje. Dyrenes kroppe og halse tværstregede, (for)lårerne cirkulære. Hovederne med markeret hagespids, cirkulære øjne og lukkede, nedadkrummede næb. Kræmmergård, Ramløse sogn.

Fiblen tilhører type N 1 c. N 1-fiblerne er ledeform for fase 3 a med enkelte forekomster i fase 3 b.²⁷ De på N 1-fiblerne forekommende dyrefigurer er almindeligvis udført i stil D; men stiltræk fra stil C indgår lejlighedsvis deri. Kræmmergård-fiblens dyrekroppe er fuldt typiske for stil D; men hovederne udviser kraftigere markerede hagespidser end andre stil D-dyr og minder påfaldende om stil C-frembringelser som f.ex. den hesteformede pladefibula fra Veggerslev.

Om også Tibirke-kvinden har båret et lige så overdådigt brystsmykke som Ørby-kvinden, får vi desværre aldrig at vide. Heller ikke, om de to har kendt hinanden; men tidsmæssigt er der i det mindste ikke noget i vejen for det.

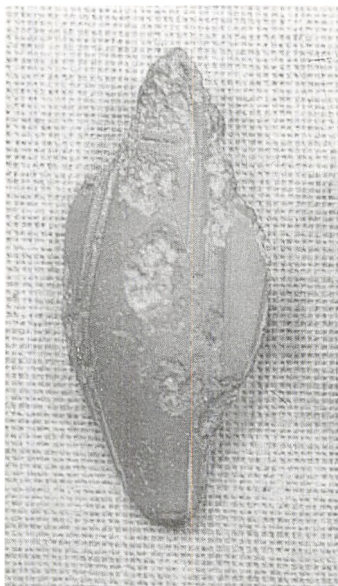


Fig. 5:
Næbfibula.
Toftegård,
Tibirke sogn
(app.1). 2:1.

3: Rektangulær pladefibula, længde 38 mm, bredde 19 mm. Ornamentet med et midtstillet billedfelt, 31 x 10 mm stort, omgivet af en bred randzone. Billedfeltet ornamentet med en uregelmæssig knudebåndsfletning i ophøjet relief, indrammet af to furer. Den inderste og bredeste fure forsynet med en enkelt, midtstillet punkt-række, frembragt med et stavformet stempel med punktformede fordybninger. Bunden i den brede fure belagt med hvidmetal. Randzonen ornamentet med to rækker tætstillede trekantstempler, der mellem sig udsparer et zigzag-bånd. Trekantstemplerne hver især forsynet med 3 ophøjede punkter, deres bund belagt med hvidmetal. Toftegård, Ramløse sogn.

Fiblen tilhører type K 1, som kun ud fra ornamentikken er placeret i fase 2, da ingen af stykkerne indgår i daterbare fundkombinationer.²⁸

Den af Ørsnes givne typedefinition berører kun formen, ikke ornamentikken. På dette felt skiller Toftegård-pladefiblen sig markant fra de



Fig. 6: Skålfibula. Kræmmergård, Ramløse sogn (app.2). 2:1.

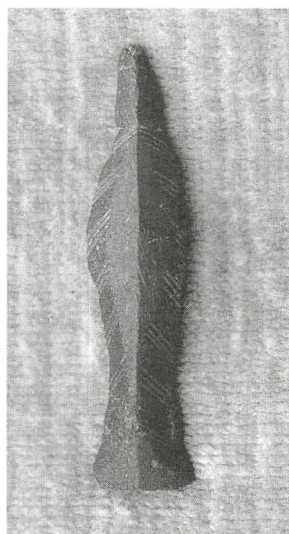


Fig. 8: Fuglefibula. Toftegård, Tibirke sogn (app.4). 1:1.



Fig. 7: Pladefibula. Toftegård, Ramløse sogn (app.3). 2:1.

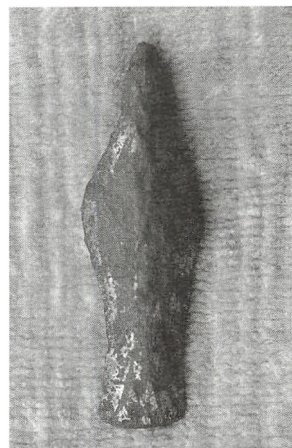


Fig. 9: Fuglefibula. Toftegård, Tibirke sogn (app.5). 1:1.

øvrige stykker med sin geometriske ornamentik. Af de 17 K 1-fibler, der indgik i Ørnsnes's materiale, var der kun en enkelt med geometrisk mønster, mens alle øvrige havde dyreornamentik, hvilket også gjaldt 12 af 15 K 2-3 -fibler. Også det senere tilkomne materiale er domineret af stykker med dyreornamentik, mens geometriske mønstre pryder mindst 5 af de på den nordjyske Bejsebakken-boplads fundne pladefibler,²⁹ her i form af støbte, ofte komplicerede båndfletnings-

mønstre, mens en fibula fra Nr. Sandegård Vest på Bornholm er prydet af et indridset skakbræt-mønster.³⁰ Fra grav 26 på samme gravplads foreligger 3 geometriske pladefibler med båndfletning, heraf 2 ensdannede.³¹

Med sit simple båndfletningsmønster afviger Toftegård-pladefiblen klart fra Bejsebakken-fiblernes komplicerede fletbånd, og dens brede, stempelornamenterede randbort er unik i materialet. De to ens pladefibler fra Nr. Sandegård Vest

grav 26 har tilsvarende brede randborter, men disse er uornamenterede, og fiblerne afviger iøvrigt fra Toftegård-fiblen ved at have den for Bornholm karakteristiske randstillede ribbe på bagsiden. Dateringen af Toftegård-fiblen er noget vanskelig: Båndfletningsmønstre kombineres ofte med dyreornamentik og indgår også i sluttede fund, der omspænder hele yngre germanertid, dog med dominans i fase 2 og med kun sporadisk forekomst i fase 1.³² Anderledes med stempelornamentikken, der i overvejende grad hører hjemme i fase 1.³³

4: Fuglefibula, bevaret længde 57 mm, kanterne noget afstødte. Skarprygget krop med to modstillede D-formede affladninger af ryggen på fiblens bredeste sted. Kroppen ornamenteret med skråstillede grupper af hver tre furer. Hovedet afgrænset fra kroppen af en afsats og fra næbbet af en fure. Øjne ikke markeret. Toftegård, Tibirke sogn.

Fiblen modsvarer nøje definitionen for type D 1, som, da den ikke kendes fra daterbare fundkombinationer, med forbehold placeres i fase 1.³⁴

5: Fuglefibula, bevaret længde 50 mm, kanterne noget afstødte, og overfladen stærkt forvitret. En oprindeligt fladedækkende hvidmetalbelægning nu næsten afslidt. Rester af ornamentik i form af kortere partier af bånd med 2 modstillede rækker af trekantstempler omkring en zigzag-formet udsparring. Bånd af denne art ses dels som ornamental afgrænsning af halen fra kroppen, dels som randornamentik samt muligvis som fyldornamentik på langs ad fiblen, parallelt med ryglinjen. Toftegård, Tibirke sogn.

Fiblen lader sig ikke med sikkerhed typebestemme. Den ses ingen spor efter de skråstillede ornament, der karakteriserer type D 1, og heller ingen spor af den vingemarkering og de rygmotiver, der kendetegner typerne D 2-5. Formmæssigt står den dog type D 1 meget nær.

I modsætning til den ovenfor behandlede rygnapfibula fra Tibirke er de her omtalte fibler i vid udstrækning af former, der er hjemmehørende i Sydsandinavien med kun sparsom forekomst i det øvrige Skandinavien, herunder på Gotland. Det gælder f.ex. fuglefiblerne, der dog har en aflægger-produktion på Öland. Ørsnes har for type D 1's vedkommende peget på en udbredelse i Skåne og på Sjælland, men mangel på Bornholm, og flere D 1-fibler er siden da dukket op på Sjælland - bl.a. på Toftegård i Tibirke, men mangler i f.ex. det store materiale fra Bejsebakken i Nordjylland. Også de rektangulære pladefibler er en sydskandinavisk specialitet, hvor Ørsnes har peget på en deling i en vstdansk og en bornholmsk gruppe, hvor den vstdanske - som fiblen fra Toftegård i Ramløse - har plan bagside, mens den bornholmske har en højere eller lavere kant på bagsiden. Ligeledes er der konstruktive forskelle, denne gang i nålens ophæng på bøjlen, mellem de bornholmske og de vstdanske næbfibler, der også er en sydskandinavisk form. Det senere tilkomne materiale har yderligere givet basis for en skelnen mellem en jysk og en sjællandsk gruppe. Næbfiblen fra Tibirke har nåleophæng af jysk type.

Noter:

- 1: V. Boye 1882, pl. 2.2.
- 2: L. Jørgensen 1990, s. 46 ff.
- 3: C.J. Becker 1955.
- 4: Th. Ramskou 1976 a.
- 5: Se f.ex. S. Thorsen 1979.
- 6: M. Ørsnes 1966.
- 7: C.J. Becker 1953.
- 8: C.J. Becker 1955.
- 9: M. Ørsnes 1966, s. 174.
- 10: Th. Ramskou 1976 b, s. 99.
- 11: M. Ørsnes 1966, s. 171.
- 12: L. Jørgensen 1990, skema s. 35.
- 13: M. Ørsnes 1966, s. 171.
- 14: M. Ørsnes 1966, s. 105.
- 15: P. Vang Petersen 1991.
- 16: Afbildet M. Watt 1988, s. 45.
- 17: Se spredningskort over det syd- og østskandinaviske materiale i K. Høilund Nielsen 1991, s. 132-33.
- 18: Det vil være bemærket, at der her opereres med betegnelsen rygknaplejet for den metalskive, der omslutter og danner underlag for indlægningen, den egentlige rygknap. Dette er i strid med hidtidig sprogbrug, hvor betegnelsen rygknap anvendes om den for sig selv støbte og på bøjlen fastgjorte metalskive samt dennes indlægninger. Skulle man fastholde denne sprogbrug, er Tibirke-fiblen med sit faststøbte rygknapleje ikke en rygknappfibula, men en forform eller prototype til disse. Imidlertid adskiller dens fodplade sig så kraftigt fra fodpladerne på de fibler, der i tidligere behandlinger er rubriceret som prototyper, samtidig med at den har så nøje modsvarigheder blandt de ægte rygknappfibler, at det vil være uforsvarligt ikke at betragte den som en egentlig rygknappfibula. Som konsekvens heraf er betegnelsen rygknap nu anvendt om indlægningerne, mens metalskiven betegnes rygknaplejet.
- 19: E. Munksgaard 1966.
- 20: M. Ørsnes 1966, s. 113.
- 21: M. Ørsnes 1966, s. 115.
- 22: M. Ørsnes 1966, s. 113.
- 23: M. Ørsnes 1966, s. 114.
- 24: K. Høilund Nielsen 1991.
- 25: J.Aa. Pedersen 1994, s.55
- 26: M. Ørsnes 1966, s. 124.
- 27: M. Ørsnes 1966, s. 151.
- 28: M. Ørsnes 1966, s. 138.
- 29: E. Johansen & A. Lerche Trolle u.å., billede s. 25.

Litteratur:

C.J. Becker 1953:

Zwei Frauengräber des 7. Jahrhunderts aus Nørre Sandegaard, Bornholm. *Acta Archaeologica XXIV*, s. 127 ff

C.J. Becker 1955:

Smykkefundet fra Ørby. Et glimt fra Sjællands glemte storhedstid. *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark 1955*, s. 26 ff.

V. Boye 1882:

Fund af Gjenstande fra Oldtiden og middelalderen i og ved Søborg Sø.

E. Johansen & A. Lerche Trolle u.å:

Lindholm Høje. Gravplads og landsby.

L. Jørgensen 1990:

Bækkegård and Glasergård. Two cemeteries from the late Iron Age on Bornholm. *Ærkæologiske Studier VIII*.

L. Jørgensen 1991:

Våbengrave og krigeraristokrati. Etableringen af en centralmagt på Bornholm i 6.-8. årh. *Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Jysk Arkæologisk Selskabs skrifter XXII:2*, s. 109 ff.

E. Munksgaard 1966:

A Gold Hoard from Kitnæs, Zealand, from the Early Germanic Iron Age. *Acta Archaeologica XXXVII*, s. 53 ff;

K. Høilund Nielsen 1991:

Centrum og periferi i 6.-8. årh. Territoriale studier af dyrestil og kvindesmykker i yngre germansk jernalder i Syd- og Østskandinavien. *Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXII:2*, s. 127 ff:

J.Aa. Pedersen 1994:

Toftegård ved Tibirke. En foreløbig meddelelse. *Gilleleje Museum 31*, 1994, s. 45 ff.

P. Vang Petersen 1991:

Nye fund af metalsager fra yngre germansk jernalder. Detektorfund og danefæ fra perioden 1966-88, *Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXII:2*, s. 49 ff.

Th. Ramskou 1976 a:

Gravfund eller skattefund. *Fra Holbæk Amt 1976*, s. 77 ff.

Th. Ramskou 1976 b:

Lindholm Høje - Gravpladsen. *Nordiske Fortidsminder, ser. B, bd. 2*.

S. Thorsen 1979:

Opofrende Venner og farlige Fjender. *Fortid og Nutid XXVIII*, s. 211 ff.

M. Ørsnes 1966:

Form og stil i Sydskskandinaviens yngre germanske jernalder. *Nationalmuseets Skrifter, Arkæologisk Historisk Række XI*.

M. Watt 1988:

Det antikvariske arbejde i 1987 og 1988. *Fra Bornholms Museum 1987-1988*, s. 41 ff.

Redningsvæsenet på Nordsjællands Kyst

fra Helsingør til Hundested

af

Grete Tuxen Andersen

INDLEDNING.

Siden Middelalderen har ruten fra Skagen ned gennem Kattegat og Øresund til Østersøen været en af den nordeuropæiske skibsfarts vigtigste vandveje. Ruten krævede utallige søulykker med strandinger og forlis. Kom skibene frem til Kronborg i god behold, måtte de alle betale told til den danske konge for ret til at passere. Øresundstoldregnskaberne er bevaret i en lang årrække, og de giver et levende billede af, hvor mange skibe, der har passeret. I 1500-tallet var det ca. 2-3000 om året. Senere udviklede trafikken sig betydeligt. Et skøn fra 1870 viser, at Kronborg da passeredes af 321.000 skibe¹. Især 1700- og 1800-tallet var den store tid for sejl-skibsfarten mellem Europa og de nye oversøiske kolonier.

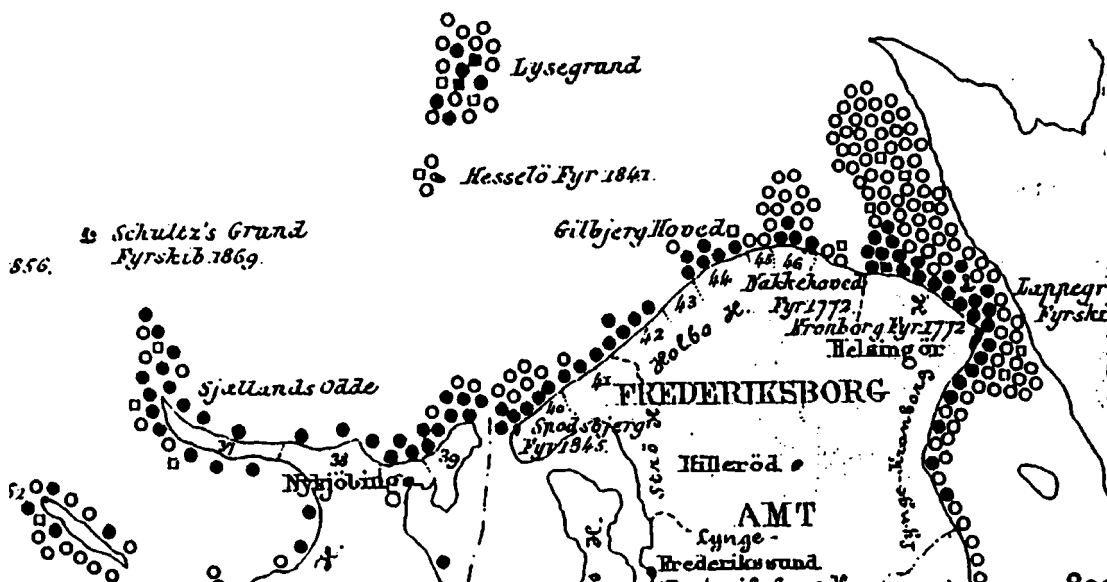
Da skibene om natten ikke førte lanterner,² og farvandene var uopmålte, ubelyste, og skibene, der var klodset byggede, manøvrerede elendigt,

kan det ikke undre, at kollisioner og strandinger før i tiden var talrige, og at mange af de ombord-værende satte livet til.

Strandingernes videre skæbne afhæng i høj grad af kysternes geografiske forhold. Strandede skibene på flade sandstrande, som på kysten af Nordsjælland, kunne de ofte modstå havets ødelæggelser i flere dage, og kystboerne havde mulighed for at yde hjælp, hvis de rådede over det nødvendige materiel. Hårde, stejle klipper bød på en hurtig og brutal afgørelse, hvor skibet i løbet af kort tid kunne ende som vrage med omkomne skibsbesætninger, da det ikke var muligt at yde assistance.

En nøjagtig liste over strandingerne på Nordsjællands kyst vil det ikke være muligt at udarbejde, da der ikke findes oplysninger om alle de ulykker, der har fundet sted gennem årene.

Men da der har været en livlig trafik gennem Øresund, er tallet nok højt.



Udsnit med Sjællands nordkyst fra J. S. Hohlenbergs kort over "Strandinger paa Danmarks Kyster fra 1^{te} januar 1858 til 31^{te} december 1882."

Fra 1858 til 1895 giver indenrigsministeriets årlige beretninger om redningsvæsenets virksomhed oplysninger om strandinger, druknede og overlevende.

Søløjtnant J.S. Hohlenberg har på grundlag af disse noget usikre beretninger og meddelelser i Berlingske Tidende³ udarbejdet et kort, der viser strandingerne i Danmark i perioden 1858-1885.⁴

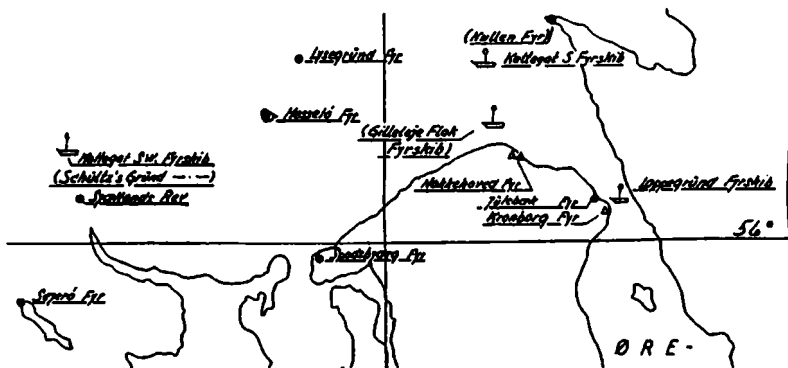
Forståelsen for skibes og besætningers sikkerhed på havet har ikke altid været lige stor. I en vis periode søgte man snarere at vanskeliggøre end at lette tilværelsen for søfarten.

Det var før i tiden ikke så selvfølgelig at redde mennesker fra strandinger og forlis. Søværnets liv stod ikke i så høj kurs. Det var ikke ulejligheden værd at yde hjælp i strandingstilfælde, tværtimod. Strandinger kunne tidligere være en økonomisk gevinst for kystboerne, og nogen indblanding fra de overlevende i vragskibets rette fordeling var ikke ønskelig. Endte skibene som vrage, blev de nødstedte søfolk ikke altid behandlet på bedste måde.

Dette ændrede sig dog lidt efter lidt, og man fik større forståelse for søværnets vilkår, ikke mindst for hvor farligt det kunne være, når elementerne rasede, og mennesket kom til kort over for naturkræfterne.

Også dengang fandtes der naturligvis mennesker, der ikke alene var parat til at give skibbrudne en hjælpende hånd, men også til at sætte deres eget liv på spil for at redde nødstedte. Kystboere, fiskere og søfolk vidste kun alt for godt, at den skæbne, der i går overgik de skibbrudne, den kunne i morgen blive dem selv til del.

Der var mange årsager til, at skibstaben før i tiden var så store. Der manglede søkort, og de, der trods alt var, må betegnes som mangelfulde og misvisende. Søopmålingen blev påbegyndt i slutningen af 1600-tallet, men var hemmelig. Kun kongens skibe nød godt af den.⁵ Ethvert andet skib måtte klare sig, som det bedst kunne. -



Fyr og fyrskibe i nordlige Øresund og sydlige Kattegat. Udsnit af kort trykt i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1960.

Desuden måtte skibene navigere efter dårlige kompasser.

Det krævede virkelig kundskab at navigere med de primitive hjælpemidler, man havde dengang. Men efterhånden som sejlskibene afløstes af motorskibe med godt navigationsudstyr, blev sikkerheden til søs forbedret, og strandingerne aftog.

Fra statens side søgte man efterhånden at bedre forholdene for trafikken til søs ved at oprette fyr og udlægge søtønder.

Til hjælp for skibsfarten i Kattegat og gennem Øresund var der allerede i 1560 blevet oprettet et fyr på Kullen.⁶ Kronborg fyr og fyrene på Nakkehoved kom til i 1772,⁷ og ti år senere i 1782 blev der udlagt et fyrskib på Lappegrunden.

Hesselø havde fået fyr i 1841 og Spodsbjerg i 1845. I 1892 blev der udlagt et fyrskib på Lysegrunden nord for Hesselø. På Gilleleje Flak Nord placeredes i 1908 en lys- og klokketønde, der i 1916 blev erstattet af et fyrskib.⁸ Først i 1925 blev der bygget et vinkelfyr ved Julebæk.

Fra Nakkehoved var der langs kysten til Spodsbjerg fyr udlagt vagere til afmærkning af grundene.

OPRETTELSEN AF DET DANSKE REDNINGSVÆSEN.

På landsplan oprettedes det danske redningsvæsen i 1852. Indtil da var det kystboerne selv, der på eget initiativ fungerede som redningsmænd.

Der fandtes ikke nogen egentlig organisation lige så lidt som der var særligt redningsmateriel til rådighed. Strandede et skib, kunne besætningen kun i undtagelsestilfælde håbe på redning, selv om viljen til at hjælpe var til stede.

I årene 1845-47 indledtes et arbejde for at få etableret et kystredningsvæsen, og med støtte fra staten og private blev der iværksat forskellige foranstaltninger til skibbrudnes redning. For eksempel gav Foreningen til Søfartens Fremme og Frimurerlogen i København i 1846 og 1847 midler til bygning af to redningsbåde og indkøb af et raketapparat.

Initiativtageren til oprettelsen af redningsvæsenet var sandflugtskommissær C.B. Claudi fra "Grydsbæk" ved Lemvig. Claudi havde selv flere gange været vidne til alvorlige strandinger på Jyllands vestkyst med tab af menneskeliv, fordi der ikke fandtes materiel til redning af de skibbrudne.

I marts 1850 indgav en kommission med C.B. Claudi i spidsen et forslag til en organisering af redningsarbejdet på vestkysten af Jylland.

Man gjorde i forslaget desuden rede for, at der i de senere år også havde været livsfarlige strandinger i de indre farvande, men det måtte dog være vestkysten af Jylland, der først skulle forsynes med redningsapparater. Her ville de skibbrudne ikke kunne reddes af kystboerne, uden at disse havde redningsmidler til deres rådighed.

Loven omhandlede kun Jyllands vestkyst og Bornholm, da man med rette skønnede, at her fandtes det største behov for redningsstationer. Tanken om at oprette sådanne i de indre farvande, navnlig i Kattegat, havde jo også været på tale, men blev sat i bero.

Disse indhøstede erfaringer dannede grundlaget for loven af 26. marts 1852 om redningsvæsenet på de danske kyster, hvori det blev bestemt, at der på Jyllands vestkyst og på Bornholms kyster skulle oprettes et antal redningsstationer, der skulle forsynes med de "til dette øjemed fornødne apparater".

Der blev anlagt tre typer redningsstationer: bådstationer, raketstationer og kombinerede båd- og raketstationer. Redningsvæsenet underlagdes to bestyrere, en for det nørrejyske og en for det bornholmske.

Redningsvæsenet har været under forskellige

ministerier, men forblev en selvstændig institution indtil april 1973, hvor det sammen med søkortarkivet og fyr- og lodsvæsenet blev en del af farvandsdirektoratet - fra 1988 Farvandsvæsenet.

Helt fra begyndelsen har redningsvæsenet fulgt det princip, det ikke siden har fraveget, nemlig:

"ikke at oprette redningsstationer på de steder af kysten, hvor de stedlige forhold måtte antages at medføre, at de skibbrudne i strandingstilfælde ville kunne frelses ved kystboernes hjælp uden anvendelse af særlige midler".¹

Inden udgangen af 1800-tallet var der blevet anlagt redningsstationer langs hele Jyllands vestkyst, men først fra 1870'erne kom der tillige stationer i de indre farvande.

Som den første i Kattegat blev stationen i Aalbæk mellem Skagen og Frederikshavn oprettet i 1860.² På det tidspunkt var der langs Jyllands vestkyst og på Bornholm allerede oprettet 34 redningsstationer.³

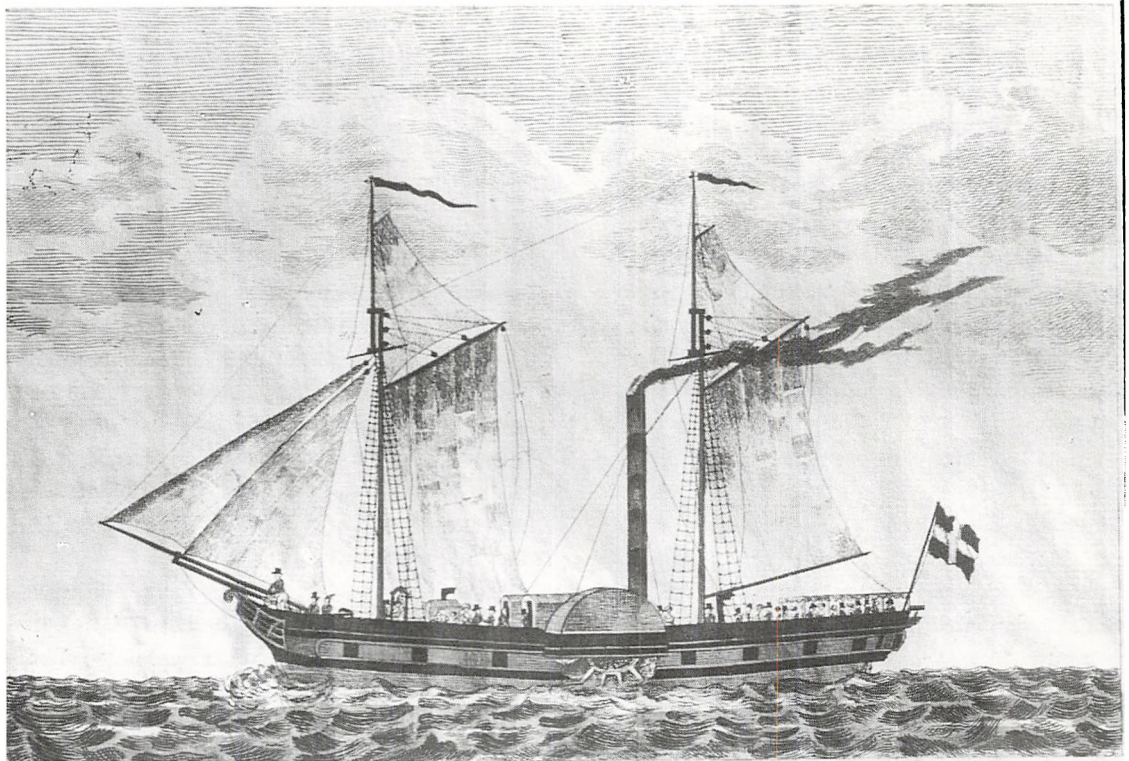
Senere kom der stationer andre steder i de indre farvande, men vi skal helt frem til 1.10.1942, før Tisvildeleje raketstation blev oprettet, den eneste statsdrevne redningsstation på Nordsjællands kyst.

På privat initiativ og med mere eller mindre støtte fra redningsvæsenet har der forskellige steder været redningsmateriel og aftale med frivilligt mandskab, der kunne og ville bruge det. Dette har blandt andet været tilfældet i Helsingør fra 1892 og i Tisvildeleje, hvor redningsvæsenet fra 1911, indtil oprettelsen af raketstationen i 1942, havde stillet raketapparater til rådighed for de lokale fiskere. I Hundested stationerede redningsvæsenet i 1918 en redningsbåd, der indtil 1950 ligeledes blev betjent lokalt.

HELSINGØR

"Strømmen kæntrer ved Kronborgpynten" sagde søfolkene før i tiden. Her forenedes de modgående strømme fra Øresund og Kattegat.

Gennem tiderne har slanke vikingesnekker, bredbodede hansekogger og statelige karaveller krydset i farvandet. Sejlskibe og kartoffelsmakker har ligget side om side med ostindiefarere. Alle ventede de på bedre vind, så de kunne komme igennem det smalle farvand, eller havde



Litografi af H/S "Prinsesse Wilhelmine", der fra 1833 blev anvendt som bugserings- og redningsfartøj af Det kongelige Generaltoldkammer i Helsingør. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

ankrene ude i håb om at kunne ride en voldsom storm af.

I Øresundtoldens tid (fra 1429 til 1857) måtte alle skibe, der passerede Kronborg, ankre op ved Helsingør for at yde deres bidrag til den altid slunkne statskasse. Men de kunne ikke altid nøjes med at betale told til staten, men måtte af og til også yde en anden slags told, nemlig bøde med livet, når de led skibbrud ved passage gennem det smalle farvand ved Kronborg.

Ved Helsingør fandtes i Sundtoldens tid ikke egentligt redningsmateriel.

Mandskaberne i det gamle færgelav og lodserne spillede gennem mange år en betydelig rolle som redningsvæsen. Et par eksempler skal nævnes.

Da vagtskibet, orlogsbriggen "Møen" den 1. november 1837 fik sine fortøjninger sprængt, fik færgemændene og lodserne i forening skibet bragt flot. Senere samme aften bjergedes mandskabet fra en amerikansk bark, der med kappede master drev ind på Kronborg strand.¹

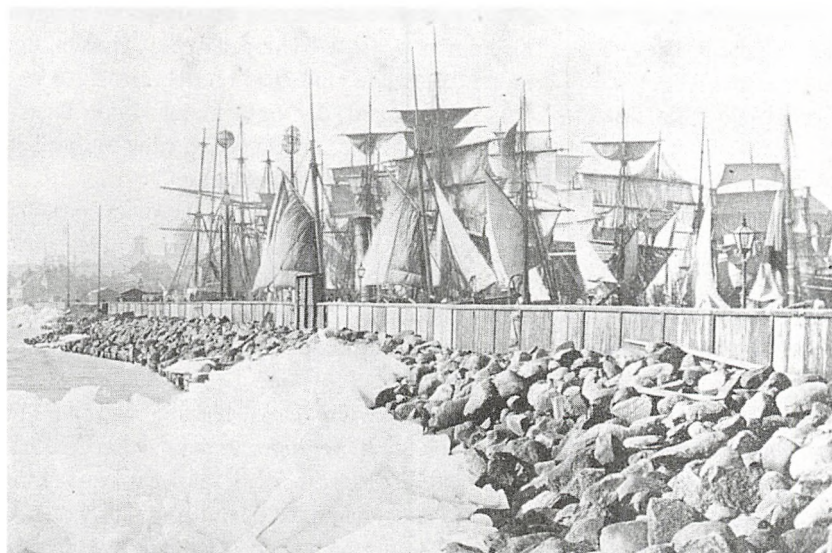
Også Toldvæsenet har spillet en vis rolle som

redningsvæsen. For eksempel anskaffede Det kongelige Generaltoldkammer i 1833 hjuldamperen "Prinsesse Wilhelmine" til at bugsere handelsskibe i sundet og assistere havarister eller skibe, der var kommet i havsnød.²

De offentlige myndigheder var også blevet klar over, at farvandet til tider kunne være farligt. I august 1857, få år efter redningsvæsenets oprettelse i 1852, sendte Frederiksborg amt en ansøgning til indenrigsministeriet, hvorunder redningsvæsenet dengang hørte, vedrørende anbringelsen af et raketkasteapparat ved Helsingør.³

Ministeriet mente i første omgang ikke, at behovet for en redningsstation ved Helsingør var større der end mange andre steder på landets kyster, da der i de seneste år ikke havde været mange strandinger med fare for søfolks liv. Det måtte enten være et rent privat anliggende eller et anliggende for kommunen, fastslog ministeriet.

Redningsvæsenet fik sagen til udtalelse: burde der i selve byen eller i dens nærhed anbringes raketapparater? En egentlig raketstation med



*Søndre havnemole i Helsingør Havn vinteren 1875.
Foto Handels -og Søfartsmuseet på Kronborg.*

mandskab mente redningsvæsenet ikke, det ville være nødvendigt at oprette, da der sikkert var folk nok i byen, der kunne betjene apparaterne, hvis ministeriet valgte at stationere materiel der.

Ministeriet fulgte redningsvæsenets anbefaling og bevilligede penge til anskaffelse af et komplet raketkasteparat med tilhørende liner, trosser, redningsstol og 12 raketter. Materiellet skulle anbringes på kysten ved Helsingør, mod at kommunen sørgede for apparaternes vedligeholdelse og betjening.

Men Helsingør kommune var dengang ikke interesseret i projektet, når de skulle have udgifter af det, så sagen blev stillet i bero.⁴

Tidligere havde kommunen været mere velkonsolideret, men Øresundstolden var blevet ophævet 1.4.1857, så antallet af afgiftsbetalende skibe på toldboden var gået ned og dermed også indtægten for byens handlende. Nu måtte kommunen til at spare, hvad denne driftige by ikke tidligere havde kendt til. Blæste det før i tiden i længere tid enten fra nordvest eller sydøst, så skibene ikke kunne komme forbi Kronborg, samlede de sig syd eller nord for byen, og når så vinden endelig gik om i et andet hjørne, brasede de ind til Helsingør for fulde sejl - og der kom handel og penge til byen. Den tiltagende dampskibsfart, som var uafhængig af vind og vejr, gjorde også sit til, at et ophold i Helsingør ikke

mere var så nødvendigt.

Militæret på Kronborg har også fungeret som redningsvæsen. I den voldsomme storm den 8. december 1886, hvor syv skibe strandede, og fire endte som vrage, gjorde kommandanten og hans soldater en væsentlig indsats for at redde skibsbesætningerne. Sidst på eftermiddagen indløb en melding til kommandanten på Kronborg om, at den tyske brig "Aradus" af Elfsfleth (ved Weserfloden) var

drevet ind på pynten ved Kronborg, hvor den huggede hårdt mod grunden. Inden mørket faldt på, blev der gjort flere forsøg på at komme i forbindelse med den, men uden resultat. Forsøget med at afskyde en line derud med en kanon lykkedes heller ikke. Briggen drev i løbet af aftenen knapt 150 m længere mod nord og noget tættere ind på kysten, hvor den kom til at ligge lidt i læ, og den øjeblikkelige fare var for en tid drevet over. Kommandanten og hans folk forsøgte nu igen at få forbindelse med skibet. En brandstige på hjul blev kørt ud i vandet, hvorfra det var meningen, man ville kaste en line om bord. Men det lykkedes ikke. Først ved 23-tiden fik redningsmandskabet fat i en bøjle, der var kastet ud fra skibet. Ved hjælp af linen i bøjen fik man etableret en trosse, så besætningen kunne bringes i land. Trossen blev imidlertid ikke brugt, da besætning og passagerer (der var flere damer om bord i briggen, skriver Frederiksborg Amts-Tidende) valgte at blive om bord. Da stormen havde lagt sig noget, gik Svitzers bjergningsdamper "Kattegat" i gang med at hale skibet af grunden⁵.

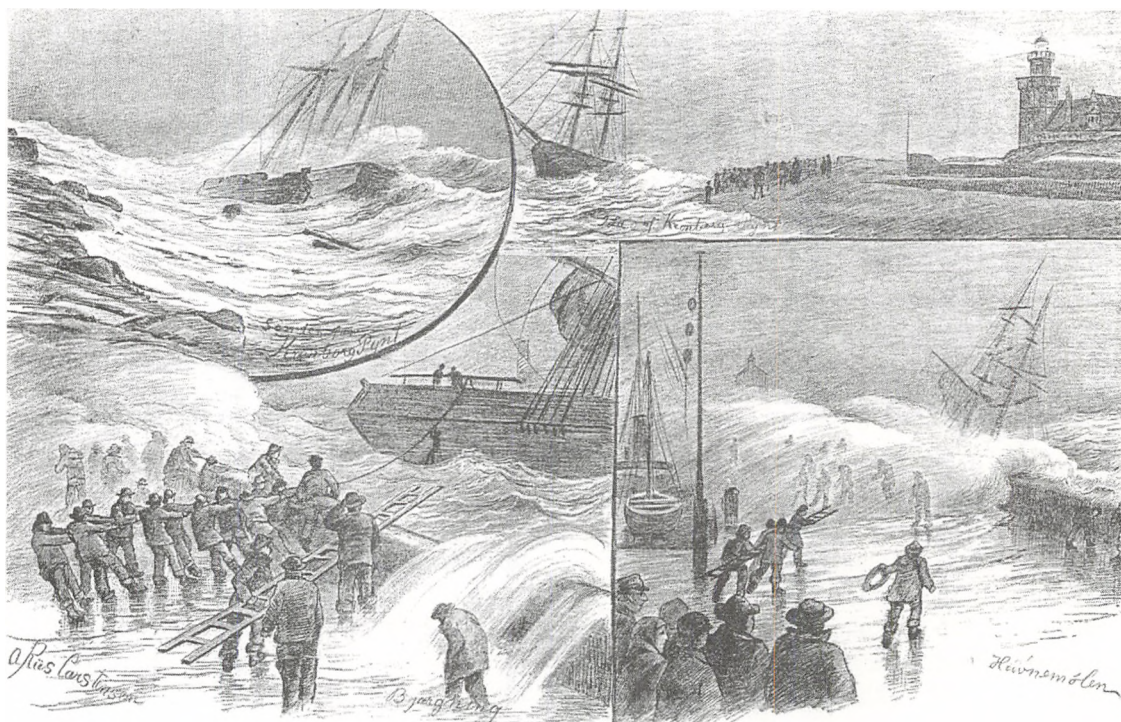
Under de første redningsforsøg kom der bud til kommandantskabet om, at den svenske skonnert "Superb" i fuld fart drev ind på stenglaciet syd for Kronborg pynt⁶. Da faren var overhængende, tog en del af mandskabet dertil for at prøve at yde

hjælp. Det lykkedes at få forbindelse med skibet, og besætningen på fire mand kunne bjerges ved hjælp af en trosse, der blev udspejndt mellem skib og land. Kort efter blev "Superb", der var lastet med træ, slået til vrage.

Senere på aftenen indløb en melding om, at den russiske skonnert "Sebaldus" af Riga drev ind samme sted, hvor den svenske skonnert var strandet. Efter flere forgæves forsøg lykkedes det at få fat i den line, der var kastet ud fra skibet, og der blev etableret forbindelse på samme måde som ved den svenske skonnert, nemlig ved hjælp af en trosse, udspejndt mellem skib og land. Stormen var i mellemtiden blevet næsten orkanagtig, så redningen af de skibbrudne var meget vanskelig, især da skonnerten lå klods op ad det svenske skib, ca. 30 meter fra land. Det lykkedes

dog at bjerge de første seks mand af besætningen. Kaptajnen, der havde sluppet sit tag i trossen, lige inden han nåede land, blev reddet, mens kokken, den sidste mand, der også måtte slippe taget i trossen, druknede. I løbet af en time var skibet, lastet med træ, blevet totalt vrage.

Fra anden side blev der i dette forfærdelige døgn også gjort en stor indsats for at redde forliste søfolk. Således fortæller marinemaleren A. C. Riis Carstensen⁷ i sin beretning til Illustreret Tidende, at han kunne se, at folkene ombord på den tyske brig "Johannes" af Rostock, der var strandet samme dag, havde blusset, men til ingen nytte. Hvis bjergningsdamperen havde haft mulighed for at gå ud i det hårde vejr, kunne man alligevel ikke have fået nogen forbindelse, da skibet stod for tæt på stenene.⁸ Briggen var af vind



Marinemaleren A.C.Riis Carstensen var øjenvidne til den voldsomme storm den 8. december 1886, hvor 7 skibe strandede ved Helsingør Havn og Kronborg. Indtrykkene blev nedfældet på tegnepapiret og de dramatiske begivenheder gengivet i Illustreret Tidende med en forklarende tekst. De to nederste scenerier viser en del af hændelsesforløbet ved den tyske brig "Johannes" af Rostocks stranding med efterfølgende bjergning fra havnemolen.- På tegningen øverst til venstre ses strandingerne "Sønden for Kronborg Pynt" af den svenske skonnert "Superb" og den russiske skonnert "Sebaldus" af Riga.- Den sidste illustration til højre har teksten "I læ af Kronborg Pynt". Her drejer det sig om strandingen af den tyske brig "Aradus af Elfsfleth", der ikke blev slået til vrage.- Se iøvrigt bogens tekst.

og strøm ført ned langs havnemolen og strandet ved knækket i havnearmen. Om morgenen ved otte-tiden tørnede den på glaciets. Trods de voldsomme vandmængder, der ustandselig slog over havnemolen og spærrede passagen, lykkedes det nogle lodser og færgfolk med tove og brandstiger at komme ud til det sted, hvor briggen var strandet. Efter noget besvær fik de ved hjælp af en tynd line forbindelse med skibet, så en tykke trosse kunne hales om bord. Fra bølgeskærmen blev der lagt en brandstige ned langs glaciets, og besætningen på otte mand kunne nu ved hjælp af den tykkere trosse og brandstigen bjerges velbeholden i land, uden at en eneste omkom. Skibet blev senere knust mod den søndre stenmole.⁹

Derimod lykkedes det skonnerten "Hiltea" af Emden, briggen "Peter" af Pataholm og kvasen "Den bornholmske Eg" af Frederikshavn, der alle var strandet samme dag, at komme fri ved egen hjælp og fortsætte rejsen.

Under henvisning til disse og lignende fareful-

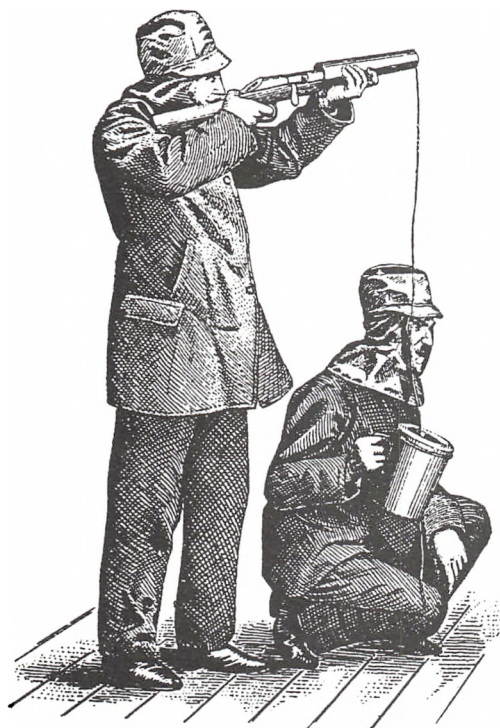


Illustration der viser, hvorledes bøsse­mager H.G Cordes linekastegevær fra 1873 blev anvendt.

de strandinger, der med kortere eller længere mellemrum havde fundet sted ved Kronborg, ansøgte kommandantskabet om, at fæstningen måtte blive forsynet med et raketapparat, en redningsstol og nødvendigt tilbehør.

Kommandanten skrev blandt andet i sin ansøgning, at hvis briggen "Aradus" var blevet stående på samme sted, hvor den først var strandet den 8. december 1886, var den sikkert forlist, og mand­skabet druknet, uden at man fra land havde kunnet udrette det ringeste¹⁰.

Ansøgningen om et raketapparat blev ikke bevilget. I stedet blev fæstningen forsynet med "redningspile" med tilhørende tromler og liner. Disse pile kunne bruges i hærens taprifler, model 1848¹¹.

Redningsudstyret var på Kronborg til 1907, hvor det blev inddraget, da det aldrig havde været brugt og ikke mere syntes at have nogen betydning i strandingstilfælde¹².

Frederiksborg Amt fremsendte 1891 en fornyet ansøgning om raketapparater til brug i Helsingør. Dette resulterede i, at Den kongelige Havnekomite i 1892 fik et redningsapparat, et såkaldt linekastegevær, stillet til rådighed.¹³

Bøsemager H.G. Cordes i Bremerhafnen havde i 1873 konstrueret et sådant linekastegevær, en svær pistol, som kunne udskyde et projektil med påhæftet line. Et eksemplar af dette gevær blev indkøbt i Tyskland og sendt til Helsingør i slutningen af 1892¹⁴.

Der var stille omkring geværet i mange år, vel fordi det aldrig kom i anvendelse, men i maj 1928 dukkede det pludselig op igen.

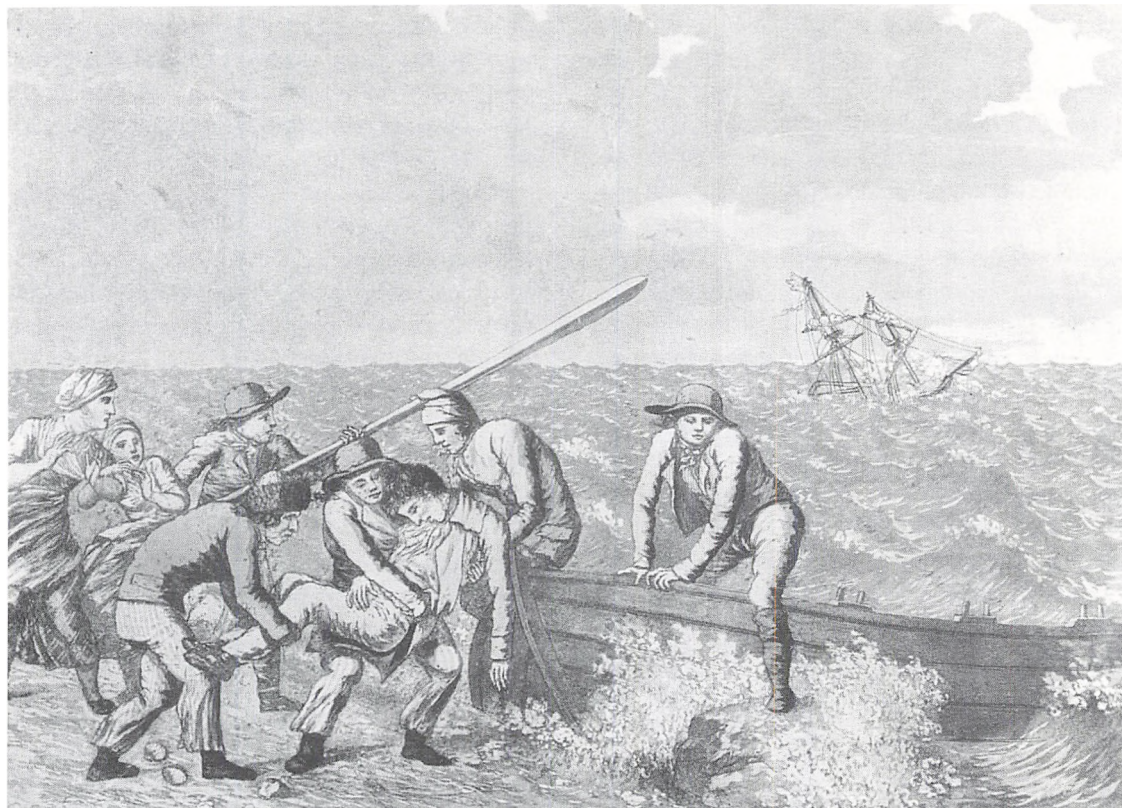
Helsingør Havneråd skrev, at man havde fundet geværet på loftet i havnebygningen, og vognen med det øvrige raketmateriel, liner, trosser og redningsstol, var dukket op på Toldboden.¹⁵

Senere samme år tog redningsbestyreren til Helsingør for at se på det. Det viste sig at være en stor pistol med tilhørende krudtladninger, der nu kun havde historisk interesse. Geværet findes i dag på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

HORNBÆK

En af de søulykker på den nordsjællandske kyst, der er mest kendt, er vel nok "Hornbækstrandingen" i november 1774.

I justitsprotokollen for Kronborg amt 1772-



Strandingen af den engelske sloop "Nelly og Isabell" ved Dronningmølle den 19. november 1774. Fiskere bringer den forkomne kaptajn Thomas Brown i land. Akvatinte efter C.J. Eckersbergs maleri. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

1778 kan man for den 24. november 1774 læse om en stranding i nærheden af Hornbæk den 19. november samme år, hvor besætningen på den engelske sloop "Nelly and Isabell" alle, undtagen skipperen, omkom, mens nogle fiskere så til ude af stand til at yde hjælp, da de ikke havde det fornødne redningsmateriel. Da kaptajnen senere ville give dem en belønning, fordi de havde reddet hans liv, afslog de med den begrundelse, at de havde jo bare gjort deres pligt.

Hvis man på det tidspunkt havde haft et raketapparat anbragt i Helsingør, ville de, da strandingen skete ret nær land, sikkert være blevet reddet. Men der skulle gå mange år, før de første raketapparater omkring 1850 blev taget i brug i Danmark, og da først på den jyske vestkyst.

I sejlskibstiden var Helsingør en betydelig nødhavn, og byen var et vigtigt meldested. Berlingske Tidende havde på det tidspunkt en fast meddeler i Helsingør, der rapporterede handels-

og søfartsnyheder til hovedstaden, så avisen var godt underrettet, da den bragte historien om strandingen af "Nelly and Isabell" i 1774 via korrespondenten:

20 skibe var gået til sejls den 18. november for en god vind, men vinden var om natten slået om i nordøst "med en skrækkelig stærk storm og snefog", som fik nogle af skibene til at returnere til Helsingørs red - men fire forulykkede, to hollandske, et skotsk og et svensk. I næste nummer af bladet har korrespondenten fået "en engelsk sloop, ført af capit. Thomas Brauwn", med. Skibet, der var kommet fra København med byg, var totalforlist mellem Hornbæk og Villingebæk, og intet af ladningen kunne bjerges, da det stod under vand. Besætningen på fem mand var alle frosset ihjel, kun kaptajnen var det lykkedes at redde.

Det ser også ud til, at korrespondenten har været i Dronningmølle, hvor kaptajnen blev ind-

lagt. Han skriver nemlig, at frosten havde kostet kaptajnen to fingre.

Fra søforhøret, der blev afholdt den 24. november, ved vi, at Thomas Brown var kommet fra København med 700 tdr. byg og skulle have været til Dunbar i Skotland. Han strandede imidlertid med sin jagt "Nelly and Isabell" ved Dronningmølle den 19. november om morgenen.

Videre i søforhøret berettede kaptajnen, at hele hans besætning på fem mand var omkommet, fordi det ikke havde været muligt at komme dem til hjælp på grund af det hårde vejr. De tre indkaldte vidner bekræftede, at der havde været gjort adskillige forsøg på at komme de skibbrudne til undsætning, men at alt havde været forgæves. Først hen på eftermiddagen, da vinden løjede lidt af, var det lykkedes at komme ud og få kaptajnen bragt i land. Af lasten ville de ikke kunne bjerger noget, men de håbede senere at få reddet lidt sejl og rigning. Noget tovværk og tre ankre var dog blevet bjerget.

Disse tre vidner, fiskerne Arved Olsen, Ole Pedersen og Peder Erichsen, må have været indkaldt enten som ejere af den båd, der hentede kaptajnen, eller som ledere af bjergelavet i Hornbæk. Dels har de nok haft lidt kendskab til engelsk, da de forhandlede med kaptajnen, dels ville ingen andre udtale sig så kategorisk om den videre bjergning af sejl og rigning. Det må også være dem, der har ledet redningsforsøgene, der fandt sted i løbet af dagen, men om de selv var med i båden på en eller flere ture, fremgår ikke af søforhøret.

Redningen af kaptajnen og fiskernes uegennyttighed ved ikke at ville modtage penge af den reddede kaptajn gjorde dengang så dybt et indtryk på ejeren af godserne Næsbyholm og Bavelse, at han den 24. februar 1775 oprettede et gavebrev, hvori husmændene Anders Jenssen, Peder Jenssen og Svend Nielsen Bache samt tjenstedrengene Jens Larssen og Svend Pedersen skulle have hver 25 rdl. årlig så længe de levede, og når en af dem døde, skulle hans part fordeles mellem dem, der var tilbage.

Det har altså været disse fem mand, der gik ud med båden og fik kaptajnen bragt i land, og som senere afslog dennes pengegave.

Begivenheden gjorde også et stort indtryk på digteren Johannes Ewald. Han udødeliggjorde i

1779 hændelsen i sit syngestykke "Fiskerne", som ingen vel husker i dag, men alle kender vi vor nationalsang "Kong Kristian stod ved højen mast", som Ewald indlagde i dramaet. Man gjorde ellers ikke dengang særlig blæst ud af en stranding og redningsaktion eller søulykker i det hele taget. At denne er gået over i historien, må skyldes ene og alene Ewald.

Redning af skibbrudne søfolk i 1600 og 1700-tallet var stadig så inhuman og barsk, at myndighederne den 21. marts 1705 udstedte en forordning, hvori der stod, at den, der handlede ilde med skibbrudne, skulle miste livet til straf. Man undslod sig dengang stadig ikke for at slå forliste søfolk ihjel, hvis det var lykkedes dem at nå land, så der ingen vidner kunne være til at berette om, hvad der videre skete med det bjergede gods.

Chr. V's danske lov fra 1683 havde ganske vist fastlagt en pligt til at bjerger folk og gods og havde også beordret amtmænd, strandfogeder eller hvem, der havde ansvaret det pågældende sted på kysten, om at føre tilsyn med, at der ingen uret blev begået, men det virkede ikke altid, som det skulle.

Men ved strandingen af "Nelly and Isabell" var den nye mentalitet herskende. Fiskerne risikerede deres eget liv for at redde ukendte søfolk og afslog derudover tilbud om betaling. Fiskerne faldt ikke for fristelsen til passivt at se på, at skibet blev vrag, og søfolkene omkom.¹

Kanonbåden "Buhl"s stranding ved Hornbæk den 12. juni 1874.

Hundrede år senere skete der igen en stranding, der satte sindene i bevægelse. Ikke fordi nogen omkom, men fordi skibet havde en last af 36 soldater, 50 heste og en besætning på 21 mand, der alle blev reddet.

Kanonbåden "Buhl" og dampskibet "Geyser" med henholdsvis en og to transportbåde på slæb havde den 11. juni 1874 passeret Helsingør og var ankreret op i Hornbækbugten for natten. Vinden var da sydvest med regntykning, men da den ved 23-tiden gik om til nordvest og tog til, fandt begge skibe det rigtigst at fortsætte rejsen. Men i det hårde vejr og med transportbåden på slæb kunne kanonbåden ikke klare det. Den drev dagen efter på land på Hornbæk forstrand øst for byen.² Det lykkedes trods stormen, selv om det

var med noget besvær, at få både soldater, mand- skab og heste heldigt bragt i land. Dampskibet "Geysér" kom kanonbåden til undsætning og sør- gede også for, at transportbådene kom til Helsingør.

Kanonbåden var med premierløjtnant Irminger som chef på rejse fra København til Århus, hvor- fra soldaterne skulle have været videre til lejren ved Hald.³ Det var ikke muligt at bjerge kanon- båden, der endte som vrage.

Hvor mange skibe der er strandet på kysten i nærheden af Hornbæk i de mellemliggende 100 år vil næppe kunne opgøres helt nøjagtigt. Selv om strandfogederne havde pligt til at indberette alle strandinger, har der måske været grundstød- ninger, de ikke fik kendskab til. Men så sent som i tidsrummet 1908-1918 skete der ifølge strand- foged K. Olsens indberetning 15 strandinger i distriktet. I sejlskibsperioden er der forekommet flere, blandt andet strandede der i året 1880 fem skibe ved Hornbæk, hvoraf tre var totalforlis, mens to kom fri igen. Ingen besætninger omkom. Alle blev reddet i god behold ved privat assistan- ce fra land.

Ansøgning om oprettelse af en redningsstation.

Det danske Redningsvæsen var oprettet i 1852, men først så sent som i 1917 tog man i Hornbæk initiativ til oprettelse af en redningsstation. Den 4. december dette år indgav bestyrelsen for Hornbæk Bjergelav, Hornbæk Fiskeriforening og Hornbæk Havn en ansøgning til marineministeriet om, hvorvidt der på Hornbæks forstrandsdi- strikt måtte blive anbragt en selvlæsende red- ningsbåd og et raketapparat, der skulle stationeres på havnepladsen. Stedet lå midt i distriktet.

Som grund for ansøgningen fremførte de, at Hornbæk var et meget udsat sted med nordvestlige og nordlige storme, men hvad der især havde fået dem til at sende ansøgningen var strandingen af skonnerten "Urda" fra Vejle, der den 28. november samme år var gået i drift med begge ankre ude og lige netop passeret fri af den yder- ste bølgebryder, hvorefter den strandede syd for byen.

Fartøjet drev på land i ballast, men havde det, som der videre stod i ansøgningen, været fuldt lastet, ville det være strandet på revlerne uden

mulighed for at redde besætningen, da ingen almindelig båd kunne være gået ud i den hårde storm.

Var skibet drevet ind på bølgebryderen, ville hele besætningen uden tvivl være omkommet, men hvis man havde haft en redningsbåd, ville der altid, også om natten, være mulighed for red- ning. Ansøgningen sluttede med, at hvis der ikke blev bevilget båd og raketapparat, ville man frasi- ge sig ansvaret, hvad bjergning af menneskeliv angik.

Dansk Fiskeriforening, hvem sagen var blevet forelagt, anbefalede ansøgningen⁴ og fremførte, at en motorredningsbåd ville være på sin plads, da den kunne stationeres i havnen. Da der ikke fandtes redningsmateriel på Nordsjællands kyst fra Helsingør til Refsnæs, ville virksomhedsom- rådet kunne udvides betydeligt med en motorred- ningsbåd.

Men fiskeridirektør F.V. Mortensen var ikke enig med fiskeriforeningen i, at redningsmateriel ved Hornbæk var nødvendigt.⁵ Han mente ikke, at der var noget bevis for, at de gode, sødyg- tige fartøjer med kraftig motor, som fiskerne hav- de, ikke havde været anvendelige ved redning af mandskabet på den omtalte skonnert. De ville, mente han, være lige så gode, og vistnok også bedre, end en roredningsbåd. Så hans anbefaling til oprettelse af en redningsstation fik de gode hornbækkere ikke.

Ansøgningen endte til sidst hos redningsvæse- net til udtalelse, hvor bestyreren for Det nørre- jyske Redningsvæsen, P.K. Nielsen, Skagen, udtalte, at han ikke anså kysterne i Øresund og omkring Hornbæk for farlige. Hvis marinemi- steriet ville sige ja til ansøgningen, kunne man nok have fundet en roredningsbåd, men med raketmateriel var det straks vanskeligere, da man på grund af krigen ikke kunne få tovværk, og det, man havde, var forbeholdt de raketstationer, der allerede var oprettede.

Redningsbestyreren rejste dog til Hornbæk den 16. juni 1918, hvor han havde en samtale med havnefoged K. Olsen.⁶ Sammen fandt man en plads i havnen i det nordvestre hjørne, der evt. kunne egne sig til anlæggelse af en raketstation. En bådstation ville ikke være påkrævet, da der var fiskerbåde nok på stedet med stor maskin- kraft.

Den 28. juni 1918 afgjorde marineministeriet sagen. Der fandtes ikke tilstrækkelig grund til at stationere en redningsbåd i Hornbæk. Med hensyn til en raketstation, kunne det ikke komme på tale, da der ikke kunne skaffes tovværk til raketliner, så sagen blev udsat’.

Hornbæk fik ikke dengang og har ikke siden fået nogen redningsstation.

GILLELEJE

Handelsfregatten “Cronborg”s stranding den 15. juni 1797.

Men en af de mest gådefulde strandinger, og menneskeligt set en stor tragedie selv om der ikke omkom nogen, er ostindiefareren “Cronborg”s stranding, der fandt sted ved Gilleleje i 1797.

Efter at være kommet hjem fra den danske koloni Frederiksnagor i Bengalen, lidt nord for Calcutta, havde fregatten “Cronborg”, tilhørende handelshuset Duntzfeldt & Co, kastet anker i farvandet nordvest for Kullen.

Skibets chef, den engelske kaptajn James Tennent, ventede nu blot på lods for at kunne føre sit skib og sin kostbare ladning frelst i havn. På den tid sejlede mange store danske handelsskibe på årelange togter til de fjerne danske kolonier i Ostindien og hjembragte store værdier.

Sidst på eftermiddagen kom lodsens, Svend Hansen fra Gilleleje, om bord, og der blev sluttet kontrakt om, at han skulle lodse skibet til Kronborg, hvor helsingørlodserne skulle sørge for, at det kom videre til København.

Sejlene blev sat, og kursen fastlagt efter lodsens ordre. Efter nogle timers forløb anede førstestyrmænd Schiwe uråd, da han mente, at kursen var sat for meget vestlig. Han advarede to gange lodsens, men denne tog ikke advarslen til efterretning. Svend Hansen påstod, at han kendte grunden på stedet og holdt sin egen kurs. Resultatet blev, som vi ved: tidligt om morgenen stødte skibet på grund og blev stående.

Det var stille vejr, så der var ingen fare for hverken skib eller besætning. Inde fra Gilleleje havde man set strandingen, og selv om det var tidligt om morgenen, kom der snart både til stede og tilbød hjælp ved bjergningen.

Da det var Svend Hansen, der havde sat skibet på grund, tilbød folkene fra Gilleleje at bjerge ladningen uden bjergeløn. Kaptajnen

modtog tilbudet, og bjergningen kom i gang.

Man forsøgte først at stuve lasten om, så forskibet, der først havde taget grunden, kunne blive lettere. Det lykkedes imidlertid ikke. Kaptajnen kørte derfor til Helsingør for at hente assistance. Da den kom frem, lykkedes det at få skibet fri, men da havde man også arbejdet med det i næsten 30 timer.

Nu gjaldt det om at få skibet til Helsingør, hvilket viste sig ikke at være så ligetil. Det var i mellemtiden blæst op, og der stod en ret hård kuling fra nordvest direkte agterind på skibet. Kaptajnen fandt situationen uholdbar, så han besluttede at kappe de to varpankre, der hidtil havde holdt “Cronborg” og gøre klar til afsejling.

Det skortede ikke på advarsler fra gillelejefolkene, men kaptajnen holdt på sit og bad dem beskikke en af deres egne til at lodse skibet. De svarede ensstemmigt, at det måtte være Svend Hansen, og at den mand, der havde sat skibet på grund nu ville få mulighed for at gøre sin forseelse god igen ved at bringe “Cronborg” ind til Helsingør i god behold.

Kursen blev sat, men efter nogle få minutters forløb stødte skibet på grund igen efter at have sejlet mindre end 200 meter. Først forsøgte kaptajnen at klare situationen ved at forcere med sejlene for at komme tværs over grunden, men fik ikke andet ud af det, end at skibet kom til at stå mere fast. Derefter gav han ordre til at kaste noget af den kostbare last over bord, og da det heller ikke hjalp, lod han masterne kappe.

Alt var forgæves. Der var intet at gøre, og til sidst måtte besætningen forlade skibet. Stormen tog til, og søen blev voldsommere og anrettede den ene ødelæggelse efter den anden, så inden aften var “Cronborg” slået til vrage. Da stormen senere havde lagt sig, blev bjergningsarbejdet organiseret, og man forsøgte at få resten af lasten i land. Men kostbare ting var blevet ødelagt: ibenholt, spanskrør, kobber, tovværk, shawler, krydderier osv.

Vreden over det passerede vendte sig naturligt mod lodsens, der, selv om han var stedkendt, havde forårsaget denne ulykke. Skibets ejere krævede ham til regnskab, idet de mente, at han havde det fulde ansvar for, at det var gået så galt. Men hvor var han? Ved den sidste grundstødning forsvandt Svend Hansen sporløst og måtte efterly-

ses. Han blev fundet efter et par måneder, og søretten idømte ham en knusende dom over hans sømandsskab og handlemåde i det hele taget.

Han skulle betale for hele den anrettede skade, der blev opgjort til 341.000 rdl., og som straf for sin forseelse skulle han arbejde i jern, dvs. lænket, i Københavns fæstning i 6 måneder.

Denne katastrofe bevirkede, at lodseriet ved Gilleleje kom ind under fastere former, og at farvandet med de lunefulde grunde blev nærmere undersøgt. At fyrene på Nakkehoved blev tændt igen tre år senere i 1800 var katastrofen medvirkende til. Fyrene på Nakkehoved - der var to - blev bygget og tændt i 1772, men blev slukket igen efter kun et halvt års forløb, fordi nogle af de store søfarende nationer ikke ville yde bidrag til driften af dem. Og først efter 28 år, blev de nu atter tændt.

Hvad kunne så grunden til denne dramatiske strandning være? Naturligvis ukendskab til farvandet og dermed også grundene, selv hos lodsen, der dog måtte kende det bedst. Det fremgik da også af forhørene og retsforhandlingerne, at man forud for det tidspunkt, da katastrofen indtraf, ikke har anet noget om Ostindiefarergrunden. Dengang regnede man med, at Bavnehøjgrunden var den yderste, hvilket ses på admiral Lous søkort.

Katastrofen kostede ingen menneskeliv; det blev ved de økonomiske tab. Men det er klart, at den må have ramt Svend Hansen meget hårdt. Om man har set skævt til ham i Gilleleje er ikke til at sige, men efter løsladelsen vendte han tilbage og blev boende der lige til sin død i oktober 1823, hvor han omkom ved en søulykke.¹

Moderne redningsstation på Nordsjællands kyst?

Først i vort århundrede blev der gjort forsøg på etablering af redningsstationer i Gilleleje og Hundested.

Gilleleje Havneudvalg, Gilleleje Fiskeriforening og Fiskesalgforeningen for Gilleleje sendte 16.2.1942 et andragende til marineministeriet om at få oprettet en redningsstation med båd i Gilleleje.

I andragendet henvistes til de to strandinger, der havde fundet sted i efteråret 1941, hvor to mand druknede; hvis der ikke tilfældigt var kom-

met en motorbåd til stede, ville yderligere tre mand være omkommet.

De to søulykker, der henvistes til, var strandingen af motorgaleasen "Fyen" af Nørresundby den 7.11.1941 ud for kysten ved Holløselund nord for Tisvildeleje og strandingen af motorskonnerten "Kastor" af Rønne den 22.12.1941 ud for Orebjerg Hage ved Raageleje (se aktionerne under Tisvildeleje).

Videre i ansøgningen anførte de, at der på kysten fra Isefjorden til Nakkehoved ikke fandtes egentligt redningsmateriel udover raketapparaterne ved Tisvildeleje, hvorfor det ville være betryggende både for skibsfarten og for beboerne på kysten med en redningsstation med båd, der kunne bruges i strandingstilfælde.

Man anførte videre, at faren ved strandinger altid ville være til stede, da de høje skrænter langs kysten tit bringer Nakkehoved fyr i skjul, så det kunne være svært at navigere. Hjælp fra kystboerne med deres små joller, som der kun var få af på hele strækningen, var ikke til megen gavn, mens de store kuttere ikke kunne gå ind på revlerne langs kysten.

Hertil skal dog siges, at Gilleleje Bjergelav enten alene eller i samarbejde med Bjergnings-selskabet Em.Z. Svitzer, i flere tilfælde var medvirkende til, at søfolk og gods kunne reddes.²

Hundested Fiskeriforening sendte næsten samtidig (3.3.1942) et andragende om oprettelse af en moderne redningsstation med motorbåd i Hundested. Siden 1918 havde Hundested haft en roredningsbåd, der blev betjent af frivillige, stationeret ved havnen.

Efter at ministeriet havde indhentet oplysninger om hvilke strandinger, der siden 1918 havde fundet sted på Sjællands nordkyst, incl. Hesselø, og om hvor mange menneskeliv, der var gået tabt ved disse søulykker, kom man til den konklusion, at det ringe antal ikke kunne "berettige til en så kostbar foranstaltning som oprettelse af en moderne redningsstation med redningsbåd" i Gilleleje. Denne afgørelse kom også til at gælde for Hundested vedkommende.³

SMIDSTRUP

I januar 1894 sendte 22 beboere fra Smidstrup og Udsholt et andragende til indenrigsministeriet om, at der i Rigsdagen måtte blive forelagt et

lovforslag om oprettelse af en redningsstation med raketapparat i Blidstrup sogn.¹

Som grund for andragendet anførte de, at strandinger på Sjællands nordvestkyst var ret hyppige, og at der ikke var noget år, hvor søulykker fandt sted uden tab af menneskeliv, da det ikke havde været muligt for de strandede at få forbindelse til land.

De nævnte i andragendet søulykken den 27. august 1856,² hvor den engelske brig "Two Brothers" strandede ud for Blidstrup sogn i stærk storm, og hvor skibet forliste totalt.

Den omtalte stranding skete knapt 20 meter fra kysten. Strandfoged Niels Christiansen havde om morgenen opdaget vraget og alarmeret politimesteren i Helsingør, der kom til stede kort tid efter. Allerede inden skibet gik på grund, var det sprunget læk, og stormasten var knækket og gået over bord. Fem mand af besætningen var ved strandingen sprunget i vandet og havde forsøgt at svømme i land, men det lykkedes kun for de fire, den femte druknede.

Politimesteren forsøgte at få nogle fiskere fra Gilleleje, der var kommet til stede på stranden, til at gå ud med deres båd og prøve at bjerge kaptajnen, styrmanden og de to skibsdrenge, der stadig var om bord. Men i det forfærdelige stormvejr ville fiskerne ikke risikere liv og helbred.

Politimesteren sendte nu et ridende bud til Helsingør for eventuelt at låne nogle raketapparater. Han vidste åbenbart ikke, at der ikke fandtes raketapparater i Helsingør.

Dagen efter fik man at vide, at besætningen var blevet reddet. Men om det lykkedes dem at komme i land ved egen hjælp, eller nogle af kystboerne fik dem bjerget, vides ikke.

Kaptajnen på det strandede skib og strandingskommissær Belforth Rainals i Helsingør indgik aftale med strandfoged Niels Christiansen, lods Svend Bentsen og fisker Andreas Jensen fra Gilleleje om bjergning af ladningen. Bjergerne ville først have 1/3 af nettoprovenuet af både skib og ladning, men ved politimesterens mellemkomst fik man det ned til en 1/4, mod at måtte antage så meget mandskab, som det var nødvendigt, og at disse fik del i bjergelønnen.

Kaptajnens agenter i Helsingør, Belforth Ellah Rainals & Co., afholdt den 15. september en auktion på forstranden ud for Smidstrup,

hvor vrage, sejl, tovværk, ankre mv. blev solgt.⁴

Videre i andragendet til indenrigsministeriet blev også nævnt strandingen den 17. august 1864, hvor den hollandske skonnertgalease "Margaretha Arendina" gik på grund ved Udsholt strand og forliste totalt. Skibet blev slået til vrage, men det lykkedes besætningen på syv mand at drive i land på vragstumperne.

Strandfogeden i Udsholt distrikt, Niels Olsen, indberettede til politimesteren i Helsingør, at skonnertgaleasen var strandet. Da politimesteren kom næste dag, var der kun bunden og for- og agterenden tilbage, mens den øvrige del af skibet enten drev omkring eller var bjerget i land.

Kaptajnen fortalte senere, at han var sejlet fra Memel den 25. juli og kommet til Helsingør den 2. august. Her opholdt han sig til den 15. august, mens man ventede på gunstig vind. Da han forlod Helsingør var det smukt vejr med nordvestlig vind. Senere blæste det op, så sejlene måtte rebes. Da stormen efterhånden tog til, og en voldsom styrt sø havde revet midtersejlet over bord, kunne ankrene ikke holde, og tidligt om morgenen gik skibet på grund, hvor det hurtigt blev slået i stykker. Besætningen havde søgt tilflugt på kahyttdækket, og da dette blev slået løs, drev den i land, klamrende sig til dækket. Det lykkedes ikke kaptajnen at redde skibets papirer, og ingen af besætningen fik andet med end det tøj, de gik og stod i.

Fiskerne Peder Gudmandsen, Lars Jørgensen og andre fiskere fra Tisvildeleje og Raageleje bjergede, hvad bjerget kunne fra det sønderslåede skib.

Fartøjet, der var hjemmehørende i Wilderfranch i Holland, var med kaptajn H.H. de Junge som fører på rejse fra Memel til Amsterdam med oliekager.⁵

Ved auktionen på Udsholt strand den 30. august blev solgt en del ilandbjerget gods, bestående af skibsankre, sejl, master samt træ og planker fra skroget. Også skibsklokken blev bjerget og kom med på auktionen.⁶

Endelig omtalte beboerne søulykken i april 1867, hvor en skonnert strandede på Smidstrup strand, og mandskabet hang i rigningen i ca. 10 timer i stærk kulde uden at kunne komme i land. Først da vinden var taget noget af, og søen havde lagt sig, lykkedes det de lokale fiskere at redde dem i land i halvdød tilstand.



Stranding ved Raageleje ca. 1920. Måske er der tale om galeasen "Zephyr", som ved uvejret den 14. oktober 1921 kom helt ind i havstokken (se afsnittet om redningsaktioner under Tisvildeleje). Foto Helsing Kommunes lokalhistoriske Arkiv.

Det var skonnerten "Bernhard" af Stralsund, der med kaptajn Schilling som fører strandede natten til den 6. april ud for Smidstrup. Skibet, der var på vej fra hjemstedet til Antwerpen med en last hvede, blev senere totalt vrag.⁷

Til slut nævntes en stranding i 1872, hvor en jagt ladet med mursten gik tabt, og en af besætningen druknede.

Jagten "Ane Marie" af Kolding, ført af skipper N. Drejø, var om morgenen den 17. juli strandet ved Smidstrup. Allerede et par timer efter var fartøjet slået totalt itu, og vragsstykkerne lå spredt på strandbredden.

Af besætningens to mand var det kun lykkedes skipperen at redde sig i land på et vragsstykke, mens den anden, hans far, druknede. Ifølge skipperens forklaring var skibet ikke blevet læk, men havde taget så meget vand ind, at det sank dybere og dybere, fordi murstenene sugede vand. Skibets jolle var kort tid i forvejen blevet skyllet væk. Derfor besluttede skipperen at sætte fartøjet på grund for på den måde at prøve at nå land. Da meldingen om strandingen nåede Gilleleje, blev en båd transporteret over land til strandingsstedet for at forsøge at bjerge de skibbrudne, men kom for sent⁸.

De nævnte strandinger, omtalt i andragendet fra beboerne, drejede sig kun om Blidstrup sogn, men andre sogne ved Kattegat måtte også have eksempler på strandinger med tab af menneskeliv. Derfor fandt ansøgerne det rimeligt at der blev bevilget de penge, det ville koste at oprette en station med raketapparater, så der i tide kunne blive ydet hjælp til skibbrudne søfolk.

Sognerådet for Blidstrup sogn anbefalede andragendet og sendte det videre til birkedommeren i Kronborg vestre Birk, der absolut ikke kunne gå ind for det.

I de 18 år, birkedommeren havde været ansat i sit embede som politimester og havde haft med strandingsvæsenet at gøre, var der ikke forekommet et eneste tilfælde, hvor menneskeliv var gået tabt, eller hvor der ved redningen af de ombordværende havde været mere end almindelig fare eller vanskeligheder. Derfor mente han, at der måtte være andre steder end lige kysten af Nordsjælland, hvor redningsstationer var mere på sin plads.

Fra birkedommeren gik sagen til Frederiksborg amt, der - også uden anbefaling - sendte andragendet videre til ministeriet - der så naturligvis ikke fandt "føje til at foretage videre i sagen".

Der blev ikke oprettet nogen redningsstation i Blidstrup sogn. Det blev i fremtiden fortsat kystboerne, der i deres små både efter bedste evne måtte gøre, hvad de kunne for at redde de søfolk, der havde lidt skibbrud.

TISVILDELEJE

Raketdepotet

Skipper M.A. Olsson fra Halmstad sejlede den 13. november 1909 fra Frederikshavn med sin skonnert "Westa", der var lastet med gammelt jern, som skulle til København, men i en hård øst-

lig snestorm grundstødte han ved Tisvildeleje.

Fire fiskere, Chr. Jensen, Niels Chr. Petersen, Oluf Jensen og Gudmund Wellendorph gik ud i deres lille 16 fods jolle, og med livet som indsats lykkedes det dem at få besætningen på fire mand med i land, hvor de blev indkvarteret hos Oluf Jensen. I 1906, hvor dæksbåden "Carla" af Kikhavn strandede, lykkedes det kun fiskerne at redde den ene af den to mands besætning. Skipperen N.O. Nielsen druknede. "Ingen, som ikke har set en sådan stranding, og har stået på stranden uden at kunne række staklerne derude en

Beholdning den 1ste ^{Septbr} ~~April~~ 1911.....

Fortegnelse
over det
rednings-
materiel,
som staten i
1911
anskaffede
til fiskerne i
Tisvildeleje.

A.
2. Raketstativ, 2. Kasser til samme, 3. Linekasser, 4. Raketliner,
~~2 Dækkasser~~, 2 Nøgler til Raketter, 12. enkelte Raketter med Stokke,
8. dobbelte Raketter med Stokke, 20. Signalkasketter med Stokke, 1. . .
Stativ til do., 12. Strandingslys, 1. . . Stativ til do., 21. Kasser, ~~Brandrør~~,
40. Friktionsbrandrør, 30. Vindlys, 2. Kasser til Brandrør og Vindlys,
6. Anvisningsbræder, 2. Luntestokke, ~~1 Bundt Dækkasser~~, 3. Ud- og
Indhalingsliner 4 cm. a 26.5. Meter, 3. Trosser 9 cm. a 22.5. Meter, 1. Red-
ningsstole, 3. Stjerteblokke, 1 Buk og 1 Anker til Trossens Stivning, 1. . .
Taljer med 40. Meter Løber, 2. Stroppe, ~~1 Presenning~~, ~~1 Redningsstativ med~~
~~Fløjler~~, 1 Forbindskasse, 2 røde Signallygter, 1. kg. Lys, 2. Signalflag,
1. . . Trosseklapper, ~~1 Smørkande~~, 1. . . Pøse, 2. . . Redningsbælter, ~~1 dobbelt~~
~~Marineklipper~~, 2. Kastelod med 2. Liner, 1. Økse, 1 Kribtang, 1 Hammer,
1 Merlespiger, 1 Skruetrækker.

Endvidere:

1 Redningsboje, 1 Kaard og med 1 Hæmsle og
1 Vognrøgle.

~~1 grundmuret Hus forsynet med Lynafleder og Tagrønder, med Dør,
Luges, Løse, Nøgler, 2. Lygter med Lys, 1. Ørge med 2
Hjul, 1. Tavler med Anvisning til Skindødes Behandling, Indberetnings-
protokol, Følkelisteprotokol, Pengeregnskabsprotokol, Inventarie-
protokol, Telefonregnskabsprotokol, Kontrolbøger, 1 trykt Samling
Skrivelser, 1 Flagotang med Fodstykke, 1 Flagline, Flag, Bøsse til
Gaver, 1 Ildgrøde, 1 Loddelampe, Loddetok, Loddpensler, kg.
Tin, Skovle, 1. Støvekost, 1. Fejekost, 1. Gulvmaatte, Fejs-
spaan, Trædtænger, Niptang, Alarmeringshus, Telefon-
apparat med Ledning paa Bælte Reservepæle, Isolatorer,
Bøjler, kg. Telefontraad, Tor Elementer.~~

hjælpende hånd, kan forstå, hvad det vil sige. Mismod og nedtrykthed står at læse i alles miner. Det er som om de lammes af skræk for, at havet skal fuldbyrde sin påbegyndte gerning". Det var, hvad der blev sagt i telefonen til reporteren på Frederiksborg Amts Avis fra Tisvildeleje efter den mirakuløse redning, hvor fire beboere havde sat livet på spil for at redde nødstedte søfolk.

Men nu måtte der også gøres noget, mente man i Tisvildeleje. Andre steder var der alle mulige redningsapparater, men ikke her, og det måtte ikke ske oftere, at man stod uden denne værdifulde hjælp. En redningsbåd ville være vanskelig at bruge under de høje klinte, men et raketapparat kunne anvendes overalt, også når havet var så oprørt, at ingen båd kunne gå ud. Det hed videre i avismeddelelsen: "der vil også blive sat kræfter ind på at skaffe et sådant hertil, og vi håber, at vi må få den fornødne hjælp fra offentlighedens side".²

Og der blev gjort noget. Efter redningsaktionen, der kunne have kostet de fire søfolk livet, besluttede 40 fiskere på Tisvildeleje med tømremester Eriksen-Noer som den drivende kraft at sende en ansøgning til marineministeriet om oprettelse af en redningsstation i Tisvildeleje.

Fra ministeriet blev ansøgningen sendt til redningsvæsenet til udtalelse. Man spurgte bl.a. om, hvad det ville koste at oprette en raketstation. Redningsvæsenet anslog pris for materiel og hus til 3400,00 kr. og den årlige driftsudgift blev anslået til ca. 1000,00 kr. inklusive lønninger.

Det må åbenbart have været for dyrt, for ansøgningen blev afslået, da "mere påtrængende opgaver for tiden vente på deres løsning", som ministeriet udtrykte sig.

Da ansøgningen til ministeriet ikke gav resultat, sendte fiskerne året efter en ansøgning til folketinget om oprettelse af en statsdrevet raketstation med fast ansat mandskab.³

Denne ansøgning blev også afslået, da man i folketinget mente, at udgiften ville blive for stor, men hvis fiskerne ville nøjes med, at staten anskaffede materiellet, som de så selv kunne betjene, ville man anbefale det.

Fiskerne accepterede denne løsning, så i september måned 1911 blev sendt raketmateriel fra redningsvæsenet til tømremester Eriksen-Noer for 2400,00 kr., hvilket dengang var et ret betydeligt beløb.

Depothuset.

Betingelsen for udlånet var, at opbevaringen kunne ske på betryggende måde, og at betjeningen fandt sted uden udgift for redningsvæsenet.⁴

Tømremester Eriksen-Noer påtog sig ansvaret for opbevaringen uden at få betaling for det. Han byggede et grundmuret hus med paptag på 10 alens længde og 8 alens bredde på sin egen grund. Porten blev lavet efter angivet mål, og der kom et fag vinduer med jernstænger i karmen i hver side. Dette hus lejede redningsvæsenet fra 1. juli 1911 for 150 kr. om året.

Den 1. oktober 1913 tiltrådte Eriksen-Noer en stilling som branddirektør i Skive, et hverv han også havde haft på Tisvildeleje. Han foreslog selv fiskehandler Gudman Gudmandsen som sin efterfølger. Da redningsbestyreren skrev til Gudmandsen, om han i fremtiden ville føre tilsyn med raketmateriellet og opbevare det på samme betingelser som Eriksen-Noer, sagde han ja og overtog hvervet den 15. august 1913.⁵

Da Eriksen-Noer hørte, at Gudmandsen ville bygge et hus til opbevaring af raketmateriellet, tilbød han sit hus for 1400 kr., hvilket Gudmandsen tog imod.⁶

Fiskehandler Gudman Gudmandsen havde ansvaret for raketmateriellet indtil den 1. oktober 1932, hvor han overdrog tilsynet til sin søn August Gudmandsen på samme betingelser. Selv om ansvaret for materiellet overgik til sønnen, beholdt Gudman Gudmandsen huset og lejede det ud til redningsvæsenet. I 1935 blev det dog solgt, og lejemålet opsagt til 1. juli 1936.

Nu måtte redningsvæsenet finde et andet sted til opbevaring af raketapparaterne, så i november 1935 tog redningsbestyreren til Tisvildeleje for at finde et passende rum eller eventuelt inddrage materiellet.

Formanden for Fiskeriforeningen, Peder Cornelius Pedersen, udtalte ved den lejlighed, at man gerne ville beholde raketmateriellet, da der kun var små, åbne både på kysten, med hvilke der ikke kunne ydes hjælp til fartøjer, der måtte strandede i hård storm. Han fortalte samtidig, at man for nogle år siden havde reddet en hollandsk skonnert med raketapparaterne, hvilket ikke havde været muligt med de små både.⁷

Men at leje et lokale til opbevaring af redningsmateriellet ville nok blive svært, da alle rum

om sommeren var optaget af beboelse. Peder Cornelius Pedersen foreslog i stedet redningsvæsenet at bygge et hus og viste også redningsbestyreren en grund tæt syd for vejen til stranden, hvor huset kunne ligge. Grunden var den østligste del af stejlepladsen, der var overladt fiskerne af Statsskovvæsenet, og som formanden nok mente kunne lejes på rimelige vilkår.

Efter en undersøgelse af forholdene anbefalede redningsbestyreren ministeriet, at raketdepotet blev bibeholdt, da det var det eneste redningsmateriel, der fandtes fra Isefjorden til Øresund. Ministeriet bifaldt forslaget, og der blev bygget et hus til materiellet.

Rakethuset.

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri overlod den 1. april 1936 vederlagsfrit redningsvæsenet brugen af et 100 m² stort areal af stejlepladsen mellem afdelingspæl 186 og vejen gennem stejlepladsen til opførelse af et opbevaringshus for raketmateriel. Da stejlepladsen tilhørte Statsskovvæsenet, skulle redningsvæsenet tilbagelevere arealet, når der ikke længere var brug for det, eventuelt i ryddet og planeret stand.⁸

Tømremester Gustav Larsen, Tisvilde, tilbød at bygge huset for 2.178,00 kr., hvilket blev antaget. Den 18. juni 1936 stod huset færdigt og kunne tages i brug.

Da raketdepotet i 1942 blev ændret til en statsdrevet raketstation, blev der opstillet en flagstang ved huset, så der også i Tisvildeleje kunne flages med splitflag på officielle flagdage. Tømremester Jakob Jørgensen, Tisvilde, leverede en flagstang for 150,00 kr., men så var soklen også af egetræ med kryds og skræstivere, og selve stangen forsynet med træknap og klampe⁹.

Året efter i 1943 blev der indlagt elektrisk lys i huset. Et lampested anbragtes i midten af loftet og en lampe med skærm over porten. Andelselskabet Strø-Holbo Herreders El-forsyning i Helsingør tog "af hensyn til sagens natur" at se bort fra såvel måler som fast årlig afgift.

Igennem alle årene er de skiftende redningsbestyrere kommet på inspektion, hvor det blev aftalt, hvad der skulle vedligeholdes og repareres på huset.

Efter raketstationens nedlæggelse 1. september 1975 blev huset i 1979 vederlagsfrit overdraget til Miljøministeriet.

Mandskabet.

Da redningsvæsenet i 1936 havde bygget huset til raketapparaterne, faldt udgiften til husleje bort. Til gengæld fik den tilsynsførende et vederlag på 100 kr. for tilsyn med materiellet.¹⁰

Tidligere, da raketdepotet blev betjent af frivilligt, ulønnet mandskab, blev der pr. culance udbetalt et beløb til hver for deltagelse i redningsaktioner.

Ved aktionerne den 7. november og den 22. december 1941, hvor galeasen "Fyen" af Nørresundby og motorskonnerten "Kastor" af Rønne strandede, fik de otte mand, der deltog, nemlig August Gudmandsen, Oluf Gudmandsen, S. Bast, P. Cornelius Pedersen, Niels P. Petersen, Jørgen Gudmandsen, E.M. Henriksen og Erik C. Pedersen, for hver redningsaktion udbetalt 15,00 kr.¹¹

Der blev også ydet betaling for transport af materiellet.

Efter strandingen den 22. december 1941, hvor to folk omkom, opstod igen spørgsmålet, om der ikke burde oprettes en statsdrevet redningsstation på Nordsjællands kyst. Fra Gilleleje og Hundested blev som tidligere omtalt sendt ansøgninger ind om oprettelse af stationer de to steder med det resultat, at raketdepotet, der allerede var i Tisvildeleje, blev omdannet til en statsdrevet raketstation med fast ansat mandskab. Ved ibrugtagningen den 1. oktober 1942 blev den tidligere tilsynsførende, August Gudmandsen, ansat som opsynsmand til en årlig løn af 690,00 kr. mens de fem nyansatte betjeningsmænd hver fik 414,00 kr. om året.

Ansvar for stationen og materiellet blev pålagt opsynsmanden. I samråd med redningsbestyreren skulle han også ansætte og afskedige betjeningsmændene. Hertil kom ledelsen af øvelser, hvor mandskabet fik træning i brug af materiellet. Det var opsynsmandens ansvar alene at træffe den endelige beslutning i alarmerende situationer, om raketmateriellet skulle bruges eller ikke. Tidligere kunne den tilsynsførende nøjes med at holde én eller to øvelser om vinteren, men nu skulle det ske fire gange om året. Den ene gang skulle det være en natøvelse.

Opsynsmanden havde også til opgave at føre regnskab, udbetale løn og diæter til mandskabet samt føre protokoller og indberette alle strandinger i distriktet, hvilket var nyt. Der skulle også

aftales med en bilejer om at stå til rådighed for redningsvæsenet under øvelser og ved redningsaktioner. I Flere år i 1950erne havde man aftale med vognmand Oluf Corneliussen, således at han holdt sig parat, når der var brug for det.¹²

Til opsynsmænd og betjeningsmænd var der blevet trykt instrukser for deres rettigheder og pligter. F.eks. måtte ingen være væk i længere tid uden at sørge for en afløser.

Foruden at deltage i redningsaktioner og øvelser samt vedligeholdelse af materiellet, kom som noget nyt, at mandskabet på omgang skulle deltage i patruljetjeneste langs kysten i dårligt vejr. Strandvagtjenesten, som den kaldtes, betød, at kysten skulle eftersøges ca. fire kilometer i hver retning. Turen gik i reglen fra Stængehagen op over Salgård.¹³ Strandvagterne gik fire timer ad gangen. Vagten fra seks til ti om aftenen kunne én mand klare, mens der på de to næste fra ti om aftenen til to om morgenen og på hundevagten fra to til seks var to mand af sted. Vagten på kysten om dagen blev passet af strandfogeden.

Redningsbestyreren kom som sædvanlig på inspektion en gang om året, hvor opbevaringshuset og materiellet blev gennemgået. Det blev



Træhylster med to signalblus, som hørte til strandvagtens udstyr. Hermed kunne man fra land tilkendegive, at de skibbrudne var blevet observeret. Foto Varde Museum.

aftalt, hvad der skulle foretages af eftersyn, rengøring og vedligeholdelse.

Det hændte også, at redningsvæsenet fik udenlandsk besøg. Så tog redningsbestyreren gæsterne med til Tisvildeleje, hvor han demonstrerede raketmateriellet; f.eks. besøgte bestyreren for det finske redningsvæsen, Sakari Tainio, Tisvildeleje i juni 1959.

Der var i de 33 år, raketstationen fungerede, ansat tre opsynsmænd: August Gudmandsen fra stationens oprettelse den 1. oktober 1942 til den 1. februar 1963 (død 24.12.1972). I den tid var han med til at redde 11 personer. Jens Richard Pedersen afløste ham og var opsynsmand til sin død 21.8.1969. Hjalmar M. Pedersen blev ansat som opsynsmand 1. september 1969 og havde stillingen til stationens nedlæggelse i 1975. Ansatte ved stationens oprettelse 1.10.1942:



Mandskabet fotograferet foran redningsstationen i Tisvildeleje sammen med redningsbestyreren under dennes årlige besøg i slutningen af halvtredserne. Fra venstre ved siden af damen i hvid kjole ses August Gudmandsen, Erik A. Pedersen, J. Sigurd Pedersen, J. Ricard Pedersen, redningsbestyreren med hustru, Hjalmar Pedersen og Erhard Henriksen.

<i>Opsynsmand</i>	<i>August Gudmandsen</i>
<i>Betjeningsmand</i>	<i>Oluf Jørgen Gudmandsen</i>
-	<i>Peder Cornelius Pedersen</i>
-	<i>Jens Sigurd Pedersen</i>
-	<i>Jens Erhard Henriksen</i>
-	<i>Erik Cornelius Pedersen</i>

Ansatte ved stationens nedlæggelse 1.9.1975:

<i>Opsynsmand</i>	<i>Hjalmar M. Pedersen,</i> <i>ansat 1.10.1955,</i> <i>opsynsmand 1.9.1969</i>
<i>Betjeningsmand</i>	<i>Erik Aksel Pedersen,</i> <i>ansat 1.10.1955</i>
-	<i>Erling Børge Henriksen,</i> <i>ansat 1.2.1961</i>
-	<i>Poul D. Pedersen,</i> <i>ansat 1.10.1969</i>
-	<i>Elon V. Finne,</i> <i>ansat 1.10.1969</i>
-	<i>Niels P.I. Hansen,</i> <i>ansat 1.5.1972</i>

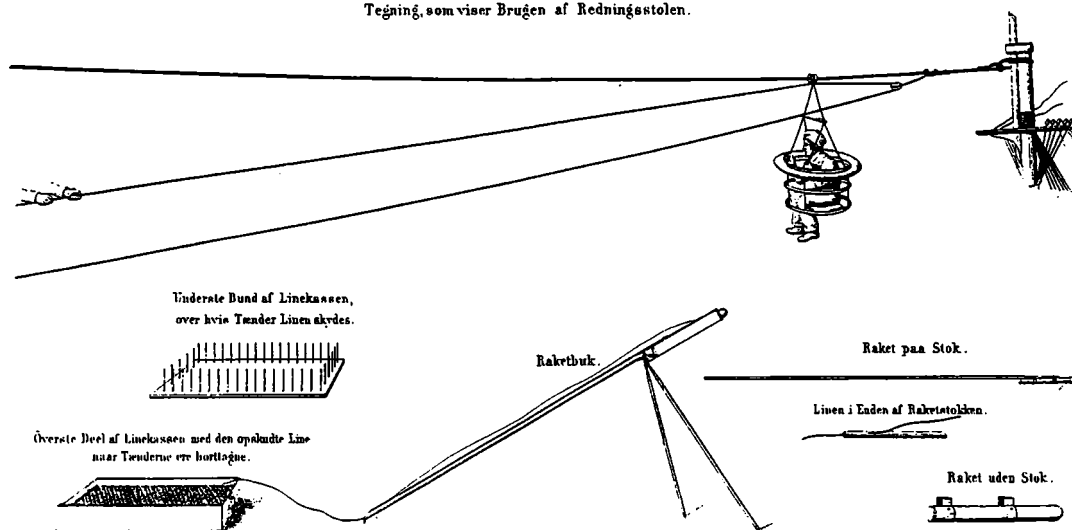
Øvelser.

Redningsraketten er et effektivt middel til at komme i forbindelse med skibe, der er strandet nær land. Siden redningsvæsenets oprettelse er en stor procentdel af de skibbrudne reddet ved hjælp af raketapparater.

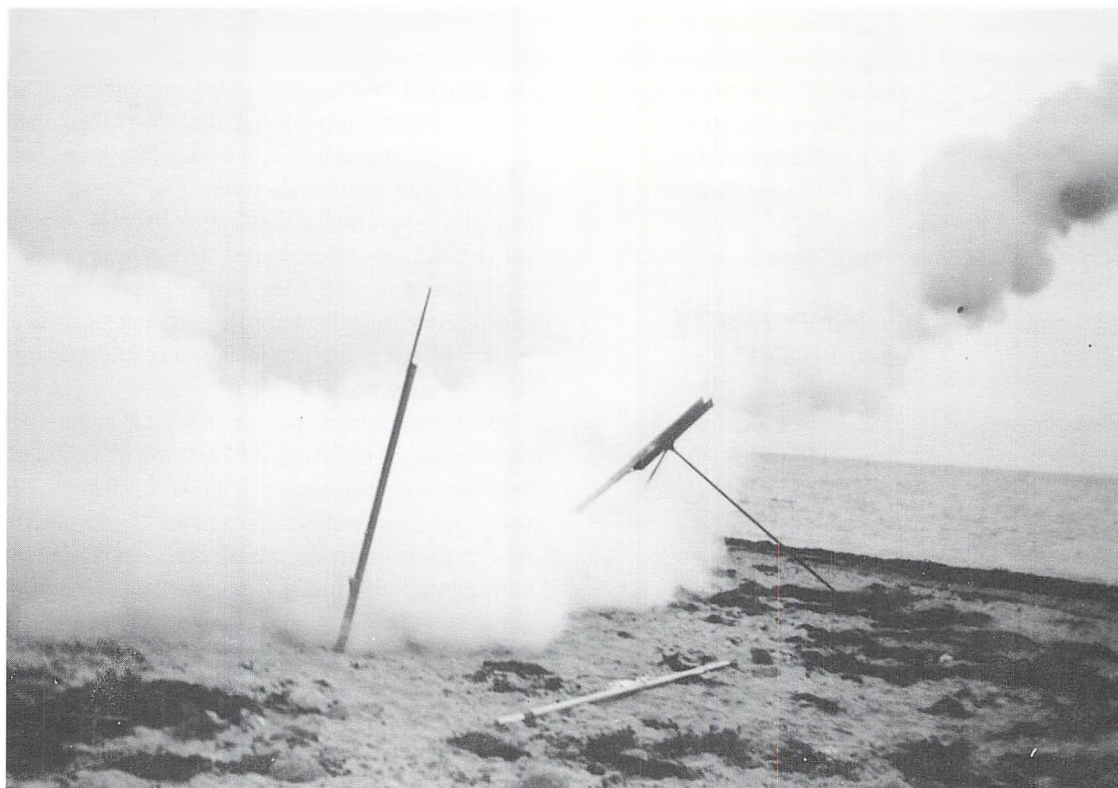
Øvelserne med materiellet var vigtige, pointerede redningsbestyreren overfor Eriksen-Noer, da raketdepotet blev oprettet. Det var vigtigt, at så mange fiskere som muligt blev fortrolige med det. En eller to øvelser hver vinter ville være passende mente redningsbestyrer P.K. Nielsen, og han kom selv rejsende fra Skagen for at se, om alt var forstået, eller der skulle yderligere instrukser til. Hvornår øvelser blev afholdt, måtte den tilsynsførende selv bestemme. Han tog også selv stilling til, hvem der skulle have ansvaret, når han ikke var hjemme.¹⁴

Øvelserne foregik på den måde, at materiellet blev læsset på trillebøre og kørt ned til stranden, hvor det trebenede raketstativ blev opstillet. Et solidt anker gravedes ned i sandet. Selve stativet fungerede som en rampe på ben, hvor raketten blev anbragt. Styringen af raketten, der var forsynet med en line, foregik ved hjælp af en stok, der var anbragt langs siden. Raketten antændtes med et såkaldt "brandrør", der blev sat på stativet. Et bændel blev trukket af, så brandrøret kunne fænge, og raketten gik af. Der var forskellige størrelser, alt efter hvor langt de skulle række. De mindste kunne gå 4-500 m ud, mens de største havde en rækkevidde op til 1000 m. Efter øvelsen blev materiellet forsvarligt rengjort og lagt på plads, så det kunne være parat, hvis der blev brug for det.¹⁵

Tegning, som viser Brugen af Redningsstolen.



Tegning der viser, hvorledes raketmateriellet blev brugt. Fra "Om redningsvæsenet i Danmark, dets oprindelse, organisation og virksomhed indtil udgangen af året 1857". Kbh. 1858.



Øvelsesraket affyres.- Foto Hjalmar Pedersen, Tisvildeleje.

Skulle det bruges i praksis, gjaldt det om at få linen, der var fastgjort til raketten, til at gå tværs over det strandede skib. Det første forsøg lykkedes ikke altid, men så måtte man prøve endnu engang. Lykkedes dette, halede besætningen raketlinen om bord, i hvis ende der var fastgjort en stjerneblok (træklods med trisse til tov) og et anvisningsbræt med tekst på dansk og engelsk, der angav, hvordan redningslinerne skulle anbringes på skibet. Stjerneblokken skulle fastgøres så højt som muligt på fartøjet, f.eks. i stormasten af hensyn til redningsstolens passage mellem båd og land. Til blokken var fastgjort en ud- og indhalerline, og ved hjælp af denne blev en tyk trosse halet ud til skibet, hvor den blev fastgjort ca. 1/2 m over stjerneblokken. Når trossen var fæstnet, blev den strammet fra land, og redningsstolen, der gled på trossen, kunne nu ved hjælp af ud- og indhalerlinen trækkes ud til skibet, og de skibbrudne bjerges i land.

Legater.

Siden oprettelsen i 1852 har redningsvæsenet været et statsligt foretagende, men fra privat side er ydet gaver. En række legater er i årenes løb blevet oprettet til fordel for redningsmænd og disses pårørende.¹⁶ Sevel, Keifler, Rørbye m.fl. er alle navne på danske legatstiftere. Den mest kendte og den, der har oprettet flest legater til fordel for danske redningsmænd, er dog den tidligere vicepræsident for det franske redningsvæsen, Emile Robin.

Blandt Emile Robins legater er et konfirmationslegat, hvor redningsfolkernes døtre tildeles et fint, enkelt sølvkors med kæde.

Betjeningsmand Jens Erhard Henriksens datter Conni var den første i Tisvildeleje, der fik konfirmationslegatet med tilhørende kors i april 1956.¹⁷

Redningsaktioner

Der gik heldigvis lang tid inden raketmateriellet, der var kommet til Tisvildeleje i 1911, kom i brug ved en stranding. Vi skal helt hen til 1931, før den



I Helsingø Kommunes lokalhistoriske Arkiv opbevares disse fotos af en fiskekutters stranding ved Vejby Strand i nov. 1941. Der kan muligvis være tale om den søulykke, som i strandingslisten omtales under 7. november 1941. I så fald er betegnelsen galease og måske også navnet "Fyen" forkert.

første redningsaktion med materiellet fandt sted.

Efter de to strandinger i efteråret 1941, hvor man talte om at oprette en statsdrevet redningsaktion på Nordsjællands kyst, blev August Gudmandsen bedt om at indberette de strandinger, der havde fundet sted i hans ansvarsperiode. Gudmandsen skriver, at der i efteråret 1918 strandede en tysk jagt, der var lastet med salt,¹⁸ og den 14. oktober 1921 en galease "Zephyr",¹⁹ som kom helt ind i havstokken, så mandskabet kunne springe fra den og vade i land. Begge gange kom raketapparaterne ikke i brug.²⁰

Ved nedennævnte stranding i 1931 og ved de to strandinger i 1941 var raketapparaterne i brug. Fra raketdepotet i 1942 blev omdannet til en statsdrevet station og indtil nedlæggelsen i 1975 kom de i anvendelse flere gange.

Strandingen af motorskibet "Gideona II" af Groningen den 5. september 1931.

Om aftenen ved titiden fik Gudman Gudmansen meddelelse fra strandfogeden om, at der var strandet et skib ca. tre km øst for Tisvilde. Skibet udsendte nødsignaler. Det blæste en temmelig hård storm fra nordnordøst med regntykning og hård sø på revlerne.

En time senere var de alarmerede fiskere ankommet til strandingsstedet med raketmateriellet, hvor der blev tændt et strandingslys og affyret en signalet, så de skibbrudne blev klar over, at man havde set dem.

En redningsraket blev klargjort og skudt af, men da stativet stod på en 30 m høj skrænt, og der var voldsom pålandsvind, gik raketlinen i en stor bue ind over land og nåede ikke ud til skibet.

Zonens brandkorps var i mellemtiden mødt, og der blev tændt en kraftig projektør, som kunne oplyse hele strandingsstedet. Nu blev materiellet flyttet fra den stejle lerskrænt ned til stranden, hvor raketstativet blev opstillet. Ved midnatstid blev den næste raket affyret, og denne gang lykkedes det. Linen lagde sig over radiomasten, så de skibbrudne let kunne hale stjerneblokken med udhalerlinen ud til skibet. Blokken blev gjort fast, og trossen og redningstolen halet ud. Ankeret på land, der skulle holde redningstolen klar af vandet, blev gravet ned oppe på en bakke. Da trossen var blevet fastgjort om bord på skibet og stram-

met ved hjælp af taljen, blev de skibbrudne - fire mand - én for én halet i land i redningstolen. Det hele tog godt en time.

Skibet var på rejse fra Sletterhage til København med 250 tons singels. Et par dage senere blev det taget af grunden af Svitzers bjergningsdamper²¹.

Strandingen af galeasen "Fyen" af Nørresundby den 7. november 1941.

Ved ottetiden om morgenen mente den tilsynsførende, Gudman Gudmandsen, at have set et lille fartøj, der lå til ankers et par kilometer ude og ca. to kilometer øst for Tisvildeleje. Båden lå imidlertid ikke til ankers, men var gået i drift i den hårde kuling fra nordvest.

Da redningsmandskabet ved nitiden var nået hen til stedet med raketapparaterne, var skibet drevet over revlen og lå for svaj mellem Tisvildeleje og Raageleje. En raket blev skudt af, men den fængede ikke, fordi det under krigen var svært at skaffe raketter af en god kvalitet. Den næste raket ramte ikke skibet, men gik ned bag fartøjet. Mens den tredje blev gjort klar, sank skibet, og besætningen på to mand sprang over bord. Den tredje raket blev skudt af i det håb, at de skibbrudne kunne få fat i linen, men det lykkedes desværre ikke.

Kunstmaler Kai Walther Mortensen, der var kommet til stede, tog nu tøjet af og prøvede at svømme ud til søfolkene - ca. 125 m - men han måtte opgive, da den østgående strøm var for stærk. Ca. et par hundrede meter øst for skibet drev de to besætningsmedlemmer i land, hvor Kaj Walter Mortensen sprang ud og fik dem halet det sidste stykke ind til bredden. Det var usikkert, skrev Gudmandsen til redningsbestyreren, om de var kommet ind ved egen hjælp, da de var meget udmattede.

Søretten udtalte senere sin påskønnelse af Kaj Walther Mortensens "behjertede og modige dåd"²².

Skibet var på vej fra Kolby Kaas til København med rug.

Strandingen af motorskonnerten "Kastor" af Rønne den 22. december 1941.

Nogle fiskere fra Raageleje havde om morgenen

ved nitiden ringet til strandfoged Anders Christiansen i Tisvildeleje og meddelt, at der var sket en stranding udfor Orebjerg hage ved Raageleje. Raketdepotet i Tisvildeleje var også blevet alarmeret, og der var ringet til Gilleleje om at komme med en stor båd, da det på grund af vejret ikke var muligt at gå ud med både fra Raageleje, fordi der blæste en hård sydvestlig kuling.

Fiskekutteren "Ragnhild" af Hundested havde på vej hjem set strandingen og var gået til assistance. Fra kutteren havde man sendt en mand over til skonnerten med skibsjollen. Denne var imidlertid blevet fyldt med vand, og manden skyllet over bord. Forgæves søgte han at holde fast i jollen, men måtte slippe taget og gik til bunds.

August Gudmandsen alarmerede de fiskere, der skulle af sted med raketmateriellet, og sidst på formiddagen var de fremme ved strandingen.

Fra land kunne de se, at der var tre mand om bord, og der blev afskudt en raket.

Desværre forfejlede både den og den næste sit mål, men den tredie nåede skibet og lagde sig midt mellem masterne. Det lykkedes en mand af besætningen at få fat i raketlinen, som han gjorde fast. Da han havde halet knapt 30 meter af linen om bord, måtte indhalingen opgives. På det tidspunkt var skibet brækket midt over, og en del af agterdækket knust af brådsørerne.

I mellemtiden var fiskerkutteren "Dania" fra Gilleleje ankommet med en stor motorjolle på slæb. Tre mand fra kutteren gik om bord i jollen, og det var hensigten, at den ved hjælp af raketlinen skulle fires ud til det strandede skib, men det lod sig ikke gøre på grund af den høje sø. Den ene af de tre mand, der var om bord i jollen, tog tøjet af og svømmede hen til "Kastor" med en line. Han prøvede at få en af de skibbrudne, kokken, der lå i vandet, med sig, men det var umuligt at få linen bundet om ham, da søen ustandselig slog over. Skipperen, der stadig var om bord, prøvede at holde fast i kokken, men han kunne heller ikke klare det og måtte slippe taget.

Ved middagstid, da skibet truede med at gå fuldstændig i stykker, kom en mindre tankbåd, K.K.K.K.I., der ikke var ret dybtgående. Den kunne gå ind til skibet, og tredie gang lykkedes det at komme så nær, at de tre mand kunne sprin-



Motorskonnerten "Kastor" af Rønne strandede den 22. december 1941 ud for Orebjerg hage ved Raageleje. Fartøjet blev slået til vrug. Foto Helsing kommunes lokalhistoriske Arkiv.

ge ned i tankbåden. Derfra blev de sejlet til Gilleleje, hvor skipperen og bedstemanden blev indlogeret på Missionshotellet, mens jungmanden måtte på sygehuset.²³

Dagen før var skonnerten sejlet fra Vejle med en ladning brunkul, der skulle have været til København. Strandingen skyldtes strømsætning (strømmens indvirkning på skibets kurs) i forbindelse med at fyrene på grund af krigen ikke var tændt.²⁴

Redningsaktionen fik afgørende betydning for, at raketdepotet i 1942 blev omdannet til en statsdrevet raketstation.

Strandingen optog de næste dage flere spalter i aviserne, og der blev klaget over, at der på hele Nordsjællands kyst ikke fandtes ordentligt redningsmateriel. "Redningsbåd på nordkysten afgjort nødvendig", konkluderede Politiken i sin udgave anden juledag. Kredsformanden for Dansk Sejlskibs-Rederiforening for mindre Skibe, skibsfører J. Sørensen, mente også, at en redningsbåd på nordkysten var påkrævet.²⁵

Redningsbestyrer Niels Hansen forsvarede sig så godt han kunne og udtalte, at da der i de indre farvande i forvejen var andre redningsmidler - fiskerbåde - skulle der ikke anlægges redningsstationer der. En redningsstation var kostbar, og kommissionen, der i 1925 forhandlede redningsvæsenets forhold, kom også til det resultat, at det ikke var så påkrævet, at der var stationer i de indre farvande.²⁶

Strandingen af fiskekutteren "Zenith" af Hundested den 27. november 1942.

Den første redningsaktion, efter at raketdepotet var blevet omdannet til en statsdrevet raketstation, gjaldt en hjemmehørende fiskekutter.

Ved midnatstid natten til den 28. november 1942 ringede redningsbestyrer Niels Hansen til opsynsmand August Gudmandsen og bad ham rykke ud til en stranding ved Liseleje. Lods Charles Jensen fra Hundested havde alarmeret redningsbestyreren, da han vidste, at besætningen stadig var om bord.

Stenfiskerfartøjet "Haabet" af Helsingør var et par dage forinden strandet ud for parkeringspladsen i Liseleje. Hundestedkutteren "Zenith", ført af skipperne Oluf Hansen og Kaj Madsen og med fisker Leif Jørgensen om bord, havde forsøgt at hjælpe den fri, men under arbejdet havde "Zenith" fået en trosse i skruen og var gået på grund.²⁷

Kutterne "Oakland" og "Mercator" fra Hundested, der også var blevet alarmeret, gik til assistance, men da de nærmede sig skibet, turde de ikke gå helt hen til det, da de var bange for også at strande. To mand roede derhen i en mindre båd, og man forsøgte at få en trosse over, men det mislykkedes. Da de to hundestedkuttere ikke kunne udrette mere, sejlede de hjem.

Opsynsmanden havde alarmeret redningsmandskabet, og da alle var mødt, blev raketmateriellet læsset på en bil, og ved etiden nåede man strandingsstedet. Der kunne man se stenfiskerfartøjet, der stod under vand, og der var ingen tegn på, at der var nogen om bord. På det tidspunkt var besætningen på fartøjet gået i land, men det vidste redningsmandskabet ikke.²⁸ Længere ude mod øst sås to klare lanterner fra en fiskekutter, men på grund af Værnemagtens pigtrådsspærring kunne redningsvæsenet ikke komme derud. Men det lykkedes lods Charles Jensen og en politibetjent fra Hundested, der også var kommet til stede, at få Værnemagtens tilladelse til at komme ind bag afspærringerne med raketapparaterne.

Fiskerkutteren stod så langt inde i havstokken, at der ikke var nogen overhængende fare for besætningen. En redningsraket blev gjort klar, og samtidig forsøgte man at få forbindelse til skibet med en kastelodslinje. Det lykkedes, og stjærte-

blok med ud- og indhalerline og redningstrosse blev halet om bord og gjort fast på skibet. Besætningen på tre mand kunne nu bringes i land i redningsstolen.

Nogle dage senere sendte de tre reddede, Kaj Madsen, Oluf Olsen og Leif Jørgensen, en hjertelig tak til redningsmandskabet.²⁹

Redningsfolkene nåede hjem ved halvfemtiden om morgenen, men en time efter måtte de tage til Raageleje, hvor der var set nødblus. Kysten blev afpatruljeret til det blev lyst, men der var intet at se.

Midt i marts måned 1944 skrev opsynsmand August Gudmandsen til redningsbestyreren og fortalte, at der var sket en minesprængning den 16. marts i nærheden af Tisvildeleje. Sammen med et par andre folk fra raketstationen var de sejlet ud, men havde intet fundet. Opsynsmanden spurgte ved den lejlighed, om der kunne tildeles nogle benzinmærker, da det jo var småt med benzin til fiskeriet i forvejen, som han skrev. Undtagelsesvis bevilgede redningsvæsenet ti liter til ejeren af båden.

Strandingen af motorskonnerten "Trivia" af Stockholm den 13. januar 1946.

Lidt over middag kørte redningsmandskabet i en lejet "generatorvogn"³⁰ til Gilleleje, da der var kommet meddelelse om en stranding ved Nakkehoved, ca. 100 meter øst for fyret. Motorskonnerten "Trivia" havde under en bugsering fra Göteborg til København, hvor skibet skulle repareres efter en minesprængning, fået sprængt slæbetrossen og var gået på grund.

Skibet stod ca. 25 meter fra land, og der rasede en nordøstlig snestorm. Den første raket, som blev skudt af, ville ikke tænde, men den anden nåede skibet, hvor besætningen fik fat i linen. Efter at have fået redningstrossen på plads, kom kaptajnen og styrmanden i land i redningsstolen for at forhandle med Svitzer om bjergning af skibet. Resten af besætningen på seks mand blev ombord, da der i øjeblikket ikke var nogen overhængende fare.

Sidst på eftermiddagen blev kaptajnen og styrmanden bragt om bord igen ved hjælp af redningsstolen.

Redningsmandskabet lod redningsstol, trosse

og udhalerline blive, så besætningen havde forbindelse til land.

Næste dag, da vejret var blevet betydeligt bedre, blev det efterladte materiel hentet.

Først den 31. januar blev skibet taget af grunden af Svitzer og Gilleleje bjergelav og bugseret til København.³¹

Strandingen af motorskonnerten "Karen" af Marstal den 23. marts 1946.

Ved middagstid fik opsynsmanden en melding fra en gårdejer ved Udsholt strand, at der var strandet et skib et par hundrede meter fra land. Vejret var ret hårdt med stormende kuling og svær sø direkte på land.

En times tid senere var redningsmandskabet fremme ved strandingen i Udsholt, og raketstativet blev stillet op. Den første raket sprængtes, og den næste gik langs med skibet, hvor besætningen ikke kunne få fat i den. Den tredje ville ikke tænde og den fjerde sprængte raketlinen. Endelig lykkedes det med den femte raket at få forbindelse til skibet. Også i de første år efter krigen var redningsraketterne af en meget dårlig kvalitet.

Udhalingslinen med stjørteblokken kom om bord, og trossen blev halet ind. Den blev fastgjort lige over lønningen, da mandskabet var for udmattet til at sætte den fast højere oppe.

Da forbindelsen var oprettet, blev de to mand, der var om bord, kaptajnen og kokken, reddet i land i redningsstolen og kørt til Tage Nielsens gård, hvor de kom under lægebehandling. De havde forinden fået et par glas af den spiritus, i reglen cognac, der altid skal være i forbindskassen for at give varme efter en hård tur i bølgerne.

To andre mand af besætningen var tidligere sprunget over bord og havde forsøgt at svømme i land, men de druknede begge.

Skonnerten, der var læk og havde maskinskade, var på rejse fra Vejle til København med brunkul. Den blev senere totalt vrag.

Strandingen af tjalken "Karoline" af Haderslev den 13. april 1946.

Tisvildelejes raketstation gav kun begrænsede muligheder for redning af skibbrudne. Men red-

ningsmandskabet vidste, at når det drejede sig om søfolk i nød, så gjaldt det hurtighed og omtanke.

Ved middagstid hørtes en kraftig eksplosion, der rystede hele området. Lidt senere ringede en mand fra Vejby Strand til strandfogeden, at et skib var minesprængt.

Opsynsmanden, der havde en motorbåd liggende i vandet, tog sammen med Erik C. Pedersen og Erhard Henriksen til ulykkesstedet, ca. fire sømil nord for redningsstationen, hvor de fik bjerget skipperen, Jørgen Hansen Worck. Han sad i mastetoppen, kun godt en meter over vandet.

Et stenfiskerfartøj fra Yderby på Sjællands Odde, der tillige var kommet til ulykkesstedet, fik reddet styrmanden, Jens P. Olsen, der drev på et stykke vraggods. Opsynsmanden fik også ham over i motorbåden og sejlede ind til Tisvildeleje, hvor der i mellemtiden var rekvireret læge og ambulance. Skipperen blev kørt til sygehuset til behandling, men styrmanden, der var i live ved landingen, døde kort tid efter af sine kvæstelser. Den tredje mand om bord druknede, da skibet sank.

Det minesprængte skib var på rejse fra København til Horsens med foderkager.

Strandingen af kuffen "Energi" af Svendborg den 21. august 1946.

Om morgenen var kuffen "Energi", med skipper Mathiasen som fører, strandet i tåge ca. en halv kilometer vest for Tisvildeleje. Da det var stille vejr, kunne skibet trækkes fri af kutterne "Elida" og "Øresund" fra Hundested, så raketapparaterne blev ikke brugt.

Skibet, der var kommet fra Fredericia med brunkul, kunne fortsætte sin rejse til København.

Strandingen af motorskonnerten "Gerd" af Grenaa den 8. marts 1948.

Ved middagstid kørte redningsmandskabet til Raageleje, hvor motorskonnerten "Gerd" var strandet. Det var meningen at man skulle være behjælpelig med at oprette forbindelse mellem Svitzers bjergningsbåd fra Helsingør og det strandede skib. Vejret var på det tidspunkt roligt med en del tåge. Senere blæste det op fra vest, så

bjergningsbåden måtte give op og forlade stedet. Da skibet drev ind på en hofde, ca. 20 meter fra land, blev raketapparaterne hentet for at være parate, hvis der skulle blive brug for dem. Skibet kom imidlertid fri af hofden og drev så tæt ind mod land, at besætningen kunne komme i land ved hjælp af en stige, der blev lagt ud.

Skonnerten var på rejse fra Århus til København med tomme tønder.

Strandingen af kuffen "Jan" af Århus den 29. december 1948.

Midt på dagen kom der bud fra Raageleje, at et skib var strandet om morgenen i snetykningen ca. en kilometer øst for lejet. Svitser blev rekvireret, og bjergelavet fra Tisvildeleje var også taget til strandingen.

Da vinden sidst på eftermiddagen friskede op, og Svitser endnu ikke var kommet, hentede opsynsmanden raketapparaterne. Svitser kom noget senere, men kunne ikke få forbindelse med skibet.

En båd fra Raageleje havde tilbudt at bjerge besætningen, der bestod af skipperen og hans kone, men de ville blive om bord.

Da det blev højvande om aftenen, kom skibet fri ved egen hjælp og kunne fortsætte rejsen til København.

Strandingen af motorgaleasen "Grethe" af Århus den 20. marts 1951.

Motorgaleasen, der var strandet ved Vejby Strand aftenen før, havde passeret lysbøjen ved Hesselø ved middagstid. Da den et par timer senere fik rorskade og ikke kunne manøvrere, udsendte den nødsignaler.

Strandvagten, der var blevet sendt ud, havde i det usigtbare vejr med snebyger intet set. Ved halvnitiden om aftenen fik opsynsmanden at vide, at skibets besætning på to mand havde reddet livet ved at svømme i land.

Skipperen fortalte, at han havde passeret anholdpaketten "Vera", så strandingen var åbenbart sket så langt mod nord, at nødsignalerne ikke kunne ses i snetykningen.

Skibet, der var lastet med brunkul, kom fra Kolding og kunne efter at være trukket af grunden fortsætte rejsen til København.³²

Strandingen af motorgaleasen "Duen" af Ålborg den 18. februar 1953.

Tidligt på aftenen gik opsynsmanden en tur langs stranden, og der så han, at der var strandet et mindre fartøj et par hundrede meter vest for molen i Tisvildeleje. Da det blæste temmelig meget, og tågen lå tæt, tog tre af redningsfolkene ud til det strandede skib med en af jollerne fra fiskerlejet.

De kunne imidlertid ikke komme om bord på grund af den hårde sø, så raketapparaterne blev gjort klar og transporteret til strandingsstedet. Den første raket gik fint over skibet, og linen lagde sig foran stormasten. Samtidig satte besætningen - to mand - skibets jolle i vandet for at ro i land, men to åretolde knækkede, så den ikke kunne roes, men måtte vrikkes frem.

Omtrent 10 m fra kysten blev jollen fyldt med vand og sank, så de skibbrudne faldt i vandet. Redningsmandskabet dannede nu kæde ud i vandet og fik de to mand reddet i land uden uheld.

De blev indlogeret hos Oluf Gudmandsen, hvor de fik skiftet tøj og blev varmet op efter den kolde tur i bølgerne.

Det strandede skib, med skipper Åge Dalsgård som fører, var med en ladning kondenseret mælk på rejse fra Horsens til København. Svitser bragte det flot et par dage senere.³³

Forgæves eftersøgning den 20. oktober 1954.

Da det stormede voldsomt fra nordvest med regnbyger, blev strandvagten sat klokken seks om aftenen. Et par timer senere meddelte vagten, at han havde set lys et sted på kysten øst for stationen og mente, det lignede en toplanterne.

Nu blev mandskabet kaldt sammen, så de kunne være parate, hvis det blev nødvendigt. Samtidig ringede opsynsmanden til fisker Svend Svendsen i Raageleje og bad ham undersøge sagen. Han meddelte, at han ikke kunne se noget. To mand fra raketstationen var taget af sted i bil for at undersøge kysten. De fortalte, at de fra Salgaards høj havde set noget lys og en raket. Yderligere eftersøgning gav ikke noget resultat, så klokken elleve om aftenen blev mandskabet sendt hjem, men afpatruljeringen af kysten fortsatte hele natten til næste morgen klokken seks.

Strandingen af motorskonnerten "Marabu" af Hamburg den 4. marts 1955.

Lodsen fra Hundested ringede først på aftenen om, at et tysk motorskib ved indsejlingen til Isefjord var blevet beskadiget af isen, så det var sprunget læk. Nu drev det med isen og ville antagelig strande et sted på kysten.

Mandskabet blev kaldt sammen, og i Oluf Corneliussens lastbil kørte man til Liseleje og derfra ud til stranden ved Nødebo Huse, hvor skibet lå ca. 1500 meter fra land. Der kunne redningsmandskabet intet udrette, da rakterne ikke havde den nødvendige rækkevidde. Så gik turen til Hundested, hvor man aftalte med lodsen,¹⁴ at redningsmandskabet skulle blive på stranden og holde vagt.

Der var blevet lovet isbryderassistance til skibet, men da det stadig drev mod land, var der for lidt vand til, at isbryderen kunne komme ind til fartøjet. Senere kom det dog fri af isen ved egen hjælp og arbejdede sig ud mod åbent vand. Redningsaktionen kunne afblæses ved halvtolvtiden, da man af lodsen havde fået at vide, at skibet var kommet i havn.

Det 1150 tons store skib var på vej til Holbæk med hvede.

Strandingen af skærgårdskrydseren "Harlekin" af Hellerup den 13. november 1955.

Lidt over middag fik opsynsmanden meddelelse fra politiet i Frederiksværk, at der udfor Melby Overdrev lå et fartøj, der ønskede hjælp.

Tre unge københavnere, fotograf Ole Mulvad, reklameassistent N.H. Carlsen og grosserer H.S. Engelsen, var dagen i forvejen sejlet fra København med kurs mod Århus.

Da det sidst på aftenen blev tåget, kastede de anker. Et par timer senere strandede de imidlertid på den inderste revle ud for Asserbo. De var dagen efter blevet tilbudt hjælp fra land, da strandingen var blevet set, men havde afslået. Ved middagstid blæste det imidlertid op, og skibet huggede voldsomt i grunden. Pr. flaskepost blev der sendt besked til land, at nu ville man gerne have hjælp, så derfor blev redningsmandskabet alarmeret.¹⁵

Ved totiden var mandskabet kaldt sammen, og

raketapparaterne læsset på Oluf Corneliussens bil.

Da man kom ud til fartøjet, der lå ca. 100 meter fra land, blev raketapparatet stillet op, men først den tredje raket, der blev affyret, fik forbindelse med skibet, så liner, trosser og redningsstol kunne hales om bord.

Efter et par timers forløb var besætningen på tre mand reddet i land, og da de var meget forkomne, blev de kørt til sygehuset i Frederiksværk.

Ejeren, fotograf Ole Mulvad, der selv førte skibet, mente, at de var strandet på grund af tåge.

Strandingen af lystmotorbåden "Ingrid" af Hvidovre den 22. juli 1956.

Om formiddagen ved titiden fik opsynsmanden melding om, at en mand var kommet svømmende i land ca. en kilometer øst for raketstationen. Hans båd havde fået motorstop, og han var bange for, at den skulle drive på land.

Da opsynsmanden fik at vide, at der endnu var en kvinde og to børn om bord, blev redningsmandskabet straks alarmeret.

Skibet lå så langt ude, at man ikke kunne nå det med rakterne, så tre af redningsfolkene tog derud med en af fiskerbådene fra havnen og fik bjerget de ombordværende, der var temmelig forkomne.

Godt pakket ind i stationens uldtæpper blev de kørt til strandfogedens hjem, hvor de fik sundet sig lidt.

Det strandede skib, der kom fra Gershøj, skulle til København.

Strandingen af lystkutteren "Snuller" af Hvidovre den 3. juli 1960.

Søndag aften ved ottetiden ringede politiet i Hillerød til opsynsmanden, at der seks kilometer vest for stationen var strandet et lystfartøj, der ønskede hjælp. Redningsmandskabet blev alarmeret, og man tog af sted. Men da man ikke kunne få det nøjagtige sted at vide, var det ikke muligt at finde skibet, og man måtte vende om. Senere blev det hjemmefra oplyst, at besætningen var kommet i land i god behold og nu var hos skovfoged Sørensen.



Hundested Havn. (Redningsbaaden gaar ud.)

Hundestedfiskerne overtog i 1918 en 30 fods roredningsbåd, der indtil da havde været stationeret i Klitmøller på Jyllands vestkyst. Båden er her på vej ud af Hundested Havn antagelig under en øvelse. Postkort i privateje.

Ejeren havde med sin besætning på tre mand deltaget i kapsejladserne Sjælland Rundt, men på grund af det hårde vejr var båden strandet.

Redningen af en ung mand fra Tisvildeleje den 30. august 1966.

Da opsynsmanden om formiddagen gik på stejlepladsen og ordnede garn, fik han øje på en lystkutter, der var kærtret omtrent to kilometer ude. Han fik hurtigt fat i to mand fra stationen, Erhard Henriksen og Erik Pedersen. Sammen sejlede de ud og fik bjerget en meget forkommen ung mand i land.

Strandingen af en glasfiberbåd den 6. november 1971.

Strandvagten observerede ved titiden om aftenen, at en helikopter afsøgte kysten, så han slog alarm til redningsmandskabet. Opsynsmanden og tre mand kørte langs kysten ud til Holløselund, hvor Falck-Zonen holdt med udrykning. En 20 fods glasfiberbåd var strandet med to mand. Den tre-

die var faldet over bord og druknet i det hårde vejr. Det blæste en stormende kuling fra nordvest. De to reddede havde sat båden på land. Zonelederen fortalte opsynsmanden, at det var tre unge mænd, der havde været på vej til Hundested.

Det var den sidste udrykning fra Tisvildeleje raketstation.

HUNDESTED

Da dæksbåden "Helga" strandede den 27. november 1917 ved Lynæsfortet, druknede to mand af besætningen. Den tredje blev reddet i sidste øjeblik.

I en nordlig storm var dæksbåden på vej fra Holbæk til Helsingør med en ladning fiskeagn, da en hård sø slog over båden, så motoren gik i stå. Ved grundstødningen gik roret tabt, så båden ikke kunne styres, og vind og strøm satte den på land ca. 1500 meter syd for fortet ved Sandhagen. Der blev sat nødsignaler, men på grund af det hårde vejr nåede en motorbåd først derud seks timer senere.

Skipper Jens Jørgen Jensen og fiskerne Georg Hansen, Johs. Peitersen, H.P. Sørensen, Lars Hansen og Anker Nielsen gik ved totiden ud fra Lynæs havn i en mindre motorbåd med en jolle på slæb. Ved hjælp af jollen nåede de hen til vraget og fik bjerget den tilbageblevne mand, Harald Petersen, der på det tidspunkt havde ligget over seks timer i det iskolde vand.

På det tidspunkt var dæksbåden fyldt med vand, og fiskerne Chr. Møller og Rasmus Hansen, begge fra Helsingør, faldet over bord og druknet. Den reddede fisker var dog ikke mere medtaget, end at han tilbød at tage en tørn ved åreerne, da det i det hårde vejr kneb med at få jollen roet hen til motorbåden. Da han var kommet i land, gik han selv op til pensionatet "Lynæs", hvor han kom under lægebehandling.¹

"Det er beklageligt, at der på steder som Hundested og Lynæs ikke findes redningsbåd eller redningsapparater" kunne man læse i Frederiksborg Amts Avis et par dage efter strandingen. "Havde noget sådant været tilstede, kunne de forulykkede have været reddet og den sørgelige ulykke undgået."

Året før var jagten "Hulda" forlist den 13. november ved indsejlingen til Rørvig, men da var lods båden fra Rørvig nået frem i tide og havde bjerget de skibbrudne.

Disse og tidligere strandinger,² hvor søfolk var bragt i livsfare, fik nogle beboere i Hundested til at sende en ansøgning til folketingsmand, overretssagfører Niels Petersen, København,³ om at foranledige, at der blev stationeret en redningsbåd i Hundested.

Ansøgningen gik videre til marineministeriet, der anmodede redningsbestyreren for Det nørre-jydske Redningsvæsen, P.K. Nielsen, Skagen, om at rejse til Hundested og undersøge forholdene nærmere.⁴ Først på sommeren 1918 tog han til Hundested og talte med havnefoged P. Petersen samt hotelejer H. Mathiesen, der begge var meget interesseret i sagen.

Havnefogeden oplyste, at fra havnen langs kysten mod syd, hvor strandingen af dæksbåden "Helga" skete, lå den yderste revle kun ca. 300 m fra land. Ved lavvande fandtes her kun ca. 50-60 cm vand, og bådene i havnen var for store og dybtgående til, at de kunne komme ind på revlen.

Man søgte derfor om at få en redningsbåd -

ikke et raketapparat, da det ikke ville kunne anvendes, fordi strandingerne i reglen skete uden for raketternes rækkevidde. En ældre 30 fods roredningsbåd ville være tilstrækkelig, og da der var ca. 250 fiskere i Hundested havn, skulle der være mandskab nok til at betjene den.⁵

I 1895 var roredningsbåd nr. 82, et nybygget, selvlvæsende og synkefrit fartøj på 30 fod, blevet stationeret i Klitmøller på Jyllands vestkyst, hvor den havde gjort tjeneste indtil 1916, da redningsstationen fik en motorredningsbåd.

Nu var den blevet overflødig, så redningsvæsenet besluttede, at båd, transportvogn og øvrigt materiel, såsom årer mv., i september 1918 skulle afleveres til fiskeriforeningen i Hundested. Formanden, fisker L.P. Hansen, påtog sig ansvaret for båd og materiel, for hvilket han fik 150 kr. om året, en betaling, der var uændret for den tilsynsførende til 1950, hvor den blev forhøjet til det dobbelte.⁶

Tretten fiskere fra Hundested og Lynæs havde forinden givet skriftligt tilsagn om, at de i "alle nødvendige tilfælde" og uden vederlag ville gøre tjeneste ved båden.

Redningsvæsenet afholdt udgifterne til tilsyn, vedligeholdelse og transport ved øvelser og redningsaktioner.⁷

Hus

Men hvordan skulle man opbevare redningsbåden? Ville der eventuelt kunne lejes et skur, indtil der blev bygget et hus? På grund af krigen kneb det med materialer, og de, der kunne fås, var ret dyre.

Indtil videre lejede redningsvæsenet et skur af Wilhelm F. Reimer for 25,00 kr. om året til opbevaring af materialerne. Til båden havde fiskeriforeningen anvist en plads på havnen, hvor den kunne stå på transportvognen under en presenning.

Allerede et par år efter bevilgede ministeriet penge, så tømrer Valdemar Larsen i 1920 kunne bygge et bådhus af træ på betonsokkel, tækket med tagpap, for 9.300,00 kr. Hundested havnebestyrelse overlod pladsen til bådskuret gratis.⁸

Den 3. oktober 1929 blev huset beskadiget af en brand, men ikke værre end det kunne repareres. Ilden var opstået i smedemester August Jørgensens motorfabrik, som lå ved siden af

bådhuset. Johan Nielsen, der var tilsynsførende, og bådformanden fik redningsbåden og materiellet ud og i sikkerhed, inden ilden i den kraftige vind fik for godt fat i huset, mens brandsprøjterne forsøgte at bekæmpe branden. Et par timer senere eksploderede en iltbeholder ved fabrikken, så fodstykket på huset blev sprængt og forskubbede sig nogle tommer. Nu kunne ilden rasere hele vestsiden og taget.

Dagen efter fik den tilsynsførende og et par af mandskabet redningsbåden gjort ren. Materiellet blev hængt til tørre, og alt kom senere i hus eller blev dækket med en lånt presenning.

Tømrermester Jens Petersen, Hundested, reparerede skaderne for en pris af 2200,00 kr.⁹ Johan Nielsen fik to kroner om dagen for at føre tilsyn med byggeriet.

I 1936 var Hundested ved at miste sin redningsbåd. Havneudvalget havde pr. 1.4.1937 opsagt pladsen, hvor huset lå, da havnen skulle udvides.¹⁰ Hvis opsigelsen stod ved magt, ville båden blive fjernet, da ministeriet ikke ville bevilge penge til en flytning af huset. Efter nogen forhandling med havnevæsenet blev opsigelsen annulleret, og redningsbåden forblev i Hundested.

Ved storbranden i Hundested natten mellem den 9. og 10. juni 1950 nedbrændte bådhuset med båd og andet materiel totalt.

Ilden opstod om aftenen ved ellevetiden i et skur på havnen, hvor der havde overnattet nogle vagabonder, og man mente, de måske havde været lidt uforsigtige med deres røgtobak. Derfra bredte ilden sig til den nærliggende trælasthandel, redningsstationen og Hundested kro, der blev totalt ødelagt. I den voldsomme blæst antændte gnister også andre ejendomme i Nørregade, og først ved totiden om morgenen havde brandvæsenet fået ilden under kontrol.¹¹

Mandskab

Redningsbestyreren mente, at det var en fordel, at det var de samme 12 mænd, der betjente båden. I hvert fald skulle der altid være nogen med, der havde været ude med båden før. I redningsvæsenet har mandskaberne den ret, at de ud af deres egen midte vælger, hvem der skal være bådformand. Denne regel blev også praktiseret i Hundested.

I maj 1935 ansøgte de 13 fiskere, der gjorde tjeneste ved redningsbåden, om et fast årligt vederlag som ved andre redningsstationer. Men det ville redningsbestyreren ikke anbefale, da der i de forløbne 17 år kun havde været ringe brug for båden.¹²

Det var den tilsynsførendes pligt at sørge for, at båd og materiel var i orden, at tovværket blev udluftet, redningsbælterne efterset, og at forbidskassen indeholdt det den skulle. Tilsynsførende måtte også sørge for håndværkere, der af og til kunne smøre paptaget, og at huset i det hele taget blev vedligeholdt.

Der blev holdt øvelse én gang om året. Først fra 1923 fik mandskabet 9 kr. hver pr. øvelse. Fra 1. april 1926 blev betalingen forhøjet til 10 kr.¹³

Redningsbåden tiltrak sig Hundestedborgernes interesse, for i 1931 skrev Hundested og Omegns turistforening til bestyreren om tilladelse til at benytte redningsbåden ved byfesten søndag den 12. juli. Redningsbestyreren gav sin tilladelse til, at der afholdtes en øvelse, men dog på den betingelse, at øvelsen ikke foregik i stille vejr, for som han skrev, da har hverken tilskuere eller bådmandskab nogen glæde eller udbytte af den.¹⁴ Men vejret har åbenbart været tilfredsstillende, for sidst på måneden fik mandskabet udbetalt 160,00 kr. for øvelsen.

Øvelsen foregik efter redningsbestyrerens instruktion på samme måde som de bådøvelser, der blev afholdt ved de statsdrevne redningsstationer med roredningsbåde. Chr. H. Walther, der var tilsynsførende under krigen, fortæller om en øvelse i august måned 1944: Båden med tilbehør blev af to par heste kørt fra huset ned til havnen, hvor den blev sat i vandet.

De 12 frivillige fiskere, alle iført redningsbælter, roede nu en time, og derefter blev der øvet i sejlmanøvrering. På tilbageturen blev der også roet, og bådslæbet blev brugt. Hestene trak båden op af vandet på en slidske, hvorefter den blev læsset op på vognen og kørt i hus. Materiellet blev rengjort og lagt på plads, så det altid var parat, hvis der hurtigt skulle blive brug for det. Inden mandskabet gik hjem, blev der indøvet kunstigt åndedræt efter Holger Niensens metode. Den dag, øvelsen blev afholdt, blæste det fra sydvest med vindstyrke 4, hvilket vil sige en frisk brise. Nogen særlig anstrengende øvelse har det ikke været.

Tilsynsførende:

<i>L.P. Hansen</i>	<i>3.9.1918 - 1.1.1921</i>
<i>Johan Nielsen</i>	<i>1.1.1921 - 1.10.1934</i>
<i>Lars Ole Rasmussen</i>	<i>1.10.1934 - 1.1.1943</i>
<i>Chr. Walther</i>	<i>1.1.1943 - 1.10.1949</i>
<i>Søren Andersen</i>	<i>1.10.1949 - 10.6.1950</i>

Efter motorskonnerten "Kastor"s stranding ved Raageleje den 22. december 1941, hvor to mand omkom, ansøgte Hundested Fiskeriforening og Hundested Havn marineministeriet om oprettelsen af en moderne redningsstation i Hundested med motorredningsbåd. Som grund for deres ansøgning påpegede de, at Hundested var det mest centrale sted på nordkysten, da afstanden til Sjællands Rev og Nakkehoved var omtrent lige lange. Der blev også anført, at Gilleleje havde en ansøgning liggende i ministeriet, men da der ikke derfra ville kunne bringes hjælp til en stranding vest for Isefjorden så hurtigt som fra Hundested, måtte henvendelsen være berettiget.

Men det mente ministeriet ikke. Løsningen på spørgsmålet om, hvor der på nordkysten skulle anbringes en redningsstation blev den enkleste og billigst mulige, nemlig at hverken Hundested eller Gilleleje fik en station, men at raketdepotet i Tisvildeleje blev omdannet til en statsdrevet raketstation.

Lodsvæsenet som redningsvæsen.

Efter branden i 1950 skrev formanden for Hundested Fiskeriforening til marineministeriet om at få genetableret redningshus med båd, helst ved anskaffelse af en motorredningsbåd. Havnebestyrelsen ville bevilge en ny plads til huset på den søndre mole nær ved slæbestedet.¹⁵

Det blev overvejet i ministeriet, om der skulle anlægges en redningsstation med motorbåd i Hundested i lighed med den, der var ved at blive oprettet i Odden havn. Men da anlægsudgifterne ville blive for store i forhold til det behov, der ville være for en redningsstation i Hundested, når der også kom en i Odden havn, blev ministeriets holdning et nej.

Redningsvæsenet fik sagen til udtalelse og var ikke stemt for en redningsstation i Hundested, da roredningsbåden siden 1918 kun havde været meget lidt i brug.¹⁶

Resultatet blev i stedet en aftale med Hundested lodseri. Pr. 1.2.1951 skulle lodseriet stå til disposition i strandingstilfælde.¹⁷ Lodsvæsenet gik ind på betingelserne om at stå til rådighed mod en betaling på 1000 kr. om året. Desuden skulle udgifterne til redningsaktionerne dækkes.¹⁸

På det tidspunkt havde lodsvæsenet i Hundested to fartøjer. Det ene var en lukket båd på 21,6 fod, bygget i 1950, med en 15 HK motor og en dybgang på kun 3,5 fod. Denne båd tilhørte lodserne privat. Den anden var en 28 fods båd fra 1912, der var ombygget i 1948. Den havde en 30 HK motor og en dybgang på 6 fod. Det var lodsvæsenets båd. Redningsvæsenet udlånte det nødvendige materiel til lodseriet, indbefattet redningsbælter til mandskabet.

Hvornår overenskomsten er blevet ophævet, har det ikke været muligt at få oplyst, men så sent som i marts 1968 fik lodseriet udbetalt 250 kr. for april kvartal. I 1973 blev lodsvæsenet og redningsvæsenet lagt sammen, så måske er overenskomsten aldrig blevet ophævet.

Efter storbranden i Hundested, hvor det blev drøftet, om der skulle oprettes en statsdrevet redningsstation, undersøgte redningsvæsenet forholdene og spurgte blandt andet politimesteren i Frederikssund, hvor mange strandinger, der havde fundet sted de sidste 25 år. Strandfoged Rasmus Madsen i Lynæs kunne meddele, at redningsbåden i et par tilfælde havde været kaldt ud til mindre fartøjer, der var strandet, men de ombordværende var alle kommet i land på anden måde, inden redningsbåden var ankommet.

Formanden for Hundested fiskeriforening, Søren Andersen meddelte, at redningsbåden havde været kaldt til assistance ved fem strandinger i farvandet omkring Hundested. I alle tilfælde havde der været fare for menneskeliv, men alle var blevet reddet på anden måde, inden redningsbåden var ankommet.

Redningsaktioner.

Da lodseriet overtog redningstjenesten, blev der sendt indberetninger til redningsvæsenet om deltagelse i redningsaktioner, og i den korte tid, fra 1951 til 1959, hvor lodsvæsenet har sendt oplysninger, fandt tre redningsaktioner sted, hvor der blev reddet menneskeliv. Desuden var lodsbåden i aktion andre fire gange.

Strandingen af motorgaleasen "Gertrud" af Lemvig den 20. marts 1951.

Om morgenen ved ottetiden observerede lodseriet, at der var strandet et mindre fartøj på Middelgrund i Isefjordens munding.

Da det blæste temmelig voldsomt med snebyger og høj sø, satte et af lodsmotorfartøjerne kurs mod strandingsstedet. Man havde valgt den mindste af bådene, da der var for lavt vand på strandingsstedet til, at den store kunne gå ind til skibet.

Efter omkring tre kvarters sejlads nåede man ud til strandingen, men føreren ville nødigt forlade sit skib. Han var indforstået med, at mandskabet gik fra borde, men foreløbig ville ingen om bord i lodsbåden, så den returnerede til Hundested.

Et par timer senere hejste skibet nødflag, og lodsbåden gik igen ud. Nu var situationen forværret. Skibet havde fået slagside, og søen skyllede hele tiden over dækket. Besætningen på tre mand kom om bord i lodsbåden og blev bragt velbeholden til Hundested, hvor de indlogeredes på sømandshjemmet.

Det strandede skib, der var på rejse fra Stralsund til Skive med en ladning kalksalpeter, var inden strandingen sprunget læk. Det lykkedes senere at få det slæbt af grunden og bragt ind til Hundested.¹⁹

Strandingen af fiskerkutteren "Børge" af Løgstør den 2. februar 1953.

Sidst på eftermiddagen blev der ringet fra Spodsbjerg fyr, at man var blevet alarmeret fra Kikhavn, hvor der var set nødblus i østlig retning fra fyret ca. 300 meter fra land. Lodsbåden gik til undsætning, og da den var i nærheden af fyret, sås en klar lanterne, men intet nødblus eller nødsignal. Lodsens om bord formodede, at det var agterlanteren fra et skib, så eftersøgningen blev indstillet, og lodsbåden satte igen kurs mod Hundested. Ved ankomsten til havnen, mødte man fiskerbåden "Rota" af Hundested, der var på vej ud for at søge efter fartøjet. Fra fyret havde man igen meddelt, at der var set nødblus, så lodsbåden gik ud igen, nu ledsaget af fiskerbåden "Rota". Denne gang fandt man havaristen, en

fiskerkutter, ud for kysten ved Kikhavn. Båden med to mand om bord blev slæbt til Hundested havn.

Kutteren, der var på rejse fra Løgstør til København, havde fået vand i maskinrummet, så motoren ikke kunne fungere. Ankeret var blevet sat, men kæden knækkede, så kutteren var drevet for skovlvoddene²⁰ indtil bjergningen.²¹

Strandingen af lystkutteren "Rosemarie 3" af København den 30. august 1953.

Sidst på aftenen modtog lodseriet en melding fra politiet om nødblus ud for Lynæsfortet, vest for sejlrenden.

Da lodserne nåede derud, kunne de i projektorværket fra fortet se en strandet lystkutter. Da lodsbåden ikke kunne gå helt ind til strandingen, blev der hentet en jolle, og ved hjælp af den blev de tre mand bjerget.

Lystkutteren var på vej til Helsingør fra Frederiksværk, da den sprang læk ca. to kilometer vest for Lynæs havn. Efterhånden som skibet tog vand ind, kunne det ikke holdes flydende og gik på grund ca. 1500 meter fra fortet. Strøm og vind førte det længere mod nord, så det lå ca. 1200 meter vest for fortet, da mandskabet blev reddet.²²

Forgæves eftersøgning den 12. august 1954.

Politiet i Hundested ringede ved middagstid, at en jolle med en voksen og tre børn var drevet ud mellem Skansehage og Korshage imod Spodsbjerg.

Da vinden var vest til syd, og det blæste en hård kuling, gik lodsbåden med lods E. Pihl, A. Løgstrup og L. Nielsen samt to betjente om bord ud for at undersøge sagen, men de fandt intet.

Sidst på eftermiddagen lokaliserede en marinekutter jollen med bunden i vejret ud for Bauehøj. Der var ingen spor af de ombordværende.

Eftersøgning af en kajakroer den 22. august 1954.

Politibetjent Eskesen fra Hundested ringede sidst på eftermiddagen, at en mand var kængret med sin kajak ved Nødebohuse. Lodsbden gik ud for fuld motorkraft, da det i sddan et tilfælde kan dreje sig om fdd minutter. Da lodsbden ngedede frem, var roeren blevet bjerget i land i god behold, og kajakken ldd fortøjet med bunden i vejret ved en bundgarnspdel.

Kentring af en Oslo-jolle uden navn den 8. august 1958.

Sidst pd eftermiddagen fik lodseriet melding om, at et mindre lystfartøj var set kængret ca. 1,5 sømil vest for Spodsbjerg fyr.

Lodseriets store motorbd blev sendt af sted, og besdningen pd to mand, der ldd i vandet og klamrede sig til det kængrede fartøj, kom op i lodsbden.

Det forulykkede fartøj blev taget med pd slbd til Hundested havn.

De skibbrudne, et par studerende, oplyste senere, at rsagen til kentringen var en voldsom regnbyge, da der pd det tidspunkt kun var svag vind.

Bugsering af en fiskerbdd den 11. april 1959.

Cai Dorve fra Rrvig ringede sidst pd formiddagen og meddelte, at en fiskerbdd ldd to sømil ud for Skrbæk Rev vest for Korshage med motorskade, og at der var fare for, at bdden skulle drive ind pd revet.

Motorredningsbden fra Odden havn og et marinesfartøj var alarmeret og sejlet ud.

Da lodsbden ankom til Korshage, fik man øje pd en fiskerbdd, som blev prajet. Skipperen ombord fortalte, at han havde drevet rundt med motorskade i nogen tid, men mente nu, at han kunne klare sig selv ind til Rrvig Bro. For en sikkerheds skyld fulgte lodsdfartøjet dog kutteren, til den var i nrdheden af Rrvig.

Det var den sidste redningsaktion, hvor lodsvesenet fungerede i samarbejde med redningsvesenet.

SLUTNING

Siden redningsvesenets oprettelse er sikkerheden for skibe og søfolk forøget i betydelig grad.

Hertil har bl.a. den bedre afmrdkning af farvandede samt flere og bedre fyr medvirket. Risikoen for strandinger er ogsdd blevet formindsket, efterhdnden som strre skibe med fuldt moderne navigationsudstyr har aflst sejskibene og de mindre skibe med svagere maskinkraft. Skibenes egne sikkerheds- og redningsmidler har ogsdd øget mulighederne for at modstd de farer, som en stranding indebærer.

I modsdtning til tidligere er det i dag hovedsagelig fiskerfartøjer, fritidssejlere og windsurfere, der har behov for assistance, ndr de kommer i havsnød.

I årene 1973-75 blev redningsvesenet moderniseret og rationaliseret. Stationernes antal blev reduceret fra 53 (8 bddstationer, 26 bdd- og raketstationer, 19 raketstationer) til 26.

De stationer, der blev nedlagt, havde i de foregddende år ikke haft nogen eller næsten ingen redningsaktioner. Det drejede sig i overvejende grad om raketstationer. Den ringe aktivitet skyldtes, at strandingernes antal efterhdnden var aftaget vsesentligt, hvilket var en naturlig konsekvens af den teknologiske udvikling inden for skibsfarten og fiskeriet. Desuden er det egentlige erhvervsfiskeri pd visse kyststrdkninger helt ophørt eller gdet tilbage, hvilket gdder mange af fiskerlejerne pd Nordsjællands kyst.

Redningsstationen Odden Havn, der blev oprettet i 1951, er nu den eneste, der kan dække eventuelle redningsaktioner pd Nordsjællands kyst.

Da der imidlertid ogsdd i fremtiden vil kunne forekomme strandinger, hvor en motorbd ikke kan komme til undsdtning, udbyggede farvandsdirektoratet i forbindelse med nedlæggelsen af disse stationer redningstjenesten pd de tilbageværende med nyt og tidssvarende lettere raket- og bddmateriel. Redningsstation Odden havn, der hidtil kun havde haft en motorredningsbd, blev derfor ogsdd forsynet med raketmateriel.¹ Dette er senere blevet inddraget, og i dag har Odden redningsstation kun en let redningsbd.

I dag er det en internationalt organiseret søredningstjeneste, der sørger for, at hjdelpen ndr frem til de nstdedte, og den enkelte redningsstation er et led i en strre kdde.

Fra Søværnets Operative Kommando, SOK, i Århus ledes og samordnes redningsarbejdet, og heri deltager sddvel redningsvesenet som flyve-

våbnet, marinen og private skibe. Ingen redningsaktion bliver iværksat, uden at SOK samtidig underrettes.

Læser man i protokollerne fra Tisvildeleje og Hundested redningsstationer, var redningsfolkene aldrig i tvivl om, hvad der var deres pligt. De to stationer blev i alle årene, både inden de blev underlagt redningsvæsnet og i tiden efter, ledet på forbilledlig måde og betjent af frivillige, der gjorde hvad de kunne for at redde medmennesker i nød.

I 1988 var der planer fremme om en ny struktur indenfor Farvandsvæsnet med en omfattende decentralisering og nye redningsstationer på Nordsjællands kyst. Der var tale om, at der skulle oprettes stationer i Helsingør og Hundested, men planerne blev skrinlagt.²

NOTER OG HENVISNINGER:

Indledning.

1. Poul Holm: Kystfolk, 1991, s. 18.
2. Indførtes ved lov 1867.
3. Tidsskrift for Søværnen 1908, s. 517: J.S. Hohlenberg: Strandinger på Danmarks Kyster i ældre og nyere tid.
4. J.S. Hohlenberg: Strandings in the danish waters 1858-1885, s. 9.
5. L.E. Granjean: Skibbruddets Saga, 1947, s. 84.
6. Einar Blytmann og Rogert Fjeldborg: Det kgl. danske Fyrværnen 1560-1927, s. 19.
7. Der blev bygget to fyrtårne ved Nakkehoved, for at det ikke skulle forveksles med Kullen fyr.
8. Flyttet fra Gilleleje Flak til Kattegat Syd 21.4.1943 og inddraget 3.3.1975.
I 1988 blev det sidste fyrskip i de danske farvande taget ud af drift.

Oprettelsen af Det danske Redningsværnen.

1. Om Redningsværnen i Danmark indtil Udgangen af 1857, s. 20.
2. Denne station skulle også yde hjælp til strandinger på vestsiden af Grenen.
3. 29 på vestkysten af Jylland og 5 på Bornholm.

Helsingør.

1. M. Galschiøt: Helsingør, 1960, s. 126.
2. M. Friis Møller: Hjælp: Brand- og redningsarbejdet i Danmark, 1959, s. 285.
3. Frederiksborg amts skrivelse af 7.8.1857. Marinemin./Admiralitetsskt. 260.
4. Beretning om Redningsværnenets Virksomhed 1858, s. 7.
5. Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis 11.12.1886.
6. Samme.
7. Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis: A.C. Riis Carstensen havde taget skitser af strandingerne.
8. Illustreret Tidende 19.12.1886, s. 143.
9. Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis 10.12.1886.
10. Kronborg kommandants skrivelse 394 af 17.12.1886. Marineministeriet / Redningsværnenets jr. sag B. 753.
11. Krigsministeriets skrivelse af 1.11.1889.
12. Sammes skrivelse nr. 1466 af S29.10.1907. Marinemin./Redningsværnenets jr. sag F. 413 B.
13. Indenrigsministeriets skr. af 2.12.1891. Marinemin./Redningsværnenets jr. sag C 118.
14. Beretning om Det danske Redningsværnenets Virksomhed 1.4.1892-31.3.1893.
15. Helsingør Havneråds skrivelse af 8.5.1928.

Hornbæk.

1. Sund Sans 1924, nr. 23, s. 10-11: 150-Aars Dagen for fem Hornbækfiskeres Heltedaad. Tidsskrift for Redningsvæsen 1978, nr. 3, s. 31: Redningsfolkene sang ikke, men vor nationalhymne blev til...
2. Berlingske Avertissements-Tidende 15.6.1874.
3. Samme 12.6.1874.
4. Fiskeriforeningens skrivelse af 18.12.1917.
5. Fiskeridirektørens skrivelse F. 2873 af 31.12.1917.
6. Havnefogeden fungerede også som strandfoged.
7. Marineministeriets skrivelse 1734 af 28.6.1918.

Gilleleje.

1. Vikingen 10/1954: Niels Friis: Det store Forlis.
2. Laurits E. Nielsen: Bjergningsvirksomhed på Sjællands nordkyst. Årbog for Gilleleje Museum 1992, s. 56 ff.
3. Marinemin. skr. B.Jr.Nr. 229.4/42 af maj 1942.

Smidstrup:

1. Underskriverne var parcellist og fisker Anders Pedersen, parcellist og fisker J.P. Nielsen, parcellist og fisker Hans P. Olsen, gårdejer P. Svendsen, parcellist Peder Madsen, husejer Peder Nielsen, parcellist og fisker Hans Pedersen, gårdejer Svend P. Jacobsen, parcellist Søren Christensen, arbejdsmand Jens Peder Madsen, soldat ved marinen Peder Olsen, parcellist Lars Jensen, arbejdsmand Lauridts Julius Borgstrøm, husejer Johan P. Hansen, tækker L. Pedersen, husejer Niels Jensen, husejer Lars Christiansen, parcellist Jens Nielsen, arbejdsmand Anders Christian Christensen, sognefoged og gårdejer Lars P. Larsen, alle af Smidstrup, og parcellist Peder Andersen og gårdejer og fisker Laurits Olsen, begge af Udsholt.
Marineministeriet/Redningsvæsenets jr.sag C 278/1894.
2. I ansøgningen er datoen for strandingen

anført som 17.8., men det må være en skrivefejl.

3. Strandingsprotokollen for Kronborg vestre Birk 1850-1901 "Two Brothers".
4. Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis 11.9.1856.
5. Strandingsprotokollen for Kronborg vestre Birk 1859-1865 "Margaretha Arendina".
6. Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis 25.8.1864.
7. Helsingør Avis 6.4.1867.
8. Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis 22.7.1872.

Tisvildeleje.

1. Frederiksborg Amts Avis 14.9.1909 og Dansk Søulykkestatistik 1909.
2. Samme 14.9.1909.
3. Rigsdagstidende 1910-11, sp. 6769-6773.
4. Marineministeriets skrivelse 184/4561 14.6.1911.
5. Redningsbestyrerens skrivelser 2019 af 4.7.1913 og 4841 af 14.8.1913.
6. Sammes skrivelse 601 af 22.11.1935.
7. "Gideon II" af Groningen strandede 5.9.1931.
8. Landbrugsministeriets skrivelse 230/36 af 17.1.1936.
9. Redningsbestyrerens skrivelse af 22.8.1942.
10. Sammes skrivelse 601 af 22.11.1935.
11. Sammes skrivelse 459 af 15.11.1941.
12. Oplyst af pensioneret opsynsmand Hjalmar Pedersen.
13. Oplyst af samme.
14. Redningsbestyrerens skrivelse 1055 af 12.8.1912.
15. Oplyst af pensioneret opsynsmand Hjalmar Pedersen.
16. Af de mange legater, der har været, er der i dag kun 5 tilbage.
17. Legatbog 1935-1968.
18. Findes ikke i Dansk Søulykkestatistik.
19. Samme.
20. August Gudmandsens brev af 6.3.1942 til redningsbestyreren.
21. Dansk Søulykkestatistik 1931.
22. Samme 1941.
23. Rigspolitiets rapport af 22.12.1941.

24. Dansk Søulykkestatistik 1941.
25. Politiken 26.12.1941.
26. Samme 24.12.1941.
27. Tidsskrift for Redningsvæsen 1/1943.
28. Samme.
29. Redningsbestyrerens skrivelse 1722 af 2.12.1942.
30. Flere biler havde under krigen fået installeret gasgenerator, da det ikke var muligt for private at få benzin.
31. Laurits E. Nielsen: Bjergningsvirksomhed på Sjællands nordkyst. Årbog for Gilleleje Museum 1992, s. 56 ff.
32. Dansk Søulykkestatistik 1951.
33. Samme 1953.
34. I 1955 havde lodsvæsenet i Hundested en aftale med redningsvæsenet om redning af skibbrudne.
35. BT 14.11.1955.

Hundested.

1. Dansk Søulykkestatistik 1917 og Frederiksborg Amts Avis 29.11.1917.
2. 12.9.1912 grundstødte skonnerten "Emma" af Nystad i Vesterløbet, 15.10.1912 forliste kvasen "Ingeborg" af Assens ved Hundested havn, 23.11.1912 grundstødte skonnerten "Louise" af Holbæk i Nyrup Bugt, 9.1.1913 grundstødte dampskibet "Staal" af Landskrona i Isefjorden, 16.10.1913 grundstødte jagten "Haabet" af Ålborg i Isefjorden.
3. Valgt for Det radikale Venstre i Frederiksborg amts 4. valgkreds, Frederiksværk 1913-29.

4. I 1928 blev Det nørrejydske Redningsvæsenens kontor flyttet fra Skagen til København.
5. Redningsbestyrerens skrivelse 1890 af 24.6.1918.
6. Marineministeriets skrivelse B.1076 af 10.5.1950.
7. Redningsbestyrerens skrivelse 5350 af 16.7.1918.
8. Havnebestyrerens skrivelse af 11.6.1920.
9. Redningsbestyrerens skrivelse 453 af 19.10.1929.
10. Havnebestyrerens skrivelse af 25.6.1936.
11. Frederiksborg Amts Avis 10.6.1950.
12. Redningsbestyrerens skrivelse 320 af 8.6.1935.
13. Sammes skrivelse 1194 af 10.6.1926.
14. Sammes skrivelse 1661 af 7.7.1931.
15. Formandens skrivelse af 12.7.1950.
16. Redningsbestyrerens skrivelse A.251 af 13.6.1950.
17. Forsvarsministeriets skrivelse 7.kt.878/1950 af 3.3.1951.
18. Lodsdirektørens skrivelse L.1511 af 27.10.1950.
19. Dansk Søulykkestatistik 1951.
20. Trawlpose, udspilet af skovle.
21. Redningsbestyrerens skrivelse 66 af 12.2.1953.22.
22. Dansk Søulykkestatistik 1953.

Slutning.

1. Tidsskrift for Redningsvæsen oktober-november 1975.
2. Samme 3/1988.

BØGER FRA GILLELEJE MUSEUM

Af serien GILLELEJE MUSEUM haves følgende ældre bind på lager:

Bd. 26, 1979:	202 sider, indb.	Kr. 98,-
Bd. 27, 1984:	88 sider, hft.	Kr. 48,-
Bd. 28, 1989:	120 sider, hft.	Kr. 78,-
Bd. 29, 1992:	140 sider, hft.	Kr. 88,-
Bd. 30, 1993:	88 sider, hft.	Kr. 78,-
Bd. 31, 1994:	90 sider, hft.	Kr. 80,-
Bd. 32, 1995:	104 sider, hft.	Kr. 88,-

Af serien FRA DET GAMLE GILLELEJE haves små restoplag af flg. bind:

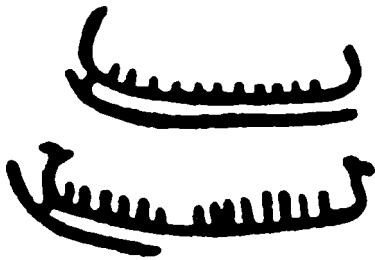
Bd. 18, 1950:	94 sider, hft.	Kr. 58,-
Bd. 21, 1953:	94 sider, hft.	Kr. 58,-
Bd. 22, 1954:	94 sider, hft.	Kr. 58,-
Bd. 25, 1958/59:	112 sider, hft.	Kr. 58,-

Tillige forhandles:

HISTORISKE HUSE I GILLELEJE FISKERLEJE, 1989:	152 sider, indb.	Kr. 188,-
--	------------------	-----------

De nævnte priser er incl. moms, men excl. forsendelse.

Bøgerne kan bestilles ved henvendelse til Gilleleje Museum,
tlf. 48 30 16 31, fax 48 30 16 71.



Gilleleje Museum

BLIV MEDLEM AF GILLELEJE OG OMEGNS MUSEUMSFORENING

Gilleleje og Omegns Museumsforening har siden 1929 ejet og drevet Gilleleje Museum. I 1946 fik museet status som statsanerkendt kulturhistorisk lokalmuseum.

Museets formål er gennem indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling at belyse den kulturelle udvikling fra oldtid til nutid i lokalområdet. Dette sker gennem arkæologiske og etnologiske undersøgelser.

Gilleleje Museum har speciale i kyst- og havfiskeri i sydøstlige Kattegat og nordlige Øresund med udgangspunkt fra de nordsjællandske fiskerlejer mellem Hundested og Helsingør.

Hvis De kunne tænke Dem at støtte museets arbejde, kan dette ske ved at tegne Dem som

medlem af Gilleleje og Omegns Museumsforening. Årskontingentet er 100 kr.

Medlemskab af foreningen giver gratis adgang til museets afdelinger i den normale åbningstid. Endvidere skal det nævnes, at museets årbog gratis tilsendes medlemmerne.

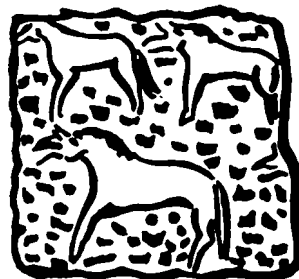
Indmeldelse kan ske ved at skrive til Gilleleje Museum, Rostgårdsvej 2, 3250 Gilleleje (efter 1. oktober Vesterbrogade 56) eller gennem telefonisk henvendelse på 48 30 16 31.

Herefter vil girokort blive tilsendt.

Med venlig hilsen

Dorthe Jensen
formand

ARKIV- OG MUSEUMS FORENINGEN FOR HELSINGE KOMMUNE



Formål: Foreningens formål er at udbrede kendskabet til og vække interessen for Helsinge Kommunes lokalhistorie og dennes sammenhæng med Danmarkshistorien. Dette formål søges hovedsagelig nået ved:

- at støtte og fremme Helsinge Kommunes Lokalhistoriske Arkiv's kulturhistoriske aktiviteter.
- at formidle lokalhistorien.
- at udgive / og eller støtte publikationer.
- at indsamle og bevare genstande, arkivalier og lignende af kulturhistorisk art.
- endvidere ønskes formålet fremmet gennem samarbejde med andre foreninger og institutioner herunder Laugø Smedie, Ramløse Mølle, Pipe Håndværkermuseet, Helsinge Hestevogns Museum samt fremtidige museumsinstitutioner, der arbejder for bevarelse af vor kulturarv.

Mølle,

Aktiviter: Egnsvandringer * Foredrag * Sangaftener * Forårsudflugter * Museumsbesøg * Studiekredse * Erindringsaftener * Udstillinger * Studieture * Håndværkets Dag.

Medlemsskab: Det årlige kontingent udgør for tiden 125.00 kr.

Information: Fru Inger Larsen
Askegaard
Ny Maarumvej 264
Ejlstrup
3200 Helsinge
Tlf: 48 79 44 46