



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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 vores arbejde – 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

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

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

Maritim Kontakt · 9



Maritim Kontakt

9

Maritim Kontakt udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup. Redaktionssekretær, produktion og lay-out: Jens Lorentzen. Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern.
© Kontaktudvalget og forfatterne. København 1985. Ekspedition: Maritim Kontakt, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup.
ISBN 87-87947-16-1
ISSN 0106-7818

Indhold

Ole Lisberg Jensen:
Orlogsskibet *Store Sophia*,
som forliste år 1645 i Göteborg skærgård . 5

Anders Monrad Møller:
Emilie på havsens bund
eller et atypisk forlis i arkiverne . 21

Holger Munchaus Petersen:
Frederik den siette . 33

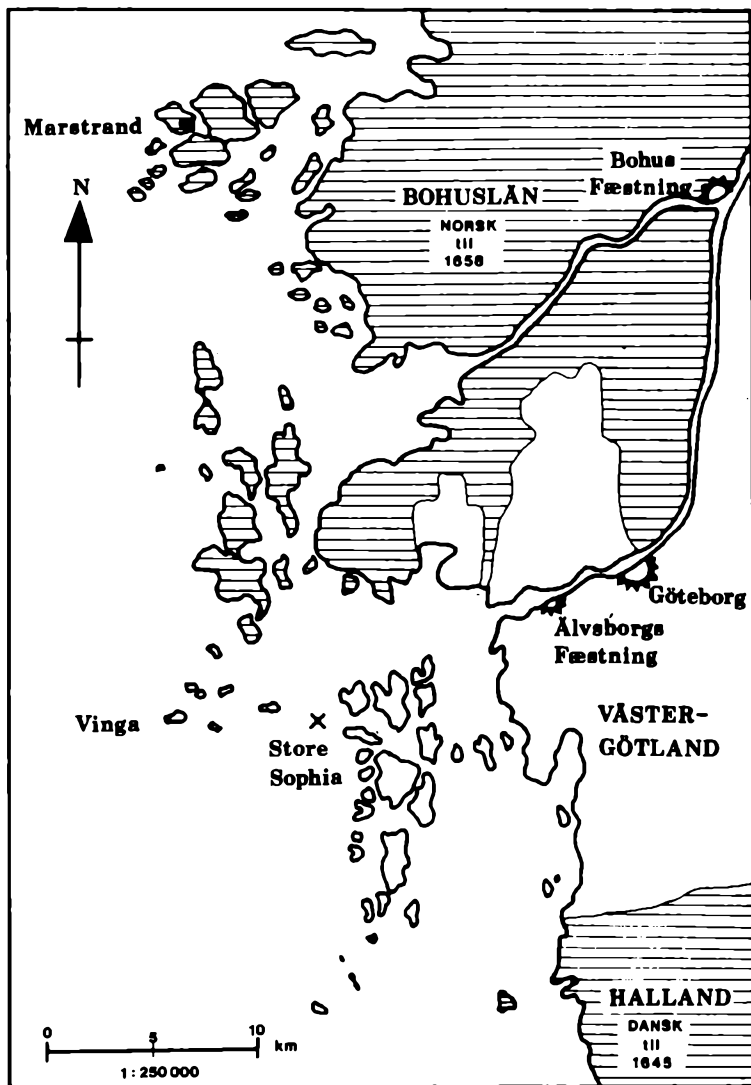
Anders Vrist Langer:
Bjærgelav på Harboøre . 53

Ulla Lund:
Enigheden . 75

Frederik Frederichsen:
En ganske almindelig bjergning . 83

Birger Thomsen:
Kampen under havet –
frømænd i anden verdenskrig . 91

Philip Nathansen & Gert Normann Andersen:
Bjærgninger i 1983 . 111



Göteborgs skærgård ved tiden for Store Sophias forlis i maj 1645. Farvandet omkring Göteborg var velkendt for den danske flåde ved denne tid, hvor kun en 15 km bred svensk korridor skilte det norske Bohuslen fra det danske Halland.

Ole Lisberg Jensen

Orlogsskibet *Store Sophia*

som forliste år 1645 i Göteborgs skærgård

Vraget efter det danske orlogsskib, *Store Sophia*, ligger på 27 meters dybde i Göteborgs skærgård øst for Vinga i nærheden af Böttö. Vraget blev genfundet i 1960'ernes begyndelse, og der knyttedes de første år store forventninger til undersøgelserne, som man håbede kunne afsløre noget i stil med regalskibet *Vasa* i Stockholm.

De første års dykkerindsatser gav dog klar besked om, at vraget ikke uden videre var noget let objekt. Beliggenheden midt i sejlrenden med en livlig færgetrafik, en kraftig strøm og et åbent stormfuldt farvand og dårlig sigt i vandet lagde en dæmper på aktiviteterne. Desuden arbejdede man indenfor meget små økonomiske rammer.

Undersøgelserne udførtes af lokale sportsdykkere i samarbejde med Sjöfartsmuseet i Göteborg, hvor artikelforfatteren har været ansat i årene 1975–84.

Baggrunden

Store Sophia's forlis er kortfattet gengivet i den danske marinehistoriske litteratur, men nogle primærkilder i form af rapporter eller vidnesskildringer er ikke fundet. Kun den nøgne kendsgerning, at skibet »sank med top og tagl og 54 metalstöcker« den 25. maj 1645, i en kraftig storm¹ er, hvad der egentlig er kendt om selve katastrofen.

De flådeoperationer, som *Store Sophia* deltog i foråret 1645, var rettet mod den svenske vestkysteskadre, som lå i Göteborg. Målet var at ødelægge de svenske muligheder for fra Göteborg at falde danskerne i ryggen, når man var engageret med den svenske hovedflåde i Østersøen.

Måske håbede man også på at kunne forbedre forhandlingspositionen i Brömsebro, hvor fredsdrøftelserne var trukket i langdrag siden februar samme år.

Den 15. maj var flåden sejlet fra København med rigsadmiral Ove Gjedde og Norges statsholder Hannibal Sehested ombord, og dagen efter passerede man Kronborg på vej nordover. Flåden bestod af 15 orlogsskibe og 7 mindre skibe² og medførte en transportflåde med soldater og proviant til Varberg. Kl. 10 den næste formiddag havde man nået Laholmsbugten ved Halmstad, og først den 19. maj fik Sehested mulighed for at debarkere i

1. Lind TFs 1890 446–47.

2. R.A.Ty. Kancelli. Udenrigske afd. Sverige C 187 jfr. Holck TFS.

Varberg. Herefter fortsatte orlogsflåden mod nord til Göteborg skærgård for der at afvente underretning om, hvordan sagerne stod til i byen, som var målet for operationen. I mellemtiden organiserede Hannibal Sehested tropperne til Opmarchen mod Göteborg.³

Den 20. maj lå skibene ved Vinga, det yderste skær ved indsejlingen til Göteborg. Et mindre skib ved navn *Rosengalejan* på 12 kanoner blev sendt ind i skærgården for at spejde, men blev desværre opsnappet af den svenske fregat, *Fama*, og førtes ind til Göteborg.

Forsvaret af byen ledtes af admiral Martin Thiessen Ankarhielm, som allerede den 3. maj var ankommet fra Holland med 13 skibe. Med dem havde han udlagt en forsvarslinie tværs over indsejlingen mellem Älvsborg og Kyrkogårdsholmen, hvor han også havde opført et batteri på 4 12-pundige kanoner, dér hvor den nuværende Nya Älvsborgs fæstning ligger.⁴

De danske skibe forsøgte ganske vist at overraske byen med et hurtigt angreb, men uden at opnå noget resultat.⁵ Göteborg gav sig ikke uden videre, og situationen for den danske flåde blev mere kritisk, da man fik underretninger om, at den svenske hovedflåde var på vej ned gennem Østersøen med Øresund som mål.

Den 24. maj var der derfor rådslagning ombord i admiralskibet, *Store Sophia*, hvor det bestemtes at afbryde blokaden af Göteborg og snarest muligt vende tilbage til København.

Samme dag steg Hannibal Sehested ombord i *Den norske Galiot* for at sejle op til Vinga og konferere med rigsadmiralen på *Store Sophia*. Først kl. 11 om aftenen var han fremme ved skibene, men turde ikke alarmere flåden og lagde bi for at vente på daggry. Det gik dog ikke, som han havde tænkt sig. Over midnat rejste en kraftig storm sig, som gjorde det umuligt for Sehested at tage kontakt med admiralen. Først dagen efter, da han atter stod sikkert med begge ben på land, skrev han en rapport til Ove Gjedde og fortalte om nattens dramatiske oplevelser.

»Jeg skulle efter hans begæring selv komme at tale med ham udi flåden og var hos skibene udi aftes ved 11 slet om natten og drev frem og tilbage med vores sejl for masten til efter midnat . . . hvorpå kom siden denne forfløjen storm at jeg med største livsfare haver tilbragt den ganske nat op og ned udi søen, formedelst vi ej kunde ankre ej heller for natten pristire. Vinden at lade stå ind til Kallsund eller deromkring at vente dagen efter stilning, at komme admiralen ombord, så at formedelst denne storm og natten og skjærene og styrmændenes uerfarenhed, som er altfor skammelig, haver været denne nat tvende gange under Jylland og en gang højt op under Vigsiden og ingen kendte landet førend i morges tidlig, vi dagedes op ved Marstrand midt

iblandt en hob ved Pater Noster. Jeg må bekende aldrig at have sejlet sådan søe eller udstået sådan farlig nat, hvor alle mand vare desparate og siden jeg var under Marstand, kunde jeg umulig bilægge flåden igen, så jeg derudi er undskyldt . . . Dette haver jeg skrevet til hazard om nogen båd kunde komme ud til flåden, indtil at jeg selv kan komme og bekomme skriftlig besked til endelig afsked med admiralen.»

Henimod slutningen af brevet udtrykker Sehested et fromt ønske, måske foranlediget af bange anelser: »Gud give at ingen ulykke var hændt for flåden på sådan en slem reed.«⁶

Men i løbet af den gyselige nat, hvor Norges statsholder af stormen blev blæst frem og tilbage på havet, var flåden blevet ramt af en virkelig katastrofe. Admiralskibet *Store Sophia*, som havde 3 ankre ude, var uhjælpeligt blevet presset på et under-søisk skær, havde fået slået et hul i skroget og var sunket på 18 favnes vand i den svære storm.

Selve forlisets gang ved man intet om. Det svenske kilde-materiale siger, at 15 mennesker omkom.⁷ De danske kilder er ikke entydige. Københavns Diplomatarium siger af »folckene dér blev reddet«⁸ og Ludvig Holberg meddeler i sin Danmarks-historie »en hel hob mennesker som fandtes derpå *S. Sophia* omkom« . . .⁹

Derimod omtaler de danske en mere sensationsbetonet episode i forbindelse med forliset, nemlig det faktum, at admiral Gjedde brækkede sit ene ben, da han sprang ned i båden, før skibet sank. Holberg siger endog, at der var tale om højre ben.

Selv om Rigsadmiralen ikke fik nogle større skader i forbindelse med *Store Sophias* forlis, pådrog han sig Kongens unåde. Et år senere, da Christian IV skulle se sig om efter penge til at forbedre landets væklende økonomi med, krævede han en undersøgelse for at få klarhed over, hvem der bar skylden til »den mig tilføjede skade«¹⁰. Rigsadmiralen blev senere anklaget for at være personlig skyldig i ulykken og blev afkrævet 70.000 daler år 1651 som erstatning for tabet af *Store Sophia*.¹¹

Orlogsskibet Store Sophia

Store Sophia blev genstand for en del opmærksomhed i sin samtid. Eksempelvis blev det omtalt i København 1634 af den franske diplomat M. Charles Ogier, som gav følgende beskrivelse: »Skibet var 50 skridt langt, havde 3 dæk. På det øverste stod kanoerne under åben himmel, på det andet taltes 20 stykker og på det tredje de øvrige. Også skansen (agterkastellet) omtales; den havde 4 etager: i den øverste var der kahyt til skipperen, i den anden til kaptajnen og i den tredje til kongen eller admiralen og i den underste havde arkeliet forrådsrum. En mand kunne ikke række rundt om stormasten, og bastingagen var 4 fod tyk.«¹²

3. C. O. Munthe. s. 179 ff.

4. Vessberg s. 45. Zettersten s. 379.

5. Vessberg s. 16.

6. Sehesteds kopiebog

25.5.1645, i Chr. C. A.

Lange: saml. t. det norske folks historie B IV. s. 159 ff.

7. Zettersten c. 380.

8. Købhvn. Dipl. Bind V. s. 788.

9. Holberg. Bind II s. 865.

10. Chr. IV's breve. Bind IV s. 72.

11. Lind. Kong Chr. IV. s. 52.

12. Lind. TFS 1890 s. 446 og Beering Liisberg s. 388.

Kong Christian IV sejlede ofte med skibet. For eksempel fortælles, at han i 1641 var ude for en dramatisk episode på en rejse til Norge, da skibet sprang læk ude til søs, så at det kun med nød og næppe lykkedes at holde det flydende.

Skibets tilstand var dårlig og pumperne fungerede ikke. Kabysen var brandfarlig, hvilket gav Christian IV mulighed for at vise sin handlekraft, da han en nat egenhændigt slukkede en brand.

Den følgende vinter måtte skibet gennemgå en hovedreparation, hvor gallionen blev nedtaget og stævn og bov repareret.¹³

Store Sophia er nøje blevet beskrevet af marinehistorikeren Preben Holck, som beretter om skibets bygning, der ledtes af Daniel Sinclair på Slotsøen ved Nakskov i årene efter 1624 og leverancen til Holmen i 1627. Desuden beskriver Holck skibet ud fra en tegning, som han formodede var *Sophias*.¹⁴

Skibet har øjensynligt fået navn efter dronning Sophia, Christian IV's moder og enkedronning efter Frederik II. I ældre kilde materiale skrives navnet med forkortelserne *St. Sophia* eller *S. Sophia*, medens H. D. Lind skriver hele navnet ud som *Store Sophia*, hvilket bruges frem til 1910, hvor svenskeren Arnold Munthe begynder at bruge betegnelsen *Sancta Sophia*. Munthe er sikkert blevet fanget af inkonsekvensen i flådelisterne fra 1645, hvor *S. Sophia* står med skibe som *S. Peder* og *S. Anna*. Navnet *Sophia* er derimod ikke et bibelsk navn og ikke traditionelt helgenforklaret.¹⁵ Efter Munthers tid har også danske forfattere brugt navnet *Sancta Sophia*.

Arkivalier fra Store Sophia

Orlogsskibet *Store Sophia* deltog i det for Christian IV så berømte slag ved Colberger Heide mellem Kiel og Femern, hvor det led en del skade og havde 70 døde og sårede. I marts måned 1644 var *Store Sophia* admiralskib for Pros Mund, som dog senere på året flyttede over til *Patentia*, som erobredes af svenskerne i slaget ved Femern. Det er ikke umuligt at tænke sig, hvorfor således en del arkivalier som omhandler forhold på *Store Sophia* fra marts 1644, kan være havnet på *Patentia* og derefter i det svenske rigsarkiv. Allerede i 1897 gjorde Axel Larsen opmærksom på *Store Sophia's* arkivalier i Stockholm.¹⁶

To lister angiver i særlig grad noget om livet på orlogsskibet, når det blev udrustet ved forårstide, og situationen 1644 må være noget lignende år 1645, hvor skibet sank i Göteborgs skærgård.

Den ene liste er en besætningsliste, og den anden omhandler alt artilleri, ammunition og våben ombord. De er begge et eksempel på den mangfoldighed, som rådede ombord i det sejlede samfund, som vi her ser for os ved 1600-tallets midte.

Admiralen Pros Mund var leder af flåden i 1644 og havde ikke noget direkte at gøre med kommandoen på skibet *Store Sophia*, hvis skibschef var Velbårne hr. Jens Bagge. Besætningen bestod derefter af 232 mandspersoner med mange forskellige funktioner ombord. I listen er alle opført med rang, arbejdstitel og navn samt hos de menige næsten altid med tilføjelse af hjemsted. Ombord var:

1 admiral	1 skibsskriver
1 kaptajn	2 kokke
2 leutenanter	1 sejlægger
2 skippere	1 trommeslager
3 styrmænd	1 bødker
62 båds mænd	4 trompeterer
herunder	2 pøkere
1 højsbådsmand	5 tømmermænd
4 kvartermestre	44 bøsseskytter
1 mestermandssvend	herunder
82 månedstjenere	2 arkelimestre
17 udskrevne folk	1 arkelimestermath
1 præst	I alt 234 personer ¹⁷ .
2 bardskærere	

Selv om listen ikke giver oplysninger om de enkeltes arbejdsområder i detaljer, får man alligevel et begreb om den præstation, det må have været at organisere et samarbejde på godt og ondt på et skib af *Sophias* størrelse. Det store antal båds mænd, månedstjenere og udskrevne har været nødvendigt for at betjene den tunge rig og det store antal kanoner. Hvad gælder de 44 bøsseskytter, så kan det sættes i forbindelse med regelmentet fra 1627, som foreskrev, at der skulle være en bøsseskytter pr. kanon.¹⁸

For at tilfredsstille nogle af de elementæreste menneskelige behov i det flydende samfund som skibet var ramme omkring, medførtes 2 kokke til at arbejde i kabyssen, ligesom 2 bardskærere stod for sygeplejen og samtidig klippede hår og skæg. Den åndelige pleje tog en præst sig af, bl.a. ved morgen- og aftenbøn og prædikener, som det blev foreskrevet i Christian IV's søkrigsartikler fra 1625.¹⁹

Disciplinen var også en vigtig side af dagliglivet, og her fandtes en mestermand, hvis arbejde bl.a. gik ud på at eksekvere alle idømte straffe, som søkrigsartiklerne foreskrev for diverse forbrydelser.

Ved en sammenligning af båds mændenes hjemsteder, viser det sig, at langt det overvejende antal var fra Norge dvs. 2/3 mændens resten var fra det øvrige Danmark.

13. Lind. TFS 1890 s. 446.

14. Holck. TFS 1960 s. 153.

15. Påpeget af Emil Wigelsen-Bruun.

16. Larsen TFS 1897 s.

50 ff. og Beering Liisberg s. 455.

17. St. Sophiae Mandtall. Flottans handlinger vol 1848 RA Stockholm.

18. Holck TFS 1943 s. 495.

19. Garde. Efterretninger. s. 97 ff.



Fremvisning for pressen d. 4.4. 1964, da den første store kanon, en såkaldt »kerudtpotte«, blev bjerget fra vraget. Museumschefen, kommandørkaptajn Stig Notini fra Sjöfartsmuseet i Göteborg, flankeret af dykkerne Arnold Berggren og Dennis Österlund.

Den anden interessante arkivalie er en kvitteret liste, som skibets arkelimester, Torben Andersen underskrev, da han i marts 1644 havde modtaget al våbenudrustning. Indholdet var artilleri og håndvåben samt ammunition og alle dertilhørende redskaber og halvfabrikater.²⁰ Artilleriet var følgende:

Type	Antal	Kaliber
<i>Kobberstykker:</i>		
Hele kartover	4	50 pund
Kongeslanger	4	26 pund
Krudtpotter	12	26 pund
Lange Svaner	2	26 pund
Drager	18	10 pund
Runde kobber Slanger	2	10 pund
Nelleblade	2	5 pund
Falkoner	2	1 pund

4 grove kanoner, hele kartover, som skød 48 pundige kugler har sikkert været placeret på nederste batteribæk sammen med de 18 Kongeslanger, krudtpotter og Lange Svaner, alle tilhørende kategorien halve kartover, som skød 24 pundige kugler.²¹ De farverige benævnelser hentyder til kanonernes skulpturelle udsmykning, hvor for eksempel »krudtpotterne« var udstyret med en blomstervase i lavt relief på forstykket, og »Lange Svaner« antagelig havde svaner (Stormarns våben) som karakteristisk udsmykning.

De øvrige mindre kanoner – de 20 8-pundige drager og kobberslanger var sikkert placeret på øverste batteridæk, således at tyngderne for stabilitetens skyld blev lettere højere oppe i skibet.

Store Sophias forskellige typer artilleri er traditionelt for tiden, og det er interessant at sammenligne med det svenske regalskib *Vasa*, hvor man havde en enhedsbestykning på 48 24-pundige, 8 3-pundige og 6 stormstykker.²² Man kan ikke lade være med at tænke på den forenkling af arbejdet og håndtering af redskaber og ammunition, som må have været tanken bag *Vasa's* bestykning.

Går man videre i *Sophias*' artilleriliste, finder man tilbehør til 44 kanoner, nemlig 44 raperter med tilhørende broger og 2 taljer til hver, hvilke er de kraftige tove som bremser kanonen i rekylen og holder den fast i skibssiden. Desuden er medtaget alt håndværktøj til brug ved skydninger som ladeskovl, viskere, ansættere og falkenterser, hvormed man rensede, ladede og tog gamle karduser ud af kanonen.

Ammunitionsforrådet bestod af:

80 48-pundige jernkugler	46 kædekugler
300 24-pundige jernkugler	46 krydskugler
300 8-pundige jernkugler	46 stangkugler
50 4-pundige jernkugler	4 skudstænger
150 1-pundige jernkugler	

20. Krigshist. handl. vol M 1291 RA Stockholm.

21. Blom. Ældre da. metal og jernstykker s. 42 og 47.

22. Clason TIS 64 s. 762.

Givetvis fornyedes ammunitionsbeholdningen efterhånden, når lejligheden forelå, men man kan her se fordelingen mellem de forskellige kalibre og konstatere, at man beregnede mellem 15 og 25 skud pr. kanon. De 1-pundige Falkoner havde 75 kugler til hver kanon.

Der omtales også skråkuglesække – ammunition sammensat af mange mindre kugler i en »sejldugspakke«. Ved et sådant skud opnåede man spredning og større effekt på kortere afstande end med de almindelige runde kugler.

I krudtforrådet medførtes 32 halvtønder opvejet samvittighedsfuldt i lispund og skålpund. Samtlige halve tønder vejede over 8 lispund og regner man beholdningen sammen i moderne vægtenhed, kommer man til en samlet krudtbeholdning på ca. 2.300 kg. (1 lispund viktualievægt = 8,5 kg.).

Efter krudtet kommer en liste over håndvåben, der indeholder såvel skydevåben som blankvåben. De større kategorier er 60 musketter og 60 pamparter, korte enæggede hugvåben.²³ 40 halve spidser – antagelig korte entrepiker til brug for at modstå fjendens entringsforsøg i skibene, når striden mentes at overgå til entring og nærkamp efter artilleriduellerne.²⁴

Som en kuriositet kan nævnes 2 hele og 2 halve slagsværd, sikkert af den type, som ved denne tid overgik til mere ceremoniel brug for skibscheferne.²⁵

Som mere ualmindeligt beskyttelsesvåben hørte 6 skjolde, her benævnt rundasre, som uden tvivl kunne være til nytte i entringsstridens virvar.

Fyrpile, fyrkranse og fyrspidser var brændende genstande som kastedes ombord i fjendens skib med det formål at hage sig fast og fremkalde brand i riggen. Krudtpotter og kalkepotter var datidens håndgranater – krudtladninger stoppede i lerkrukker, som med en brændende lunte blev kastet og eksploderede ved nedslaget.

Til og med granater fyldte med fodangler, små firepiggede jern med en altid skarpt opstående spids, som kunne skade den, der trådte derpå, fandtes med i rigeligt antal. For selv at undgå sådanne, fandtes midler i form af såler af jern, som kunne spændes på skoene.

Den sidste tredjedel af den digre liste omfatter mere dagligdagens varer og redskaber, som har at gøre med håndtering af våben og kanoner. En hel del halvfabrikater til ammunition medtoges, formodentlig for at kunne sættes sammen undervejs. Næsten 1000 træspejle – bundstykker til kardæskerne, som blev lavet med en kort træstav som midtaksel, hvormed små kugler eller jernskrot blev lagt, indpakket i tjæret sejldug.

Efter kvitteringen af alt dette har arkelimester Torben Andersen måttet modtage en komplettering, som han har påført sin

liste senere. Krudtmagasinet får 10 halve tønder mere, således, at den samlede krudtmængde snart er nær 3 tons. Artilleriet kompletteres med 2 falkoner og 2 kobberskrotstykker og 4 jernkammerser. Her er der tale om 2 bagladekanoner med løse kammerstykker.²⁵ Med disse tilskud var skibets samlede armering 50 kanoner.

Vraget og fundene

Store Sophia kæntrede og sank om natten den 24. maj 1645 under storm i Göteborgs ydre skærgård, og det var anselige værdier som således lagde sig tilrette 27 meter under havoverfladen. Bevidstheden herom var levende i samtiden.

Da skotten Alexander Forbes i 1656 fik Kgl. privilegium til at bjerge kanoner og gods fra skibsvrag langs de svenske kyster, nævntes særligt *Vasa* i Stockholms havn og det danske skib *Sophia* i Göteborgs skærgård. Svenskeren Hans Albrecht von Treileben deltog også i dykningen, og det blev ham, som i slutningen af 1658 overtog privilegiet.

År 1659 bjergede Treilebens dykkere et stort parti kanoner på vraget efter det hollandske admiralskib *Brederode* i Øresund, og året efter hævedes på en måned 16 kanoner fra *Store Sophia* samt en del andre vrag på den nyblevne svenske vestkyst.²⁶

I 1663 fornyedes Treibelens privilegium på »adt Uptaga Tvenne nedsunkne Crono Skiep *Vasen* och *Sophia* på sin egen bekostnadt och dem sedan för sig och de sina niuta och behålla uthan at gjöra reda och räckenskap derföre.²⁷

Vi ved, at Treileben bjergede mindst 17 kanoner fra *Store Sophia*, og at han pantsatte 5 i Göteborg og tog 12 med sig til Holland.²⁸

I forbindelse med at Anders Franzén genfandt regalskibet *Vasa* på Stockholms Strøm i august 1956, stødte han også på arkivoplysninger om den tidlige dykkervirksomhed på *Store Sophia* og Franzén gjorde Sjøfartsmuseet i Göteborg opmærksom på mulighederne for at lokalisere vraget.²⁹

Sportsdykkerklubben Poseidon fra Göteborg blev interesseret i at søge efter vraget under ledelse af klubbens energiske formand, Erik Scott Grindahl.

Som så ofte i sådanne sammenhænge fik man hjælp fra lokalbefolkningen. Lodsén Gunnar Westberg, hvis slægt gennem århundreder havde været lodser på det nærliggende Brännö, kunne udpege en position, hvor fiskerne havde fået vragrester i trawlen. Stedet blev af fiskerne kaldt »Gamle Soffil!«

Lodsén Westberg kunne endda berette historien om forliset i detaljer. Hans version gik ud på, at *Store Sophia* efter en mislykket vending var gået på den undersøiske grund Sværskärgrund, som

23. Blom. Chr. IV's artilleri. s. 314.

24. Bjerg. FFS 1979 209–238.

25. Blom. Chr. IV's artilleri s. 300.

26. Ahnlund. SV. Dagbl. 28.8.1920.

27. Treilebens privilegium 27.8.1663 RA Stockholm.

28. SMG korr. Håfstöm t. Notini 8.6.1962. ang. kilde RA Stockholm. Kommerkollegij arkiv 1667–68.

29. SMG korr. Franzén t. Notini 19.3.1957.



Trebenet bronzegryde fra Store Sophia. Øvre diameter 38,4 cm. Tilhører Sjöfartsmuseet i Göteborg. Foto P. Stenbeck.

ligger på farlige 2,75 meters dybde, hvorefter skibet var knækket over i to dele og sunket på 28 meter vand.³⁰

Westbergs beskrivelse må naturligvis ses ud fra det faktum at den har gennemgået 300 års mundtlig overlevering, og at man ikke ud fra det skrevne kildemateriale kan få andre belysninger om sagen.

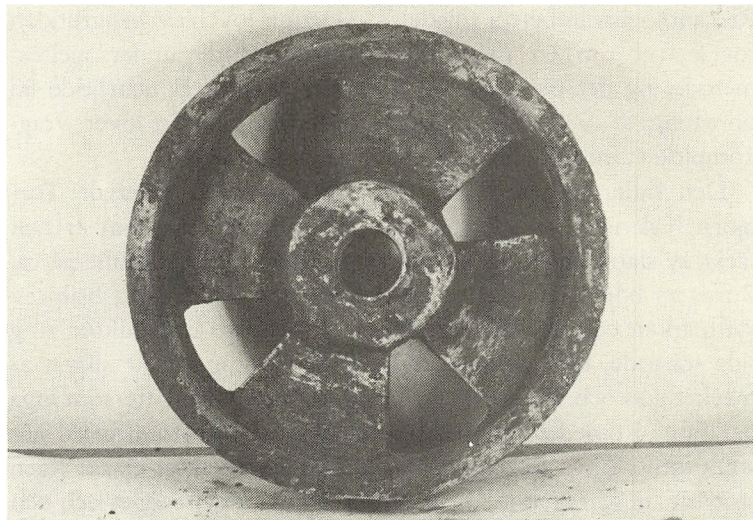
Dykkerne fra Poseidon var nede på vragspladsen »Gamle Soffi« og fandt faktisk vragester fra et 1600-tals vrug.³¹

Ved nærmere undersøgelser i 1961 fandt dykkerne 2 store kanoner ved vraget og forventningerne om at finde mere var store. Allerede før kanonerne var bjerget, opstod uenighed om ejerforholdet, eftersom loven var tvetydig. Før 1967 foreskrev den svenske vruglov at skibsvrag, redskaber eller gods fra vrug skulle anmeldes til toldvæsenet, som skulle opbevare godset i en vis tid, hvorefter det skulle tilfalde ejeren, hvis nogen gjorde krav på det, eller staten efter udbetaling af rimelig findeløn.

Uklarheden om ejerforholdet til *Store Sophias* vrug blev et problem efter fundet af kanonerne. I Påskedagene 1961 løftede sportsdykkerne fra klubben Poseidon den første kanon, og lokalpressen rettede opmærksomheden på foretagendet. Man forestillede sig sikkert et vrug i omfang og tilstand som *Vasa* i Stockholm. En intern strid mellem dykkerne om, hvem der først havde lokaliseret den første kanon, gav krydderier på avis skrivelserne. En dykker, som ikke var formelt medlem af Poseidon, men som havde dykket med klubben, hævdede, at han havde fundet kanonen og burde have æren.

Ved en gennemgang af alle avisartiklerne kan man konstatere at opmærksomheden for en tid gled mere over på ejerforholdet til kanonerne, medens vraget kom i baggrunden.

Blokskive af bronze fra
Store Sophia's svære rig.
Diameter 38,4 cm. Tilhører
Sjöfartsmuseet i Göteborg.
Foto P. Stenbeck.



Man forventede i begyndelsen at kunne hæve mange kanoner, og aviserne var allerede igang med at fordele disse til forskellige velfortjente instanser. Fantasien fik frit løb. F.eks. fortalte Svenska Dagbladet, at *Store Sophia* var udrustet med hele den danske flådes aflønningskiste.³²

En anden journalist spandt videre på temaet og meddelte, at dykkerne havde fundet en kiste i *Sophias* agterdel, hvor pengene var spredt ud over et større område og chancerne for at finde dem derfor ringe.³³

Den ophidsede stemning omkring vraget kulminerede, da en person telefonerede til Armémuseum i Stockholm og tilbød at sælge en kanon fra *Store Sophia* for 10.000 kr.³⁴ Rigsantikvarieämbetet handlede nu med ekspresfart. Et større vandområde omkring vragpladsen blev midlertidigt fredlyst.³⁵ Fredlysningen gjorde det ulovligt at fjerne ting fra selve vraget og genstande, som lå rundt omkring dette. Det konstateredes samtidigt, at *Store Sophia* var forlist i krig og måtte betragtes som statens ejendom.

Dykkerklubben Poseidon ønskede efter et par års forløb at få mulighed for slamsugning på vragspladsen, men Sjöfartsmuseet i Göteborg havde ingen penge til rådighed og savnede også personale til at kunne deltage aktivt i projektet.³⁶ Frem til 1966 var dykkerne fra Poseidon dem, der udførte det praktiske arbejde ved vraget, men aktiviteten aftog på grund af de store vanskeligheder, der var forbundet med vragspladsens besværlige position. Den beskedne økonomi begrænsede også virksomheden.

I 1967 overtog Göteborg Amatørdykkerklub ansvaret for undersøgelserne af vraget, samtidig med at tillæget om vragsøjedes til den svenske Fornminneslag. Således måtte man ikke mere røre vragsøj, hvor der var gået 100 år eller mere efter forlistet uden

30. Blyantsskitse af B. Munthe Morgenstjerne i samarb. m. lodsens Gunnar Westberg, febr. 1971. Orlogsmuseet.

31. Scott-Grindahl. Skindiver marts 1963 s. 14.

32. Sv. Dagbl. 4.4.1961.

33. Ny Tidning 5.4.1961.

34. Ny Tidning 7.4.1961.

35. Det fredlyste område gjaldt et vandareal fra Klåveskär i NV til Buskär og derfra til Böttö. I NO fra Böttö til Tanneskär, i S fra Tanneskär til Klåveskär.

36. SMG korr. Morgenstjerne til Scott-Grindahl 8.2.1962.

Riksantikvarieämbetets tilladelse.³⁷ Denne lov blev baggrunden for kravet om en mere seriøst analyserende undersøgelsesmetode, og det blev først og fremmest vigtigt at udarbejde en opmåling af *Store Sophia's* vrag for at få oversigt over vragekomplekset med henblik på en senere undersøgelse.

Den tidligste beskrivelse fra vragepladsen formulerede Torhjørn Nykvist i sin rapport fra 1970: »Vragedelen som är helt täckt av slam, ligger på slät lerbotten. Den utgör en kulle på ca. 2 meters höjd och med en yta av ca. 10 × 12 m. Med hjälp av syftmärken och ekolod kan klubbens skeppare utan alltför lång tids sökande, hitta vraket, under förutsättning av att sikten är mycket god och vindstyrkan ej är högre än 6 m/s. Eftersom inga öar finns i omedelbar närhet av vraket och desutom farled går strax intill, krävs att man vid dykning på vraket har en tämligen stor båt till förfogande . . . På grund av det utsatte läget och den dåliga vattensikten (maximalt noterad sikt 4 m; normalsikt 1 m) måste *Sancta Sophia* betecknas som ett svårarbetat vrak. Den dåliga sikten i vattnet gör att det är mycket svårt att orientera sig vid vraket. En exakt positionsangivelse av upphittade föremål är mestadels ej möjlig att göra. Många planerade dyktillfällen måste desutom inställas på grund av dåligt väder.«³⁸

Dybet på vragepladsen gjorde det også umuligt for dykkerne at arbejde i mere end 1/2 time ad gangen. Strabadserne på pladsen og de manglende materielle ressourcer udsatte rammerne for arbejdet. En sidste, men ikke uvæsentlig vanskelighed har været, at en udlagt bøjle aldrig har fået lov at ligge i fred i det stærkt trafikerede farvand, hvor de store færger til stadighed sejler vandet tyndt.

De tungeste og fornemste fund fra vraget er de to føromtalt 24 pundige bronzekanoner, som blev hævet i 1961 og som var med til at skabe så store forventninger til vraget. Kanonerne er begge velbevarede og rigt udsmykkede.

Den ene, som findes på Sjøfartsmuseet i Göteborg, er på sit forstykke udsmykket med et relief af en blomstervase og må antagelig kunne henføres til kategorien »Krudtpotter« i den farverige terminologi fra Christian IV's tid. Den har en længde på 283 cm og en kaliber på ca. 16 cm. På bagstykkets overside sidder et smukt relief af det danske rigsvåben, de tre løver, omgivet af en krans med alle de andre til det komplette rigsvåben hørende våbenskjolde.³⁹ Kanonen er ifølge påskriften i relief støbt af Hans Kemmer år 1629. Hankene er ligesom druen udformet som kentaurer og kanonens hoved er af den lange kegleformede skibstype.

Også den anden store kanon er forsynet med et skibshoved, men har en noget mere forenklet udsmykning. Karakteristisk er at hankene består af 2 svaner med elegant rundbøjede halse.

37. Svensk författningssamling. Lag den 12. juni 1942 (nr. 350, omtrykt 1976 nr. 442) om fornminnen.

38. SMG korr. Gbg.s Amatørdykarklub til SMG 2.1.1970.

39. Blom. Ældre danske metal og jernstykker s. 48.



24 pundig bronzekanon med det karakteristiske kegleformede skibshoved. Kanonen som antagelig er en såkaldt »Lang svane« er støbt af Felix Funchs i København 1631. Længden er 270 cm. Kanonen blev af den svenske stat skænket til Orlogsmuseet i 1971. Foto Jan Iversen.



Detalje fra den »Lange svane« hvor bankene er dannet af 2 bøjede svanehalse. Foto Jan Iversen.

Foran disse er placeret endnu en svane med halsen liggende parallelt med kanonen. Sandsynligvis kan der her være tale om et eksemplar af typen »Lange Svaner«, som jo også indgik i bestykningen på *Sophia* i 1644. Kanonen er støbt 1631 af Felix Fuchs, som var gjetmester i København på daværende tidspunkt. Længden er 270 cm og kaliberen er ca. 15 cm. I 1971 blev denne kanon skænket til Orlogsmuseet og bragt til København ombord på minelæggeren Møen.

I 1979 fik Göteborgs Amatørdykkerklub tilladelse til at tage endnu en kanon op fra vraget, men i dette tilfælde var det en 137 cm lang bronzekanon med 5 cm i kaliber. Kanonen bedøm-

tes til at være en enpundig falkoner og havde åbenbart ligget frit i saltvandet, for overfladen var meget beskadiget. Christian IV's monogram og årstallet 164.. er alt, som kan skelnes.

Eksempler på forskellige ammunitionstyper er også blevet bragt op. Støbejernskugler med 13 og 10 cm i diameter samt en stangkugle med 16 cm i diameter. Den sidste må være bevis for, at der fandtes større kanoner end de ovenfor nævnte 24-pundige, hvis ammunition har været under 15 cm.

Som interessanteste artilleridetajle kan nævnes et løsfund fra 1976. Det drejer sig om et løst kammerstykke af bronze til en bagladekanon. Kammerstykket, som i kilderne benævnes kammer eller kammers⁴⁰, er 17 cm langt og cylindrisk. På bagstykket har det et vertikalt håndtag og adskiller sig derved fra alle andre kendte kammerer, der har håndtaget siddende parallelt med cylinderen.

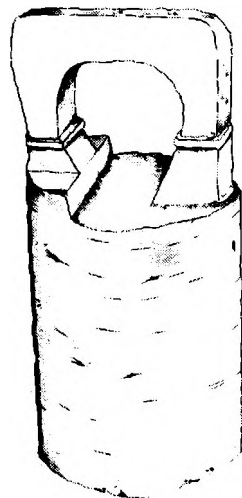
1600-tallet var ellers en tid, hvor de bagladede kanoner var på retur. Et fåtal blev stadigvæk brugt som nærkampvåben med ladninger af skrot eller blykugler. De var placeret i miker, en slags gafler, som var anbragt i rælingen. I *Store Sophia's* artilleriliste fra 1644 blev beholdningen af skyts suppleret med to såkaldte kobberskrotstøcker og 4 jernkammer – altså to løse kammerer til hver. Disse mindre kanoner har været beregnet til korte afstande, når skibene lå tæt sammen i nærkamp.

Af ting, som har været brugt hos officererne, kan omtales et par store tinfade på ca. 30 cm diameter med Christian IV's indgraverede monogram på kanten. Desværre har saltvandet beskadiget dem kraftigt, således at øvrig ornamentik er ulæselig. Også en 9 cm høj bronzelysestage hører til det finere indbo, dog er den meget tæret efter de mange år i saltvand.

Fajance og lergods har holdt sig godt. En af fundkomplekssets mest elegante sager er en skylleskål af hvid hollandsk fajance med brede facetterede kanter.

Fra kabyssen er fundet en næsten intakt trebenet bronzegryde 38,5 cm i diameter og desuden er der fundet en stor mængde pibekrucker og andre lerkrucker. De fleste genstande er blevet optaget som løsfund i 1960-erne og 70-ernes begyndelse. Efter 1975 har man koncentreret sig om at få oprettet en situationsoversigt af vragspladsen. Der er dog kun blevet arbejdet et fåtal dage om året, og efter 1980 er virksomheden ophørt.

Efter de sidste dyrkninger i oktober 1980 kan vraget beskrives således: Vraget, dvs. den af dynd dækkede forhøjning på 1–1,5 meters tykkelse er ca. 40 meter og ligger i NS retning. Bredden er uregelmæssig, ca. 15 m. En samling mursten ligger i midten og udgør sikkert kabyssens ildsted. Ca. 8 m nord for murstenene ligger en sammenrustet dyng af jernskrot, som kan være en del af ammunitionsforsrådet. En ca. 20 m lang NS gående



Kammer af bronze fra Store Sophia. Dette løse kammerstykke fra en af skibets få bagladekanoner har en længde på 17 cm og en diameter på 11,7 cm. Kammeret er ladet med blykugler. Sjøfartsmuseet i Göteborg. Tuschtegnning af Frank Rasmussen.

40. Blom. Chr. IV's artilleri s. 122, 127, 142, 246.

række med opstikkende spanterester, som fortsætter ned i dyndet, må være noget af en skibsside. I nærheden af murstenene og ca. 10 m mod nord på murstenenes side af »skibssiden« er foretaget punktsugninger for at undersøge, om der skulle gemme sig et dæk under dyndlaget, men uden resultat. I vragelets sydlige ende kan fornemmes en større samling træ og tømmer i dyndet.

Virksomheden på *Store Sophia's* vrage har således hidtil haft karakter af rekognoscering, men målet fremover er dog stadigvæk at få dokumenteret vragelet før en undersøgelse og udgravning kan påbegyndes.

Undersøgelserne på *Store Sophia* er ikke blot blevet forhindret af de besværlige fysiske forhold på vragepladsen og de begrænsede tekniske og økonomiske midler. Man må også se arbejdet på baggrund af den store indsats som man næsten samtidig koncentrerede om regalskibet *Vasa*, hvor såvel den svenske marine som diverse rederier og store antikvariske kræfter arbejdede for at gennemføre et af verdens største marinearkæologiske projekter gennem tiderne.

Vasa og *Store Sophia* var begge store stærkt bestykkede orlogsskibe med imponerede udsmykning. De blev bygget næsten samtidig i 1627 og 1628 og var *Vasa's* skæbne ikke blevet så kort, havde de to skibe nok haft mulighed for at mødes i strid. Men som vrage blev de atter genstand for samlet opmærksomhed både i 1650-erne, som omtalt ovenfor, og i 1950-erne, da Anders Franzén gjorde opmærksom på *Store Sophia* og satte Göteborg-dykkerne på sporet af vragelet.

Man bør dog ikke fortænke svenskerne i, at de koncentrerede kræfterne om det velbevarede *Vasa* med sit næsten intakte skibsskrog og med hensyn til den store værdi som historisk dokument fra den svenske stormagtstid, skibet uomtvisteligt besad.

Motivationen for således samtidig at satse på vragelet af et dansk orlogsskib i Göteborgs skærgård var ikke overvældende stor fra myndighedernes side.

Sammenfattende kan konstateres, at *Store Sophia* ligger på et så udsat sted, at en undersøgelse ikke er mulig uden større indsats af mandskab og materiel. Måske er man nok bedst tjent med at lade tiden gå indtil man med bedre teknik og materiel beslutter sig for en grundigere undersøgelse. Hvorfor ikke som et samlet svensk-dansk-norsk projekt?

Forkortelser:

Gbg. Göteborg
Korr. Korrespondance
RA Rigsarkivet
SMG
Sjöfartsmuseet
i Göteborg
Sv. Dagbl.
Svenska Dagbladet
TFS Tidsskrift for søvæsen
TIS Tidsskrift i Sjöväsendet

Litteraturliste

Abnlund, Niels: Ett storhetsminne i Stockholms hamn. Örlogsmann från 1628 på strömmens botten. Artikel i Svenska dagbladet 29.8. 1920.
Baden, G. L.: Danmarks riges historie IV 1829–32.
Beerling Liisberg, H. C.: Christian IV. Danmarks og Norges konge. København 1890–91.

- Bjerg, H. C.*: Søtaktikkens udvikling 1650–1805. Tidsskrift for søvæsen 1979.
- Clason, Edvard*: Om Vasas bestykning. tidskrift för Sjöväsendet 1964.
- Blom, Otto*: Christian IV' artilleri, hans tøjhuse og våbenforråd. København 1877.
- Blom, Otto*: Ældre danske jern- og metalstykker. København 1891.
- Garde, H. G.*: Den dansk-norske Sømagts historie. 1535–1700. København 1861.
- Garde, H. G.*: Efterretninger om den danske og norske Sømagt. København 1832.
- Holberg, Ludvig*: Danmarks riges historie. København 1732–35.
- Holck, Preben*: Flådelister omkring krigsårene 1644–45. Tidsskrift for søvæsen 1943.
- Holck, Preben*: Orlogsskibet Sancte Sophias konstruktionstegning 1624. Tidsskrift for søvæsen 1960.
- Lange, Chr. C. A.*: Samlinger til det norske folks historie IV. Christiania 1836.
- Larsen, Axel*: Nogle optegnelser fra Rigsarkivet i Stockholm vedrørende flåden under Christian IV's sidste krig, særlig admiral Pros Munds kamp og fald den 13. oktober 1644. Tidsskrift for søvæsen 1897.
- Liljefalck, Axel*: Krigstildragelserne i Vesterhavet, sommeren 1644. Tidsskrift for søvæsen 1910.
- Lind, H. D.*: Kong Christian den IV og hans mænd på Bremerholm. København 1889.
- Lind, H. D.*: Om kong Christian IV's orlogsflåde. Tidsskrift for søvæsen 1890.
- Mogens, Åge*: Historien om Store Sophia. Kronik i Jyllandsposten 18.9.1962.
- Munthe, Arnold*: Svenska Sjöhjältar V 2.2 Stockholm 1903–23.
- Munthe, C. O.*: Hanibalfejden 1644–45. Den norske hærs bloddåb. Christiania 1901.
- Nielsen, Olof*: Københavns Diplomatarium. København 1872–87.
- Scott-Grindahl, E.*: The Wreck of Sancta Sophia. Skindiver 1962.
- Slange, Niels*: Christian IV's historie IV. 1732–48.
- Vessberg, Vilb.*: Bidrag til historien om Sveriges krig med Danmark 1643–45. Artiklen i Inbjudning till högre allmänna Läroverket å Södermalm vårterminen 1900. Stockholm 1900.
- Zettersten, Axel*: Svenska Flottans historia 1635–80. Norrtälje 1903.

Anders Monrad Møller

Emilie på havsens bund

eller et atypisk forlis i arkiverne

Natten til den sjette september 1816 gik sluppen *Emilie* ned med mus, men ikke med mænd. Alle tre ombordværende kom i båden, som antagelig længe havde været på slæb, og efter endt roning kunne skipper, styrmand og matros næste morgen gå iland på stranden ved Gudhjem. Hurtigt mødte man folk, og fiskeren Frederik Kofoed kørte med det samme skipper Christian August Steingardt til Svaneke for at han dér kunne melde det passerede til myndighederne.

Den lokale øvrighed var i dette tilfælde herredsfogeden i Østerherred, der imidlertid tillige var byfoged i Svaneke. Derfor denne helt nødvendige køretur for at skipper Steingardt paa byens Rådstue kunne aflægge den tilbørlige søforklaring overfor by- og herredsfoged Koefoed.

Skipperen meddelte her, at *Emilie* var hjemskrevet i Pillau, og var kommet sammesteds fra med en ladning bestående af 14 1/2 læst rug og cirka 2 læster hør, samt 16 degger bastmætter. Ifølge conossementet var såvel rug som hør i Pillau blevet udskibet af firmaet d'Hr Simon og Comp. og var destineret til Rendsborg bestemt for Hr. Seib & Sohn.¹

Undervejs var der så uheldigvis sket det, at *Emilie* var sprunget læk i åben sø omtrent 3 mil fra Bornholm, og det havde ikke været muligt at holde den flydende på pumperne. For at bjerge livet var mandskabet derfor gået i båden, hvorefter skibet straks sank.

For at bekræfte begivenhedsforløbet mødte dagen efter både styrmand Johan Christoph Pottresch og matros Frederich Kuntz for retten, hvor de afgav forklaring skriftligt og på tysk. Efter at have aflagt deres »Saligheds Eed efter Lovens Forskrift« kunne de så trække sig tilbage, mens skipperen på rette vis »protesterede«, altså indgav den »søprotest«, som »for og imod alle Vedkommende, Rehdere, Befragtere, Lastejere og Assurandører« skulle godtgøre, at det totale forlis af skib og ladning ikke kunne lægges skipperen til last, eftersom det ikke havde været muligt for hverken ham eller mandskabet at afværge dette uheld.

Det hele blev ført til protokols, hvorefter skipper Steingardt udbad sig et par udskrifter, som han naturligvis ville have brug for, når han vendte hjem. Foreløbig kørte han med Frederik Kofoed tilbage til Gudhjem. Her lå skibsbåden stadig, men da der naturligvis ikke kunne være tale om at ro hjem til Pillau,

1. Landsarkivet for Sjælland, Bornholms Østerherred, Justitsprotokol 1808–25, 6/6 1816. Se endvidere note 4.

måtte man tænke på andet befordringsmiddel. Steingardt var ikke kommet helt tomhændet fra borde, så han købte en sejlbåd af to af de stedlige fiskere, og med skibsbåden på slæb og det hele mandskab ombord kunne han derefter sejle til Svaneke. Her afhændedes båden fra *Emilie* og her har han vel dels hentet sine udskrifter fra retsprotokollen, dels blev alle tre preussere udstyret med pas fra by- og herredsfogeden². Således forsynet er Steingardt antagelig tilligemed styrmand Pottresch og matros Kuntz stukket tilsøs med kurs mod Pillau. Og dermed er de sejlet ud af historien.

Men der gik nogle rygter. Der fortaltes mærkelige ting om begivenheder både før og efter forliset. Da man senere spurgte ham, indrømmede by- og herredsfogeden da også, at han havde hørt et og andet, men der var ikke tale om, at han på noget tidspunkt havde følt sig foranlediget til at sætte nogen form for undersøgelse iværk. Det skulle sidenhen, som sagerne nu udviklede sig, komme til at virke en kende pinligt.

Interesseret i rygterne var også Strandingskommissionæren i Svaneke, købmand Steenbech, hvis hverv jo var ikke alene at hjælpe skipper og mandskab, men tillige stå ejerne af ladningen og eventuelle assurandører bi. Rygtestrømmen i forbindelse med byfogedens inaktivitet fik købmand Steenbech til at henvende sig til amtmanden.

Han havde fuldmagt fra Seib & Sohn og hos amtmanden fik han for det første udvirket en beskikkelse af en »vikar« for den lidet foretagsomme by- og herredsfoged. Det videre i denne sag skulle varetages af Koefoeds kollega, byfoged Knudsen fra Nexø. For det andet stod det åbenbart klart for den lokalkendte strandingskommissionær, at det, hvis rygterne talte sandt, ville være en fuldstændig håbløs ide blot at begynde at forhøre folk. De ville klappe i som østers.

Derfor blev amtmanden anmodet om at støtte en noget usædvanlig henvendelse til Generaltoldkammeret, som indløb lige efter årsskiftet i januar 1817. Strandingskommissionæren refererede de mange rygter og fandt sagen af så stor vigtighed, at han meget gerne ville opnå, at de personer fra Bornholm, som på forskellig måde måtte have været involveret, på forhånd kunne slippe for såvel told som straf for smugleri. Ellers ville man ikke kunne få dem til at vidne – ved at gøre det, ville de jo ellers komme til at angive sig selv. For det var først og fremmest skipper Steingardts forhold, som trængte til at blive nærmere belyst.

Denne ide om frit lejde anbefalede både af nexøbyfogeden og af amtmanden over Bornholm, men det var så usædvanlig en sag, at det ikke var noget, man i Generaltoldkammeret uden videre hverken kunne eller ville afgøre på egen hånd. Det skulle helt til tops.

I første omgang måtte den juridiske ekspertise i Danske Kancelli lige spørges, og herfra meddelte man, at der ikke var noget at indvende, hvorefter man i marts måned var kommet så langt, at sagen kunne forelægges majestæten, Frederik VI, til endelig afgørelse. Ved denne lejlighed forklarede det, at man normalt ikke i Generaltoldkammerkollegiet anså sig for beføjet til i *noget* tilfælde at eftergive hverken told eller straf for smugleri, men i denne helt særegne sag måtte det være det offentlige magtpåliggende at nå frem til fuldstændig opklaring – en forbrydelse så farlig for søfarten skulle og måtte man til bunds i. Majestæten gav da også sit samtykke til det frie lejde den 19. marts, og denne kongelige resolution blev en uge efter meddelt amtmanden over Bornholm såvel som Toldkammeret i Rønne³.

Noget mere tid gik, inden man på Bornholm kom videre, men lige knap otte måneder efter forliset måtte By- og Herredsfoged Koefoed i Svaneke vige sit dommersæde for som den første at blive forhørt af den til lejligheden udpegede »sættedommer« Knudsen fra Nexø. I dagene fra den 3. til den 10. maj 1817 aflagde ialt 41 personer deres vidnesbyrd og artige ting kom for dagen. De spørgsmål, der stilledes var i forvejen udarbejdet af Strandingskommissionæren, som også var den, der med den konstituerede dommer aftalte forhørens rækkefølge. Fredag den 3. maj afhørtes svanekebyfogeden og nogle andre personer, som ikke havde været direkte involveret og derfor ikke var uvillige til at referere rygter offentligt. Så var katten af sækken, men om søndagen oplæstes på kirkestævnet den kongelige resolution om forhåndsforladelse for synder begået mod toldvæsenet, hvilket om mandagen blev gentaget i retten. Og så var alt parat til at få noget ud af de mere belastede vidner, som i al fald i en vis udstrækning nu frit turde udtale sig. Hvad der egentlig skete dengang i begyndelsen af september 1816 kan derfor skitseres som følger⁴:

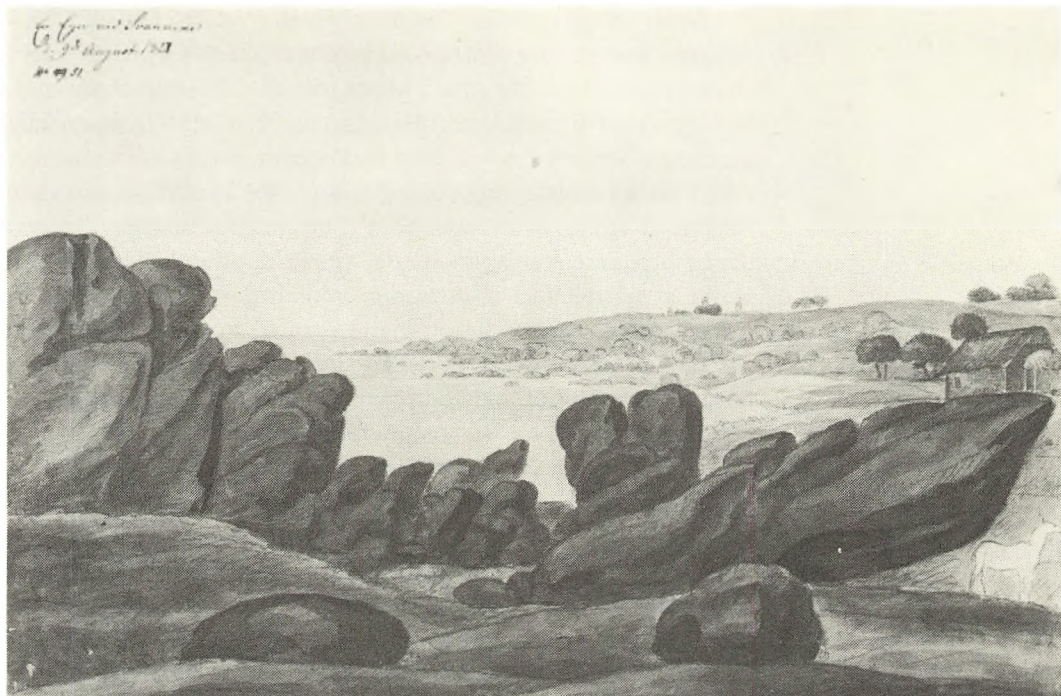
Den fjerde september 1816 passerede sluppen *Emilie* Gudhjem med kurs sydpå. Den havde vinden imod sig, båden på slæb og så ud til at være i en mådelig forfatning med lidt slagside. Fiskerne Herman Rasmussen og Mons Larsen fra Listed lå da på søen og fiskede, og de bemærkede, at *Emilie* åbenbart ikke kunne stagvende, »naar Omstændighederne fordrede det«, og tilsyneladende havde assistance behov. Tjenstvilligt løb de op på siden af fartøjet og tilbød deres hjælp til »at løbe skibet til ankers«. Tilbuddet blev modtaget, og sluppen bragtes i læ og i sikkerhed for anker nord for klipperne ved Listed. Så langt som til den sikre havn i Svaneke ville skipperen ikke.

Begivenhedsforløbet bekræftedes af et andet vidne, nemlig mølleren på Møllenakke lige nordvest for Svaneke, som herfra havde et godt overblik over farvandet. Også han så *Emilie*

2. Landsarkivet for Sjælland, Svaneke Byfoged, Pasprotokol 1805–46, udateret indførsel for de tre navngivne preussere, udstedt mellem 1/8 og 25/9.

3. Landsarkivet for Sjælland, Bornholms amt, journal 1817 nr. 1366 og 1631 og kopibog 1817 under 8/1 og 13/1. Rigsarkivet, Generaltoldkammer og Kommercerkollegium, Kbh. Toldkontor, journal 1817 nr. 154, 388 og 577 samt Generaltoldkammerets Danske Forestillinger med Kgl. Resolution, 1817 nr. 59.

4. Landsarkivet for Sjælland, Svaneke Byfoged, Politiprotokol 1816–1822 under 3–10/5 1817 samt Politidokumenter 1798–1824 for 1817.



nærme sig nordfra såvel som de tililende fiskere, der kom ombord. Mølleren havde ikke umiddelbart noget i klemme i denne sag, men alligevel rakte hans syn ikke til at kunne genkende de nævnte fiskere eller folkene i de mange andre både, som siden samlede sig om sluppen. Derimod bemærkede mølleren, at den rug, som en hel række fiskere fra Listed en otte dages tid senere afleverede til formaling, helt klart var af østersøisk oprindelse. Hvor en sæk rug kom fra, var noget han som fagmand kunne udtale sig om.

Fiskerne indrømmede da også på stribe at have købt rug fra sluppen, og det vel at mærke rug, som ikke siden var blevet fortoldet. Hvad der egentlig blev sagt, da de første kom ombord på *Emilie*, var der siden lidt afvigende erklæringer om. Ifølge en af fiskerne skulle der på dækket have ligget en del løs, våd rug, som var blevet pumpet op under den foregående nats storm, og det havde den pågældende med det samme spurgt, om han da ikke kunne købe. Ifølge en anden, havde skipperen selv uden videre erklæret, at han var overlastet, at ladningen havde forskudt sig, og at han derfor så sig nødsaget til at kaste en del af den overbord. Til det havde bornholmeren skyndt sig at foreslå, at skipperen så langt hellere skulle sælge noget til dem.

Hvorom alting er, så blev der solgt ikke så få tønder rug og en hel del hør den aften efter mørkets frembrud, da en sværm af

*En egn ved Svaneke efter
akvarel af Ole Jørgensen
Rawert, 1821. Møllebakken
nordvest for Svaneke anses i bag-
grunden, så det må have været
mellem disse klipper, at Emilie
kom i læ og sikkerhed den
fjerde september 1816.
(Det kgl. Bibliotek).*

fiskere fra Listed og Svaneke kom ud til *Emilie*. Siden var det svært helt at få oversigt over, hvor mange der egentlig havde været med ved den lejlighed, for som en af deltagerne bemærkede: Det var jo ikke muligt at genkende alle de andre i nattens mulm og mørke. Så han kunne kun opgive en halv snes navne.

Hvad der derimod ikke var tvivl om var, hvordan en del af købet blev finansieret. Købmand og dannebrogsmænd Holst fra Svaneke blev ført som vidne og måtte fremlægge sine bøger, hvoraf det fremgik, at han netop den samme dag, den fjerde september, havde ydet forskud til tre svanekefiskere, og at han af dem senere fik 5 tdr. rug, som han jo måtte formode stammede fra netop denne slup. I den forbindelse skyndte købmanden sig at tilføje, at det ret tit skete, at skippere, der passerede Bornholm, havde private varer med, som kunne fås for en billig pris. Så ved sådanne lejligheder havde han ofte samarbejdet med fiskerne. Derimod sagde dette vidne ikke noget om, hvordan det plejede at ligge med fortoldningen! – Denne dekorerede svanekekøbmand var iøvrigt almindelig højagtet for sin indsats for de fattige under Englænderkrigene og for sit store initiativ netop på denne tid med havnebyggeri i Svaneke. Hans lidt uldne erklæring om samarbejdet med fiskerne kaster lidt lys over, hvad en provinskøbmand dengang *også* kunne være involveret i⁵.

Men der blev solgt andet end rug og hør. Tre fiskere købte i fællesskab et gammelt kabel, et gammelt sejl og nogle »friholter«, som lå på dækket, mens Hans Madvig fik en ny trosse, som han lod gå videre til købmand Holst. Specielt denne trosse havde retens store interesse, men Hans Madvig kunne ikke sige, om den havde ligget opstukket på dækket eller direkte blev udskåret af takkelagen. Han havde blot fået skipper Steingardts forsikring om, at det var dennes ejendom. Hans Madvig havde derfor ikke spekuleret mere over den sag.

På dette tidspunkt var *Emilie* nu ikke værre faren, end at man den næste dag kunne lette anker og atter sejle sydpå, og 24 timer senere gentog det hele natlige skuespil sig på Frenne Rhed syd for Svaneke. Deltagerne var dels en del af de samme fiskere, dels en række nytilkomne ikke mindst fra Årsdale lidt længere mod syd. Korn blev nu udlosset fra den åbne forluge og solgtes blandt andet til købmand Colberg og brændevinsmand Jørgen Peter Larsen, begge fra Svaneke og begge personligt ombord. Tilsvarende var der fortsat udsalg af rigningsdele. Årsdalefiskerne Niels Henriksen og Jens Persen Dahl fik sig henholdsvis en stormklyver og et ankertov. Skipperen havde nemlig forklaret, at han havde sejl og tovværk i en sådan overflod, at det bare fordærvedes for ham. En bredfok, som fiskerne var blevet tilbudt, havde de dog fundet var for dyr.

Men det var iøvrigt ikke alle, der så skipper Steingardt ved

5. Om Holst se Rawert og Garlieb: Bornholm beskrevet paa en Reise i Aaret 1815, Kbh. 1819 side 71, 73 og 76.

denne lejlighed, for en af fiskerne fra Listed forklarede, at skipperen ikke havde meget med de ombordkommende at gøre og mest opholdt sig i kahytten, men at man iøvrigt ikke havde været i tvivl om, at salget skete efter hans ordre.

Det blev så sidste gang nogen så noget til *Emilie* oven vande, for umiddelbart efter salgets ophør stod sluppen atter nordpå, og siden hørte man kun, at et slupskib denne nat skulle være sunket. Eller som en af fiskerne formulerede det: han var ombord om aftenen, som det om natten sank!

Interessen måtte følgelig samle sig dels om *Emilies* tilstand, da fiskerne sidst så hende, og dels om en helt sikker konstatering af, at der nu var tale om samme skib. At sluppen kunne stå nordpå under sejl var jo et tegn på, at det ikke kan have været helt så galt fat. Og direkte adspurgt, var der ganske vist nogle stykker, som havde hørt mandskabet tale om en læk, men kun en enkelt – og det var en af dem, der var med allerede ved Listed – havde direkte set dem pumpe. En anden forklarede, at der kun sjældent blev pumpet, men at folkene havde sagt, at der på grund af lastens »forskydning« var trængt vand ind ad kahytsdøren og vidnet mente, at det var anledningen til at de pumpede. Det helt overvejende flertal havde ikke lagt mærke til den ringeste aktivitet ved pumperne, og endvidere var det kun de, der havde set *Emilie* den første nat, som havde noget at meddele om nogen slagside.

Af mange grunde kunne man være sikker på, at det var det samme skib. Nogle havde genkendt skipperen, da han var kommet iland i Gudhjem, andre havde set ham igen i Svaneke. Mandskabet var der også flere, som med bestemthed erklærede at have set både før og efter forliset. Endelig var der ikke mindst ganske mange, som overhovedet ikke var i tvivl om, at den skibsbåd, der hørte til *Emilie*, var den samme som Steingardt senere solgte til købmand Holst. Strandingskommissionæren, som var mester for det fikse spørgsmål om skibsbåden, har kendt sine pappenheimere, for selvfølgelig kunne en bornholmsk fisker genkende en sådan båd efter kun få dages forløb. Købmanden indrømmede iøvrigt købet, men var desværre ude af stand til at fremvise den, for båden var forlængst solgt videre til København.

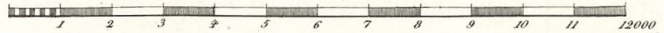
Hvad der egentlig skete med *Emilie*, fik man af gode grunde aldrig at vide i retten i Svaneke, eftersom skipper og mandskab forlængst var sejlet deres vej, og det var heller ikke denne rets opgave at drage slutninger, kun at skaffe vidnesbyrd. Men omstændighederne omkring skipper Steingardts landgang og det efterfølgende fund af vraget var ganske besynderlige.

Christen Traneberg fra Gudhjem var en af de første, som traf Steingardt på stranden morgenen efter forliset. Skipperen havde

Udsnit af Det Kongelige Videnskaberne Selskabs kort over Bornholm 1805. Efter original i Nationalmuseets 2. afdeling.

MAALESTOK.

1 Dansk Mål eller 12000 Alen.

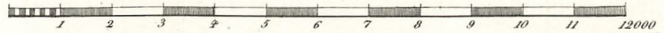


Gudhiem

Meelsted Fiskerleie

MAALESTOK.

1 Dansk Mål eller 12000 Alen.



Appernestadt Fiskerleie

Bolshavn Fiskerleie

Liste Fiskerleie

SVANIKE

HERRIED

Aarsdale Fiskerleie

Freder. Stenbrud

NEXOE

SÖNDER

HERRIED

St. Povels K.

Snogebek

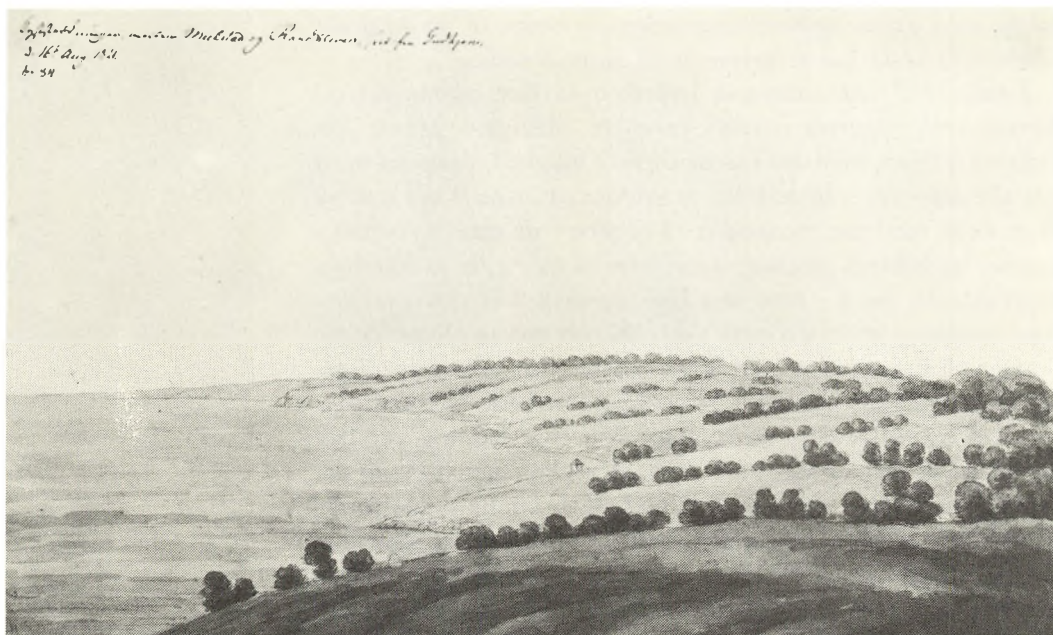
da forklaret ham, at de var sunket ude på søen, og at de på det tidspunkt havde haft Christiansøes fyr i sigte i N.N.W. Det skal man et godt stykke imod øst for at kunne. Men Christen Traneberg undrede sig, for i båden lå en bunke køjeklæder og en brændevinsotting og nedenunder en hel del, han ikke kunne se, hvad var. Det besynderlige lå i, at intet af dette var vådt tiltrods for den lange distance, de angiveligt skulle have roet. Frederik Kofoed, som siden kørte for Steingardt, kunne supplere med hensyn til det, de havde haft med sig i båden, idet han tillige havde set både det preussiske flag og skipperens kuffert, mens en anden yderligere havde bemærket både Steingardts ekstra støvler og lidt proviant.

Dagen efter skipperens fremmøde i retten i Svaneke, altså den syvende september, var fiskerne Lars Hansen og Hans Lyster ude for simpelthen at fiske – for en gangs skyld træffes her bornholmske fiskere i lovformeligt ærinde. På et sted, hvor der erfaringsmæssigt var 15 favne dybt i en afstand af henved 1/4 mil fra kysten, fik de øje på et stykke træ, som lå og flød i vandskorpen. Det havde helt tydeligt været til at rulle en lodline op på, og lodlinen sad da stadig ved. Blot var det ganske forgæves, at de prøvede at hale det til sig. Det hang fast. De nysgerrige fiskere forsøgte da med en sten på en anden line, som de sænkede ned for at undersøge bunden. Også den satte sig fast. Da undredes de såre, for på dette sted skulle der ikke være noget som helst, så et eller andet hidtil ukendt måtte pludselig være kommet til på havets bund. Efter at have afmærket stedet, tog de så træstykket med sig i land.

Nu havde de to fiskere godt nok hørt om det nylige forlis – kun to dage før – men formentlig dog ikke, at det kunne være foregået så tæt under land. Alligevel gik de op til det hus, hvor Steingardt logerede – denne var jo i mellemtiden kommet tilbage fra Svaneke. De fremviste her træstykket og skipperen indrømmede skam uden videre, mens begge var tilstede, at det stammede fra *Emilie*.

Et flittigt vragsfiskeri ved den sunkne slup blev herefter følgen. Et anker og en del sejl og tovværk blev opfisket og siden solgt på auktion. Det var næppe de store sager. Mest bemærkelsesværdigt var den lille hændelse, som forefaldt, da Steingardt med sin nykøbte sejlbad og skibsbåden på slæb passerede vragsfiskerne på sin vej til Svaneke. Han sejlede da hen til stedet, og man viste ham en blok, som netop var trukket op. Og han vedgik i fleres påhør, at den var fra hans forliste skib. Således var der mindre end nogensinde tvivl om, at det var *Emilie*, man havde fundet.

Steingardt var herefter sejlet sin vej, men tilbage efterlod han sig det rygte, at han simpelthen selv havde sænket sin slup efter at have solgt fra af inventar og ladning. Resultat: forsikrings-



Kyststrækningen mellem Melsted og Randkølev set fra Gudhjem efter akvarel af Ole Jørgensen Rawert, 1821. Den sunkne slup, som siden blev fundet, lå henved en kvart mil fra kysten udfor Melsted syd for Gudhjem. Stranden har ikke voldt skipperen problemer ved ilandstigningen. (Det kgl. Bibliotek).

svindel, som hørte til de for søfarten så farlige forbrydelser, at Hans Majestæt på forhånd uddelte tilgivelse til et par snese bornholmere med blakket samvittighed for at lokke dem til at vidne.

Og hvad så. Ja, så var resten i første række en sag mellem et forsikringsselskab, firmaet Seib & Sohn i Rendsborg og den skipper Steingardt, som antagelig var returneret til Pillau. Men alligevel var der et dansk efterspil, som kom til at forløbe i hele to faser, og det skyldtes først og fremmest Amtmanden over Bornholm.

Christian Jespersen var som amtmand betragtet ikke helt almindelig. Han var nemlig hverken adelig eller udefra kommende, men tværtimod både borgerlig og bornholmer. Han var byfogedsøn fra Nexø, efterfulgte sin fader i dét embede, og fremmedes siden til amtmand. Eftermælet rummer udsagn om, at han var en ualmindelig duelig og indsigtfuld embedsmand, som med den baggrund, han havde »var nøje fortrolig med de på mange punkter særegne forhold på Bornholm«⁶.

Amtmanden havde varmt støttet strandingskommissionæren, da han ville have udvirket forhåndstilsagnet om vidneres straf-frihed, og han gjorde det med en henvisning til, at han selv for mange år siden som byfoged efter den daværende amtmands anmodning havde taget en tilsvarende sag op. Dengang havde Jespersen måttet sande, at folk, der selv havde været indblandet, simpelthen nægtede at udtale sig. Jespersens interesse for sagen om *Emilie* gav sig også til kende på den måde, at han på forhånd

6. Harald Jørgensen om Christian Jespersen i Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg.

aftalte med strandingskommissionæren, at denne til sin tid skulle sende ham udskrifter af forhørene til gennemlæsning⁷.

I maj 1817 har amtmand Jespersen så fået sagens akter i hænde – og reagerede derefter prompte. Steingardt kunne ikke rammes direkte, men der var en anden mulighed. Pressens magt har alle dage været underfuld, og selvom datidens aviser nok vil få de fleste moderne mennesker til at gabe – de mange avertissementer og bekendtgørelser, som fyldte så meget, er jo ikke ligefrem aktuelle mere – men læst blev aviserne ikke desto mindre også dengang. Jespersen satte simpelthen et stykke i Statstidende – »Den til Forsendelse med de Kongelige Rideposter privilegerede Danske Statstidende« – hvori han kort beskrev hændelsesforløbet og forklarede, at da såvel skib som ladning var højt assureret, så var der ingen tvivl om, at sænkningen af *Emilie* var sket for at skipper og eventuelt mandskab kunne drage fordel deraf. »Et for den almindelige Credit og Søefarten saa skiændigt Bedragerie anseer jeg for Pligt, offentligent at bekjendtgjøre, saameget mere, som Kundskab om, at saadanne Bedragerier her kunne vorde oplyste, ufeilbarligen bedst vil bidrage til at afholde andre Ligesindede fra at udøve dem«.

Såvidt Amtmand Jespersens begrundelse for at optræde i venstre spalte på den fjerde side i Statstidende, Nr. 47 for den 13. juni 1817. Og som nu, så også dengang. Gode historier kommer i flere blade. Avisen »Dagen« saksede den, og bragte tre dage senere sin lettere redigerede version – med kun en enkelt misforståelse og endda med kildehenvisning⁸.

Så gik der en rum tid. Faktisk et helt år. Men så kom der en reaktion. I maj 1818 henvendte den preussiske gesandt, grev Dohna sig til Departementet for de udenlandske Anliggender – Udenrigsministeriet – og henviste til artiklen i »Dagen« om den preussiske undersåt, skipper Steingardt af Pillau. Den sag ville hans regering gerne indhente nøjere oplysninger om. Og det fik den. Hele apparaturet sattes i gang med skrivelser fra Udenrigsdepartementet til Danske Kancelli og herfra til amtmand Jespersen, som så hos byfoged Koefoed i Svaneke fik bestilt afskrifter af søforhør og undersøgelsesforhør, der da via Kancelli og Departement i september måned kunne overleveres grev Dohna⁹. Om der herefter på dette grundlag blev taget affære overfor Steingardt, forsåvidt denne overhovedet var at finde i Pillau, dét melder historien ikke noget om.

Emilies forlis var i mange henseender atypisk. Også ved den måde oplysningerne om specielt denne slups skæbne er bevaret på. Interesserer man sig for strandinger i første halvdel af 1800-tallet, vil man normalt finde et righoldigt materiale i form af »strandingsager« i herreds- og byfogedsarkiver såvel som i amternes arkiver. En samlet sag på en sådan stranding giver

7. Landsarkivet for Sjælland, Bornholms amt, kopibog 1817 under 13/1.

8. Dagen nr. 143, 16/6 1817.

9. Rigsarkivet, Departementet for de udenlandske Anliggender, Alm. korrespondance, Strandingsager X, i samme arkiv endv. Manual 1818 nr. 559 og 1180. Endvidere Landsarkivet for Sjælland, Bornholms amt, Journal 1818 nr. 3329, 3378 og 3405.

rigeligt med afskrifter af søforhør eller henvisninger til, hvor de findes. Der kan være papirer om betaling af bjergningsarbejde, om efterfølgende strandingsauktioner og meget mere. Ofte kan man finde det hele lettilgængeligt, blot man kender skibets navn.

Sådan er det ikke med *Emilie*. Søforklaringen er godt skjult i een protokol, og undersøgelsesforhøret står blandt mange helt andre ting i en anden. Og efter med besvær at have fundet frem til sagen, spørger man uvilkårligt sig selv: Hvad med selve vraget? Blev sluppen liggende, hvor den sank, eller skylledes den siden op på stranden eller klipperne? Mon *Emilie* stadig ligger gemt på havsens bund?

Efter at en Skipper C. A. Steingardt med 2 Stibsof, først i September 1816, var kommen her til Landet i en Baad, og ved Søforklaring havde ladet bevidne, at hans Slupskib Emilia fra Pillau var gaaet til Grund i temmelig Distance fra Bornholm, er det nu ved Undersøgellesforhøret, optagne efter Requisitionen fra Strandingscommissionen i Steenbeck, blevet oplyst: at bemeldte Skipper har her under Landet, saa Dage før end Stibet blev tilfaldt, solgt betydeligt Saavel af dets Inventarium, som af Værdningen, der bestod af Rug og Hør, til først ellige af Landets Bedrøete, samt at Skibet derefter er fundet sunket ikke! Men fra Landet.

Da saad et Skib som Landning skal være høit assurert, saa er det anførte Etats og Stibets Tilfættelse utvivlsomt alene freet, for at Skipperen selv, og mueltæn Folkene kunne lucrare derved, uden Hensyn til hvad Skibet eller Assurandøterne maatte tabe. — Et for den almindelige Værd og Søfarten saa stærkt betragtes anseer jeg for Pligt, offentligen at beklaug og, saameget mere, som Kunstskab om, at saadanne Bedrøetler her kunne vorder oplyste, usejlbartigen best vil bidrage til at afholde andre Ligeintende fra at urove dem.

For øvrigt bemærkes, at Forhørene ere tilsendte B. Blommende fra Strandingscommissionen.

Kjøbenhavn, den 29de Mai 1817.

Jespersen,
Amtmand over Bornholm.



Frederik den Sette står ud fra København på sin første rejse. Det var en begivenhed der tiltrak københavnernes bevågenhed. Toldbodbommen th. i billedet var sort af mennesker der på nært hold ville overvære begivenheden. *Caledonia* ses til venstre på billedet. (Foto efter maleri af Frederik Theodor Kloos 1830. Kunstakademiets billedsamling).

Frederik den siette

Sejlpaketruten mellem København og Kiel

Sejlpaketruten mellem København og Kiel havde eneret til transport af passagerer og gods mellem de to byer. Alligevel krævede det ingen ændring i bestående forhold, da auditør Steen Andersen Bille 1819 ville starte en dampskibsforbindelse mellem de samme steder. Dampskibe var nemlig en helt ny og uprøvet ting, så de kunne naturligtvis ikke være i modstrid med gældende forhold. Anskaffelsen af et dampskib var samtidig en kostbar investering med uforudsigeligt afkast af den investerede kapital. Derfor krævede – og fik dampskibspioneren Bille – stor hensyntagen fra det offentlige, heriblandt et ti årigt privilegium. 1819 anskaffede han hjuldampskibet *Caledonia* til sin rute mellem København og Kiel.

Efter de første års drift, hvorunder publikum var vænnet til den nye transportforms faste afgang og planmæssige ankomst, så Bille en stor fremtid for dampskibe til indenrigs transport. 1821 tilbød han at anskaffe et nyt og større dampskib, såfremt privilegiet blev forlænget 10–15 år. General Toldkammeret, der gav indstilling til kongen i sagen, anbefalede, og der blev stillet en 10årig forlængelse i udsigt, såfremt et nyt og større skib blev sat i fart inden 1829.

Bille ville arbejde i Vestindien, og da han ikke kunne styre sin forretning derfra, blev *Caledonia* og privilegium 1822 afhændet til grosserer Lauritz Nicolai Hvidt i København. Hvidt bibeholdt skibet på ruten og var ganske godt tilfreds med sin forretning. Da tidsfristen efteråret 1828 var ved at nærme sig, bad Hvidt om yderligere et års frist, da det endnu ikke var lykkedes at anskaffe et velegnet skib til ruten, og det fik han.

Først et år efter blev bygningen af det nye skib sat i værk på Jacob Holms skibsværft på Christianshavn. Nybygningen blev det første dampskib bygget her i landet og var en begivenhed samtiden fulgte med stor interesse. Særlig blev der lagt vægt på de danske islæt. Bygmesteren var en »dansk mand«, størsteparten af materialerne var »dansk træ«, kobber til forhudning og spir var »bearbejdet på Frederiksværk«. Ved arbejdet på Christianshavn havde henvend et hundrede mand fundet beskæftigelse »i denne hårde næringsløse vinter«, stod der i aviserne.

Kun maskineriet, to dampmaskiner på hver 45 HK med to dampkedler, måtte importeres fra England, »da sådanne ikke laves her i landet«. Maskineriet var bygget af de berømte maskin-

byggere Maudslay, Sons & Field i London. Det fik naturligvis lov til at indgå toldfrit i Danmark. De stenkul dampskibet anvendte på sine rejser fik samme generøse behandling, det var 56 tønder på en tur til Kiel og 44 på en Travemünde rejse.

Lørdag 12. juni 1830 kl. 14.00 var en »umådelig« menneskemængde samlet på Christianshavn for at overvære søsætningen, der fandt sted »under jublende hurraråb og paukers og trompeters lyd«. Tømmersvendene afsang to sange forfattede til lejligheden. Den første, på melodien »Kong Christian stod ved højen mast«, var på tre vers, heraf det midterste.

»Kong Frederik funkler fra din stævn
Du snekke kær
I Danmark i hver sømands favn
I Danmark og i København
Det elkste stolte fadernavn
Som snekken bær
Og under Dannebroges flig
Vort dampskib djærvt skal hæve sig
Og gå med hæder lykkelig
Blandt livets skær«.

Den anden sang gik på melodien »Vi sømænd gør ej mange ord«, her det fjerde og sidste vers.

»Så ofte her vor økse klang
Men nu er skuden færdig
Nu stikker den med jubelsang
I søen – Danmark værdig
Vidt Dannebrog fra dens stævn
Forkynde held og ære
Og Fredriks elkste fadernavn
Til fjerne kyst den bære«.

Begge sange indeholdt hyldest ord til L. N. Hvidt og Jacob Holm. Hentydningerne til Dannebrog, skyldtes skibets udsmykning, Dannebrog i stævnen, og den elkste Frederik var naturligvis Kong Frederik, efter hvem skibet fik navnet *Frederik den Siette*.

Skibsbygmester Peter Jørgensen udfærdigede 12. juli 1830 billbrev, hvoraf det fremgik, at arbejdet var påbegyndt 5. december 1829 og afsluttet på udsendelsesdagen.

Skibet var skonnertrigget, 119 fod 4 tommer langt på dæk. 19 fod 4 1/2 tomme bredt på yderkant af tømmeret og 27 fod over hjulkasserne. Dybde i lasten 11 fod 11 tommer. Materialet var sundt og godt egetømmer med »tilbørlig« forløbning, forbindelse

»Skibslejlighed« var en gennemgående rubrik i Københavns Adresseavis. Dampskibene havde de største annoncer. Her fra juli 1830, hvor *Caledonia's* sidste tur i normal rute før afløsning af *Frederik den Siette* annonceredes.

Skibslejlighed.
Tirsdagen d. 20 Juli,
om Morgenen Kl. 6 præcise,
tiltræder Dampskibet *Caledonia* (som fra d. 26de d. M.
afløses af det nye Dampskib *Frederik den Siette*)
dets sidste Reise
til Kiel

og anløber Kallehauge paa Sjælland, Coser paa Möön,
Gaabense paa Falster og Ravnøby paa Laaland. Reisen-
de indskrives paa Comptoirret i Kronprindseslegaden 395,
hvor Passerne tillige afleveres.

Lysttour til Bellevue
med

det nye Dampskib *Frederik den Siette*
Søndagen den 18de Juli.

Skibet afgaaer fra Toldboden
til Bellevue

første Gang om Eftermiddagen Kl. 2½ præcise,
anden Gang om Eftermiddagen Kl. 5 præcise,
hver Gang imod 3 Rbd. for en voksen Person og for
Børn under 10 Aar det Halve. Billetter udsælges paa
Toldboden Afgangsdagen fra Kl. 7½ om Morgenen. —
Passagererne bringes frit ombord og iland.

Dampskibet *Frederik den Siette*
afgaaer

Søndagen den 18 Juli, om Morgenen Kl. 7 præcise
herfra til Helsingøer, hvorfra det første Gang,
samme Dags Formiddag Kl. 10½, og anden Gang
samme Dags Aften Kl. 10, vil vende her tilhage.

Billetter, gjældende for Hen- og Hjem-Reisen, a 2
Rbd. 48 sk., dito gjældende for Hjemreisen alene, a
1 Rbd. 48 sk. Seuler og Tegul, erholdes i Kron-
prindseslegaden Nr. 595. Børn under 10 Aar be-
tale halv Priis. Passagererne bringes frit ombord
og iland.

og forboltning. I enhver henseende, så »det svare til dets øjemed at føre passagerer og gods over søen«.

Biilbrevet blev sluttelig forsynet med den højtidelige ed: »Så sandt hjælpe mig Gud og Hans hellige Ord«.

Fristen for privilegiets fornyelse var overskredet, men da L. N. Hvidt 3. august 1830 indsendte ansøgning, fik han den lovede forlængelse på ti år. I henhold til privilegiet blev skibet ikke målt, det skyldtes fritagelse for en række skibsafgifter. Målingen fandt først sted 1842, da størrelsen blev opgjort til 75 commercelæster.

For rigtigt at demonstrere *Frederik den Siette's* egenskaber udførte skibet en række lysttyre på Øresund. En rigtig lystrejse til Bornholm blev planlagt og averteret 10. juli. Lysthavende skulle melde sig inden 14. juli og rejsen påbegyndes 20. juli. Med så kort varsel var der kun beskeden interesse. Turen blev aflyst og istedet foretoges nogle flere ture på Øresund.

Regelmæssig fart startede 26. juli 1830 med afgang fra København til Kiel, og et par dage efter påbegyndtes den anden rute

Dampskibet Frederik den Sjette.

afgik Imorges Kl. 6 med følgende Passagerer til Kiel: Justitsraad, Doctor Philos. Administrator ved det kongl. Porcellainsfabrik, Ridder Garlieb med 2 Sønner, Kammerjunker Oberførster Linde de Friederich med Søn, Consul Schmidt, Rabatne Rathlev med Søn, Kbm. Hall t. London, Kjøbmandene Hochstetter, Müller og Wadlin t. Hamborg, Studiosus Pharm. Hilmer, Architect Frisberger, Handelsfuldmægtig Clausen, Capitain, Regimentsquartiermester v. Wend, Justitsraad Wiesen t. Hannover. — Til Perne og Wordingborg: Kroken Lormann, Fuldmægtig i det kongl. Kantskammer Neergaard, med Frue, Barn og Kienestepige, Jfr. Schmeiser, Ritmester ved Husarregimentet, Ridder, v. Juel med Tiener, Cand. Juris Schou, Kammerjunker Baron v. Rosenkrantz, Pastor Paludan med Datter og Søn, Edet Korte, Cand. Theol. og Lærer ved Soetatens Drengeskole Lorch, Studerende Lorch, Brodrene C. og A. Leher, Pastor Schønning, Hr. Lassen, Stadsjager hos Hs. Høi. Højhed Friads Ferdinand, Westerborg, Jfr. Staal, Studerende Smith, Jacobi og Ransen, Cand. Theol. Hindberg, Muurboend Petersen.

Rejseaktiviteten var i 1830'erne ikke større, end det var muligt at bringe fortegnelser over de ankomne og afgående passagerer som nyhedsstof i dagbladene. Her passagererne på *Frederik den Sjette's* første regelmæssige afgang fra København. (Dagen 26. juli 1830).

København-Travemünde. Begge ruter udførtes ugentlig. På Kielerturene fik Grønsund, Gåbense og Tårs anløb.

Skibets aptering bestod af kahytter med mahogni beklædning og forgyldte »zirater« i hjørnerne. Den største kahyt havde 42 sovesteder, damekahytten 20. Den tredie kunne deles i to, specielt for familier og rummede plads til ialt 10 sengesteder. Forkahytten havde plads til 20 passagerer. Forude fandtes også mandskabets logi, men den indretning omtaltes yderst sjældent, og heller ikke de samtidige avisreferater om det første danskbyggede dampskib havde plads til dette emne.

Dækket var et yndet opholdssted i mags vejr, når kahytpassagererne havde samlet appetit til middagen, kunne de gå under dæk og indtage de veltilberedte måltider, eller hvis de var blevet søvnige eller måske søsyge af det friske vejr, trække sig tilbage bag etagekøjernes skærmende gardiner.

Anderledes for en dækspassager. Her var dækket foran skorstenen det eneste sted, han måtte opholde sig. Odense maleren Ludv. Prange prøvede april 1833 en rejse som dækspassager med *Frederik den Sjette*.

Efter at have købt rejseproviant og fået vandrepasset viseret hos politiet, blev han sammen med øvrige passagerer roet fra Toldboden med færgebåd ud til dampskibet på Københavns red. »Det var anden påskedags eftermiddag og selvfølgelig mange mennesker til stede på strandbredden, for at se dampskibets afgang. Kl. 4 blev ankrene lettede og med et rungende hurra, såvel fra skibet, som fra venner og bekendte på landjorden, begyndte maskinen at arbejde, og snart lå København bag os som i en tåge«.

Hen under aften blev det temmelig koldt og de ialt fire dækspassagerer krøb om bag damprøret. Det var til gengæld så



Afsked på Toldboden 1834.

Dampskibe og andre fartøjer måtte ikke anvende ild og lys i havnene. Derfor blev passagerer, som her, sejlet med færgebåde fra Toldboden ud til de opankrede skibe på reden.

(Litografi af Ad. Kittendorff efter maleri af Jørgen Roed, 1834. Københavns Bymuseum).

varmt, at de brændte hænderne, og samtidig frøs de på resten af kroppen. Da *Frederik den Siette* ud på aftenen var under Møn blæste det op, så søerne konstant overskyldede dækket.

Besætningen fattede til sidst medlidenhed med de arme dækspassagerer og lod dem komme under dæk, hvor de på bænken forsøgte at falde i søvn. De var dog alt for medtagne og forkomne af det udmattende ophold på dækket. Så snart solen stod op, måtte de på dæk igen. Solen skinnede i al sin pragt og søen var faldet til ro. Dækspassagererne spiste deres medbragte morgenmad, mens solen skinnede, tørrede tøjet, hvorefter »vi lagde os hen på dækket at sove, og vågnede først, da vi nærmede os landet«. Denne menneskevenlige gestus fra besætningen var en undtagelse, reglen for en dækspassager var ophold på fordækket.

Toldfritagelse for nye kedler, to cylindre og adskillige jernplader til kulkasser blev bevilget 1836. Kedler og maskineri led hårdt under de lange oplægningsperioder fra slutningen af oktober til marts-april måned. Skibet kom nemlig først ifart når isen om foråret var væk og standsede sejladsen når efterårsstormene satte ind.

Frederik den Siette sejlede støt og roligt på sine to ruter, uden større dramatiske begivenheder. Københavns toldopsyn fik 2. maj 1840 meddelelse om, at privilegiet var udløbet, og samtlige forpligtelser og begunstigelser fra denne dag var ophævede.

Dampskibet fortsatte farten, men var ikke længere ene om sejladsen. På lokalt initiativ havde to holsteenske købmænd anskaffet et nyt dampskib til samme rute. Nyanskaffelsen blev, for at markere den nye tid, opkaldt efter den nye konge *Christian VIII*.

Konkurrencen blev efterhånden for ulige, de eneste passagerer der holdt fast ved *Frederik den Siette* på Kielerruten, var de der skulle til og fra mellemstationerne, og det var ikke grundlag nok til at opretholde en sund økonomisk forretning, især ikke da der også kom konkurrence på dette fartsområde.

Vinteren 1842/43 fik maskineriet en overhaling af mekaniker Gamst i København for 3.800 rdl. Det var bl.a. kedlerne der påny trængte til udskiftning. Således renoveret blev skibet marts 1843 udbudt til salg for »en billig pris« med løfte om, at købesummen kunne afdrages af »en solid køber«. Skibet blev ikke solgt ved denne lejlighed, og året efter blev det – uden mandskab – lejet af Postvæsenet for 9.000 rdl. og indsat på ruten København–Stettin. Postvæsenet anskaffede 1845 selv et skib til Stettinerruten, og *Frederik den Siette* kom ikke i fart ved dampskibssæsonens start 1845.

1840erne var præget af stor interesse for etablering af dampskibsforbindelser fra de større provinsbyer til København. De nye dampskibe anskaffedes normalt i England af aktieselskaber oprettede ved lokale initiativer i provinsbyerne. Der var ingen interesse for det efterhånden 15 år gamle *Frederik den Siette*.

Lokale initiativer var *Iris* fra Ålborg og *Königinn Caroline Amalie* fra Flensborg. Foruden deres ruter fra hjemstederne til København, udførte begge en ugentlig tur mellem København og Århus, her konkurrerede de intenst om publikums gunst.

Königinn Caroline Amalie var 23. juni 1845 på vej til København med ca. 50 passagerer ombord. Mellem Agersø og Omø stødte skibet på en sten, vandet strømmede ind og slukkede ilden under kedlerne. Lykkeligvis var sejlene sat og i den stærke kuling lykkedes det at arbejde skibet ind mod Agersø, hvor det sank på lægt vand. Samtlige ombordværende reddedes i land med skibets egne både. Det sunkne dampskib blev bl.a. ved hjælp af en engelsk dykker bjerget og slæbt til Flensborg i juli måned. Reparation og rensning af maskineriet tog lang tid, så *Königinn Caroline Amalie* var ude af drift resten af 1845.

Straks nyheden om uheldet nåede København opstod der interesse for *Frederik den Siette*. Berlingske Tidende kunne – kun en uge efter havariet – meddele, at *Frederik den Siette* var lejet, og skulle sejle på samme ruter som det havareerede skib. Dagen efter, 1. juli, blev oplysningen korrigeret – *Frederik den Siette* var købt ikke lejet.

Salget blev endelig bekræftet ved skøde af 15. juli 1845. Køberne var fabrikant A. Fibiger, med parthaverne grosserer

Annonce i Københavns
 Adresseavis juli 1845,
 hvori *Frederik den
 Siette's* snarlige fart
 averteres. Bemærk
 iøvrigt skrivemåden for
 kongenavnet, der
 varierede en hel del
 gennem årene.
 (Københavns Adresseavis
 juli 1845).

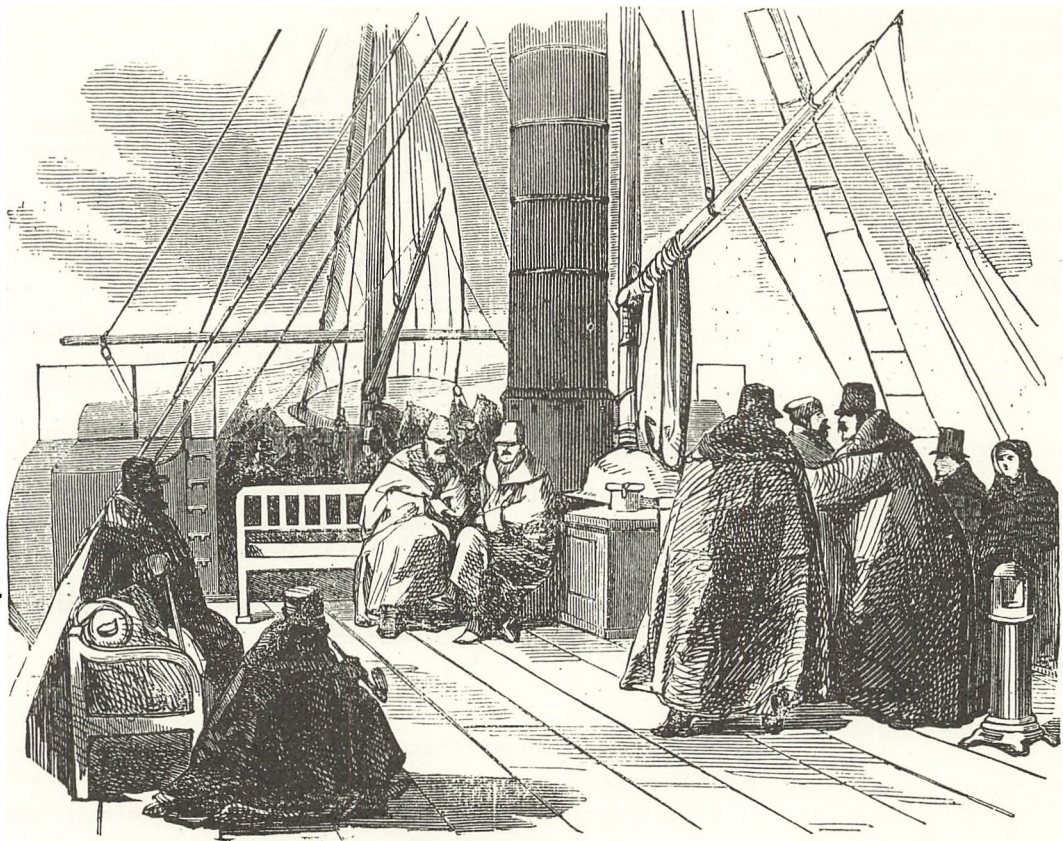
Dampskibet
FREDERIK VI,
 Capt. P. M. Hess,
 forventes omtrent medio denne Maaned at være fuldkom-
 ment udrustet til at sættes i Fart, om hvilken det nærmere
 vil blive bekendtgjort, og som foreløbig er bestemt paa
AARHUUS

og paa
FLENSBORG og ØERNE
 omtrent saaledes:
 fra Kjøbenhavn til Aarhus, Onsdageftermiddag; Ankomst
 til Aarhus Tirsdagmorgen;
 fra Aarhus til Kjøbenhavn Torsdageftermiddag; Ankomst
 i Kjøbenhavn Fredagmorgen;
 fra Kjøbenhavn til Flensborg Lørdagmorgen; Ankomst i
 Flensborg Søndageftermiddag;
 fra Flensborg til Kjøbenhavn Mandagmorgen; Ankomst i
 Kjøbenhavn Tirsdageftermiddag;
 frem og tilbage imellem Kjøbenhavn og Flensborg
 anløbende
 Stubbekjøbing, Gaabense, Lohals, Svendsborg og Brunsøis.

L. M. Zinn og kaptajn Stæger. Som fører ansattes P. M. Hess, der havde ført skibet siden det sættes i fart 1830.

Assurancen blev tegnet i Det kongelige octroierede Sø Assurance Compagnie. Fibiger tegnede for 12.000 rdl., Zinn for 77.500 rdl. og Stæger lod tilsyneladende sin andel være uforsikret. Forsikringsbetingelserne var selskabets almindelige, men specielt udformet for skibets planmæssige fart København-Flensborg og København-Århus med ret til anløb af de sædvanlige mellemstationer. Dækningsperioden var 15. juli til ultimo november 1845. Assurandørerne var kun erstatningspligtige for beskadigelse på maskineriet opstået ved grundstødning eller strandning. Præmiebeløbet var 2 1/2 % af den assurerede værdi.

Det rejsende publikum var blevet forvænt med alle de nye skibes regelmæssighed. Det kunne *Frederik den Siette* ikke leve op til. Især var det galt på Kattegat, hvor det konkurrerede med et af de eleganteste og nyeste skibe *Iris*. Onsdag 20. august 1845 afgik *Frederik den Siette* fra København mod Århus. Da det blæste op til storm af SSV, søgte dampskibet ly under Hesselø. Næste morgen sejlede *Frederik den Siette* til Hornbæk bugten og kastede anker. Stormen vedblev og drejede mere i vest med høj søgang. Torsdag aften returnerede skibet til Helsingør. Da stormen fortsat rasede med uformindsket styrke, blev rejsen helt opgivet og fredag formiddag dampede *Frederik den Siette* ind i Københavns havn. Passagererne fik deres penge tilbage og en anbefaling om at tage med *Iris* der skulle afgå lørdag morgen kl. 6.

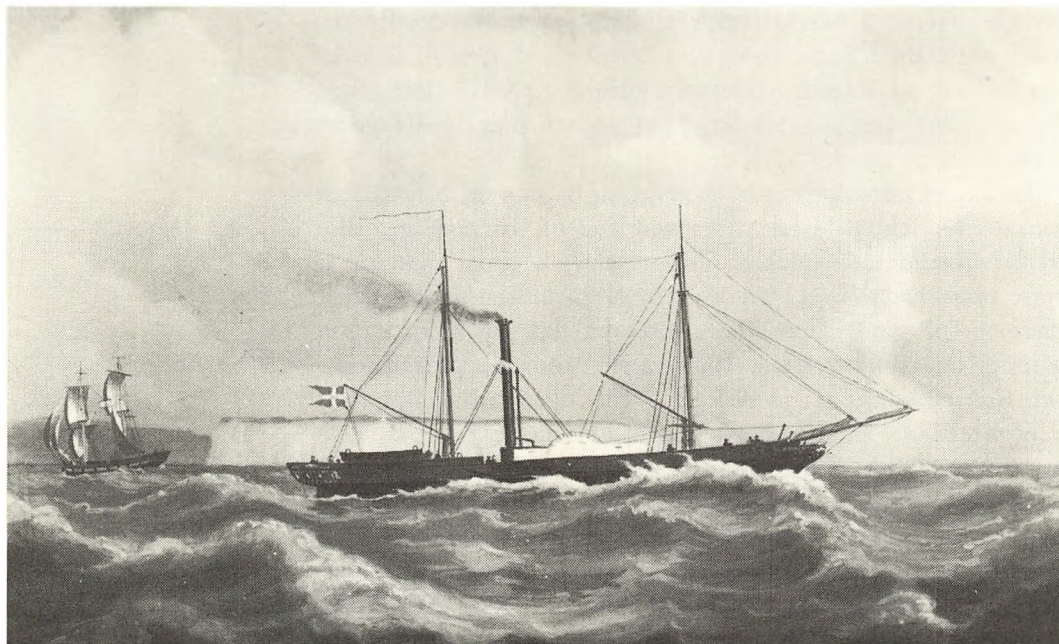


Dækket på et af Storebæltsoverfartens dampskibe 1851. Forholdene på dækket var på det nærmeste ens på dampskibene. Bemærk bænkenes placering tværsskibs, det skabte afspærring imellem de almindelige passagerer og de der kun havde råd til dæksplads og derfor måtte opholde sig på dækket forude. (Træsnit i The Illustrated London News 26. april 1851. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

Passagererne var utilfredse, Fibiger meddelte på rederiets vegne, at man havde påtaget sig anløb af en række stationer, men da rederiet ikke bestemte over vejret, havde bestyrelsen »vedtaget at opgive de rejser, som storm eller andre uovervindelige hindringer« lagde i vejen for skibet i 24–28 timer. Rederiet havde desuden pålagt skibsføreren, at »hvor der tales omtrent ligeså meget for som imod at fortsætte rejsen, ikke at forcere skibet frem og sætte passagerer og skib i mindste fare«. Hermed var *Frederik den Siette* færdig på Århus ruten.

Det mere beskyttede farvand på Flensborg ruten, hvor en stor del af sejladsen foregik mellem øerne, passede bedre det tunge dampskib, hvis maskineri ved anskaffelsen betegnedes som rigeligt stærkt, men ikke besad tilstrækkelig styrke til at tvinge skibet gennem et oprørt Kattogat.

Skibsfører Hess blev i september udnævnt til havnefoged i Nyhavn, som afløser blev ansat løjtnant i flåden Johan Cornelius Tuxen, der som ekstramand var med på en række ture, inden han omkring den første oktober overtog ansvaret som skibs-



Frederik den Siette i kuling under Møn. (Maleri af Jacob Petersen 1830. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

fører. Assurandørerne fik meddelelse om førerskiftet ved brev af 6. oktober 1845.

Samme dato stod i Berlingske Tidende: »Dampskibet *Frederik den Siette* er på rejsen til Flensborg stødt på en grund Tolken kaldet ved Grønsund. Passagererne hvis antal efter sigende var 2–300, blev bjergede ved krydsfartøjer (Toldvæsenet), som heldigvis kom tilstede. Man er endnu i uvished om dampskibets situation. Nogle ville mene, at skibet bliver vrag. Der synes at hvile en uheldig stjerne over dampskibsfarten mellem København og Flensborg«.

Frederik den Siette var 4. oktober afgået fra København »fuldkommen lægt og tæt« med rigeligt kulforråd til rejsen. Det blæste en bramsejlskuling fra SSV, iøvrigt var vejret tykt med regnbyger og hård sønden vande. Skibets dybgang var der uenighed om, mellem 8 og 9 fod blev oplyst. Det var de ombordværende 160 passagerer der gjorde dybgangen ubestemmelig. Passagererne bestod nemlig af bl.a. 120 soldater på dæksplads, og deres plads var dækket foran skorstenen. Maskinmesteren gjorde opmærksomheder over denne fordeling, der efter hans mening fik skibet til at stå på næsen, så maskinen ikke kunne arbejde med sædvanlig sikker og rolig gang, ligesom skibet ikke kunne styre ordentligt. Derfor blev en del ballast og passagerernes bagage bragt agterud for at rette op på skibet. Det hjalp noget, men skibet lå stadig forover i vandet. Passagererne kunne ikke flyttes, deres plads var den reglementerede.

Skibets faste »bekendtmænd« Eriksen havde været ombord siden juli måned, påmønstreret som bedstemand. Den 4. oktober var han syg og sengeliggende, men kom dog på dæk flere gange for at kontrollere sin afløser, Hermandsen, der havde været ombord nogle rejser.

Da skibet nærmede sig Møn i tykt og byget vejr, blev kursen sat efter Hestehoveddybet på kaptajn Tuxens udtrykkelige ordre til kendtmænd Hermandsen. Tuxen selv gik under dæk for at spise aftensmad. Vejret klarede op og Hermandsen styrede noget nærmere på land. Tuxen kom atter på dæk og Hermandsen foreslog da, at skibet skulle sejle gennem Møns løbet for at spare tid. Eriksen kom også på dæk og havde ingen indvending mod den foreslåede kursændring. Tuxen indvilgede efter at have konsulteret »Den danske Lods«.

Begge kendtmænd stillede sig på »kommandogangen« mellem hjulkasserne, Tuxen placerede sig på kappen over kahytten agterude ved rorgængerens. Rorgængerens styrede efter anvisninger fra Eriksen som blev givet med håndbevægelser. Rorgængerens Ipsen, var iøvrigt en trænet og pålidelig person, der bestemt ikke kunne klages over, heller ikke de følgende begivenheder blev bebrejdet ham.

Eriksen havde tidligere sejlet gennem Møns løbet og havde opfattelsen af, at »liden afvigelse ikke medførte nogen fare«.

Inde i løbet, ved det sted, hvor der skulle drejes VSV, bemærkede Tuxen, at de var for nær Tolken. Hvorfor han beordrede, at skibet holdtes nærmere land, pludselig faldt skibet stærkt af fra kursen. Sømærket var Stubbekøbing kirke overet med den læpynt (læge Huk) af Møn. Tuxen opdagede, at kirken kom uden for sigtelinien og reagerede ved at springe til rattet, men roret var endnu ikke drejet, da *Frederik den Siette* stødte mod to store sten nordvest for Tolken.

Maskinen blev omgående standset, men da skibet var flydende og vand strømede ind, sattes maskinen igang og der styredes mod land for at landsætte skibet. Så snart det tog grunden, blev der hejst nødsignal. Indsugningsrørene i maskinen blev lukket og dampen sluppet ud af kedlerne.

Toldkrydseren kom hurtigt på siden og bragte en del passagerer i land på Falster. Snart efter kom også lods- og færgebåde på siden, de landsatte resten af passagererne og en del af besætningen. Heriblandt kendtmænd Eriksen der blev sendt til København med underretning til rederiet.

Et varpanker med fire tommers trosse blev først agterud og et sejl spændt over boven. Pumpen sattes igang, men da vandet ikke sank, ophørtes med pumpningen og istedet bragtes gods fra last og kahyt på dækket.

Sognefogeden kom til stede kort efter strandingen og hos ham

Farvandsbeskrivelse fra første udgave af Den danske Lods 1843. Kaptajn Tuxen konsulterede denne bog, førend han gav tilsagn om kursændring fra Hestehoveddyb til Møns Dyb. Ved afvigelsen fra den angivne kurs greb han ind, men for sent. Denne anvisning kan sammen med søkortet give visse spor til vrageposition. (Den danske Lods MDCCCXLIII (1843) Udgivet og forlagt af det Kongelige Søkaarts-Archiv. Søfartens Bibliotek).

bestiltes en sneglepumpe, den skulle hentes i Stege. Henimod midnat kom resten af øvrigheden – repræsenteret af herredsfogeden, toldinspektøren fra Stege og strandingskommisæren. Tuxen anmodede dem om at skaffe 20 mand til hjælp ved pumpningen.

Senere på natten pumpedes igen med skibets eget udstyr. Vandet agter sank 2 1/4 tomme, men uden synlig ændring i forskibet, hvorefter pumpningen blev indstillet. Mørket hindrede yderligere bestræbelser.

Dagen efter strandingen, den 5., konstaterede herredsfogeden, at vandet stod 1–1 1/2 fod under fordækket, der var 1/2 fod vand i kahytten og det var stigende. Sneglepumpen kom ombord og sattes i funktion sammen med skibets egen pumpe. Da det trak op til storm fra vest blev arbejdet indstillet og folkene sat i land.

Kaptajn Tuxen lejede i Stubbekøbing en jagt til passagerernes videre transport. De skulle gå ombord ved Grønsund Færggaard, men soldaterne ville ikke tage til takke med denne erstatning »for personer og gods«. Derfor fik de dagen efter deres billetter refunderet, lejen af jagten blev annulleret, og passagererne måtte på egen hånd søge transport til deres bestemmelsessteder.

Den 6. ankom dampskibsagent Fiedler fra København for, efter fuldmagt fra rederiet, i samarbejde med kaptajn Tuxen at lede bjergningen. I København havde Fiedler afsluttet kontakt med Em. Z. Svitzer om brug af redningskutteren *Camilla* ført af kaptajn Larsen.

Sneglepumpen blev flyttet og anbragt ved at oversave en dæksbjælke og hugge tømmer ud af dækket. Pumpen blev sat i funktion, men uden synligt resultat. Da stormen blev værre, sat-

Møens Dyb. **Møens Dyb** eller **Madses Klinteløb** fører imellem Møen og ny Tolk, har paa sit Grundeste ligeledes 12 Fods Dybde, og er den korteste Vei for Skibe, kommende fra Sundet eller gaaende did. Man søger dette Løb fra Søen af, ved at staae ind imod **Madses Klint**, en lille lys Klint paa Møen, og da at bringe **Stubbekiøbings Kirke** overoet med den læge **Pynt** af Møen indenfor **Madses Klint**, hvilket Mærke fører fri nordenom Ny Tolk. Dette Mærke maa imidlertid ikke følges længere, end til man er tvers af et **Huus** midt imellem **Madses Klint** og den læge **Huk**; da maa man böie heelt VSV. over for at gaae fri af **Fleskegrunden**, imellem den og Tolkene, indtil et enkelt **Træ**, staaende i et Gierde paa **Falster** kommer paa det nordligste **Huus** der, hvilket Mærke da atter böies op i, indtil **Møens Færggaard** er paa **Harbølle Skandse**, da man er fri af **Fleskegrunden**, og kan da i dette Mærke holde Løbet ind vestenom denne Grund, indtil man faaer det ledende Mærke: **Baagö Mølle** fri af **Skandse-pynten** paa **Falster**, hvilket Mærke da følges ind igiennem **Struben** af **Sundet**.

tes ekstrafolkene i land. Stormen tiltog så stærkt, at chaluppen måtte blive i land, mens den store færgebåd ikke kunne komme væk fra dampskibet. Der afholdtes skibsråd om kapning af masterne, men ikke truffet beslutning. Da boven arbejdede sig mod land, blev bagbords anker kastet.

Den 7. om morgenen løjede stormen så meget, at chaluppen under stort besvær kunne arbejdes ud til havaristen. Herefter blev nogle taljer tilrigget, fastgjort ombord og ført i land. Ved at hale chaluppen frem og tilbage lykkedes det at bringe hele mandskabet i land. Som sidste mand forlod kaptajn Tuxen *Frederik den Siette* ved fire tiden om morgenen.

En del af mandskabet afrejste til København. Stormen tiltog og skibet, der hidtil havde ligget styrbord over, rejste sig på ret køl. Agtervarpet holdt skibet op mod søen, og hindrede større skader. Op ad dagen tog Tuxen til Grønsund for at revidere det bjergede gods, men da bjergningskutteren *Camilla* ankom, tog han til Vindebæk. Det var dog ikke muligt at komme ud til vraget. En toldbetjent fandt på stranden en kuffert nedgravet i sandet, den blev bragt til en nærliggende gård, udpakket og det våde tøj ophængt til tørring. Det samme skete med en funden vadsæk.

Stormen var den 8. drejet mere i øst. *Camilla* lå ved Grønsund og kaptajn Larsen var kørt til Vindebæk, men stadigvæk kunne man ikke komme ud til vraget. Grosserer Fiedler lejede i Stubbekøbing jagten *Catbrine* for at bringe det bjergede gods til København. Såsnart godset var inladet, meddelte Fibiger, at øvrighedens funktioner nu var ophørte. Jagten kunne dog ikke afsejle på grund af stormen.

Kaptajnløjtnant Hans Schierbeck ankom som befuldmægtiget for assurandørerne. (Han havde i flere år besigtiget skibe i forsikringssager, og blev senere chef for Bureau Veritas i Danmark, det var således en trænet iagttager, der gav øjenvidneskildring af det havarerede dampskib). Fra stranden kunne han iagttage, at *Frederik den Siette* var sunket ned i sandet. Vandet stod næsten op til lønningen. Om styrbord så det ud til, at dækket var slået op ved hjulkassen, og den styrbords hjulkasse var sunket en fod. Af skibets bevægelser, så det ud som om, det var brækket tæt foran hjulkasserne, idet agterskibet bevægede sig ganske uafhængigt af forskibet.

Stormen vedblev natten mellem den 8. og 9., en del af skandseklædningen samt styrbords hjulkasse og de forreste skabe drev op på kysten.

Den 9. arrangerede Fiedler privat vagthold på strandingsstedet. Skibet gravede sig en fod dybere ned i sandet.

Den 10. vedblev stormen af SO med høj sø, og hindrede stadig bjergerne i at komme ombord på havaristen, der nu synligt for alle havde fået »bræk« foran maskinen. Grosserer Fiedler

Søkortarkivets Specialkort No. 4. Sundet sydfra med opgangen til Østersøen 1843. Kyststrækningen på den sydlige del af Møn er ændret en del, men sammenholdt med sejladsbeskrivelsen, skulle dette kort give spor til vragets position. Den i beskrivelsen nævnte »læge Huk ses omtrent midtvejs mellem Madses Klint og Hårbølle Skanse, under »M« i Madses Klint. (Søkortarkivet).



afrejste kl. 01.30 og kl. 03.30 afrejste kaptajnløjtnant Schierbeck. Schierbeck kom dog retur da han på grund af stormen ikke kunne komme over ved Koster færgested.

Natten mellem den 10. og 11. var stormen på sit højeste. Op ad dagen den 11. drejede vinden i øst og søen aftog noget. Imellem kl. 12 og 13 gik Tuxen og Larsen ombord og fandt: Roret slået af, men endnu siddende i hullet. Rattet slået ned. Dækket var på enkelte steder opbrudt og stod under vand, undtagen helt forude og helt agter. En stor del af hjulkasserne, skylight og skandseklædning var bortbrækkede, og skibet syntes at have fået »bræk« foran maskineriet. Skandækket var tilsyneladende helt.

Den 12. var vejret næsten stille med nordlig vind. *Frederik den Siette* var arbejdet omtrent fem fod ned i sandet. *Camilla* ankom kl. 08.00. Larsen og Tuxen gik ombord med folk. Dækket blev tilspigret i læ og to kædepumper anbragtes ombord. En del genstande blev opfisket af Svitzers folk. En jagt lejet i Stubbekøbing ankom om eftermiddagen og indtog det bjergede gods.

Den 13. 50 mand var ombord og pumpede, men havaristen »lænsede aldeles ikke«. Dykkeren gik ned og fandt om styrbord ved krigen (der forbinder stævnen med kølen) en læk omtrent tre alen lang og et sted kunne han føre armen gennem hullet. En anden læk fandtes foran maskinrummet. Maskineriet var væltet ud af sine lejer og lå omtrent to tommer styrbord over. Et sejl blev spændt over hele bunden, opfyldt med tovværk o.lign. To andre lækager blev tilspigrede med brædder og fyldt med værk. Mellemakslen blev optaget. Hjulkasserne tildels blændede. Roret fastgjort og en del gods bragt over i *Camilla*. Den lejede jagt *Cathrine* afgik til København med det bjergede gods.

Fabrikant Fibiger havde i København fået underretning om forholdene på strandingsstedet og skrev den 15. til forsikrings-selskabet om de hidtidige bestræbelser. Han nævnte også tilbud fra en dykker Møller-Rasmussen der havde tilbudt sin assistance. Fibiger havde desuden undersøgt omkostningerne ved at leje Toldvæsenets bugserdampskib *Hertha*. Disse foranstaltninger ønskede han at erfare assurandørernes stilling til. Ved et møde samme dag på Børsen blev det yderligere drøftet mellem parterne. Assurandørerne ønskede dog ikke at give udtryk for nogen mening. Det var »kendtmanden«, som de mente kunne fritage dem for erstatningsansvar.

På strandingsstedet blev begge kædepumper den 14. sat i funktion, men uden synligt resultat. Derfor blev det opgivet at pumpe skibet læns. De 50 mand sattes i land. Maskineriet blev udtaget – så vidt muligt – fra den 14. til den 17. Bjergningen blev på grund af kuling indstillet den 19., men genoptaget dagen efter.

Fibiger havde den 17. nye oplysninger til assurandørerne.

Nyhederne betød, at der ikke længere var behov for hverken ekstra dykker eller bugserdamper. Han tog på sin side fat på »kendtmanden«. Fibiger hævdede at anvendelsen af kendtmand, var en helt normal forretningsgang, fordi »et dampskib i indenlandsk fart, som må frem dag og nat«, ikke kunne vente ved alle sunde og bæltter i op til flere timer for at få lods ombord.

Det almindelige publikum fik kun sparsomme efterretninger om strandingen og de efterfølgende begivenheder. Berlingske Tidende bragte 10. oktober en større artikel, men uden indhold af kendsgerninger. Den 15. havde avisen endnu »ingen pålidelig efterretning«. Den 18. kunne Berlingeren meddele, at det »i forrige uge vedholdende stormende vejr har tilintetgjort håbet om at bjergerne var beskæftigede med at redde maskineri m.v.

Kaptajn Tuxen afrejste den 21. til Stege og blev der de følgende dage for at gennemgå regnskaber. Den 24. rejste han til Vindebæk og den 25. til København. Den 28. var han tilbage på strandingsstedet, hvor han i fællesskab med sognefogeden og endnu en mand udarbejdede lister over genstande til salg på auktion. Den 3. november afrejste han påny til København.

Fabrikant Fibiger meddelte den 27. assurandørerne, at inventar, fragtgods etc. var bjerget og det mest værdifulde afsendt til København eller taget ombord i *Camilla*. Resten bestående af bænke, rundholter, tønder, brækket træ m.v., var henlagt på stranden under opsyn.

Kaptajn Larsen fortsatte bjergningen af maskineriet, men storm og uroligt vejr forsinkede arbejdet. Fibiger mente, at der på grund af årstiden ikke var udsigt til bjergning af kedlerne, maskinstativerne og andre faste genstande. Han foreslog udsættelse af bjergningsbestræbelserne til en blidere årstid »da det bedre vil kunne lønne sig at anvende kaptajn Larsen og hans kostbare mandskabs tid«. Endvidere foreslog Fibiger, at det løse gods på stranden blev solgt ved auktion, ligesom vraget burde søges afhændet, som det lå.

Assurandørerne svarede høfligt – dispositionerne vedkom ikke dem. Rederen havde ikke overholdt forsikringsbetingelserne.

For alle tilfældes skyld indhentede assurandørerne en juridisk udtalelse fra prokurator Hansteen, der den 30. gav dem medhold i deres synspunkt. Han anså, at assurandørerne ikke var »forpligtiget til at erstatte nogensomhelst del af den ved skibets forlis opståede skade«. Forsikringssselskabet burde efter hans opfattelse helt undlade enhver stillingtagen til det bjergedes og vragets videre skæbne.

Rederiet stod derfor selv for auktion over dele af inventaret på Møn den 1. november. Salget indbragte 411 rdl. 71 sk.

Dispache. Det Document, som bestemmer, til hvilken Slags de ved Havari eller en Stranding forfaldne Udgifter henhøre; den indeholder en Fordeling af disse Udgifter paa hver af de ved Sagen interesserede Personer, og angiver til Slutning, hvormeget Assurandeurerne have at betale til den Forsikkrede.

Dispache over Havarie-Grosse. Skal opgjøres paa Bestemmelsesstedet eller det Sted, hvor Reisen endes, fordi der ophører Forbindelsen mellem Skib og Ladning, og Adskillelsen ikke kan sættes i Værk, førend det er bestemt, hvad den Ene har at tilsvare den Anden.

Dispache over Havarie-particulière. Opgjøres stedse paa det Sted, hvor Assurance er tegnet, fordi Erstatningen bestemmes efter dette Steds Løve og Assurance-Betingelser, som ikke kjendes paa en fremmed Plads. Det Bidrag til Havarie-Grosse, som Ladningen har betalt efter en lovlig opgjort Dispache paa Bestemmelsesstedet, erstattes af de hamborgske og kjøbenhavnske Assurandeurer, hvilket ikke er Tilfældet i England, hvis Assurandeurer ikke anerkjende en i et fremmed Land opgjort Havarie-Grosse Dispache.

Dispacheur. Den Embedsmand, som opgjør en Dispache. Saadanue ere beskikkede i Hamborg, Lübeck, Bremen, Holland, Norge, Sverrig, Petersborg og Kjøbenhavn. I England og America opgjøres Dispacherne i Almindelighed af Skibsmæglerne. I Frankrig, Belgien, Portugal og Italien udnævner Handelsretten, hver Gang en Dispache skal opgjøres, to Mænd til dette Hverv, og deres Opgjørelse fremlægges derefter for Handelsretten til Stadfæstelse eller Forandringer.

Førend rederiet ville disponere over vraget blev der afholdt synsforretning. Møns Herreds Extraret sattes 10. november på foranledning af kaptajn Tuxen, formålet var at udpege det fornødne antal sagkyndige til lovlig syns- og skønsforretning. Ud-nævnte blev skipper Frederik Møller, skibstømmermand Jens Olsen og strandingskommissær Ludvig Clausen.

Synsmændene begav sig samme dag til Hårbølle Strand, hvor *Frederik den Siette* lå omtrent en kabellængde fra strandbredden. De roede ombord og fandt vraget: »aldeles fyldt med vand og sand, stående med sine master og stag på en stengrund med 9 fod vand for og 10 fod agter«. Den del de kunne se, var ramponeret, dels beskadiget af søen og dels ved bjergningsbestræbelserne. Kun få hele dæksplanker var tilbage og navnlig dækket mellem hjulkasserne var brækket. Enhver søgang markerede tydeligt, at skibet var skilt ad, lige til bunden.

De erklærede derfor »bemeldte skib for aldeles vrage«, og var rede til om fornødent at aflægge ed på dette udsagn.

Forklaring på Dispacheur m.v. Kildematerialet fra dette embede er omfattende og et særdeles fremragende materiale til belysning af skibes sejlads, uheld og forlis. (C. L. L. Harboe: Dansk Marine-Ordbog København 1839, genoptryk 1979).

Fabrikant Fibiger skrev 21. november til assurandørerne, om et muligt forlig med Svitzer om bjergeløn. Han bad om hurtigt svar, da sagen ellers ville blive afgjort af Sørensen i København. Assurandørernes svar var det sædvanlige, sagen vedkom ikke dem, de havde intet erstatningsansvar. Vraget blev afhændet på auktion 24. november for 1.250 rdl.

Københavns Sørret trådte sammen den 25. november for at tage stilling til Svitzers bjergeløn. Kaptajn Stæger måtte som medreder i det forliste vige sin plads i retten, det måtte han iøvrigt også ved søforhørene. Sagens parter blev repræsenterede af grosserer Zinn for rederiet og grosserer Em. Z. Svitzer for bjergerne. Parterne havde under rettens mellemkomst nået frem til en løsning, der indebar, at Svitzer skulle have halvdelen af nettobeløbet ved salg af værdier bjerget af *Camilla* og dets folk. Beløbet skulle betales 14 dage efter realiseringen og senest inden årets udgang.

Auktionen over de bedre dele af inventar og maskineri blev afholdt 28. november i København. Den indbragte 7.108 rdl. 9 sk. Svitzer fik 1.803 rdl. 39 sk. i bjergeløn.

Københavnske skibe skulle i begyndelsen af hvert år anmeldes til det Københavnske Skibsregister. *Frederik den Siette's* redere bad assurandørerne om attest på forliset, så skibet kunne blive udslettet af registret, men som sædvanlig, assurandørerne ønskede ikke at give udtryk for nogen stillingtagen. Den ønskede attest blev istedet afgivet af Oldermændene for Københavns Skipperlaug.

Udredningen af den omfattende sag blev 9. januar 1846 overdraget dispacheur Abraham Wessely, der 26. februar var færdig med opgaven. Der var ikke mange værdier til fordeling blandt ejerne:

Skibets værdi ved forliset var	25.500 rdl.
Efter afholdelse af udgifterne ved bjergning og bjergeløn var til rest	4.776 rdl. 66 sk.
Heraf til fabrikant Fibiger	2.247 rdl. 81 sk.
grosserer Zinn	1.404 rdl. 87 sk.

Kaptajn Stæger (og muligvis andre mindre parthavere) der ikke havde assureret fik resten af friværdien.

Overfor dispacheuren havde Det kongelig octroierede Sø-Assurance Kompagni fastholdt sin vægring af erstatningspligt, man fremhævede, at rederiet »ved at ansætte en bekendt mand ombord ikke har opfyldt den i policen pålagte forpligtelse at tage lods i lodsfarvand«. (Denne bestemmelse stod dog ikke i policen, men fandtes i kompagniets generelle bestemmelser).

Fibiger opgjorde i marts sit krav på assurandørerne til 9.512 rdl. 15 sk. Hvilket beløb blev totalt afvist. Tilsvarende blev Zinns krav på 5.945 rdl. afvist.

Sagen gik herefter til forligelseskommissionen, heller ikke et møde her bragte parterne nærmere hinanden. Sagen blev istedet indleveret til retslig behandling.

Fibiger og Zinn fortsatte med forsøg på at tilvejebringe en mindelig ordning. De skar ned på deres krav, således Zinn der i april 1846 – for at undgå en langvarig proces – tilbød forlig mod betaling af 4.000 rdl. Han fremhævede iøvrigt, at han var en særdeles god kunde i assuranceselskabet, gennem de sidste fire år havde han betalt 7.–8.000 rdl. i forsikringspræmier.

Så langt ville Fibiger ikke strække sig. I maj tilbød han at skære 20 % af sin fordring, og medsendte iøvrigt en udtalelse fra Grosserersocietetet. Udtalelsen lød, at man ikke følte sig i stand til at bedømme sagen »på grund af at dampskibsfarten endnu er i sin barndom her og der følgelig desårsag ikke har dannet sig nogen handels-coutume«. (Det var 27 år efter *Caledonia* startede sin fart, men der var ikke tidligere dukket et tilsvarende problem op).

Assurandørerne holdt møde om Fibigers tilbud og svaret lød, at man ikke ville »indlade sig i den af Dem gjorte proposition, og at der iøvrigt efter omstændighederne ikke findes anledning til at ytre sig videre«.

København var dog en lille by. Parterne traf hinanden bl.a. på Børsen. Den 15. juni skrev Fibiger »for at undgå at anvende mere tid« ville han tage imod et mundtligt tilsagn om 6.153 rdl. 82 sk. til endelig afgørelse. Retten slap herved for at tage stilling til »kendtmand« og dampskibsfartens særlige krav på hurtighed og regelmæssighed.

De bjergede maskiner spillede i 1846 og 47 en betydelig rolle ved planlægningen af nye dampskibsruiter, men de blev ikke installeret i noget skib. Så sent som sommeren 1852 nævntes maskinerne sidste gang, da »en betydelig del maskindele« m.v. fra *Frederik den Siette* blev udbudt på auktion i København.

Køber af vraget var utvivlsomt Svitzer. Selskabet bjergede de følgende år på stedet og nævntes sidste gang i denne forbindelse 16. oktober 1847, da bjergningsfartøjet *Gammelholm* bragte diverse kobberdele til København fra det forliste skib.

Selv med Svitzers tekniske formåen gravede bjergerne næppe fem fod ned i sandbunden for at bortfjerne den sidste del af kobberforhudringen, så der burde endnu findes dele af vraget på strandingsstedet.

Positions angivelserne for det landsatte dampskib er noget ubestemte i det gennemgæede kildemateriale, og heller ikke Fredningsstyrelsen kender den nøjagtige position på det efterladte af det første danskbyggede dampskib.

Positions angivelserne var: Tolken ved Grønsund. En sten ved den sydvestlige pynt af Møn. Sat i land ved Madses Klint,

hened en mils vej fra Grønsund Færgesgård. På land boede Tuxen i Vindebæk. Bjerget gods blev oplagt hos gårdejer A. Christoffersen i Vindebæk. Synsforretningen blev afholdt på Hårbølle Strand, en kabellængde fra land.

Anvendte kilder:

Frederik den Siette var ikke noget typisk fartøj. Det var det første danskbyggede dampskib. Dets anskaffelse havde myndighedernes og offentlighedens interesse. Dets sejlads blev især sager hos Postvæsenet. Dets vedligehold – med udenlandske materialer – var en sag for Toldvæsenet. Dette satte spor i etaternes arkiver.

Forliset, årsagen til hændelsen var manglende farvandskendskab, manglende styreevne på grund af dækspassagerernes – de 120 soldater – placering på skibets fordæk. Bortset fra det var tilfældet »typisk«. Det afsatte de normale aflejringer, som et forlis bør afsætte i arkiverne. Flere arkivfonds end de anvendte, kan indeholde materiale om forliset. Eksempelvis Lodsvæsenet, Toldvæsenet, militæret, myndighederne på Møn m.fl. Beklageligvis findes Em. Z. Svizers arkivalier ikke bevaret fra dette tidspunkt. Dette arkiv har delt skæbne med mange privatarkiver om skibe, sejlads og søfolk.

Artiklens fremstilling af forliset bygger særligt på dispacheurens meget grundige og saglige dispache. De i denne omtalte hændelsesforløb er sammenholdt med søforhørene.

Litteratur (trykt materiale)

Holger Munchaus Petersen: Danske Dampskibe indtil 1870 I. Planmæssig ankomst. Esbjerg 1983.

Holger Munchaus Petersen: Danske Dampskibe indtil 1870 II. Lokalt initiativ, Esbjerg 1984.

Frederik Olsen: Postvæsenet i Danmark under Frederik VI og Christian VII. København 1908.

Ludv. Prange: En Odense Malers Rejser i Danmark, Tydskland, Italien og Schweiz i Aarene, 1833–39. Odense 1875.

Dagblade: Dagen 1830. Berlingske Tidende 1843–1853. Københavns Adresseavis 1830–1845.

Arkivmateriale (utrykt)

Rigsarkivet:

Københavns Skibsregister 1817–1865. General Toldkammer og Commerce Collegium Danske Forestillinger og Resolutioner 1816–1840.

Postvæsenet. Sager angående dampskibsfart mellem København og Kiel.

Det Kongelig octroierede Søs-Assurance Kompagni. Angivelsesbøger 1845. Havarier og Forlis 1845–1846. Korrespondancebog 1845–1846.

Landsarkivet for Sjælland:

Københavns Overtoldinspektorat. Ordrebøger 1830–1845.

Københavns Søret. Søforhør 1845–1846. Forligelsesbøger 1845–1846.

Københavns Stadsarkiv:

Pakker med Biilbreve m.v. Dispatchurens arkiv 1845–1846.

Bjærgelav på Harboøre

En stranding i 1838

Natten til 30. august 1838 strander skonnertbrig *Victoria* af Stettin i standfoged Lars Kruses len ved Harboøre. Skibet kom fra Bremen med tran og farvetræ, bestemt til hjemstedet. Besætningen blev reddet i land i skibsbåden ved hjælp af folk på stranden; men skipperen, Ferdinand Budig, klagede bagefter over, at han under bjærgningen havde fået svære stød, især for brystet, hvorfor der blev sendt bud efter lægen. »Forresten var han ved sin fulde Fatning og taledede raskt og sammenhængende, saa at han var ved Forstandens fulde Brug og af usvækket Sjælekraft«, beretter strandingsprotokollen¹.

Visse forløb i den påfølgende bjærgning kunne nu nok tyde på, at Ferdinand Budigs sjælskraft alligevel ikke har stået på sin fulde højde. Der opstår uklarhed om hans første aftaler med både strandingskommissionær og forbjergger. Det fører til konflikt, der viser, at den jævne mand heller ikke dengang lod sig byde hvadsomhelst.

Da herredsfoged Gundelach fra Lemvig ved middagstid når ud til strandfogdens gård, får skipperen overladt et eksemplar af strandingsforordningen af 1836 – på tysk –, og han bliver gjort bekendt med bestemmelsen om, at det stod til ham, om han ville vælge sig en strandingskommissionær og en forbjergger. Budig erklærede, at han antog en tilstedeværende hr. Lind som kommissionær, og at han overdrog proprietær Høegh til Rammegård at forestå bjærgning af skib og gods. Det oplyses senere, at de to havde truffet den aftale i forvejen.

Dette finder herredsfogden ret mærkeligt, fordi klitopsynsmand Christen Madsen Bruun forinden havde fortalt, at skipperen havde antaget ham som bjærgger, da han og andre hjalp til med at redde skibsmandskabets gods; men da skipperen nu benægter en sådan aftale, finder herredsfogden den åbenbart uden betydning.

Næste scene udspilles på stranden. Her erklærer C. M. Bruun, at han ikke vil medvirke ved nogen bjærgning, når den ikke bliver ledet af ham, og samtlige Harboøre-folk på stranden er enige i, at de ikke vil arbejde under proprietær Høeghs ledelse. Herredsfoged Gundelach ser sig derfor nødsaget til at udnævne de fornødne folk – 25 mand – blandt de tilstedeværende; men også nu nægter de. Stemningen må have været temmelig dystert på det tidspunkt.

1. Skodborg-Vandfuld herreders arkiv. Strandingsprotokol nr. 1, 1838–1845, side 2a ff. (B77B–95).

Proprietær Høegh har naturligvis ikke forholdt sig passiv. Han erklærer, at han kan skaffe de nødvendige folk fra Thyborøn, og på opfordring står 29 thyborønboere frem – tillige med strandfoged Erik Langers karl – og erklærer sig villige til at arbejde under Høeghs ledelse. Thyborønboerne – og vel ikke mindst Harboøre-strandfogdens karl – er sikkert ikke blevet mødt med milde blikke fra de strejkende Harboøre-folk; men blokade- og strejkevagt var åbenbart ikke en mulighed dengang.

Et forsøg på at nå om bord i strandingen med Chr. Pedersen Knoppers fiskerbåd bliver ikke til noget, og heller ikke den følgende dag kommer Thyborøn-folkene i arbejde. Forsøg på bjærgning må opgives. Det er livsfarlig, som vejret er.

Imidlertid er en proprietær Thorsden fra Thisted amt dukket op og erklærer, at han af skipperen var blevet antaget til kommissionær, før Lind blev antaget. Også det benægter skipper Budig, der stadig er hårdt medtaget af sine stød for brystet.

Tredje dags eftermiddag møder amtmanden fra Ringkøbing, von Tillich, op på strandingsstedet. Skipperen har nu overladt til ham at træffe akkord om det strandedes bjærgning, og alt synes at falde i hak. Proprietær Høegh og C. M. Bruun påtager sig i fællesskab at udføre bjærgningen af skib og ladning mod en tiendepart af det bjærgedes værdi. Deres forpligtelser præciseres; bl.a. må de betale hver arbejder en dagløn på 2 til 3 mark i forhold til flid og anstrengelse. Det overskud, der til sidst bliver af bjærgelønnen, fordeles med to tredjedele til Høegh og én tredjedel til C. M. Bruun. I samme forhold må de bære et eventuelt underskud.

Alle underskriver, sognefoged P. Madsen tiltræder igen vagtholdet, som han tidligere havde frasagt sig, og proprietær Høegh afskediger samtlige arbejdere fra Thyborøn, »hvilke han ikke agter videre at afbenytte«, hedder det.

Nyordning af bjærgelav

Episoden er vel ikke helt gennemskuelig. Visse forhold undrer. Men den rummer perspektiver både bagud og fremover, og den kunne være årsag til den nyordning af bjærgningsvæsenet på Ryssenstens nordre forstrand, strækningen fra Torsminde til Thyborøn, som herredsfogden det følgende år får bragt til veje.

Som baggrund for denne sag står tydeligt strandingsforordningen af 28. december 1836. Her gives grundige forholdsregler vedrørende bjærgning af strandet gods, og der tages vidtgående hensyn til en strandet skippers ret til selv at bestemme, hvordan han ønsker sit gods bjærget (§ 4).

Amtmanden skal ifølge § 6 fastsætte betaling for bjærgning, når parterne ikke selv kan blive enige, og det kunne de jo altså ikke de dage på stranden ved Harboøre. Og muligvis har beta-

lingsspørgsmålet her haft større betydning end spørgsmålet om bjærgningsleder. Harbøreboerne påstod at vide, »hvad Part som Bjergere de og Sognet kunde faae«, fortæller strandingsprotokol- len; men herredsfogden havde betydet dem, at det ikke stod til ham at bestemme bjærgeparter eller arbejds løn. Hvis de ikke kunne blive enige med proprietær Høegh om betalingen, ville den blive bestemt af amtmanden, og problemet klares, da amtmanden møder op.

Også § 5 belyser sagen og dens konsekvenser videre frem. Den siger, at alle »dertil dygtige Mandspersoner af Almuen« har pligt til at møde op for at hjælpe til ved bjærgning, når strandfogden eller andre vedkommende forlanger det, men at en herredsfoged kan foretage en inddeling af mandskab og bjærgningsmateriel, som skal være til øvrighedens disposition i påkommende tilfælde. Det antydes, at en sådan indretning allerede findes enkelte steder, og »at faste Forbjergere ere antagne, for, under dertil ansatte Overbjergeres Bestyrelse, at forestaae Bjærgningen«.

Sådan var det på Ryssenstens nordre forstrand i 1838. Begrebet »forbjærgere« var kendt før 1836-forordningen. Det nævnes således 17. december 1821, i herredsfoged F. K. Schønau »Betrænkning angaaende Anvendeligheden for mit Kystdistrict af den Foranstaltning, som efter Justitsraad, Overcontrolleur og Ridder Hornemanns Indberetning til Kongelige Danske Cancellie er indført ved Thisted Amts Forstrande med Hensyn til indtræffende Strandinger«.²

Schønau mener ikke, disse foranstaltninger egner sig til hans forhold. Situationen er en anden i Thisted amt end på Ryssenstens nordre forstrand, Schønau distrikt, der på det tidspunkt endnu er i privat mands eje. En sådan ejer er berettiget til at bjærge, hvad der inddriver løst af havet eller uden levende folks medfølge. Det ville være forkert at pånøde ham udgifter til faste forbjærgere.

Hvad strandet skib med levende folk angår, så gav gældende anordninger også dengang en skipper fuld rådighed til selv at indgå bjærgningsakkord, med hvem han ville. Derfor er ansættelse af forbjærgere aldeles overflødig i sådanne strandingstilfælde og kun passende med hensyn til inddrevne vrage på kongelige forstrande.

Ellers kunne der nok være grund til forbedringer på Ryssenstens nordre forstrand. Strandejeren, Conrad Wilhelm von Falkenberg, er »en Misgierningsmand, som holdes fængslet og er ved 2^{de} Instancer dømt til Tugthuustraf for Forbrydelser i Henseende til Behandling af strandet Gods«. Schønau beskriver nærmere Falkenberg og hans ulovlige strandbestyrelse og foreslår en bedre kontrol med ham og hans betjente.

2. Lemvig byfoged. Kopibog 1821–1823, dec. 1821. (b77–168).

3. Lemvig byfoged. Kopibog 1838–1841, 16. marts 1839 nr. 467. (B77–177).

4. Som 3, 14. maj 1839 nr. 796.



Bjærgning i ældre tid. Træsnit efter tegning af Carl Neumann i Illustreret Tidende 1861.

Et år efter var Ryssenstens nordre forstrand købt af staten, og strandbestyrelsen blev overdraget til Schönau, der nu tydeligt med ildhu går i gang med at få orden i sagerne.

En »Forening mellem Harbøre sogns beboere ved indstranding af skibe« var dannet 2. april 1838 – herom senere – , og herredsfogden nævner i skrivelse til amtet³ 16. marts 1839 tre formænd for bjærgelav, nemlig proprietær Høegh, Rammegård, klitopsynsmand Chr. M. Bruun, harbøre, og gårdmand Jens Christensen Kaasgaard, Ferring, og skriver, at der således er indbyrdes konkurrence om bjærgning, »da disse Mænd medbringer Arbeidere og have det behøvede Bjærgningsmateriel«. På den måde er hensigten med 1836-forordningens bestemmelse opfyldt med hurtig, tilstrækkelig og billig hjælp.

Heri var amtmanden ikke enig, og grunden kunne være konflikten ved *Victoria's* stranding et halvt år forinden. Gundelach får pålæg om at fremsende »bemeldte Inddeling« inden otte dage, hvad han så gør.⁴

Strækningen fra Torsminde til Thyborøn deles i to distrikter: et nordre, der består af Harbøre sogns kyst fra sogneskellet mod Agger i nord, det såkaldte Pæledige, til sogneskellet mod Ferring i syd, og et søndre, der omfatter kyststrækningen herfra og til Torsminde.

Arbejdsmandskabet bør tages henholdsvis fra Harbøre sogn og fra Ferring, Trans og Fjaltring sogne, men ifølge sin »underdanige Anskuelse og efter forhaandværende locale Forhold«, me-

ner herredsfogden, det ville blive en byrde for det pågældende mandskab at være bjærgere, fordi det ifølge forordningen skal holdes i beredskab for øvrigheden i påkommende tilfælde og altså må møde ved enhver stranding, hvor og når det forlanges, uden sikkerhed for at komme i arbejde, da det kun vil blive afbenyttet, når der ingen bjærgningskontrakt er aftalt, og da sandsynligvis til en lav bjærgeløn.

Et sådant mandskab vil altså ofte komme til at møde forgæves og i hvert fald komme til at påtage sig et mindre lønsomt arbejde.

Derfor bør forpligtelsen pålægges dem, der bedst kan bære den, nemlig gårdmændene, af hvilke af de to distrikter de tyve største hartkornsejere hver forpligtes til at møde med en vogn forspændt med to heste – hvorfor der også senere ikke tales om de største hartkornsejere, men om dem, der har de største heste.

Som formand eller forbjærger ved herredsfogden ingen bedre at foreslå end proprietær Hans Chr. Høegh til Rammegård, »som under flere Aars Veiledning af en gammel agtværdig senere afdød Fader have erhvervet Øvelse i Bjærgningsaffærer, og som selv er en redelig, paalidelig og vederhæftig Mand«.

I det nordre distrikt foreslår han *tillige* klitopsynsmand Christen Madsen Bruun fra Harboøre, »der er opdragen i samme skole, og hvis Assistance den afd. Propr. Høegh jevnlig benyttede«.

Gårdmand Jens Christensen Kaasgaard fra Ferring er åbenbart helt ude af billedet.

Høegh skulle altså være forbjærger for hele forstranden fra Torsminde til Thyborøn med C. M. Bruun som medforbjærger i det nordlige distrikt – vel svarende til aftalen 1. september 1838, hvor de to forbjærgeres rettigheder åbenbart ansættes som to til én.

Høeghs fortrin bygger formentlig på gammel tradition. Som omtalt var hans far engageret i bjærgning – bl.a. var han bjærgningsleder ved det engelske orlogsskib *Defence*, der strandede ved Torsminde juleaften 1811⁵ –, men tidens standsforskelse har vel gjort sit. Det skal vistnok være proprietær Hans Chr. Høegh, der engang kom ind på et værtshus i Lemvig og erklærede: »Der er høg over høg, men ingen over Høegh på Rammegård!«

Det disponible bjærgningsmateriel i hvert distrikt bestemmes foruden de 20 vogne til: to både med bådshager og årer, en forsvarelig trosse, en takkel⁶ og to par »loshager« (løshager [?]), hvilket forbjærgeren sørger for, mens de pågældende gårdmænd, som har de største heste, hver må møde med en vogn.

Da herredsfogden 30. juni 1839 indsender lister med forslag til mandskab⁸, er man åbenbart blevet enige om, at 14 gårdmænd med tilsvarende antal vogne i hvert distrikt er tilstrækkelig, mens

der tillige opføres 26 bjærgere eller husmænd i hvert distrikt. Udvælgelsen er sket efter indsendt forslag fra sognefogderne. Fra Harboøre⁹ anføres 136 personer, hver med sognefogdens »bjærgningskarakter«, henholdsvis: meget god, god, nogenledes og mådelig.

Det siger vel sig selv, at det er folk med den bedste karakter, der bliver opført på herredsfogdens liste, og de fornuftige tanker om, hvem der bedst kunne bære byrderne, synes ikke at have fået større betydning.

Endvidere foreslår herredsfogden 30. juni 1839 to »under«forbjærgere i hvert distrikt, for det nordre: Peder Stausholm og Peder Christian Rønn, og for det søndre: ejeren af Herping i Trans og ejeren af Enevoldsgård i Fjaltring.

12. august 1839 får sognefogden i Harboøre den endelige og godkendte fortegnelse tilsendt¹⁰. Han må tilbørlig bekendtgøre dens indhold for alle vedkommende med pålæg om at anskaffe de fornødne redskaber og at indfinde sig, når det forlanges.

De to forbjærgere optræder ifølge strandingsprotokollerne til hen i begyndelsen af 1850'erne. Ved strandinger på Harboøres kyst møder C. M. Bruun som regel op i første omgang; senere kommer også Høegh til stede. Og meget ofte nævnes det, at amtet må fastsætte betalingen.

I 1849 stævner strandfoged Anders Wrist af Harboøre de to forbjærgere med krav om andel i den bjærgeløn, der var blevet udbetalt efter den engelske bark *Vertumnus's* stranding 13. april 1847.

Det er på flere måder et af kystens mest markante forlis. Ni af barkens tretten mand store besætning omkommer. Fire reddes ved utrolige anstrengelser under ledelse af strandopsynsmand C. B. Claudi, og ulykken bliver medvirkende til oprettelse af det danske redningsvæsen.

Med strandingen efterfølges også egnens vist største strandtyverisag nogensinde med over 100 tiltalte¹¹. Skibet slås den følgende nat i stykker, hvorved ladningen – stykgods, især farvestoffet indigo – skyller i land, en væsentlig del i Anders Wrist's strandlen, og som strandfoged går han straks i gang med at bjærge uden at have indhentet ordre eller tilladelse dertil fra øvrigheden, der bl.a. derfor var ude af stand til at, som det anføres, »forebygge saadan mislig Omgang med det bjærgede, som i saa høj Grad fandt Sted ved dette Skibsbrud«. – Om disse misligheder fortæller nævnte strandtyverisag.

Da styrmanden den følgende morgen reddes i land fra en rest af vraget, antager han C. M. Bruun og proprietær Høegh som forbjærgere, der ved sagens slutning får udbetalt 2850 rdl. i bjærgeløn. Heraf kræver Anders Wrist nu to år efter en tredjedel, men dommeren frikender de tiltalte¹², og Anders Wrist får ikke

5. Skodborg-Vandfuld herreders arkiv. Dok. til justitsprotokollen 1813–1815. (B77B–23).

6. Svær talje.

7. To jernhager, forbundet med et kort tov, til ophejsning af tønder og lignende.

8. Som 3, 30. juni 1839 nr. 1063.

9. Lemvig byfoged. Indkomne breve for by og hrdr. 1839. (B77–226).

10. Som 3, 12. aug. 1839 nr. 1271.

11. Rigsarkivet: Højesteret domssager. 1852 16/1. Sag nr. 62 (I og II).

12. Skodborg-Vandfuld herreders domprotokol 1846–1857, side 96–99. (B77–100).

sit krav opfyldt og får heller ikke et mindre vederlag for sit udførte arbejde, vistnok fordi han ikke gjorde sit krav gældende i tide. Det nævnes, at han havde forlangt et regnskab forelagt til påvisning af de to forbjergeres retsforhold til de øvrige medlemmer af bjærgelavet, nemlig »Forening mellem Harboøre Sogns Beboere ved Indstrandede Skibe« af 2. april 1838. Det krav fandt retten sagen uvedkommende, da den kun drejede sig om det, der var bjærget før aftalen med forbjergerne.

Bjærgelavet af 2. april 1838 må altså stadig eksistere sammen med herredsfogdens inddeling fra 1839, der muligvis kun har skullet benyttes, når der ikke kunne træffes aftale med forbjergerne. Det kan være dette bjærgelavs regler, der nævnes ved bjærgningsaftaler 10. oktober 1852 vedrørende det »døde« skib *Anne Christine*, når det hedder, at øvrigheden skal fastsætte betalingen, »ifald den ikke findes at burde fastsættes efter det for Harboøre Sogn hidtil gældende Bjærgningsregulativ«¹³. Det kunne muligvis også være de nye vedtægter fra 1847, hvorefter senere.

Ved den lejlighed har sognefoged P. Madsen overtaget bestillingen som forbjærger efter C. M. Bruun, der flere gange forinden har været omtalt som syg og dør 1. marts 1853. Der nævnes lån af rebstige og bom fra dykkeriet; et sådant må altså have eksisteret i Harboøre på det tidspunkt.

Man har hørt fortælle, at samme P. Madsen ejede et skib, der sejlede til Aalborg med strandingsgods fra Harboøre og drev kadrejeri på Aalborg red. En sag¹⁴ fra 1852 mod flere Harboøre-mænd for forfalskning af toldpasserseddel i bedragerisk øjemed fortæller, at en sådan handel vitterligt har fundet sted. Strandingsgodset var her sejl, anker, ankerkætting og vindspil, købt ved auktion 5. december 1851 fra strandingen *Charlotte*.

Deling af Harboøres bjærgelav

Omgangsskolelærer A. B. Nielsen på Langer noterer 20. april 1853 i sin dagbog¹⁵: »Nye Bjærglaug indgaaet paa Harboøre. Sognet deelt i 2 Dele.«

Formodentlig er denne deling sket som en senere følge af en nyordning på amtsplan, da »Regulativ for Bjærgningsvæsenet i Ringkøbing Amt« enslydende er indført i protokollen for de to bjærgelav for Harboøre sogn og angives at være approberet af det kongelige danske kancelli 3. juli 1847.

Søndre bjærgelavs originale protokol eksisterer. Den er autoriseret af Harboøre sogneforstanderskab 20. april 1853, samme dato som A. B. Nielsen anfører. Skriften er tydeligt formandens, sognepræst C. F. Møller, og seks andre sogneforstandere underskriver sammen med herredsfoged og politimester Voigt, Lemvig.

13. Skodborg-Vandfuld herreders arkiv.

Strandingsprotokol 1849–1863, side 36a. (B77B–98).

14. Som 12, side 146b–148a. Dom 24. juli 1852.

15. I privateje.

A. B. Nielsens dagbog beskriver kort vejr og vind gennem årene 1841–1891, men nævner indimellem vigtige begivenheder, bl.a. strandinger. A. B. Nielsen synes at have været interesseret i bjærgningsarbejde og ses at have haft anpart i dykkeriet.



Fiskerbåd på stranden ved Thyborøn, tegnet af H. Blicher 29. august 1878 (Lemvig Museum). Tegneren angiver, at båden er blevet benyttet ved dykning under bjærgningsarbejde. Tungere genstande må være hevet op over den særlige anordning i agterstavnen.

Samme hånd indfører herefter det omtalte regulativ, og det må have været sogneforstanderskabets opgave at formidle nyordningen sammen med herredsfogden i Lemvig.

Ifølge regulativets § 2 kan enhver »til Bjærgning arbejdsdygtig Huusfader«, som forlanger det, blive indført i en dertil for sognet indrettet protokol. Også enker, »som selv holde Huusholdning«, kan indføres, når de hver gang stiller med »en forsvarlig Arbejdskarl«. Det blev for søndre distrikt til 116 navne i protokollen, hvorefter der gøres rede for valg af to forbjærgere for søndre distrikt – i overensstemmelse med regulativets § 5 –, nemlig strandfogderne Lars Rønn og Clemen Paakjær, og endelig noteres, at ifølge sogneforstanderskabets og politimesterens beslutning består søndre bjærgelav af dem, der bor syd for »en Linie, der drages fra Stranden i Skjællet mellem Chr. Langers og A. Wrist's Strandlehn øst over Chr. Flyholms og Mads Houes Gaarde«.

Også navnelisten med anførte tilføjelser dateres 20. april 1853 og underskrives med de samme navne, som ved autoriseringen foran i protokollen.

Et par uger senere bliver protokollen præsenteret på Ringkøbing amtshus, hvor den også herfra får en autorisationspåtegning foran, og hvor det indførte regulativ får en godkendelsesunderskrift. Datoen herunder – »7. Mai 1853« – er tydeligt skrevet af en anden hånd end C. F. Møllers, formentlig den samme, som underskriver.

Nordre bjærgelavs oprindelige protokol er åbenbart gået tabt, men regulativet er indført i en senere protokol og er her dateret 1. september 1847. På det tidspunkt er det gamle bjærgelav fra 1838 muligvis blevet omordnet efter amtets nye regulativ, hvorefter man seks år senere deler det ret folkerige sogn i to lav. Formentlig har bestemmelsen i det nye regulativs § 2 givet øget tilgang af medlemmer.

Forbjærger L. Rønn noterer i søndre bjærgelavs protokol, at han 2. marts 1854 har modtaget det halve overskud fra det fælles bjærgelav, nemlig 5 rdl. og 1 mark. Og nu følger regnskaber over fordeling af bjærgeløn fra stranding på stranding, i gennemsnit henved én om året i Harboøre søndre bjærgelav. Bjærgelønnen har naturligvis varieret i størrelse, i enkelte tilfælde over 2000 rdl., og må for mange have været en følelig hjælp i magre tider.

I 1878 vælges strandfoged Anders Wrist, sønnesøn af den tidligere nævnte Anders Wrist, til forbjærger i stedet for Lars Rønn, der har bedt sig fritaget. Clemens Paakjær må have haft en temmelig kort funktionstid. Allerede i 1858 ses han at være afløst af Th. Houmølle; men protokollen fortæller ikke, hvornår og hvordan. Th. Houmølle var gift med afdøde forbjærger C. M. Bruuns enke og boede i Hougård i nordre distrikt. Man har altså godt kunnet vælge en forbjærger fra et andet distrikt end lavets område. Det ser ud til, at Th. Houmølle, der flytter til Houe sogn i 1869, afløses af entreprenør Gregers Kirk, der også var forbjærger i nordre bjærgelav.

Helligdagskonflikten

I 1888 opstår der igen en konflikt, der på sin vis kan sidestilles med den, der udspandt sig i 1838, 50 år i forvejen.

Baggrunden er den indremissionske vækkelse, der kom til Harboøre med sognepræst Carl Moe (1877–1885), og som bl.a. er skildret af indremissionær Laust Bruun i »Oplevelser fra Harboøre og Vendsyssel« (1929).

Anledningen er kuldæmperen *Ethel Horatio's* stranding i Chr. Langers len 5. december 1888. Besætningen reddedes i land med Flyvholm redningsbåd, og næste dag blev der sluttet akkord med Harboøre nordre bjærgelav om arbejdskraft til at bringe skibet flot. Den følgende søndag er vejr og hav roligt. Svitzers dampbåd *Frederiksbavn* er på pladsen, og man forlanger arbejdsfolk til at læmpe kullasten over bord; men en del af bjærgerne nægter da at arbejde – »af Religiøse Grunde, fordi det var Søndag«, skriver forbjærgeren, Gregers Kirk, da han 3. februar 1889 anmoder herredskontoret i Lemvig om forholdsregler i dette og lignende tilfælde.

Sagen sendes videre til amtet, og 14. marts 1889 foreligger

svaret: »Det maa formeentlig, naar ikke en oprettet Bjergningskontakt udtrykkelig hjemler Fritagelse derfor, paahvile Bjergerne ogsaa at præstere Arbejde paa Søn- og Helligdage, saafremt Saadant af Øvrigheden eller Forbjergerne skjønnes nødvendig«. De, der vægrer sig, ville formentlig kunne tiltales efter 1836-forordningens § 37.

En måned senere er samtlige bjærgere af nordre bjærgelav til-
sagt til møde i nordre skole, så de, der ønsker sig optaget i bjær-
gelavet, kan blive indført i den af amtet autoriserede protokol.
Intet er noteret heri siden 1854, hedder det, og ingen navne er
ændret siden 1847, hvorfor alle anførte bjærgere nu er døde.

Regulativet bliver oplæst tillige med omtalte forespørgsel og
amtets svar, hvorefter bjærgerne må tilkendegive, om de vil ind-
føres i protokollen. »Det viste sig ved Navneopraab, som For-
bjergerne lod foretage af Bjergernes Navne, at af 160 Bjærgere de
60 ikke vilde være Bjærgere, naar de skulde rette sig efter Regula-
tivet og de oplæste Skrivelser, hvorimod 73 fordrede sig optaget
som Bjærgere, hvorimod 27 ikke var tilstede. Af de 27 fordrede
sig senere optaget 16«.

Så vidt ifølge forbjærger Gregers Kirks egne tilførsler i bjærge-
lavets protokol.

Laust Bruun omtaler sagen i anførte skrift (s. 35–37) og teg-
ner billedet med lidt andre streger. Han fortæller, at der søndag
aften kommer bud til missionshuset, hvor også – dog nok kun
en del af – redningsmandskabet er til stede: »Kom ud at redde
vore egne Folk!« Havet havde rejst sig igen, og ifølge Flyvholm
redningsstations indberetningsprotokol¹⁶ bjærges med rednings-
stol 56 mand, dels kystboere og dels af skibsbesætningen.

Om mødet i skolen beretter Laust Bruun, at forbjærgeren gav
de fremmødte valget mellem tre ting: møde, når de fik ordre der-
til, betale 4 kr. i bøde eller udslettes af bjærgelavet. Han spurgte
først sin egen broder. »Slet mit Navn!« lød svaret. Og samme
svar gav så mange, at der kun blev 14–15 tilbage af 150. Mange
gik dog tilbage til lavet igen, så Laust Bruuns skildring kan vel
tydes som nogenlunde stemmende med protokolnotatet.

Det lader dog til, at ikke alle stiltiende har fundet sig i en så-
dan afgørelse, deriblandt Laust Bruun. Han, Kristen Lilleør
Sandsgaard og Thomas Tudborg klager til indenrigsministeriet,
der igen fremlægger sagen for justitsministeriet; men svaret bli-
ver det samme, som Gregers Kirk i sin tid fik. Det fremgår af
skrivelse fra herredsfogden i Lemvig i anledning af forbjærger-
valg i Harboøre søndre bjærgelav 28. december 1892, hvori det
til slut præciseres, at der ikke kan ventes approbation på valg til
forbjærger af en mand, der vil vægre sig ved at deltage i bjærg-
ningsarbejdet på søn- og helligdage.

Anders Wrist har bedt sig fritaget for hvervet og har anmodet

16. Flyvholm rednings-
stations arkiv,
Landsarkivet, Viborg.

sognerådet om at foranstalte nyvalg – måske af samvittighedsgrunde med hensyn til helligdagsarbejde og måske også i solidaritet med sine trosfæller i nordre bjærgelav.

59 stemmer, heraf 40 på Laust Nees, der altså vælges.

Derefter foretages der også her indskrivning i protokollen af folk, der forpligter sig til »at udføre, hvad der paalægges dem som Bjergere ifølge de oplæste Skrivelser«. Men her ser det ikke ud til, at vækkelsens folk sagde fra i første omgang, så vidt man kan tyde protokollens navneliste. Det kommer senere, og *Ethel Horatio's* stranding medførte, at de, der afgjort stod på vækkelsens linje, ikke var med i bjærgelavene på Harboøre, selv om det vel for adskillige har betydet følelige økonomiske afsavn.

Nyordning efter strandingsloven af 1895

Lemvig Avis fortæller 29. september 1900, at der ved et møde på badhotellet er oprettet to nye bjærgelav på Harboøre.

Det er § 4 i strandingsloven af 10. april 1895, der har gjort dette nødvendigt. Meddelelsen påstår, at der siden lovens ikrafttræden ikke har været noget lovligt bjærgelav på Harboøre, »men den gamle gode Ordning er trolig fulgt«.

Beslutning om oprettelse af de nye lav var truffet på et møde halvandet år i forvejen, og vedtægter blev affattet og siden godkendt af politimester og amtmand.

Så godt som alle bjærgere var nu mødt og ligeledes en del nye folk, der ønskede sig optaget. Et råd på fem medlemmer skulle afgøre, hvem der var berettiget hertil, og der opstod især hård strid om banepersonalets optagelse. Meddelelsen – der åbenbart ikke selv var Harboøre-fisker – fik næsten det indtryk, at fiskerne ønskede at være alene om bjærgelavet, men »heldigvis blev det dog ordnet saadan, at ogsaa andre Folk kom i Betragtning«. Endelig vælges der to forbjergere for hvert lav, P. Trillingsgaard og Chr. Knopper for nordre og – ved et senere møde samme dag – Laust Nees og P. Møllerup for søndre.

I nordre bjærgelavs protokol findes indført ansøgningsskrivelse af 14. marts 1899 til myndighederne om oprettelse af bjærgelav i henhold til 1895-lovens bestemmelser. En liste over 56 bjærgere medfølger, og som begrundelse for ønsket om omorganisering anføres, at man gerne vil nyde godt af de nye lovbundne regler, især »den Lauget tilkommende Eneberettigelse, i Modsætning til de nuværende Forhold, hvor vi ere udsatte for og ogsaa have været udsatte for fremmed Indblanding og Konkurrence«.

Ansøgningen underskrives af P. Trillingsgaard, der åbenbart har afløst Gregers Kirk¹⁷ som forbjergere og jo altså også bliver valgt som den ene af de to forbjergere i det nye lav.

De nye vedtægter foreligger trykt med amtets stadfæstelse af 8. september 1900 og tilladelse til bjærgelavets oprettelse foran,

17. Ifølge »Kraks blaa Bog« (1922) var Gregers Kirk forbjergere 1878–1896. Han var direktør for Jydsk-Telefon Aktieselskab 1899–1919 og flyttede derfor til Aarhus.

dateret 29. maj 1899. Her forlanges nøjagtig oplysning om lavets grænser, hvilket præciseres således i vedtægternes § 1 for søndre bjærgelavs vedkommende, at dettes nordgrænse »dannes af det søndre Skel af Matr. nr. 38 Flyvholm, og fortsætter mod øst, norden om vestre Tøt og gennem østre Tøt langs søndre Skel af Matr. Nr. 142 Tøthuse og af Matr. Nr. 14 Nordre Skøttesgaard, hvorfra den fortsattes i lige Linie mod øst«.

Betingelserne for optagelse er ifølge § 2 bl.a., at vedkommende har »saa meget Kendskab til Søvæsen, at han maa anses egnet til at være Bjerger«. Det påstår de 56 ansøgere fra nordre lav at have, »særlig til de vanskelige Farvandsforhold her ud for Kysten«. Sådanne kvalifikationer har man ikke kunnet forvente hos tilflyttede jernbanefolk! Banen kom til Harboøre i 1899.

Blandt medlemmernes pligter anfører § 20, at de må møde efter forbjærgernes tilsigelse, »hvad enten det er Helligdag eller Søgnedag«. Så var her altså også klare linjer. Men så vidt skønnes var disse linjer allerede trukket i forvejen, idet vækkelsens folk stort set alle – også fra søndre bjærgelav – da havde trukket sig ud.

De nye vedtægter får for søndre bjærgelavs vedkommende et tillæg i 1908, således at forbjærgerne herefter vælges for en seks-årig periode og én af dem altid afgår hvert tredje år.

I 1915 sker en tilsvarende ændring i nordre bjærgelav. Da er forbjærger P. Trillingsgård afgået ved døden, og ved møde 6. november, hvor ca. 30 bjærgere er til stede, enes man om samme tillæg her.

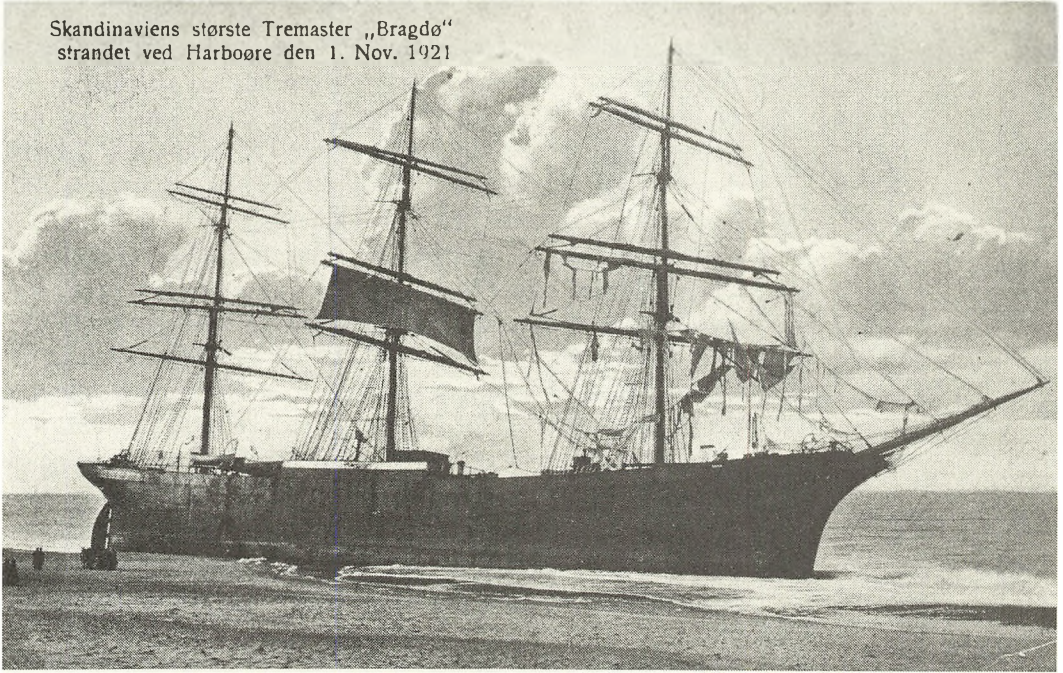
Og gang på gang, når tid er, møder politimesteren op til forbjærgervalg efter vedtægternes bestemmelse, efterhånden med meget ringe tilslutning, så det forekommer, at kun de to forbjærgere er mødt. Det sker også, at et eller flere valg »glemmes«. Men det er, da det lakker mod enden for bjærgelavene og deres tid er ved at være udløbet.

Bjærgelavs-konflikten med andre bjærgere

Bjærgelavens protokoller er i mange henseende oplysende. Tørre tal bliver levende og lader ane, hvad en »god« stranding kunne betyde i en øde tid. Det har været spændende arbejde og afvekslende fra den daglige dont at komme til sjov (sjöw), som bjærgningsarbejdet blev kaldt. Nogle strandinger har krævet stor mandskabsstyrke som barken *Don Juan*, der sønderslås på yderste revle nord for Langerhuse 7. december 1893. Henimod 200 har været med til at bjærge de ilanddrevne petroleumstønder, heriblandt folk fra søndre bjærgelavs distrikt.

Den første fjerdedel af 1900-tallet synes at have været begivenhedsrig for bjærgelavene. Deres udvidede rettigheder ifølge strandingsloven fra 1895 og de deraf følgende nye vedtægter

Skandinaviens største Tremaster „Bragdø“
strandet ved Harboøre den 1. Nov. 1921



medførte konflikter, dels med strandfogder og dels med andre, der gav sig af med bjærgning. En forbjærgers bestilling kunne i år medføre vanskeligheder og kritik. Her tegner Mads Kruse Jensen sig tydeligt.

Han var forbjærger i søndre bjærgelav 1914–1922, og protokollen fra den tid fortæller om en omfattende korrespondance angående bjærgelavets rettigheder. Han var formand i Centralforeningen for Bjærgelavene i Jylland – ifølge vedtægter af 20. juli 1921 – og så vidt vides medstifter. I 1922 melder han sig ud af bjærgelavet sammen med sin medforbjærger Kristen Vrist, grundet på kritik fra en del medlemmer: De to forbjærgere har ikke tilstrækkeligt gjort bjærgelavets ret gældende, f.eks. ved op-hugningen af *Bragdø*, strandet ved Vrist 1. november 1921. Senere anfører Mads Kruse Jensen endnu en begrundelse for at fratræde som forbjærger: Der er ingen endelig ordening opnået ved forståelsen af § 4 i strandingsloven angående retten til bjærgning af løst på forstranden inddrevet gods for over 500 kroners værdi.

Denne bestemmelse i 1895-loven, der begrænsede en strandfogeds bjærgningsret til fordel for bjærgelavene, har jævnlig voldt kvaler. Et forlig i 1914 mellem forbjærgerne i Harboøre søndre bjærgelav og Ferring-Trans bjærgelav på den ene og en del strandfogder på den anden side lader ane, hvor indviklet forholdet kunne være. Her drejede det sig om planker, bjærget af



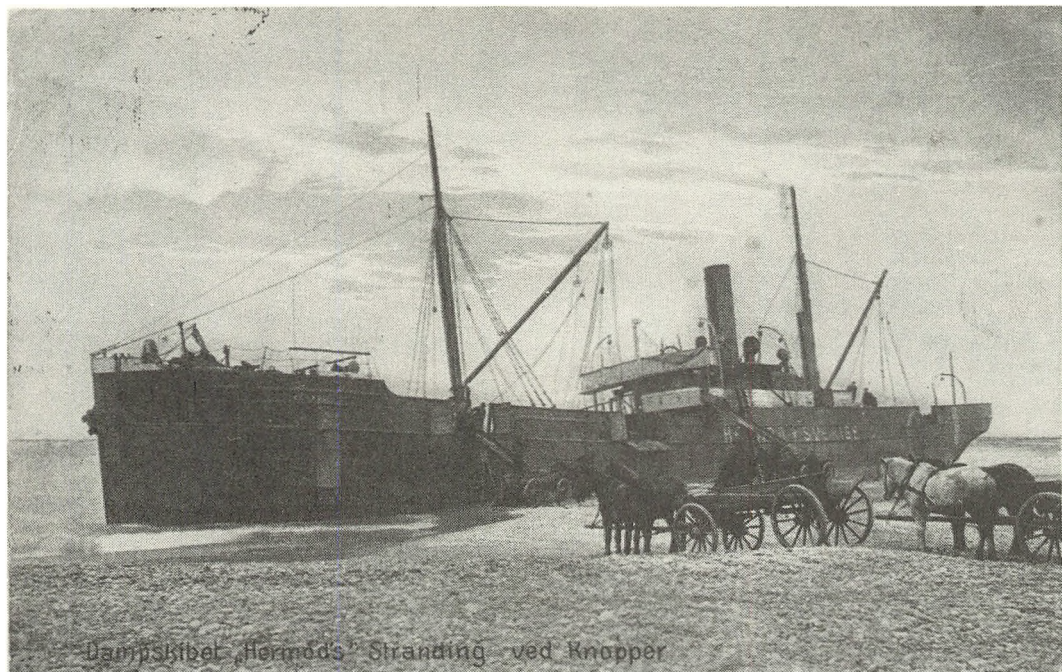
Bragdø, der strandede ved Vrist i 1921, blev i løbet af de følgende par år opbugget ved entreprenør Jens H. Rønn. I 1950'erne kom bundrester til syne i havstokken, og planer om yderligere bjærgning dukker op igen. (Postkort i Thyborøn-Harboøre lokalhistoriske arkiv og foto fra april 1956).

flere strandfogder, men værdigrænsen på de 500 kr. gjaldt gods i et helt bjærgelavsdistrikt og ikke kun for et enkelt strandlen. Hvordan skulle en strandfoged kunne vide, hvad der var drevet i land i nabolene, før han selv begyndte at bjærgere eller overlod bjærgningen til distriktets bjærgelav?

I februar 1916 driver der olie i land i søndre bjærgelavs distrikt. 8. februar lader forbjærgerne samtlige strandfogder vide, at nu er det bjærgelavet, der indtil videre tager sig af de inddrivende olietønder. Fire mand udnævnes til at afpatruljere stranden, men da der samme dag kun kommer to tønder i Anders Wrist's len, så overdrages bjærgningen igen til strandfogderne, der således bjærger olien. Senere henvender bjærgelavene sig til herredskontoret om andel i bjærgelønnen, da oliens værdi oversteg de 500 kr.

I efteråret 1917 driver en tønde med ca. 500 l vinsprit i land ved Fjaltring. Strandfogden bjærger tønden, der ved auktion i Lemvig indbringer 9500 kr. Forbjærgerne for Fjaltring-Torsminde bjærgelav og for Harboøre søndre bjærgelav – de sidste vel af principiel interesse – sender forespørgsel til justitsministeriet, om ikke bjærgelønnen må tilfalde bjærgelavet, selv om det ikke har medvirket ved bjærgningen. Svaret bliver bekræftende, men strandfogden må godtgøres for hans arbejde.

Også spørgsmålet om frilod til en strandfoged kunne skabe gnidninger. Ved damptrawleren *Seydlitz's* stranding i 1920 til-



Dampskibet 'Hermod's' Stranding ved Knopper

bageholder bjærgelavet den frilod på 105 kr., som strandfoged Anders Wrist kunne tilkomme. Da bjærgningen ikke var foretaget under politiets ledelse, skulle frilodden udbetales af overskuddet; men der blev intet overskud ved den bjærgning.

Efter forbjærgervalg 18. november 1920 holder søndre bjærgelav sammenkomst i anledning af en skrivelse, Mads Kruse Jensen har sendt til det landstingsudvalg som behandler forslag til ændring i strandingsloven af 1895. Skrivelsen oplæses og tiltrædes af de tilstedeværende med undtagelse – forståeligt nok – af to strandfogeder.

Det er foreslået, vistnok ved andragende fra strandfogderne, at værdigrænsen på de 500 kr. kun skulle omfatte gods for et enkelt strandlen og ikke som hidtil for et bjærgelavsdistrikt. Den ændring finder Mads Kruse Jensen uretfærdig. Det at være strandfoged har altid været »et godt Bid«. Derfor er det »lige stift nok« at give strandfogderne en retlighed, der tages fra »en fattig Fiskerbefolkning, som burde have sin Andel af det herreløse Gods, som inddriver paa Forstranden«.

Mod slutningen hedder det i skrivelsen: »Hvad var mere naturligt, end Indtægterne af løst Gods kom Kommunerne tilgode. Det er jo hovedsagelig fattige Kommuner, der ligger langs Jyllands Vestkyst, og Beboerne der ernærer sig hovedsagelig af, hvad Havet indbringer«. – Mads Kruse Jensen var sognerådsformand i Harboøre-Engbjerg kommune 1919–1925.

Ved et møde i Struer 12. september 1922 enes Centralforenin-

Bjærgning af Hermod's kullast i 1916 (Postkort i Thyborøn-Harboøre lokalhistoriske arkiv). Hermod kom aldrig til at sejle igen, og bjærgningen her blev anledning til konflikt mellem Harboøre nordre bjærgelav og Svitzer.

Svitzers meddelelse til strandingskommisionær, konsul L. Kier, Lemvig om udbetaling af det omstridte vederlag for bjærgning af Hermods kullast. (L. Kiers arkiv vedrørende skibe, Lemvig byarkiv).

EM · Z · SVITZER'S
BJERGNINGS-ENTREPRISE



*
TELEGRAM ADR.
SVITZER GÆLVAGE
KØBENHAVN
TELEFON 5199
*
Statstelefon 2.

Kjøbenhavn K., den 25. Aug 1917

Herr Konul. L. Kier Lemvig

Efter vedlagte Opgjør pr. S/S: Hermod
fremsende vi hermed til behag. Udbetaling til Harboøre

<u>Nordre Bjærgelag</u>	Kr.	2096.39
<u>Begjædet medfølger Deros 2% Prov.</u>		213.92

Kr. 2310.31

Indlagte 2 Dags-Dato's bedes De tilbageværende fremsynet med Underskrift

Med Høfjægtelse

Em. Z. Svitzers' Bjærgnings-Entreprise.

gen for Strandfogderne og Centralforeningen for Bjærgelagene i Jylland om et forslag, der afskaffer bestemmelsen om de omstridte 500 kr. mod, at de respektive bjærgelav får udbetalt 10 % af bruttobeløbet fra forstrandsauktionerne¹⁸.

Da lovændringen omsider kom, blev det til 10 % af nettobeløbet, der siden efter hver forstrandsauktion ses at være udbetalt til bjærgelavene. Ofte har det været beløb af ganske ubetydelig størrelse.

– Men der var andre end bjærgelav og strandfogder, der befattede sig med bjærgning. Det har gentagne gange ført til konflikter.

Begge bjærgelav i Harboøre sluttede i 1905 kontrakt med A/S Em.Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise. Et samarbejde her har vel været uundgåeligt, men forløb ikke altid gnidningsløst. Nordre bjærgelav opsagde kontrakten i 1918 på grund af uenighed om fordelingen af bjærgelønnen for S/S *Hermod*'s kullast i 1916.

18. Trykt proklamation:
»Til Justitsministeren!«
(I Harboøre nordre bjærgelavs arkiv).

Aftalen var 80 % af bjærgelønnen til Svitzer og 20 % til bjærgelavet, når skibet blev bragt flot. *Hermod's* bjærgning måtte opgives – med et underskud for Svitzer på henved 127.000 kr., påstod man derfra og sender bjærgelavet 2096,39 kr., 20 % af vederlaget for kullastens bjærgning. Det kan forbjærger, købmand J. J. Pinholt ikke godtage, og sagen sendes til kendelse ved voldgift. Først foreslår bjærgelavet Pinholt som sin voldgiftsmand. Ham kan Svitzer ikke godtage. Så prøver man at formå telefondirektør Gregers Kirk, lavets tidligere forbjærger, til at påtage sig hvervet.

»Bjærgelavet her er kommen lidt paa Kant med »Svitzer«, hedder det i brevet til Gregers Kirk. Man ved, han er meget optaget og fuldt belastet med arbejde, men der er »meget om at gøre at faa en Mand, som er inde i den Slags Ting, og en Mand, som kan staa paa egne Ben«.

Sådan har Gregers Kirk jo tydeligt været kendt blandt sine egne, men han må have afslået, og bjærgelavet vælger en sagfører fra Lemvig i stedet.

Kendelsen afsiges i februar 1918. Da Svitzer har medvirket ved kullastens bjærgning med pumpning og andet, fordeles bjærgelønnen med 50 % til hver af sagens parter.

Det betød en dagløn på 1 kr. til bjærgerne. Den blev uddelt sidst på måneden. Kontraktopsigelsen var allerede sendt straks, da kendelsen forelå, som forlængst vedtaget.

Søndre bjærgelav opsagde sin kontrakt i 1920; men senere kontrakter er blevet oprettet med begge bjærgelav. Den endelige opsigelse kom fra Svitzers side i 1959 med den begrundelse, at tiden var løbet fra »den hidtidige ordning med bjærgelav, der assisterer på part«.

– Også med hjemlige folk kunne der opstå konflikter.

Som nævnt omtales et dykkeri på Harboøre ca. 1850. Dets oprindelse kan ikke udredes her. I årene 1849 og 1850 arbejder et dykkeri ved vragstedet efter barken *Vertumnus* og optager især tinbarrer. 24. juni 1849 drev skibets bundstykke i land. Heri fandtes bl.a. to jernflasker med kviksølv¹⁹. Ifølge Karen Thuborg²⁰ blev dykkervæsenet ved Harboøre oprettet i 1848, og hun fortæller, at hendes far Anders Thuborg var den første, der blev ansat som dykker ved vestkysten. Lars Sand Pedersen (Kirk), der i oktober 1860 sætter livet på spil ved at springe ud i brændingen for at skaffe forbindelse med et strandet svensk skib, nævnes som dykker ved Harboøre dykkerselskab²¹.

Love og forhandlingsprotokol for »Harboøre Dykkerselskab af 1ste Marts 1872« eksisterer²². Gregers Kirk har også her spillet en vigtig rolle, og der sker betydelige ændringer, da han flytter fra Harboøre. Ved generalforsamling 20. juli 1897 nævnes det bl.a., at dampbåden *Ægir*²³ er købt af firmaet Kirk & Stensen for

19. Lemvig toldarkiv.

Dok. vedr. strandingsauktion 1845–1854. (B311–17).

20. »Det gamle Harboøre« (1928), side 70.

21. C. Jagd: »Storme paa Jyllands Vestkyst« (Wisbechs Almanak 1882).

22. I privateje hos Anna Gudrun Rønn, Harboøre.

23. Skruedampskib *Ægir* (NVTW), kravelbygget af eg i Aarhus 1886, 42,95 tons brutto, købt af Gregers Kirk 1894. Skibsregistreringsprotokollen (bind 1 nr. 145) nævner intet om *Ægir's* overdragelse til Harboøre Dykkerselskab.

24. Aktieselskabets love, vedtaget på generalforsamling 11. dec. 1916 og ændret 5. marts 1919, findes på Lemvig byarkiv i L. Liers arkiv vedrørende skibe fra p. 1910 og en snes år frem, med bl.a. korrespondance angående flere af de strandinger, hvori også bjærgelavene var impliceret.

Konsul L. Kier, Lemvig, var strandingskommisionær og agent for Lloyd, og forholdet mellem ham og bjærgelavene er åbenbart ikke altid forløbet gnidningsløst. Han var formand i bestyrelsen for arkieselskabet, der blev opløst i 1922, efter at *Kjerstine* var drevet i land uden besætning i stærkt havareret tilstand på den svenske kyst. I aktieselskabets love (§ 2) hed det: »Selskabet maa i intet Tilfælde optræde konkurrerende i Forhold til Em. Z. Svitzers Bjærgnings Entreprice, København«.



*Dykkerkonnert Kjerstine ved
Lemvig. (Foto i Lemvig
Museum).*

2000 kr. Der afsluttes akkord mellem dykkeriet og et interessentskab bestående af en del af dykkeriets indehavere, bl.a. Jens Rønn Bruun (= Jens Henriksen Rønn) om bjærgning af »det Dykkeriet tilhørende, der henligge i Havet«. *Ægir* m.v. udleveres straks til det nye selskab, der formodentlig er identisk med »Harboøre ny Dykkeriselskab«, som holder generalforsamling 15. januar 1898 og synes at have overtaget protokollen. Både det nye og det gamle dykkeriselskab omtales siden, bl.a. ved S/S *Wermland's* stranding 17. februar 1900.

Jens H. Rønn bliver fører af *Ægir*, der forliser ved Torsminde 17. juni 1899 med en ladning jernbaneskiner, bjærget fra vraget af S/S *Ariel*.

Herefter overtager dykkeriet skonnerten *Kjerstine* (NLCP), nybygning fra 1900 på 41,30 tons. Det er Gregers Kirk, der står som skonnertens første ejer, men 1903 overdrages *Kjerstine* til Harboøre ny Dykkeriselskab, Fjaltring Dykkeriselskab og Fjaltring-Trans Dykkeriselskab. 1917 overtages skonnerten af rhederi-aktieselskabet »Dykkerkonnerten *Kjerstine*²⁴. Et af bestyrelsens fire medlemmer er Jens H. Rønn, der betegnes som entreprenør. Han har åbenbart stadig været virksom i dykkeriselskabet, men er længe før 1917 begyndt som privat bjærgnings-



entreprenør, der i årenes løb fik oprettet adskillige kontrakter om bjærgning af strandede skibe og derved et par gange kom i konflikt med bjærgelavene.

9. december 1915 strander den hollandske skonnert *Marchiena* i nordre bjærgelavs distrikt. Skibets fører og en repræsentant for assuranceselskabet slutter kontrakt om skibets udhaling med en fabrikant i Esbjerg, der igen indgår aftale med Jens H. Rønn om at bjærge skibet og slæbe det til Lemvig havn. Trods bjærgelavets protester mod disse aftaler foretager Jens H. Rønn bjærgningen, men han og Esbjerg-fabrikanten bliver tiltalt for lovovertrædelser og ved alle tre instanser idømt bødestraf, højesteretsdom af 10. oktober 1917. Derefter kræver bjærgelavet erstatning, og ifølge Skodborg-Vandfuld herredsrets dom 28. januar 1920 – indført i nordre bjærgelavs protokol – må Jens H. Rønn betale bjærgelavet en erstatning på 4500 kr. En lignende sag udspillede efter fiskekutteren *Dagny Viola's* stranding 27. november 1907.

Den tyske undervandsbåd *U 20's* stranding ved Vrist i 1916 er en historie for sig, der her blot skal nævnes. Både bjærgelav, Svitser, Jens H. Rønn og på et vist tidspunkt Claus Sørensen²⁵, Esbjerg var impliceret.

FN 349 Bent af Søby, 14,87 tons brutto, strandet ved Langerhuse mellem høfde 31 og 32 (i baggrunden) 19. juni 1942. Assuranceselskabet gjorde akkord med Chr. Gaj Kirk med flere om udsætning for 3500 kr., hvoraf bjærgelavet skulle have 20 % for arbejdet. (Foto i Thyborøn-Harboøre lokalhistoriske arkiv).

25. Se »Bjærgningsliv – Claus Sørensens erindringer III – 1917–1937« (1974), hvor flere bjærgninger ved Harboøre omtales. Oversigt over bjærgninger 1917–1930 side 120 og fortsætter for perioden 1931–1957 i bind V (1975) side 121–123. Claus Sørensen beretter flere steder om samarbejde med Harboøre Bjærgelav og (side 80–81) om konkurrence med Rønn og Trillingsgaard.

Bjærgelavene ophæves

Harboøres to bjærgelav blev ophævet pr. 31. marts 1981. Tiden er løbet fra dem, skrev Lemvig Folkeblad og meddeler 5. februar 1981, at seks af Lemvig politikreds bjærgelav er opløst, mens det syvende ønsker at fortsætte, nemlig Fjand bjærgelav, der otte år tidligere havde haft en konkret opgave og i øvrigt alt i alt en fem-seks opgaver siden 2. verdenskrig.

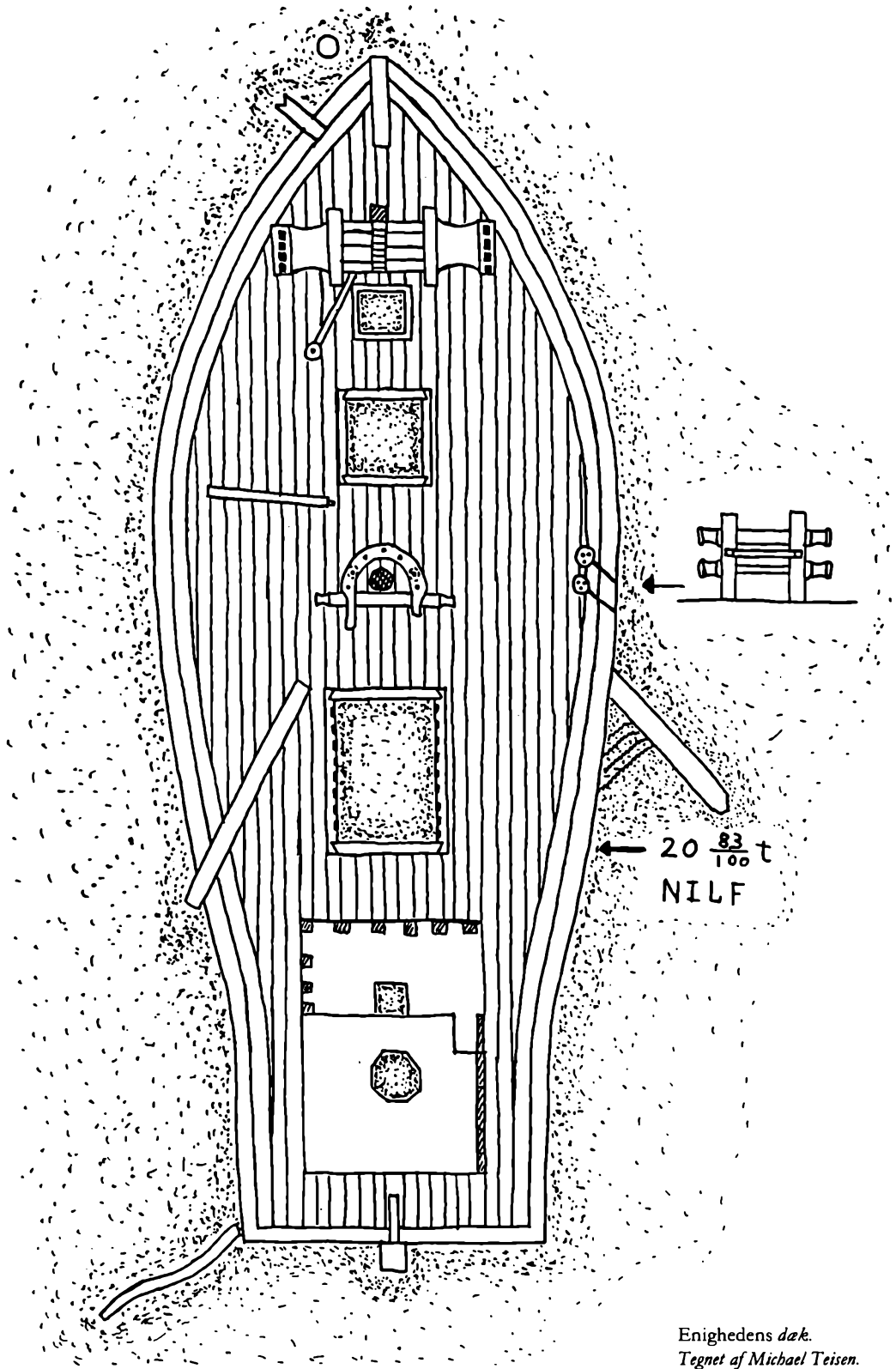
Og det fremgår tydeligt af de to bjærgelavs protokoller, at tiden var løbet fra dem. Søndre bjærgelavs sidste strandingsindtægt var ved fiskekutteren *Vestfarl's* stranding 23. marts 1953, og det sidste strandingsudbytte, der anføres i nordre bjærgelavs protokol er 300 kr. pr. 1. januar 1956 ved *Falken's* stranding.

Nordre bjærgelavs kapital, 8644,43 kr., blev uddelt til enker efter tidligere medlemmer, mens søndre bjærgelavs kapital, 11830,- kr., fordeltes mellem Harboøres tre spejderorganisationer.

Og hermed er der sat punktum efter et spændende kapitel i Harboøre sogns historie, der formodentlig må være forløbet så nogenlunde tilsvarende i adskillige andre havsogne.

Bjærgelavens protokoller m.v. rummer et omfattende talmateriale om bjærgeløn og arbejdsdage. Her må være emner til nærmere undersøgelser.

Harboøre-bjærgelavens arkiver findes nu i Thyborøn-Harboøre lokalhistorisk arkiv. Kilder fra Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg, er anført med arkivnummer i parentes.



Enighedens dæk.
 Tegnet af Michael Teisen.

Ulla Lund

Enigheden

Et skib, et vrage og sportsdykkere

Den første – sandsynligvis lange – del af *Enighedens* tilværelse lå i Norge, men det handler denne historie ikke om. Den handler i stedet om *Enighedens* korte tid på Limfjorden, forlis og om hvad arbejde med Dansk Søulykkes Statistik og lidt held kan føre med sig.

Enigheden var bygget i Norge, formentlig i Haugesund¹ med ukendt byggeår. I februar 1898 købte P. A. Gregersen hende fra Christianssand, og hun blev indført i Skibsregisteret med kendingsbogstaverne NJLF.

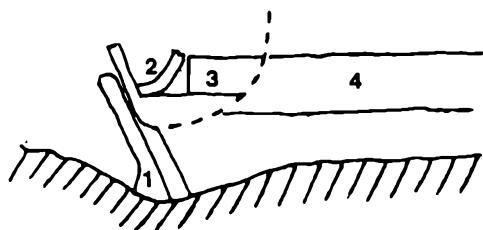
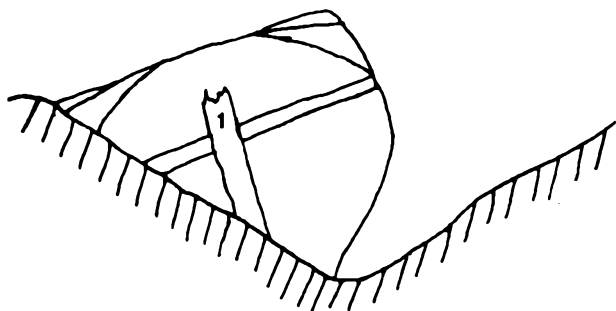
I Skibsregisteret er hun beskrevet som kraelbygget af eg og fyr, 44,0 fod lang, 16,7 fod bred og med en dybgang på 6,5 fod. Tonnagen var 21 NRT. Der var 1 dæk med halvruv agter, 1 mast og hun havde en middelfyldig bov, glat stævn og var plattgattet. Alt i alt en lille jagt som mange andre, f.eks. en hardangerjagt.

Den 9. december 1898 var *Enigheden* afsejlet fra Ålborg med en last på 400 t stenkul og koks til Doverodde, og lå lørdag den 10. for anker ved Aggersund. Hvorfor skipperen – som var den samme som ejeren: P. A. Gregersen – havde valgt at gå til ankers, melder historien ikke noget om, men det dårlige vejr, som allerede var begyndt lørdag middag, kan vel have været årsag nok. Besætningen var kun på 2 personer, skipperen og hans søn, så også af den grund kan en overnatning for anker inden turen gennem Frederik den VII's kanal og videre ud på Løgstør Bredning i modvind have været en klog disposition.

Uvejret, som var startet lørdag middag, blev til en NV-lig storm, som »rasede uafbrudt indtil Søndag Morgen, med en her til Lands hidtil ukendt Styrke«². Og søndag morgen så man fra land kun mastetoppen af *Enigheden*, på samme sted som hun dagen før havde ligget for anker. Besætningen, dvs skipper Gregersen og hans søn var omkommet.

Enigheden var sunket midt i sejllobet på 6 favne vand, så riggen måtte fjernes. Det skete, og Efterretninger for Søfarende kunne derefter meddele, at »efter uskadelliggørelse er der 24 fod vand over vrageet«.

Fra Skibsregisteret blev *Enigheden* slettet i juli 1899, og på havbunden ved Aggersund sank hun formodentlig hurtigt ned i sandet og blev dækket til. Hun var væk.



Enighedens bæk. 1: rør,
2: rorpind, 3: ruf, 4: lønning.
Skitse af Gert Normann
Andersen.

Sportsdykkere

I 1980 havde en gruppe sportsdykkere brug for et vrage til øvelse i opmåling før et større projekt på HMS *St. George* i Vesterhavet. Øvelsesvraget skulle ikke være for stort og skulle ligge i beskyttet farvand, nemt at komme til.

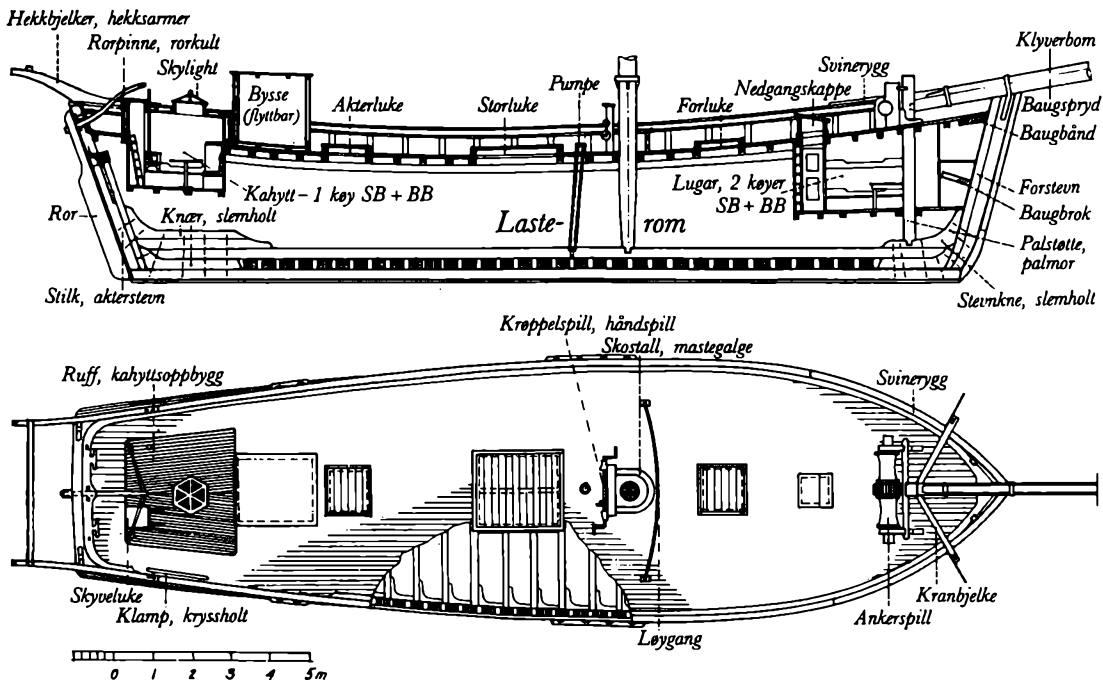
En gennemgang af afskrifter fra Dansk Søulykke Statistik gav som et godt bud på sådan et øvelsesvrag den lille jagt *Enigheden*, der skulle ligge i sejlrenden 3 kabellængder vest for Aggersund. Her var et lille skib med en forholdsvis god positionsangivelse i et farvand, hvor man sjældent ville være generet af vejret. Beliggenheden på ca. 10 m vand i sejlrenden betød desuden, at der var god chance for at det ikke var fjernet eller reduceret til et »sildebensvrag« (kun køl, bundstokke og evt. spanter tilbage) ved bjergningsforsøg umiddelbart efter forliset, eller isgang senere.

Tilbage var kun at finde vraget og i januar 1981 blev forsøget gjort. Det foregik ved at trække et blytov (kasseret vådtov) i en bue hen over bunden ved hjælp af 2 småbåde. Alt opstående på havbunden bliver ved denne metode fanget i blytovet og registreret på overfladen som hold. Derefter kan en dykker gå ned langs tovet og undersøge hvad der har været årsagen til holdet.

Denne gang var heldet ude, og der blev hurtigt hold. Dykkeren kom ned, og det var ganske rigtigt et vrage, og ikke kun et vrage, men et flot og velbevaret vrage.

Dykningen blev denne gang stoppet på grund af dravis, men en uge senere foretoges en grundig besigtigelse. Vraget viste sig her at være jagtbygget, med delt agterspejl og 1 mast. Længden var ca. 15 m, så alt kunne passe fint på en jagt som *Enigheden*. Lasten var dækket af sand, så det blev ikke i denne omgang konstateret om det også passede med en kullast, det kom først senere.

Bagbord side af vraget var næsten dækket af sand, men styrbord side og alt hvad der rakte op over sandet blev indmålt, sådan at en tegning med skrogform, samt placering af ruf, mast og spil kunne laves.



Hardangerjagt.

Efter Gøthe Gøthesen:

Norskekeystens Fraktemen,
Oslo.

Desuden blev lavet skitser af agterskibet. Agterspejlet var delt, dvs at den øvre del af spejlet lå nogle tommer (måske 8–10") agten for den nedre del. På spejlet sad endnu de pyntelister, der giver spejlet dets hjerteformede udseende.

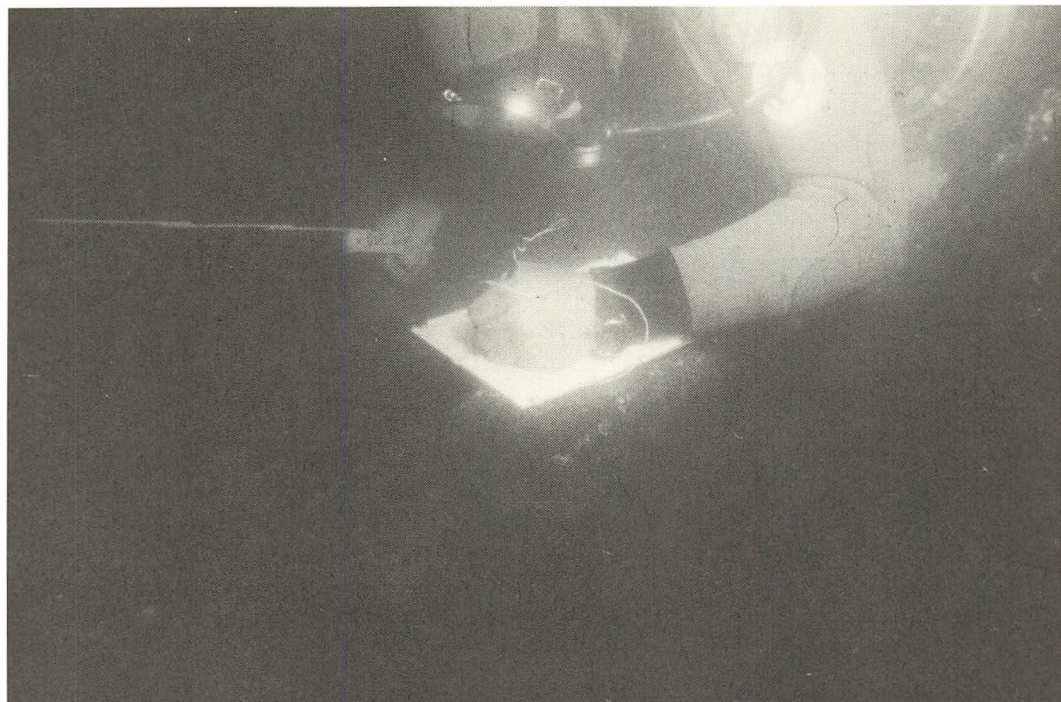
En rest af masten sad i mastehullet, og yderligere et stykke mast lå ud over styrbord lønning med rester af wire og tovværk fra riggen. Masten var 26 cm i diameter.

Styrbord skibsside rakte indtil 1,5 m fri af sandet, og her sås rester af maling. Farver kan snyde efter mange år under saltvand, men tilsyneladende var Enighedens fribord og skanseklædning samt ruftaget malet i en meget lys farve, muligvis hvid. Undervandsskroget var sort.

Hele vraget var meget velbevaret, og kun de øverste dele, dvs styrbord lønning, styrbord side af ruftaget samt toppen af spil, var let angrebet af råd og pøleorm. Det var altså ikke kun et øvelsesvrag, men en hel opgave i sig selv.

Limfjordsmuseet blev kontaktet, og det aftaltes at udgrave *Enigheden*, så snart en tilladelse fra Farvandsdirektoratet var skaffet. Den blev søgt i løbet af sommeren, og sidst i november måned kom tilladelsen. I november kom også en af de senere års kraftigste storme, og det er heller ikke uden interesse for *Enighedens* skæbne.

Da tilladelsen til udgravning var kommet var der kun tilbage at gå i gang, og den 5. december samledes i Løgstør ca. 20 sportsdykkere med pumpegrej, mærkeskilte og alt hvad der ellers



*Undervandsopmåling.
Foto: Poul Glud.*

*Hjørne af lugkekarm.
Foto: Poul Glud.*





*Håndspil og naglebænk
til fald.*

Foto: Poul Glud.

er nødvendigt, og samtidig var Limfjordsmuseet parat med kar til foreløbig opbevaring af de bjærgede genstande.

Vejret var fint og stille, men sigten under vand meget dårlig, næsten nul. Vraget blev hurtigt lokaliseret, og dykkerfartøjet *Lodsen* forankret lige derover. Den første dag blev brugt til at rigge pumpen til og træne de, der ikke før havde prøvet at suge under vand, i brug af pumperne.

Næste dag var vejret stadig fint: havblik med den første tynde is, som af og til kom drivende med strømmen, ringlende om ankertrusser og skibsside. Sigten var ganske lidt forbedret til ca. 20 cm.

Det første dykkerhold kom hurtigt op og påstod, at vraget var flået i stykker. En nærmere undersøgelse viste at det var rigtigt. Hele dækket var revet væk, og spanterne strittede ujævnt op her og der. Man kunne svømme ret ned i forlukafet, og kul fra lasten, som hidtil havde været gemt under sandet, var spredt over hele havbunden. Ud over kullene lå der flere løsdele af inventar m.m.

Vandstanden omkring vraget var forøget med ca. 1,5 m, så den meget kraftige strøm, der under stormen stod ved Aggersund, havde gravet *Enigheden* fri, og til sidst fået fat under dækket, som nu var helt forsvundet.

I stedet for det planlagte program blev der nu bjærget løsdele fra forlukafet, samt hvad der kunne findes spredt på havbunden.



*Dele bjærget fra Enigheden,
december 1981.*

Foto: Eske Wohlfahrt.

De fleste af de bjærgede genstande har hørt til skibsinventaret og ikke været personlige ejendele. Undtagelsen kan måske være en lille blæk(?)flaske af klart glas, som blev fundet på bunden af en skibskiste i forlukafet. Skibskisten blev bjærget tillige med lejderen ned til forlukafet, en lodret stige. Fra forlukafet kom også to flasker med indhold. I den ene var en tynd tjære og i den anden olie. I den sidste sad fastklemt i proppen en fuglefjer til påføring af olien.

Efter afslutning af isvinteren 1981/1982 kunne det konstateres, at *Enigheden* igen var helt dækket af sand, intet af vraget var synligt på havbunden. Men et stykke øst for vraget fandtes næsten intakt *Enighedens* dæk!

Dækkets detaljer, som i 1981 havde været dækket af sand, blev i 1984 målt op, og resultatet blev sammenstillet med de tidligere oplysninger til en plan over *Enighedens* dæk. Placeringen af det forreste »hul« i dækket (nedgang til forlukaf?) er noget usikker. I følge optegnelserne fra 1981 sad det ikke centralt, som vist på planen, med forskudt mod styrbord side.

Foran masten ses en halvcirkelformet naglebænk – på norsk »skostall«. Den var agter støttet til håndspillet bag masten, og stod foran masten på to drejede ben. Et foto viser toppen af håndspillet og bag det anes den halvrunde naglebænk.

Agten for masten følger storlugen. I dæksbjælken i agterkanten af storlugen fandtes, som det ses på planen, det endelige bevis for, at det vrage, som hele tiden var blevet kaldt *Enigheden*, var identisk med det skib, der forliste under stormen i december 1898. Tonnage og kendingsbogstaver, som de kunne slås op i Skibsregisteret, var brændt ind i dæksbjælken.

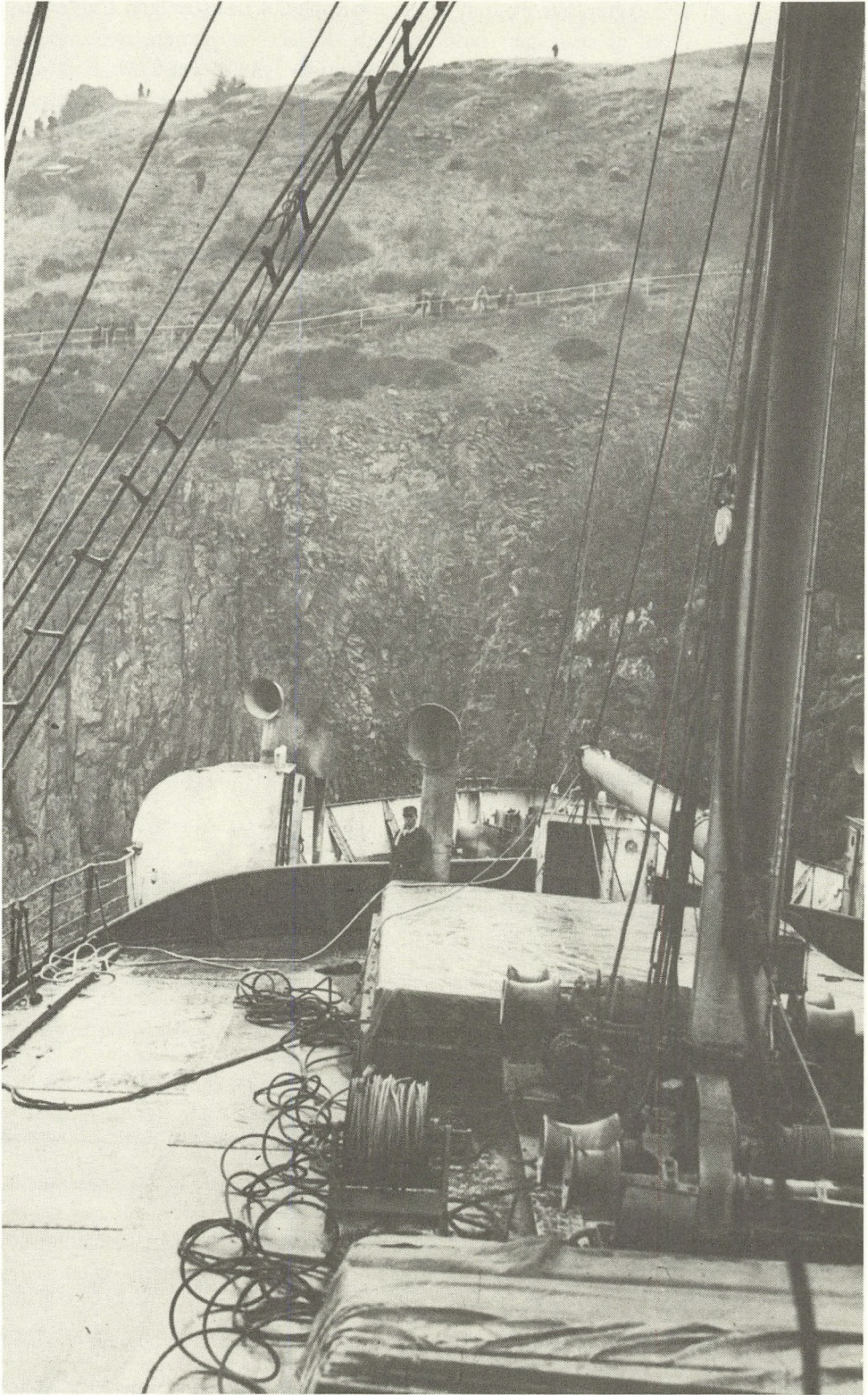
Efter storlugen følger en forsænkning i dækket, hvori ses et kvadratisk hul. Kan det tænkes, at kabyssen har fået lov til at være forsænket i dækket, og dermed optage lasterum? Hullet kan stamme fra lænsepumpens gennemføring i dækket.

Agterst findes ruffet, som – lidt usædvanligt – har nedgang i forkanten af ruftaget. I ruftaget er et manglekantet hul, som har været foret med træ. Det stammer sandsynligvis fra et skylight, for i tidligere tid skulle sådan et »etter jaktestyle være sekskantet, pyramideformat og med en 8 toms treknapp på toppen³.

Det var *Enigheden*, som nåede af forlise 2 gange på den samme plads – uden at blive bjærget i mellemtiden. *Enigheden*, som har fået splittet sin personlighed i et dæk, som kan ses og er blevet opmålt, og et skrog, som er væk under sandet. De mange ting, der skulle til at sejle et lille skib som *Enigheden*, er delvis spredt af strømmen, men meget, specielt i kahytten agter, ligger endnu tilbage under sandet, så, hvem ved, måske er der stof til at se på *Enigheden* endnu en gang.

Noter

1. Hovedskibsregisteret bind 13, folie 73.
2. Løgstør Avis, mandag d. 12/13–1898.
3. Lars J. Skarpnes: Den norske jagt, galeas og skværseilskonner, Sjøfartshistorisk Årbok 1974, Bergens Sjøfartsmuseum.



En ganske almindelig bjergning

Mellem år og dag indtræffer der strandinger og kollisioner i danske farvande, som man kun hører lidt eller intet om. Kun specielt dramatiske ulykker når frem til nyhedsmidlerne, men i virkeligheden lurder dramatikken ved ethvert uheld til søs; vejr og vind kan hurtigt skifte og skabe fare for liv og ejendom i situationer, der først synes ufarlige og trivielle. Her skal eksempelvis fortælles om en stranding for snart 50 år siden, hvor bjergningen gik godt, men hvor blot lidt forværrede vejrforhold kunne have fremkaldt et dramatisk forlis.

»*Aarø* strandet ved Hammeren ønsker assistance snarest« – således lød et telegram, der indløb til Svitzer's Bjergningsentreprise den 3.2.1937 kl. 20.55 direkte fra damperen.

Fra Blaavand Radio var et kvarter forinden også udsendt meddelelse om: »S/S *Aarø* af Haderslev udsender S.O.S. Damperen er grundstødt ved Bornholm, men ved ikke hvor, vil nu pejle«. KL. 21.00 fulgte en yderligere meddelelse: »S/S *Aarø* meddeler nu: er grundstødt vest for Hammeren, *Svava* afgår, agenterne underrettet, nødsignal tilbagekaldt«.

Svitzer's bjergningsdamper *Svava*, der lå i Rødbyhavn, var i løbet af 5 minutter blevet underrettet om strandingen, og kl. 21.20 meldte *Svava* over radioen til hovedkontoret i København: »I henhold til Deres ordre afgår *Svava* nu til Bornholm for at assistere den strandede damper *Aarø* ved Hammeren. Meddelt konsul Hintze, Rønne, (Svitzer's agent på Bornholm), at *Svava* afgår«. Samme konsul Hintze oplyste 10 minutter senere, at det nøjagtige strandingssted var Møllevig umiddelbart syd for Hammeren.

S/S *Aarø* – 1909 brutto- og 1169 nettotons og leveret i august 1906 fra Howaldtswerke i Kiel under navnet *Secalia* til de Fiskerske rederier og senere kaldt *Børglum* i Dampskibsselskabet Dannebrog's eje, – var i slutningen af 1928 blevet købt af skibsleder Jens Joost Petersen i Haderslev og sejlede for denne under navnet *Aarø*. Damperen var nu på rejse fra København til Danzig i ballast.

Om sejladsen forud for strandingen og det videre forløb fortæller Dansk Søulykke-Statistik fra 1937 i overensstemmelse med søforhøret afholdt i Rønne den 11. februar:

»Kl. 8.25 passeredes Drogdens fyrskib. Kl. 8.30 blev loggen sat, og der styredes retv. S. 9° V. Kl. 10.40 hørtes Stevns tågesignal tværs. Log. 10. Kl. 11.00, da loggen viste 12, ændredes kursen til retv. S. 50° Ø, vejret var nu let diset. Kl. 12.00, da loggen viste 19, ændredes kursen til retv. N. 88° Ø. Kl. 17.00, da loggen viste 58, stoppedes maskinen, og der loddedes 28 m vand. Det blev efterhånden tæt tåge, og kl. 19.10, da loggen viste 75, stoppedes maskinen påny, og der loddedes 40 m vand. Kursen ændredes nu til retv. N. 53° Ø. Kl. 19.15 beordredes maskinen langsomt frem og kl. 20 meget langsomt frem. Kl. 20.35 hørtes brænding forude, roret blev lagt hårdt BB og maskinen kastet fuldt kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden ca. 800 m S. for Hammerhavn og blev stående.«

I en kommentar til rapporten siges det fra ministeriets side, »at grundstødningen skyldes antagelig tåge og strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke i tilstrækkelig grad blev benyttet som kontrol for bestikket«. Der blev dog ikke rejst tiltale under nogen form mod besætningen. Strandingen var »et hændeligt uheld«.

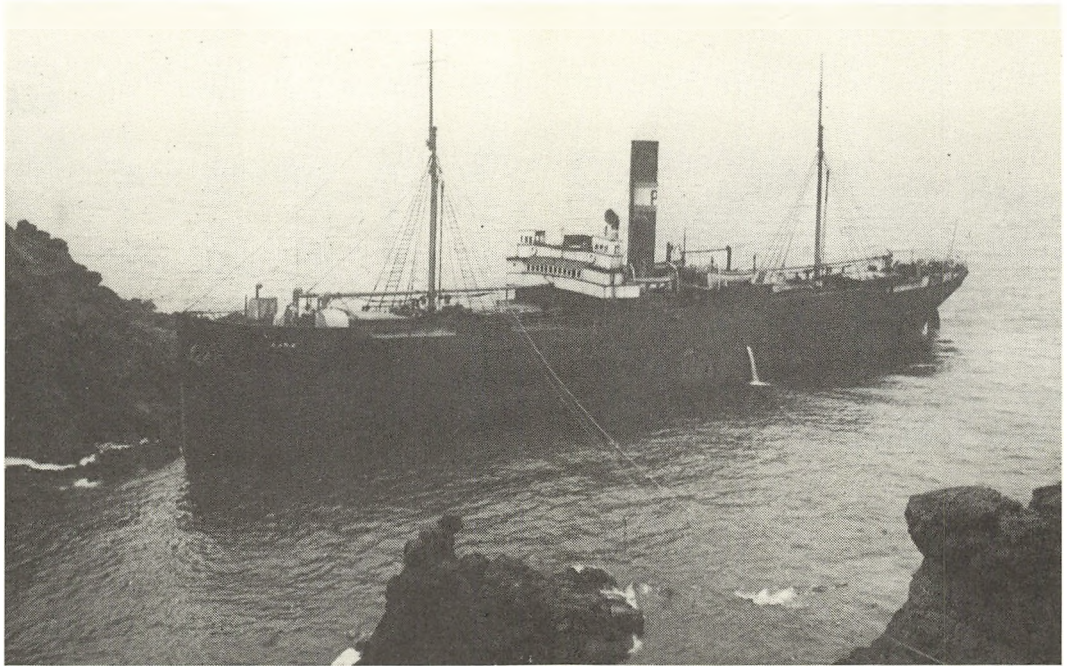
Efter afgang fra Rødbyhavn i frisk, sydvestlig kuling mødte *Svava* fast is ved Kjelds Nor, men kom efter nogen tid atter fri og passerede Gedser Rev den 4.2. kl. 8.00 i løs drivis.

Ved Hammeren ventedes spændt på *Svava*, og kl. 11.25 spurgte konsul Hintze telefonisk om ankomsten, hvorved der udveksledes følgende samtale med hovedkontoret: »Skibet står med stævnen ret mod land helt inde under klipperne og bruger sin maskine nu og da. Vind VSV 2–3. Hvornår kan *Svava* ventes? – Under normale forhold i aften kl. 18–19, men nu afhænger det ganske af isforholdene i Østersøen. Vi skal telefonere Dem nærmere i dagens løb når vi har hørt fra *Svava* igen.«

Kl. 13.15 meddelte så *Svava*: »Vi er nu tværs af Arkona, der er så godt som åbent vand, og vi regner med at være ved strandingsstedet kl. 19«.

Svava nåede altså frem først på aftenen, og kl. 23.30 indløb meddelelse om »kontrakt afsluttet, Nr. 1 tank kan ikke lænses, lækker lidt i bageste lastrum, sydvestlig kuling, høj sø. Forsøger at sætte slæber over«. Den 5/2 kl. 12.45 indløb meddelelse fra konsul Hintze »at kaptajn Voxen på *Svava* via havnefogeden i Hammerhavnen havde meddelt: Har fået anbragt en motorpumpe i forlasten og een i agterlasten. Slæberforbindelse er etableret, og vinden er SSV, flov, med aftagende sø. Vandstanden er 40 cm under daglig vande«.

Senere kompletteres med følgende: »Nr. 1 og 2 tanke er lække og kan ikke lænses. Agterskibet er så læk, at vi ikke kan slå vandet ned med 6" pumpen. Vi er nu i færd med at sætte 8" pumpen om bord, men kommer nok til at have endnu en pumpe tilsendt



samt en luftkompressor og et sprængapparat med ledning. Her er frisk kuling, men vinden er nu mere langs land, så det kan endnu lade sig gøre at arbejde».

Det ovennævnte materiale plus forskelligt andet grej, bl.a. en stenboremaskine med et sæt stenbor af forskellig længde afsendes samme aften fra Svitzer's depot i København med ruteskibet til Rønne. Desværre mødte også dette skib ishindringer på vejen til Rønne og kom derfor først i havn den 6/2 ved 12-13 tiden. I mellemtiden havde søen igen lagt sig, og man havde kunnet sende en dykker ned under agterskibet for at konstatere skadernes omfang. Kl. 15.45 meddeltes fra Rønne, at materiellet var udlosset og afgang på 2 lastbiler til Hammeren.

Imidlertid blæste det atter op i løbet af eftermiddagen og aftenen den 6/2, og da havaristen nu begyndte at arbejde i grunden med fare for yderligere skade ved at hugge mod klipperne, blev samtlige tanke og agterlasten fyldt med vand for at sikre, at skibet kunne stå støt natten over. Det blæste hårdt hele natten og det meste af den følgende dag, der iøvrigt var en søndag. Bjergningsforholdene var således nu meget ugunstige – helt modsat morgenen før. For at holde *Aarø* nogenlunde støt på grunden og for at forhindre agterskibet at svinge ind mod klipperne, lå *Svava* under hele den stormfulde periode i spænd med ankeret ude og en slæber på skibet, og det lykkedes på denne måde at forhindre nævneværdige yderligere beskadigelser af skroget.



Dykkeren havde konstateret, at agterskibet ved at ligge an mod et klippestykke på bunden havde fået en bule med flere revner i skibssiden; så snart forholdene bedredes lidt, ville det dog være muligt at tætne hullet, så agterlasten kunne pumpes læns. Man overvejede også at bortsprænge en del af klipperne under forskibet.

I løbet af natten til mandag bedredes forholdene virkelig betydeligt – til alt held, og nu gik det pludseligt stærkt. Med hjælp af det lokale bjergelaug fra Allinge blev tætningen af agterskibet tilendebragt og de værste klippestykker ved forskibet fjernet med boreapparatet, således at man tirsdag morgen den 9/2 kunne begynde at pumpe skibet læns. Ved middagstid begyndte man at slæbe, og kl. 15.30 kunne konsul Hintze rapportere, at *Aarø* atter var flot.

Det var meningen straks at slæbe skibet til Rønne havn, men da det viste sig, at det stadig tog en del vand ind og fik tiltagende slagside, besluttede kaptajn Voxen at sætte skibet midlertidig på grund igen på sandbund syd for Hasle, hvor yderligere tætning og lænspumpning blev foretaget, således at man onsdag formiddag endelig kunne slæbe skibet i havn i Rønne.

Her arbejdede man de næste dage med at forbedre de provisoriske tætninger, og iøvrigt klargøre skibet således, at kaptajn Voxen den 12/2 kunne meddele, at man nu havde opnået sødygtighedsattest fra Lloyd's, så *Aarø* for egen maskine kunne

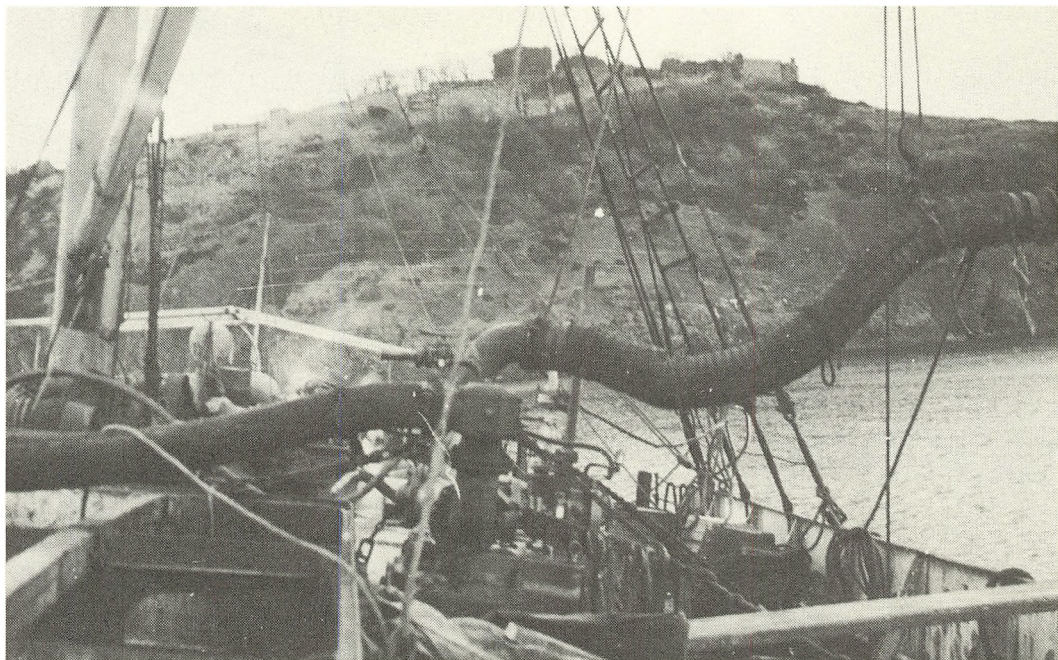


afgå til Burmeister & Wain i København – ledsaget af *Svava* – for endelig reparation.

At grundstødningen havde været alvorlig, viste reparationen ved B & W: 42 plader blev udskiftet, 20 plader udtaget og oprettet før genanbringelse og endelig blev 15 plader rettet på stedet. Endvidere blev slingrekølen på begge sider repareret.

I betragtning af en så stor reparation kan man spørge: Kunne det i det hele taget betale sig at bjerge en så gammel damper og lade den reparere? I dag ville man nok også have bjerget skibet, men med de nuværende lønomkostninger ville skibet nok være blevet kondemneret og solgt til ophugning. I 1937 var forholdene anderledes: lønningerne var en mindre andel i forhold til materialepriserne og de spændte, politiske forhold i Europa havde skabt et større transportbehov og dermed stigende priser både på nybygninger og på second-hand tonnager. Derfor blev *Aarø* repareret, og et blik på de faktiske tal viser også, at det kunne betale sig.

Skibet var forsikret for kr. 325.000 i Assurance-Compagniet Baltica, og skibets værdi i god stand før grundstødningen blev ansat til samme beløb. Reparationen hos B & W beløb sig til kr. 150.000, således at skibets værdi ved bjergningen udgjorde kr. 175.000. Men der skulle naturligvis også betales bjergeløn. Bjergningskontrakten var afsluttet på de sædvanlige »no cure – no pay« betingelser med angivelse af, at hvis bjergningen gen-



nemførtes, skulle betalingen herfor fastsættes i mindelighed eller, hvis dette ikke lykkedes, af Sø- og Handelsretten i København. For *Aarø's* vedkommende aftalte Baltica og Svitzer i mindelighed en bjergeløn på ca. 40 % af restværdien kr. 175.000 = kr. 65.000.

Dette kan måske siges at være en ret stor betaling for en bjergning, der viste sig at kunne gennemføres på forholdsvis kort tid, men må ses på baggrund af den udsatte situation, hvori skibet befandt sig med forskibet helt oppe på de bornholmske klipper midt om vinteren og med det stærkt svingende danske vejrlig, hvor en februarstorm af kraftig styrke let kunne slå skibet fuldstændig til vrage.

Skibet havde ikke last ombord, der ellers med varernes værdi havde kunnet bidrage til en højere værdi af det bjergede. Dette var bjergerne naturligvis også på forhånd klar over, og man vidste således også, at arbejdsrisikoen kontra den opnåelige bjergeløn var større i dette tilfælde, et forhold som også spillede ind ved assurancens accept af procentsatsen for den endelige bjergeløn.

Tit har der været berettet om store retssager efter bjergninger af skibe, men netop *Aarø's* bjergning giver et godt udtryk for de gode forhold, der efterhånden var oparbejdet mellem bjergningselskaber og assuranceelskaberne. Assurance kendte betydningen af, men også omkostningerne ved, at der altid lå bjergningsskibe klar til meget hurtig indsats, og dette blev taget i betragt-



ning, når bjerglønnen skulle fastsættes, selvom assurancen naturligvis også skulle sikre deres egen økonomi og dermed aldrig kunne eller ville gå med til at honorere overdrevne krav i forbindelse med bjergning af skibe eller ladninger.

Aarø blev iøvrigt solgt til Jugoslavien to år senere for et beløb på ca. 11.000 pund sterling eller med den daværende kurs omkring kr. 200.000, et forholdsvis lille beløb set i relation til værdien to år tidligere, men maskineriet har måske været ret udslidt, samtidig med at skibet skulle klasses, og dette har kunnet afgøre den beskedne salgspris. Skibet kom til at hedde *Vido* under jugoslavisk flag og mødte sin endelige skæbne i begyndelsen af 2. verdenskrig, da det sank den 6.10.1940 nord for øen Sulina i Sortehavet efter en minesprængning.

Går vi nu tilbage til bjerglønnen i 1937, kan man spørge: »Var det nu alligevel ikke en meget rigelig betaling for så kort et arbejde?«. Lad os derfor se på bjergningsselskabets direkte omkostninger:

Allinge-bjerglauget skulle ifølge eksisterende aftaler godtgøres med 25 % af den opnåede bjergløn efter fradrag af andre direkte omkostninger og modtog dermed ca. 15.000 kroner. Andre honorarer til agent, til skibets mandskab for assistance, havne- og lodspenge, telefon, telegrammer m.m. beløb sig til ca. 6.000 kroner og *Svava's* direkte forbrug af kul, olie, tovværk, måtter, sejdug o.s.v. til 3.000 kroner, altså ialt kr. 24.000.

Til rest til selskabet blev altså kr. 41.000, hvoraf skulle udre-

des mandskabsløbninger, der jo skulle betales hele året rundt, uanset om skibet blot lå uvirksomt i beredskab, deltagelse i administrationsudgifter, gager til kontor-, lager- og værksteds-personale, afskrivninger på skibe og bygninger, vedligeholdelse- og reparationsudgifter på skibene, der jo ofte udsattes for store belastninger og mindre skader ved bjergningerne, samt endelig ikke at forglemme udgifter til forgæves rejser og/eller bjergninger. Ikke mindst de sidste betød tab af ganske store beløb.

Vel, der blev som regel et overskud tilbage, men taget som helhed kun et yderst beskedent beløb til forrentning af kapitalen set i forhold til den risiko, der var forbundet med at investere penge i bjergningsskibe. Med de mange nye og forbedrede navigationsmidler, der er kommet til siden *Aarø's* stranding i 1937, der heldigvis har bevirket, at antallet af søulykker i dag er meget stærkt reduceret, er bjergningsvirksomhed ikke mere gennemførlig på privat basis. Skibene ville ligge uvirksomme i alt for lange perioder, og det har derfor været nødvendigt at kombinere med andre beskæftigelsesmuligheder såsom havnebugsering, langdistancesløbning, vandforsyning, undervandsarbejder ved nedlægning af kabler og rør, assistance til offshoreindustrien, læggetransport og en hel del mere.

I de anførte referater er stavemåden ændret i overensstemmelse med sprogbogen i dag.

Birger Thomsen

Kampen under havet – frømand i anden verdenskrig

En ide tager form

I oktober måned 1935 kom to unge løjtnanter i den italienske flåde op til deres chef på La Spezia basen for at fremlægge en plan.

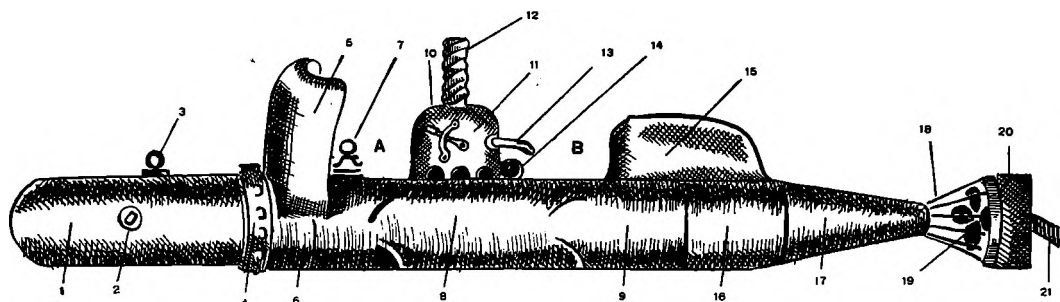
Den var baseret på en teori om det nødvendige i at lave overraskelsesangreb på en langt stærkere flådemagt – den engelske – for derigennem at opnå en større ligevægt i den påfølgende kamp.

Planen byggede også på anvendelse af en ny angrebsmetode: At indsætte nogle få udvalgte og særligt trænedede mænd imod de engelske krigsskibe. Deres eneste værn skulle være usynlighed, deres eneste våben nogle kraftige sprængladninger – som skulle placeres direkte på bunden af fjendens skibe. Angrebet skulle gennemføres ved hjælp af en langsomtgående torpedo, som besætningen – 2 mand – sad overskrævs på. Den skulle styres ved hjælp af side- og højderor, og var forsynet med ballasttanke og kunne således dykke som en almindelig ubåd. Besætningen var iført en let dykkerudrustning med iltforsyning. Selve næsen på torpedoen var en 300 kg's sprængladning, som blev fæstet til det fjendtlige skib. Efter at den forsinkede tænding var indstillet, skulle torpedoen forsvinde lige så ubemærket som den var kommet hen til sit mål.

Planen blev godkendt og der organiseredes en afdeling ved u-bådsbasen La Spezia. De to løjtnanter – Teseo Teseci og Elios Toschi – blev sat i spidsen for denne afdeling – på deltid, idet de stadig skulle gøre tjeneste som u-båds officerer, og kun kunne arbejde med projektet, når de havde tid for den normale tjeneste.

Man begyndte under disse beskedne forhold at afprøve det nye våben – der viste sig vanskeligere at styre end oprindeligt antaget. Adskillige gange havde man problemer med at kontrollere opstigning og neddykning af torpedoen – officielt betegnet SLC, »Siluro a Lente Corso«, men snart benævnet »maiales«, dvs. »svin« på grund af deres drilagtige manøvreegenskaber.

I løbet af foråret 1936 blev flere frivillige – og specielt udvalgte optaget i den lille enhed. I de følgende år blev nye våbentyper afprøvet og indlemmet i gruppens arsenal. Der blev konstrueret en lille motorbåd med en kraftig motor. Båden var en flydende sprængladning, og det var meningen, at dens fører



skulle styre den imod målet – et fjendtligt skib – og springe af i sidste øjeblik. De første typer blev bygget af lette træstammer, overtrukket med lærred. Senere gik man over til både af krydsfinér. Som med »svinene« havde disse motorbåde intet forsvar – mennesketorpedoens usynlighed var blot erstattet af fart. De nye våben havde kun en meget kort operationsrækkevidde frem til nogle få sømil fra deres mål. Først havde man planer for at bringe den frem ved hjælp af flyvemaskiner – planer, der hurtigt blev opgivet. Man fandt ubåde mere velegnede for denne transport og indrettede en ubåd *Iride* med containere til fire torpedoen.

I august – tre måneder efter Italien havde erklæret krig – stod *Iride* ud på en mission rettet mod havnen i Alexandria, hvor der lå to engelske slagskibe og et hangarskib. *Iride* nåede aldrig frem, men blev torpederet af engelske flyvere. Med *Iride* gik de italienske frømands-torpedoen og dykkerudstyr tabt, skønt frømandene selv overlevede angrebet.

Denne katastrofe blev fulgt op af endnu flere angrebsfiaskoer, deriblandt sænkningen af endnu en specialudrustet ubåd, *Gondar*.

Gibraltar – den første succes

Først i september 1941 lykkedes det for »Decimas MAS«, – 10. motortorpedobådsflotille, som gruppen nu blev kaldt, at gennemføre et angreb. Målet var skibe i Middelhavets stærkest bevogtede fæstning: Gibraltar. Den sidste af de specialindrettede ubåde, *Sciré*, afleverede 3 »svin« med frømand på bunden af Algeciras red, hvorefter den satte kursen hjemad.

Med kun hoved og skuldre over vandet bevægede de 3 »svin« sig frem mod Gibraltar havn, mens de undgik de engelske patruljefartøjer på reden. Lederen, løjtnant Vinsintini, tog omhyggelige pejlinger, dykkede til ca. 10 meters dybde, og satte kurs ind mod havnemundingen, som var spærret af anti-ubådsnet. De viste sig at have så store masker, at mini-ubåden uden vanskelighed kunne trænge igennem.

Inde i havnen dykkede de ud for et kort øjeblik, udvalgte et mål – et stort handelsfartøj, der lå til ankers ret forude. Neddykket nærmede de sig det sidste stykke til målet, fæstnede den ene ende af en wire til en slingrekøl, dykkede ind under bunden og

»Maiale« – »svin« var betegnelsen for den første torpedo, som de italienske frømand benyttede. Det lidt smigerende navn benyttes til dens drilagtige manøvreegenskaber. Officielt kaldtes torpedoen SLC – *Silúro a Lente Corso*.

fæstnede den anden ende til den modsatte slingrekøl. På denne wire var den 300 kg. sprængladning, som udgjorde »svinets« næse, fæstnet, Den blev nu frigjort fra »svinet« og den tidsindstillede tændsats sat igang.

De to andre mini-ubåde havde større vanskeligheder med at undgå engelske patruljefartøjer og måtte opgive at trænge ind i selve havnen. De angreb i stedet skibe på Gibraltar red. Det ene hold var nødt til at standse midt under arbejdet med at fæste sprængladninger, fordi det ene iltapparat blev beskadiget. De måtte dykke ud og skifte dette med det reserveapparat, der altid fandtes i »svinene«. Derpå kunne de endelig gøre deres arbejde med sprængladningen færdigt.



Italiensk dykkerudstyr for torpedomandskab. De to iltflasker gav mulighed for flere timers dykning. Udstyret var lavet af Pirelli og blev anset for det bedste under krigen. Bemærk, at torpedorytterne ikke bar svømmefødder.

Det andet hold valgte sig et stort handelsskib og gennemførte hurtigt anbringelsen af sprængladningen. Først da opdagede de navnet på skibets agterstav: *Pollenzo* af Genua – et italiensk skib. De ville ikke sprænge dette, selvom det var erobret og i engelsk tjeneste, så de demonterede sprængladningen og fandt et nyt mål.

Heldet blev ved med at følge de seks frømand – uden vanskeligheder trak de sig tilbage, og satte kurs mod kysten ved Algeciras. Her sænkede de deres »svin« og mødtes i det hus, som tidligere var blevet aftalt som samlingssted.

Næste morgen eksploderede de anbragte sprængladninger og 3 store handelsfartøjer sank på få minutter. Et fjerde skib i nærheden blev beskadiget ved de voldsomme eksplosioner. De engelske myndigheder kunne have gået i uvidenhed længe, dersom den italienske flådeledelse ikke i sin begejstring udbasunerede denne første trumf for sine frømand i et kommunikue få dage efter. Resultatet blev, at man fordoblede sikkerhedsforanstaltningerne i Gibraltar havn.

De italienske frømand vendte via det neutrale Spanien tilbage til Italien.

Frømand mod slagskibe

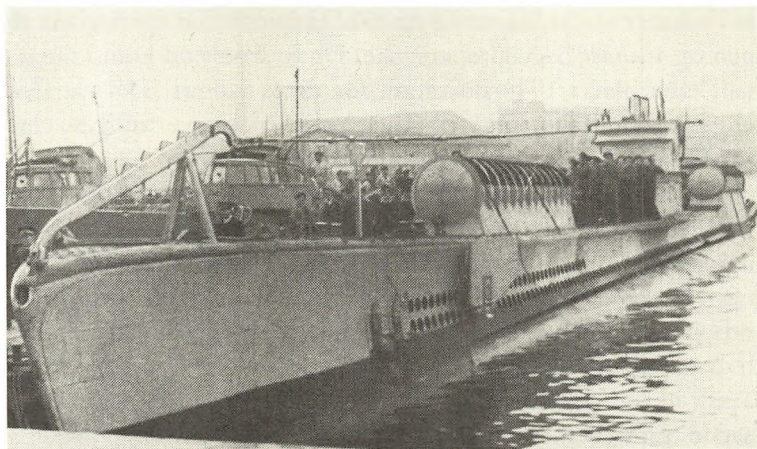
Den 18. december 1941 satte *Sciré* endnu engang tre mennesketorpedoer af, denne gang udenfor Alexandria. I havnen lå to engelske slagskibe *Valiant* og *Queen Elisabeth*.

For at komme ind til dette »storvildt« måtte man imidlertid først igennem et minefelt, som næsten totalt spærrede udgangen til Alexandria havn. Ruten igennem minefeltet blev konstant patruljeret af destroyers, som kastede dybdebomber til højre og venstre. Selve havneindløbet var spærret med net.

De tre »svin« startede deres farlige tur imod havneindløbet – som de nåede, netop da tre engelske fartøjer var på vej ind i havnen. Det betød, at netspærringerne måtte være nede og de italienske frømand greb straks denne chance – de fulgte lige i hælene på de engelske fartøjer, og nåede uskadte ind i Alexandria havn.

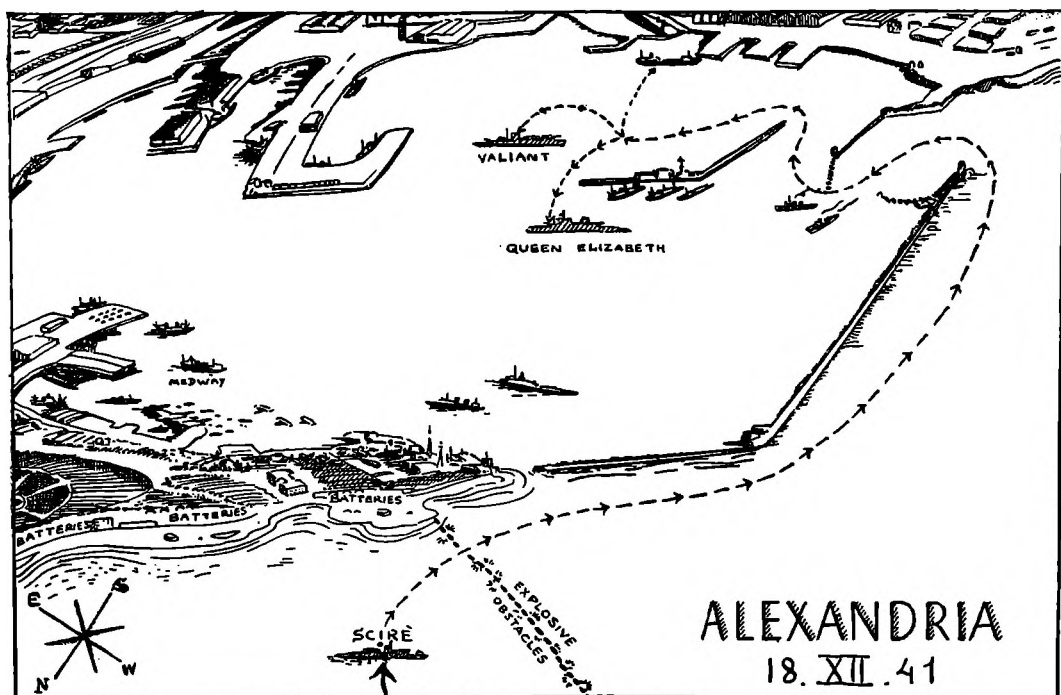
Løjtnant La Penne førte den torpedo, som skulle angribe *Valiant*. De forcerede slagskibets udspændte torpedonet og nåede frem til det store skibsskrog. Da de skulle dykke ned under bunden af *Valiant*, viste torpedoen sig fra sin værste side – og levede op til sit tilnavn »svinet«: Den gik lige tilbunds på 17m. vand. La Penne dykkede ned efter den, men mistede samtidig kontakten til sin makker, Biancha. På bunden prøvede La Penne at få startet torpedoen, der havde fået sin wire i skruen. Dette var forgæves, hvorefter han tilbragtede de næste 40 minutter med at slæbe torpedoen ind under *Valiant*'s bund.

Scire – en af de tre italienske ubåde, som blev indrettet til frømandsangreb. Containerne – en foran og to agter for tårnet – indeholdt hver sin »Maiale».



Udmattet efter dette kæmpearbejde indstillede La Penne tændsatsen og dykkede op. I overfladen blev han straks opdaget og taget til fange. Det viste sig, at hans makker i bevidstløs tilstand havde flydt på overfladen og var bjerget op af engelske vagter. De to frømand blev bragt ombord på *Valiant*, hvor de blev forhørt. Ingen af dem røbede noget, indtil ca. 10 minutter før sprængladningen skulle eksplodere. Da bad La Penne om at komme til at tale med *Valiant*'s chef. Han fortalte ham, at om få øjeblikke ville hans skib springe i luften, og det eneste han kunne gøre var

Angrebet på to engelske slagsskibe Valiant og Queen Elisabeth, december 1941, i Alexandria havn.



at evakuere skibet. Få minutter efter eksploderede sprængladningen og *Valiant* begyndte at synke. De to frømand kom i fangelejr, men blev i 1944 dekoreret for deres indsats. Det var den engelske admiral og middelhavsflådechef Morgan – tidligere chef for *Valiant*, der hængte medaljerne på dem.

Det andet hold havde *Queen Elisabeth* som mål. Også her kom man let gennem skibets torpedonet. Alt gik planmæssigt, der var ingen funktioneringsfejl, og de to frømand slap helskindet ud af havnen. Et stykke nede ad kysten sænkede de deres torpedo og udstyr, svømmede i land og søgte mod Rosetta – det aftalte sted, hvor en ubåd ville samle dem op. Undervejs blev de opdaget og sendt i krigsfangelejr. Løjtnant Marceglia, der ledede dette hold, sagde om operationen: »Der var intet heroisk i vores arbejde – alt gik efter planen«. *Queen Elisabeth* blev sænket få øjeblikke efter *Valiant* – og de »uheroiske« frømand blev dekoreret – deres »uheroisme« til trods.

Det tredje hold valgte en stor tanker som mål. Tankeren sprang planmæssigt i luften, holdet slap ud af Alexandria havn, men blev senere taget til fange. Også dette hold blev dekoreret for tapperhed.

Med tabet af 6 frømand blev flådebalancen i Middelhavet forrykket med ét slag: De to slagskibe var de sidste, som Royal Navy havde i Middelhavet. Den italienske flåde havde dermed absolut herredømmet over »Mare Nostrum« – uden at det lykkedes for den italienske flådeledelse at udnytte situationen. få måneder senere havde Royal Navy genoprettet status quo med nye enheder.

Sabotage

Man fandt efterhånden ud af, at de uundgælige tab af frømandene ved aktioner var for kostbart – den omhyggelige udvælgelse og lange specialtræning taget i betragtning. Derfor søgte man nye udveje for at undgå det kostbare »engangsbrug«.

En løsning var at anvende frømand som sabotører i neutral havn. Her havde man langt større chancer for at forblive »in business«. Den type af arbejde krævede en lidt ændret udrustning. »Gamma«-mændene – som de blev kaldt – fik en lettere udgave af det Pirelli-dykkerudstyr, som benyttes af »Decimas MAS«. Dertil kom svømmefinner, der i høj grad øgede deres aktionsradius som svømmere. De store sprængladninger, som kunne slå bunden ud af et slagskib, blev erstattet af mindre, lettere håndterlige miner, der var tilstrækkelige til at skade handelsskibe. Her udviklede man to typer: »Mignetta« som var en 2,5 kg sprængladning med en sugekop, og »baulillo« med en 5 kg sprængladning, der var forsynet med stålkløer, som kunne gribe om skibenes slingrekøle. »Baulillo'en« var en djævelsk ind-

retning idet tændmekanismen aktiveredes af en lille propel, der skulle dreje et vist antal omgange, før minen eksploderede. Det betød, at ofret først blev sprængt efter at have sejlet et stykke, og måtte formodes at have nået ud på dybt vand. På denne måde slog man to fluer med et smæk: En sprængning betød totalforlis i stedet for en sænkning på relativt lavt vand i et havnebassin – og man slap for diplomatiske kriser med den neutrale nation, i hvis havn man havde foretaget sabotagen.

Oltorra – den hemmelige base

De italienske frømands opfindsomhed standsede ikke her. Gibraltar var stadig et center for den allierede skibsfart i Middelhavet, med en red hvor der altid var pakket med handelsfartøjer, der lå og ventede på konvoj. Disse var fristende mål, men der fandtes ikke muligheder for at bringe frømand den lange vej frem til Gibraltar – der fandtes kun to specialindrettede u-både, *Scire* og *Ambra* i den italienske flåde. Derfor måtte man benytte andre veje: I Algeciras-bugten lå det delvis sænkede vrage af et italiensk handelsskib *Oltorra*. Det lå i spansk territorialfarvand, men ikke langt fra Gibraltar red.

Gennem officielle spanske kanaler opnåede man tilladelse til bjergning af *Oltorra*. Det mandskab, som sendtes ud på denne opgave var imidlertid ikke almindelige håndværkere – til trods for deres udisciplinerede optræden og civile antræk, hørte de til Decimas-MAS

I løbet af efteråret 1942 indrettede de *Oltorra* til en komplet base for »svin« og anden dykkerudrustning, med værksted og udslysningskammer i *Oltorra*'s lastrum. Sprængstoffer, »svin« og dykkergrej smugledes ind som bjergningsredskaber. I december 1942 var man klar til at foretage det første angreb. Det blev en komplet fiasko: Af de seks frømand døde to i anti-ubådsnettene ved havneudmunden, én blev skudt af engelske vagter, to blev taget til fange og kun en nåede med nød og næppe tilbage til *Oltorra*.

Til gengæld gennemførte man i henholdsvis maj og august 1942 to succesrige angreb på handelsskibe på Gibraltar red, før englænderne lugtede lunt og med de spanske myndigheders velsignelse beslaglagde *Oltorra*, slæbte hende ind til Gibraltar og der afslørede skibets hemmelighed.

En måned senere kapitulerede Italien og de italienske frømand kom senere til at arbejde tæt sammen med deres tidligere engelske fjender – heriblandt den efter krigen så berømte kommander Crabb.

England kommer med

På grund af det ubehagelige førstehåndskendskab, som Royal Navy havde til de italienske frø mænd, var man ikke sen til at tage denne nye krigsform på programmet. I april 1942 oprettedes »Experimental Submarine Flotilla«. Den bestod af frivillige, som havde meldt sig til »særlig farlig tjeneste«. Som ved »Decimas Mas« blev gruppen ledet af 2 energiske officerer: Sladen og Fell.

Med et dykkerudstyr, som i virkeligheden var et udslusningsapparat for besætningen i forliste ubåde, det såkaldte »Davis Submarine Escape Apparatus« begyndte man træningen, først i en vandtank, senere i åbent vand. Efter mandskabet var blevet tilstrækkeligt rutineret i brugen af dykkergrejet, begyndte træningen med en trækopi af den italienske »maiales«. En sådan var faldet i hænderne på englænderne efter et af de mislykkede angreb på Gibraltar. Kopien – med kælenavnet »Cassidy« – viste sig at være mindst lige så uregerlig som sit italienske forbillede. Snart ville den ikke dykke, snart fór den lige til bunds. Englænderne oplevede – ligesom italienerne havde gjort det – adskillige fatale ulykker.

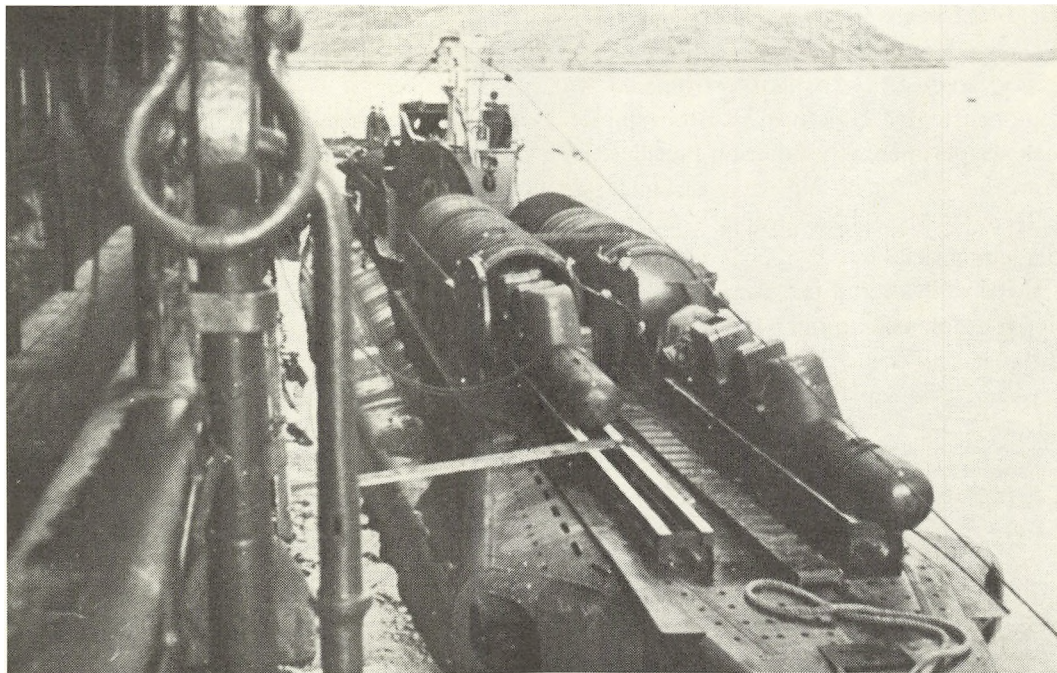
Efter afprøvningerne af »Cassidy« kom frø mændene i juni 1942 i kontakt med »rigtige« torpedoer, officelt kaldet »Human Torpedo MKI«, men hurtigt omdøbt til »Chariot«. Disse »Chariots« sejlede de næste uger vandene i den skotske sø loch Corrie tynde. Efter afprøvning af torpedoen, i dagslys, gik man over til træning om natten. Sommer og efterår 1942 gik med denne træning – afsluttende med et øvelsesangreb på slagskibet HMS *Howe* – dækket både af ubåds- og torpedonet. For at føje lidt ekstra krydderi til øvelsen, blev vagtmandskabet på *Howe* ikke informeret om øvelsen! De bestod med glans – – – .

Nu manglede man bare at vælge et passende mål for de britiske frø mænd. Dette udvalgte man i oktober 1942.

Det første angreb – TIRPITZ fiaskoen

Den norske sømand, Leif Larsen havde gennemført adskillige hemmelige missioner for SOE – »Special Operation Executive« – den centrale støtteorganisation for modstandsbevægelserne i de besatte lande. Dem gennemførte han forklædt som skipper for et lille fiskerfartøj. Fra en af disse missioner bragte han den nyhed tilbage, at det tyske slagskib *Tirpitz* lå i Asen fjord, ikke langt fra Tronhjem.

Den lange afstand til Norge overvandt man ved at indskibe de to torpedoer, som var udset til angrebet på en fiskekutter *Arthur*. Under vandlinien på hver side af kutteren placeredes nogle bøjler, hvori torpedoerne kunne hvile. I lasten indrettedes et gemmested for torpedoernes mandskab.



*Den engelske kopi af »Maiale«,
-Human Torpedo MK. 1 -
kaldet »Chariots«, ombord på
ubåd med to containere på
agterdækket.*

Den 26. oktober stod *Arthur* ud på sin mission. Efter en hård tur fik man den norske kyst i sigte om eftermiddagen den 28. På det tidspunkt brød maskinen sammen. Resten af togtet bestod af det ene uheld efter det andet – indtil man – efter at have hejst torpedoen, der indtil da havde været surret på dækket, ned i deres holdere, repareret maskinen endnu en gang, passeret inspektionen fra to tyske patruljebåde, endelig lå langt inde i Tronhjem fjord – kun 15 sømil fra *Tirpitz*. På dette tidspunkt opdagede man, at de to torpedoer ikke mere sad i deres holdere – i det hårde vejr havde de revet sig løs og nu – forhåbentlig – på bunden af Tronhjem fjord.

Uden torpedoer var hele planen tabt på gulvet og der var kun igen at sænke *Arthur* og ro i land. Ved hjælp af den norske modstandsbevægelse lykkedes det at komme over grænsen til Sverige – undtagen for frømand Evans, der blev såret i ildkamp nær ved grænsen og taget til fange af tyskerne. Han blev senere henrettet som spion – efter ordre fra »der Führer«.

Gælden betales

Den engelske flåde fandt, at metoden, der var blevet anvendt i forbindelse med angrebet på *Tirpitz* var for afhængig af vind og vejr – og tog derefter fat på at kopiere de italienske frømand endnu engang: I december 1942 lå tre engelske ubåde i dok på Malta. De fik installeret hver to beholdere på dækket. Hver beholder var beregnet til at indeholde en mennesketorpedo.



»Chariot« i færd med at dykke ud. Det var, hvad der kunne ses af torpedoen – kun de to hoveder af rytterne, når de bevægede sig frem mod målet.

Den 29. december stod disse tre ubåde, *Thunderbolt*, *Trooper* og *P 311* til søs med hver sit hold af frømand ombord. 3. januar mødtes *Thunderbolt* og *Trooper* på et aftalt sted – 3 sømil udenfor Palermo havn på Sicilien. *P 311* dukkede aldrig op og hun er en af de meget få engelske ubåde som forsvandt sporløst under krigen.

I en skrap sø – vindstyrke 4 – blev de fire torpedoer gjort klar, og deres besætninger forsvandt med dem i mørket – med kurs mod Palermo havn. De havde seks timer, inden de skulle være tilbage for at blive taget op af de ventende ubåde. På grund af vanskeligheder med at navigere, tog det næsten to timer for den ledende torpedo – 1t. Greenland og matros Ferrier – at nå i læ af havnemolen. I total mørke styrede de frem mod havneindløbet, som viste sig at være spærret af anti-ubådsnet. De dykkede ned til bunden, blot for at konstatere, at ikke alene nåede nettet helt ned, der var adskillige ekstra led i nettet, som lå stablet op i en bunke. Efter en række forgæves forsøg på at forcere nettet, prøvede Greenland en drastisk metode: Han pressede torpedoens næse ned under nettet og ved at blæse ballasttankene, blev de i stand til at hæve nettet tilstrækkeligt til, at de kunne smutte under det. Efter at have trængt forbi denne første forhindring, dykkede Greenland ud. Hans kompas var blevet beskadiget, så han blev på overfladen undervejs frem til målet. Næste forhindring

var et let torpedonet, som ikke nåede helt ned til bunden. De dykkede under det, og fik nu øje på en stor masse, der lå ret forude: Slagkrydseren *Ulpio Traiano* – Il Duce's sidste større krigsskib. I fuldstændig mørke bevægede de sig – stadig på overfladen – helt hen til slagkrydseren, før de dykkede ned under bunden og med et par kraftige magneter fæstnede den 300 kg sprængladning på *Ulpio Traiano's* skrog. Efter at have indstillet tændsatsen til at gå af et par timer senere, forsvandt de så uset som de var kommet.

Deres arbejde var dog ikke slut endnu. I et rum bagved den agterste »rytter« var der stuvet fire magnetminer, hver med 6 kg sprængladning. Disse blev anbragt på tre ubådsjagere og et stort fragtskib.

Tiden var nu ved at være knap, så på tilbagevejen satte Greenland fuld fart på torpedoen lige imod det spærrende ubådsnet ved havnemundingen. Med tre knobs fart ramte de nettet – og torpedoen gled op over nettet og var fri. Henrykte over den sparede tid fortsatte de. Et kvarter efter opdagede de en ny spærring – der ved nærmere eftersyn viste sig at være den samme, som de havde passeret et lille stykke tilbage: Kompasset havde narret dem, og de havde i virkeligheden foretaget et 180°-drej og var på vej tilbage til Palermo!

Nu var det for sent at nå det aftalte mødested til tiden. Der var kun et at gøre: Sænke torpedoen og skaffe sig af med dykkergrejet. Dette gjorde de og gemte sig så godt de kunne – i selve Palermo havneområde.

Den næste morgen så de *Ulpio Traiano* springe i luften og synke. Kort efter kom nogle mindre og en større eksplosion, som fortalte, at deres magnetminer også havde virket efter hensigten. Den større eksplosion hidrørte fra et stort troppetransportskib *Viminale*, som blev svært beskadiget. Den var blevet angrebet af det andet hold, som nåede ind i havnen. Begge disse hold blev taget til fange af italienerne og sendt i fangelejr.

De to sidste hold nåede aldrig ind i havnen. Det ene vendte tilbage og blev samlet op, mens det andet hold kom i vanskeligheder og måtte sænke deres torpedo. Undervejs til land druknede den ene af frø mændene: Lt. Cook. Den overlevende, fuldbefaren Worthy blev taget til fange.

La Spezia

I juni 1944 valgte man at angribe den italienske flådebase ved La Spezia. På dette tidspunkt var Italien gået over til de allierede, dog kun delvis med hensyn til Decimas Mas. La Spezia var de italienske frø mænds hjemmebase, så ingen kendte den bedre end dem. Nu var den på tyske hænder, inklusive to italienske krydsere, *Gorizia* og *Bolzano*, som lå her.



Engelske »Charioteers« i fuld udrustning bliver inspiceret af Kong Georg VI. De engelske frømand benyttede letmetalt trykflasker, som blev taget fra nedskudte tyske fly.

Angrebet blev planlagt som et »joint adventure« idet to britiske hold med »chariots« skulle tage sig af hver sin krydser, mens et hold af italienske »Gamma«-frømand skulle angribe, hvad de kunne komme i nærheden af i La Spezia. Italienerne blev ledet af La Penne, der havde sænket det engelske slagskib *Valiant* 3 år forinden.

»Gamma«-mændene blev sendt afsted i to motorbåde ind mod La Spezia. Det var det sidste, man så til dem – de forsvandt sporløst og deres skæbne er forblevet en gåde siden da.

De to britiske »chariots« blev overført fra den italienske destroyer, som havde bragt dem frem til La Spezia, og det sidste stykke ind mod målet klarede en motorbåd. Tre sømil ude blev de sat af og fortsatte helt på egen hånd. Det ene hold fik næsten med det samme problemer med deres torpedo – den ville ikke dykke. De fortsatte dog, men efter endnu flere problemer med maskinen måtte de opgive og sænke torpedoen. Frømandene selv gemte sig i land.

Den tilbageblevne torpedo kom til det første torpedonet i havneløbet og prøvede forgæves at dykke ned under det. Det var imidlertid for tungt at løfte. På overfladen fulgte frømandene igen nettet et stykke, indtil de fandt et hul, som de kunne smutte igennem. Dette gentog sig ved det næste net og det næste igen. Alle nettene havde fået skader fra et engelsk bombeangreb natten før. Dette angreb var netop blevet gennemført med et sådant formål for øje.

Torpedomandskabet fandt hurtigt *Gorizia* – men da de var udset til at angribe *Bolzano*, fortsatte de videre ind i havnen. Ti minutters søgen afslørede *Bolzano* og efter at have taget pejlinger, dykkede de med en kurs mod den store krydser. Med et bump stødte de mod *Bolzano* i 8 meters dybde. Hurtigt fik de magneterne anbragt og fæstnet torpedonæsen med den 300 kg store sprængladning lige under krydserens maskinrum.

På vej tilbage løb torpedoens batterier tørre, og da det nu var ved at være daggry, måtte de sænke torpedoen sammen med deres dykkergrej. De gemte sig på nogle klipper nær ved molen, og herfra overværede de, klokken halv syv om morgenen, hvorledes den stolte krydser blev rystet af en voldsom eksplosion og langsomt kæntrede og sank på én gang. Resten af dagen gemte de to frømand sig indtil mørket hjalp til deres flugt. De fandt en lille jolle, som de prøvede at ro til Corsica – 95 sømil væk – men de mistede orienteringen og landede istedet i Italien igen – 2 døgn senere og 40 sømil nede ad kysten. Her blev de passet og gemt af de lokale fiskere, indtil de blev i stand til at vende tilbage til de allieredes linier.

Mini-ubåde

Der var intet nyt i ideen med at bygge meget små ubåde. Det engelske admiralitet havde eksperimenteret med mini-ubåde i 1895 og 1915. I Japan havde man sådanne ubåde operationsklare ved 2. verdenskrigs udbrud. Da man ryddede op i Pearl Harbour efter det japanske overraskelsesangreb i december 1941, fandt man resterne af to japanske mini-ubåde.

I lyset af den begrænsede rækkevidde og det større tab af kostbart mandskab, som man nu havde erfaring for, tog admiralitetet ideen op påny.

De nye x-ubåde var »rigtige« ubåde, forsynet med både elektriske og dieselmotorer. Hertil kom periskop og udslusningskammer. De havde en firmands besætning og deres våben var fire tons sprængstof, fordelt i to strømlinede beholdere – en på hver side. Sprængladningerne kunne udløses og tidsindstilles inde fra ubåden.

X-ubådene havde mange fordele fremfor mennesketorpedoerne: Mandskabet blev ikke udsat for kulde og tryk. De havde en betydelig større rækkevidde – alene på batterierne kunne den operere i 36 timer. Den kunne dykke betydeligt dybere end torpedoerne, og mandskabet var ikke udsat for de frygtelige chok fra undervandsekspllosioner, som var den værste fare for de frit i vandet svømmende frø mænd. Endelig kunne den medbringe langt større sprængladninger.

Hele mandskabet var uddannede dykkere, men den ene af dem havde særlige opgaver indenfor dette felt: Han skulle skære huller i eventuelle ubådsnet samt foretage reparationer uden på fartøjet – altsammen mens det var neddykket.

Selv med sin store aktionsradius var mimi-ubådene nød til at blive bugseret til et sted i nærheden af målet, da de ikke kunne betegnes som »søgående«. Bugseringen blev foretaget af en egentlig ubåd, som ombord havde kampmandskab til mini-ubåden. Under bugseringen var mini-ubåden bemanded af et reservemandskab, således at når man nåede frem til det punkt, hvor mini-u-båden skulle fortsætte alene, ville den have en frisk og udhvilet besætning.

Tirpitz – endnu engang

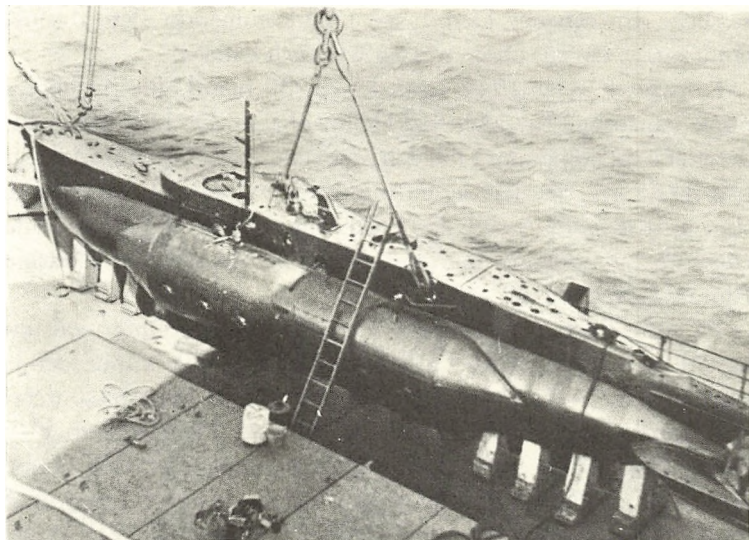
»Hans Majestæt har besluttet at tildele Lt. Basil Charles Godfrey Place, D. S. C., R. N. og Lt. Donald Cameron R. N. R., Victoriakorpset, de var chefer for mini-ubådene X6 og X7, som den 22. september 1943 gennemførte et højst voveligt og heldigt angreb på det tyske slagskib *Tirpitz* i den nord-norske Kaal fjord«.

Beretningen fortsatte med en beskrivelse af hvordan de to mini-u-både måtte forcere 50 sømil svært bevogtet og mineret farvand, skære sig vej gennem ubådsnet, og da – de blev opdaget, måtte presse deres angreb igennem trods spærreild og dybvandsbomber. Begge mini-ubådene måtte sænkes og deres mandskab blev dræbt eller taget til fange – men *Tirpitz* blev så svært beskadiget, at hun først forlod sin ankerplads et halvt år senere.

Angrebet havde bestået af seks mini-ubåde, hvoraf to forsvandt sporløst under bugseringen over Nordsøen og kun to vendte tilbage.

I en forbedret udgave af mini-ubådene, XE-3, vandt chefen,

X-5. Engelsk mini-ubåd klar til at sættes i søen før angrebet på Tirpitz. Sprængladning ses tydeligt på bagbord side. X-5 forsvandt sporløst under angrebet.



Lt. Ian Fraser et Viktoriakors for mini-ubådseskadren. Målet var den japanske krydser *Takao*, der lå for anker ved Singapore. Krydseren viste sig at ligge på så lavt vand, at XE-3 måtte »grave« sig frem for at komme til at ligge under *Takao*. Mens man lå der, gik specialdykkeren ud og fæstnede magnetminer på *Takao*'s skrog. Derefter slap man hovedsprængladningen. Nu havde de ligget 40 minutter under den store krydseres skrog. Tilbage var at bakke ud og komme væk.

Men *Takao* ville ikke slippe dem. De var klemt fast mellem skroget og havbunden. I de næste 50 minutter benyttede besætningen ethvert kneb for at få ubåden fri. De satte fuld fart frem – og fuld fart tilbage. De fyldte og blæste tankene. De havde næsten opgivet, da de pludselig bakkede fri af *Takao*. Ved et usandsynligt held blev de ikke observeret, da de for fuld fart næsten brød overfladen nogle få meter fra *Takao*. Sekunder efter lå de nede på bunden igen og holdt her en pause, mens hjerteslag og åndedræt kom tilbage til normal rytme.

K-mændene

Den tyske hærledelse havde ry for at være konservativ – specielt med hensyn til nye våbenarter. Den blev i konservatisme kun overvåget af – den traditionsbundne »Kriegsmarine«.

I lang tid nægtede den tyske hærledelse at betragte de britiske »commando« tropper som andet end halvgale røvere. På samme måde nægtede flådeledelsen at beskæftige sig med frømand og mini-ubåde – til trods for, at de havde et udmærket kendskab til disse våben gennem henholdsvis italienerne og japanerne. Først med det vellykkede angreb, som satte *Tirpitz* ud af spillet, faldt

skællene fra øjnene. Den tyske Oberkommando der Marine, fandt nu, at »so ein Ding müssen wir auch haben«!

Kort efter nytår 1944 samledes ca. 30 mand, alle frivillige i nogle uanseelige barakker ved Heiligenhafen. De blev kommanderet af kaptajn-løjtnant Obladen, der senere frejdigt erklærede, at han ikke i forvejen havde det mindste kendskab til det arbejde, som nu forestod: At udvikle tyske mini-ubåde i lighed med de engelske og uddanne marinestødtropper, de såkaldte »Marine Einsatz-Komandos« – MEK.

På dette tidspunkt af krigen var man oversvømmet med udkast til nye vidundervåben, som med et slag ville kunne vende krigens gang – desværre krævede de fleste af dem ressourcer, som ganske simpelt ikke mere var tilstede. Flådeledelsen blev derfor glædeligt overrasket, da en torpedoingeniør Mohr kunne forelægge en ide til mini-ubåde, der i al sin enkelthed bestod af to af flådens standardtorpedoer koblet sammen. Den ene skulle blot bygges let om, så sprænghovedet blev støttet af et sæde til ubådens fører.

Ideen var så enkel, at ombygningen og afprøvningen af enmandstorpedoen, nu kaldtes »Neger«, kun var et spørgsmål om nogle få uger.

Mandskabet blev hentet fra de nyopstillede MEK-grupper. Den tyske Kriegsmarine havde haft svært ved at skaffe egnet mandskab indenfor egne rækker, og derfor blev rekrutteringen udvidet til også at omfatte de øvrige våbenarter. Man undlod dog ikke at understrege, at militære aktioner til søs var flådens område.

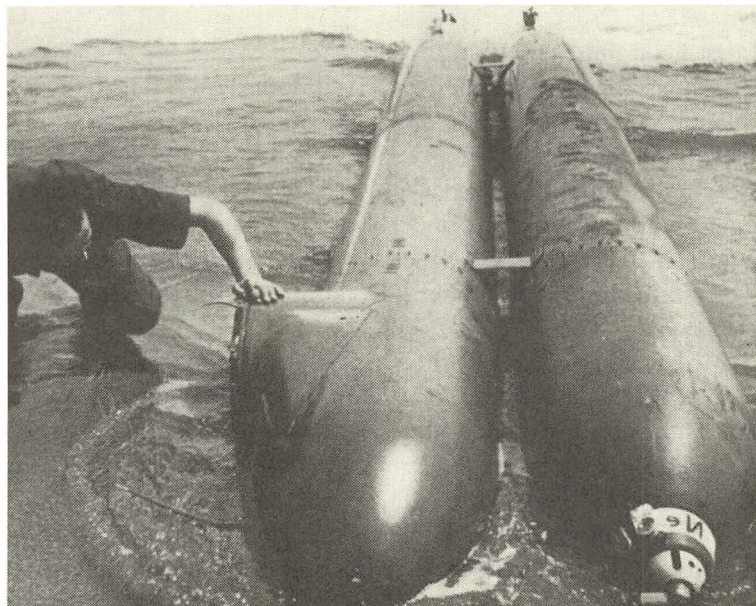
Den første krigsmæssige afprøvning af det nye våben kom til at bære præg af den noget mangelfulde forberedelse: Enmandstorpedoerne måtte med håndkraft slæbes ud i vandet af 500 udkommanderede soldater – fordi man ikke rådede over ordentlige havnefaciliteter i nærheden af angrebsmålet: Det allierede brohovede ved Anzio. Af de 30 torpedoer kom kun 17 afsted. Med 2–3 knobs fart bevægede de sig ned mod Anzio, hvor efterretningstjenesten havde oplyst, at der skulle ligge en mindre flåde af troppe- og transportskibe.

Torpedoerne passerede uden besvær 3–4 vagtfartøjer og begyndte at se sig om efter lønnende mål – men Anzio's red var tom!

Efter lang tids søgen valgte to af enmandstorpedoerne vagtskibene som mål. Den ene af førerne meldte tilbage – han kom fra hæren og havde ikke det mindste kendskab til fjernkending – at han havde sænket et »stort skib«. I virkeligheden drejede det sig om en til krigsbrug ombygget fiskekutter!

Alle de torpedoer, som kom tilbage, måtte sprænges, da de ikke kunne bringes i land. Tre forsvandt – og en af dem skyllede

Den tyske enmandstorpedo, »Neger«, der bestod af to torpedoer. En intakt »Neger« faldt i britiske hænder allerede under det første angreb, som tyskerne gennemførte ved Anzio.



op på stranden ved Anzio. De allierede havde derfor med det samme færtten af det nye våben. Føreren var død af kultveilteforgiftning – »Neger«-torpedoens iltapparat kom aldrig til at fungere tilfredsstillende.

Det næste angreb løb af stablen mod invasionsflåden ud for Normandiet. Den første nat gav gode resultater fordi angrebet kom som en overraskelse. Angrebet næste nat kom derimod til at koste dyrt – de allierede var parate. Mange af torpedoerne fra dette angreb nåede ikke hjem før daggry og blev nådesløst sænket af motortorpedobåde og flyvemaskiner.

»Neger«-torpedoens svagheder gjorde således dens aktive liv meget kort: Den kunne ikke dykke og var derfor let at opdage i dagslys. Dens langsomme fart reducerede dermed dens aktionsradius til et minimum – turen til målet, angrebet og tilbageturen skulle være overstået inden daggry – ellers var man sikker på at blive angrebet. MEK-grupperne så sig om efter nye våben.

Man tog ideen op med de små motorbåde, som italienerne havde prøvet med en vis succes. Ovenpå »Neger«-torpedoerne kom disse »Linsen« som en ny overraskelse for de allierede, dog stadig kun for en kortere periode – også dette våben led svære tab, når de ikke nåede i havn før daggry.

Resten af krigen benyttede K-mændene – K for »Kleinkampfmittel« – sig af mini-ubåde, konstrueret efter engelsk model, med en eller to mands besætning, henholdsvis kaldet »Biber« og »Seehund«. Til forskel fra de engelske, som skulle placere sprængladningen direkte under målet, var både »Biber« og »Seehund« forsynede med torpedoer.

De tyske frømand

Først i slutningen af 1943 fik tyskerne en chance for at kikke de berømte italienske frømand over skuldrene: Med Italiens kapitulation og indtræden i de allieredes rækker var Decimas MAS blevet splittet. En del af gruppen – ført af kommandør J. V. Borghese – fandt det uhæderligt at skifte side midt under krigen og forblev i tjeneste, nu under tysk kommando. De fik en tid lang lov at passe sig selv, men optog to tyske marineofficerer, som nu fik lært »håndværket«. De kom kort tid efter selv til at lære fra sig.

Med vanlig tysk grundighed indkaldtes til dannelse af en frømandsgruppe de fleste fra kapsvømning kendte navne. Gruppen kom hurtigt til at hedde »Der Sportsclub«. Den fik base ved Venedig og kom her til at gennemgå omfattende træning, som alle frømand – uanset nationalitet – måtte gennem.

Træning og våben var kopieret efter de italienske »Gamma«-mænds, og de kom snart til at beherske teknikken fuldstændigt.

Om at sprænge broer

De tyske frømand kom til at udføre opgaver som lå langt fra deres træningsprogram. I stedet for at sabotere skibe kom de til at sprænge broer – i ferskvand i stedet for det vante saltvand, og deres små sprængladninger erstattedes af tunge torpedoer, omformede til miner.

Den første opgave kom til at bære præg af disse improvisationer: Englænderne havde erobret en bro over Ornekanalen og den 22. juli 1944 stod MEK-60 klar ved bredden af kanalen, mens en torpedomekaniker indstillede minen til at sprænge 6 1/2 time senere. Indenfor dette tidsrum skulle den bringes op ad kanalen under en bro – der ikke var målet – og videre til bro nummer to. Her skulle minen sænkes ved bro pillen. Herefter ville minen klare resten af opgaven.

Minen blev trillet ud i vandet – og sank lige til bunds. Den var blevet afvejet i torpedoværkstedet – i saltvand. Ferskvandets ringe bæreevne forvandlede den tikkende helvedsmaskine til en død klump på bunden af kanalen. I løbet af kort tid fik man dog fremskaffet nogle tomme benzindunke og med dem fik man hævet minen og kunne starte svømningen ned ad kanalen. Resten forløb planmæssigt – minen blev anbragt og frømandene vendte usete tilbage. Imidlertid undrede man sig over, at de returnerede så tidligt, fordi broen lå 12 km væk. Et nærmere studie af et generalstabskort afslørede, at der var sket en mindre fejltagelse: Efterretningstjenestens kortskitser viste to broer, mens det almindelige kort havde *tre*. Der var glemt en bro i angrebsplanerne så frømandene havde afleveret deres »visitkort« en bro for tidligt!



Tysk »K«-mand i Dräger-udrustning. Den var nøje kopieret efter den lette udgave af det italienske Pirrelli-dykekergej. Det var i sådan udrustning, at man gennemførte de tyske frømands-angreb på broerne ved Orne, Nijmegen og Remagen.

Broen der blev sprængt, var imidlertid også på engelske hænder, så alt var ikke forgæves.

I alt gennemførte MEK-60 24 angreb – herunder et meget vellykket mod den svært bevogtede Nijmegen-bro, som blev ødelagt. Alle disse mål, broer og sluser, havde man først forsøgt ødelagt ved bombardement fra fly og artilleri – 10–14 frømand gennemførte disse opgaver, hvor alt andet slog fejl.

Et af de sidste angreb blev gennemført mod broen ved Remagen. Den var blevet taget intakt af amerikanerne og var siden da blevet udsat for konstante angreb fra fly, V-1 bomber og artilleri. Med alle andre muligheder udtømt sendte man frømand ind. Det blev en blodig fiasko – amerikanerne var vel forberedte så der ikke var noget overraskelsesmoment i angrebet.

I de sidste uger af krigen fortsatte den tyske krigsledelse blindt at indsætte frømand som den sidste mulighed mod mål, der nu var vel bevogtede og forberedte på sådanne angreb. I disse sidste uger blev de tyske frømandsgrupper næsten udslettet i den ene selvmordsaktion efter den anden.

Krigen skabte et nyt våben, der viste sig i stand til at rette afgørende slag mod en overmægtig fjende. Den enkelte frømands mod og beslutsomhed kunne overvinde et slagskibs omfattende forsvar.

Den lektie man lærte blev ikke glemt. I efterkrigsårene satte alle nationer ind på at opbygge frømandskorps. Disse korps er aldrig blevet til store enheder – til gengæld er deres mandskab omhyggeligt udvalgt og omhyggeligt trænet – til både at gennemføre deres angreb – og overleve. For det var – og er – gennemgående for frømand af alle nationer, deres dødsensfarlige håndværk til trods – at de dog elskede livet.

Litteratur

- Bekker, Cajus: – *Und liebten doch das Leben*. Hannover 1956.
Borghese, J. Valerio: *Sea Devils*. London 1952.
Broué, Willy-Charles: *Combat beneath the sea*. New York 1957.
Fane, Fr. Douglas: *The Naked Warriors*. New York 1956.
Fraser, Ian: *Frogman V. C.* London 1958.
Higgins, E. T.: *Webfooted Warriors*. New York 1955.
Ladd, James D.: *SBS – the Invisible Raiders*. London 1983.
Le Masson, Henri: *Guerilla sur Mer*. Paris 1973.
Pugh, Warren: *Frogman*. Commander Crabb's Story. New York 1956.
Bill Strutton & Michael Pearson: *The Secret Invaders*. London 1958.
T. J. Waldron & J. Gleeson: *The Frogmen*. London 1950.
C. E. T. Warren & James Pearson: *Above us the Waves*. London 1953.



*Skibsklokken fra
S/S Artus Hof.*

Bjærgninger i 1983

Bjærgning af værdier fra sunkne skibe står ofte i et skær af skattejagt. Enhver kyststrækning har da også sin historie om et – eller måske flere – forlis, hvor »en usigelig skat« er gået tabt.

Hverdagen i 1983, som det ses af det følgende, er dog ikke jagt efter store skatte. Det er i stedet en nøgtern afvejning af om det vil være rentabelt at bjærge en given last.

Men en sjælden gang kan heldet være ude og en usædvanlig last blive opdaget. Sådant et held kan denne artikel også berette om.

Bjærgninger af kul

Siden statstilskudet til opfiskning af jern fra skibsvrag faldt bort i slutningen af 50'erne, har det ikke været rentabelt at arbejde med denne form for bjærgninger.

I begyndelsen af 1981 begyndte nogle få stenfiskere at interessere sig for de værdier der stadig lå på bunden af havet, dette skyldes ikke at priserne på metal og jern var blevet bedre, men at energipriserne var steget kolosalt og interessen for kulfyring var blevet stor.

Man begyndte at gå på jagt i de gamle vragoptegnelser og fandt, at der i tidernes løb var sunket en hel del dampskibe lastet med kul i de indre danske farvande. Dette foranledigede at tre stenfiskerfartøjer næsten samtidig, men i hver sin ende af landet begyndte at bjærge kul op fra vrag. Dette skulle vise sig ikke at være så let som man kunne forvente.

De gamle positioner på vrage viste sig at være meget unøjagtige, så der skulle bruges en masse tid på eftersøgning og det viste sig ikke at være unormalt at den opgivne vragposition lå op til 6 sømil fra den position hvor vraget blev fundet. Skibene var hovedsagelig sunket i sejlrufterne, og da disse ruter stadig benyttes betød det at bjærgningsarbejdet måtte foregå i et meget trafikeret område, hvor vragafmærkningerne konstant blev sejlet ned og kølvand fra forbisejlende skibe generede arbejdet med bjærgningen. Endvidere måtte arbejdet ustandselig indstilles på grund af perioder med dårlig vejr, disse faktorer medførte en yderst dårlig arbejdsgang og en masse ventetid.

Bjærgningsarbejder

Stenfiskerfartøjet *Sirigidur* ved Poul Schmit var beskæftiget med at bjærge kul fra vraget af SS *Lutche Horn* som er totalt nedsprængt i Kadetrenden syd for Møn på 20 m vand.

De vejrmæssige problemer var store i dette område og gav et stort antal spild dage, endvidere var vraget blevet sprængt efter krigen af vragsfiskere, så bjærgningen af kul blev vanskelig på grund af det store oprydningsarbejde, der forelå ved fjernelsen af det sprængte vragsgods på bunden, inden man kunne komme til kullene. Det opgravede kul måtte renses for vragsgods når det var bjærget op i skibet, ligeledes måtte det renses for mudder der var aflejret på det ubeskyttede kul i det nedsprængte vrags.

Arbejdet blev afsluttet i slutningen af 1983 efter at der var bjærget 1200 tons kul.

Stenfiskerfartøjet *Minerva* ved Carl Jørgensen var beskæftiget med bjærgning af kul og jern fra vraget af SS *Niemen*.

SS *Niemen* var i 1937 sunket efter en kolision, det 3.500 tons store skib havde lagt sig til hvile på 30 m vand øst for Hertasflak.

Vejret var her ligeledes et af de store problemer, idet strøm og vind aldrig gik samme vej i dette område, hvilket gav problemer med opankringen af stenfiskerfartøjet.

Vraget havde lagt sig på styrbord side hvilket vanskeliggjorde bjærgningsarbejdet og efter et par uheldige sprængninger hvor den ene skibside styrtede ned og lagde sig oven på kullene, blev vraget opgivet i sommeren 1983, ialt var der blevet bjærget ca. 800 tons kul samt en del vragsjern.

Minerva beskæftigede sig resten af året med sprængning og opfiskning af jern og metaller fra minestrygeren SS *Schwaben* der var sunket 1940 efter at være løbet på en mine. Ved sprængningen var den brækket over i to stykker og havde lagt sig til hvile på 32 m vand øst for Frederikshavn.

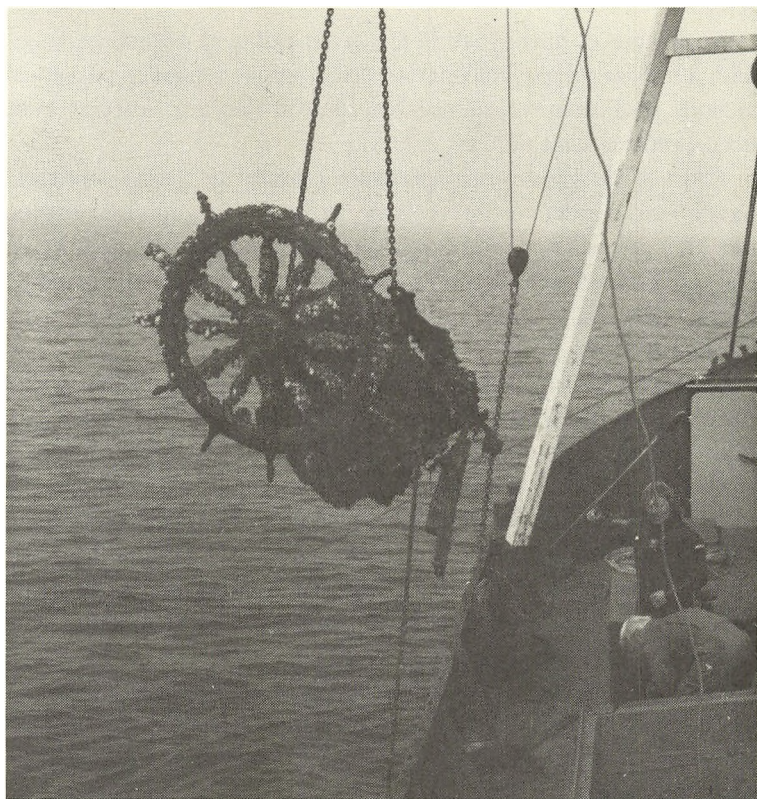
Arbejdet med SS *Schwaben* blev vanskeligt, idet der skulle bruges dykker til at anbringe sprængstof og til at slå på det afsprængte jern. Da strømmen løb kraftigt ved vraget kunne dykkeren ikke arbejde rationelt og man forsøgte at anbringe sprængladninger og opgrave jernet hvilket viste sig umuligt og sidst på året blev vraget opgivet efter der var bjærget ca. 30 tons jern og lidt metal.

Spot på bjærgningsarbejdet

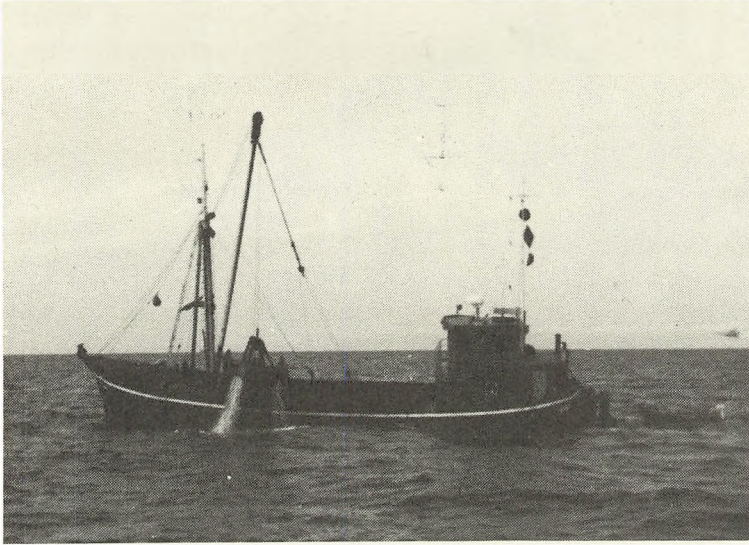
Stenfiskerfartøjet *Henry* sejlede efter en vellykket bjærgning af 600 tons kul fra vraget af SS *Wave*, der lå sunket øst for Romsø i Storebælt på 36 m vand, til Frederikshavn, hvor de tidligere på året havde fundet vraget af SS *Skandia*, der lå øst for Frederiks-



Der graves i S/S Wave.



Skibrattet fra S/S Wave.



havn på 34 m vand, lasten på 1500 tons cinders blev bjærget sidst på året 1982.

Med Frederikshavn som basehavn blev eftersøgningen af kul-dampere indledt, og til hjælp blev benyttet MS *Ternen* ved Åge Jensen.

Ternen var et hurtiggående fartøj, en tidligere svensk patrulje-båd, som var yderst velegnet til eftersøgningsopgaver på grund af dens gode manøvreegenskaber samt at den var udstyret med decca, plotter samt dobbelt ekkolod.

Efter at de gamle vragoptegnelser omhyggelig var studeret, havde man fundet tre interessante vrag, disses opgivne positioner blev sat ind i et søkort og sammenlignet med de positioner fiskerne havde i området, ud af det fandt man at der var ti muligheder, der skulle loddet op og dykkerundersøges, hvis man kunne finde dem.

Området for eftersøgningen lå 3 timers sejlads nord øst fra Frederikshavn, og den første dag blev de første tre positioner fundet og loddet op, men viste sig kun at være sten hvor der stod en stime fisk oven over. Den næste dag gav resultat fra morgenstunden idet den fjerde position var meget nøjagtig opgivet af fiskerne og ved den efterfølgende dykkerundersøgelse kunne konstateres at det var vraget af en af de eftersøgte dampere, nemlig SS *Artus Hof* på 816 bruttotons lastet med kul. En lille prøve af kullene blev bragt op til analyse.

De efterfølgende dages eftersøgning bragte ikke andet end to sammenfaldne træskibe og et tomt jernskib frem og håbet var ved at forsvinde, samtidig blev det stormvejr og eftersøgningen måtte indstilles i 12 dage.

Medens det dårlige vejr rasede blev der talt med en del fiskere og en af dem mente at have fundet et stort vrags inden for eftersøgningsområdet.

Efter 3 timers sejlads blev fiskerens vrags fundet og loddet på ekkoloddet ved første oversejling af positionen og den efterfølgende dykkerundersøgelse viste sig overraskende idet vrages blev bedømt til at være på 3000 tons og så var det lastet med kul og ved fundet af navnepladen havde man navnet *SS War Path*, dette vrags var ikke registreret i de gamle optegnelser og havde aldrig været kendt.

Resten af ugen blev brugt til eftersøgning af de to andre vrags, og dette gav igen resultat da man ved den tredje oversejling af en af positionerne loddede et vrags, og dykkeren kunne berette at det var vrages af *SS Arthur* på 1419 tons lastet med kul.

Det sidste vrags blev aldrig fundet og det blev besluttet at stoppe eftersøgningerne da man havde nok til et års arbejde. Bjærgningsansøgning og depositum blev sendt til farvandsdirektoratet og da tilladelsen var modtaget kunne det første bjærgningsarbejde begynde.

Man besluttede sig for at starte med den sidst fundne. *Arthur* var blevet opbragt af en tysk undervandsbåd i 1916 og sænket på 35 m vand, efter at besætningen var gået i bådene.

Dykkeren markerede agterenden og overbygningen op med markeringsbøjer og *Henry* blev lagt på plads mellem bøjerne ved hjælp af to forankere og et agter anker, herefter blev grabben firet ned og dykkeren dirigerede skibet nøjagtig på plads så grabben kunne fires ned i det agterste lastrum, derefter blev dykkeren taget op, og man kunne begynde at grave, dette var ikke noget problem så længe man kunne få skibet til at ligge på den nøjagtige position.

Efter at have gravet 200 tons op af det agterste lastrum kom overraskelsen idet det viste sig at der ikke var mere kul tilbage i det agterste lastrum og ligeledes fik man heller ikke mere ud af lastrummet foran overbygningen og det forreste kunne man ikke grave i, da dette var totalt sprængt. Dykkeren kunne kun konstatere at lastrummene var meget lave og at den ikke havde været helt fyldt op med kul, optegnelserne havde ellers lovet at der skulle være 1600 tons i den, men der blev kun gravet omkring 400 tons op.

Efter denne skuffelse besluttede man at begynde bjærgningen af lasten i *SS War Path*.

Det eneste man vidste om *War Path* var, at den stod med 15° bagbord slagside på 40 m vand og var lastet med kul i de to lastrum for og de to lastrum agter for overbygningen.

Efter vrages påny var loddet op, blev dykkeren sendt ned for at fastgøre en markeringsbøje i ankerspillet på bakken og en i

spillet mellem de to forreste lastrum. *Henry* blev ved hjælp af sine ankere placeret mellem bøjerne og grabben blev firet ned og dirigeret på plads af dykkeren som herefter blev taget op og man kunne begynde at grave.

Henry kunne laste 75 tons som blev bjærget ind på 2 timer og derefter sejlet til Frederikshavn.

For at rense kullene for det slam der i tidens løb var aflejret i lasterne, blev *Henry*'s last fyldt med vand, hver gang man sejlede ud til vraget, således at man ved at lade de opgravede kul ligge i vandet, kunne få det fine slam udvasket. Ligeledes blev større vragester frasorteret manuelt, så det var meget rene laster kul, der blev sejlet i land.

Ved bjærgningen af den fjerde last i det forreste lastrum, kom grabben pludselig op fuld af ler og da grabben ikke stod uden for vraget måtte en dykker sendes ned for at konstatere hvad der var sket og her blev forlisårsagen opklaret, idet der viste sig at være et hul på tre gange fem meter i bunden af vraget formentlig forårsaget af påsejling af en kontaktmine. Gennem dette hul var grabben ved at grave sig ud i havbunden.

Efter at have grabbet uden om hullet blev last nr. 1 helt tømt idet man kunne svinge grabben ind under sidedækket på vraget og derved få det sidste kul med som lå her.

Luge nr. 2 blev derefter opmærket med bøjer og kunne uden problemer graves op. De to første lastrum blev tømt på 14 dage i februar måned, hvor vejret var yderst roligt og strømmen løb konstant i samme retning alle dagene, markeringsbøjerne måtte kun erstattes tre gange, da de var blevet sejlet ned om natten. Så problemer kunne man ikke tale om ved den første halvdel af denne bjærgning.

Efter en uge med dårligt vejr påbegyndtes bjærgningen af kul fra lastrum nr. tre. Alle bøjer ved vraget var i ugens løb sejlet ned, så en ny opmærkning måtte til, og der blev opgrabbet en last kul. Næste dag var vejret igen uroligt og man måtte vende om og sejle tilbage til havn efter to timers sejlads. Og således gik det derefter, en dag med godt vejr og fire med dårligt vejr. Bøjer var konstant sejlet ned og måtte retableres. Grabben blev ødelagt ved at hænge fast i vraget. Ankrene kunne ikke holde på grund af for megen vind og strøm. Men efter to måneder var last nr. tre og fire tømt og der var ialt bjærget 1800 tons kul.

Afrigningen af vraget sørgede et stort russisk fragtskib for, idet den sejlede alle markeringsbøjer samt bøjen til varpankeret af, så dette blev mistet.

Istedet for det mistede anker blev det besluttet at sende en dykker ned for at sprænge vrages ankere af, så disse kunne bruges i stedet for, men her viste sig et problem som heldigvis ikke var kendt på forhånd. Neden for det bagbord anker på havbun-

den så dykkeren at der lå en intakt hornmine, så det blev besluttet at lade ankrene være hvor de var. Dykkeren kunne ligeledes med en gysen konstatere at grabben havde været uden for vraget på et eller andet tidspunkt og havde gravet i havbunden en meter fra minen.

Efter denne tildels vellykkede bjærgning i SS *War Path* blev der startet på bjærgningen af kul fra det tidligere fundne vrug SS *Artus Hof*, som efter de gamle optegnelser var kollideret med SS *Mauritius* og gået ned på få minutter med elleve besætningsmedlemmer. Forliset skete den 18.6.1899 og vraget stod på 30 m vand 14 sm. SØ for Skagen, vraget stod ret på havbunden og havde to lastrum for og et agter, desværre var en del af lasten væltet ud af det store hul i styrbord, som kollisionen havde medført.

Vraget blev lige som tidligere markeret op og der blev i løbet af et par dage bjærget 180 tons.

Desværre var efterspørgslen på kul af denne slags faldet idet sommeren var meget varm, så det blev besluttet at udskyde bjærgningen til fyringssæsonen begyndte igen.

Efter nogle måneder med entreprenørarbejde, begyndte man at interessere sig for de rygter, der gik omkring et vrug NØ for Skagen, der blev kaldt Kobbermanden, det blev fortalt at nordmændene havde bjærget noget værdifuldt kobbermalm fra vraget i 1957, og at der skulle være mere tilbage.

Efter en halvtimes søgen blev der loddet et vrug på den position, der var opgivet af fiskerne i Skagen, det viste sig at vraget lå på 62 m vand og loddede 16 m op over havbunden.

Resten af dagen prøvede man at lodde vraget op på kryds og tværs for at få et billede af hvordan det lå og »så ud«. Det viste sig at hvergang man kom ned over vraget på en SØ kurs, så drejede vraget skarpt 45° ud til siden og blev meget højere hvorefter det stoppede brat.

Dagen efter blev besluttet at sende en dykker ned for at undersøge hvad det mærkelige lodskud indikerede, *Henry* blev ankeret op over det sted, man mente var overbygningen og et bundtov firet ned på vraget. Det viste sig, da dykkeren nåede ned til vraget, at det var maskinruffet man lå over og agten for dette var der et lastrum fuldt af mudder og foran for maskinruffet var ligeledes et lastrum og her fandtes der kobbermalm og nogle stykker blev bragt med op. Efter femten minutters dykning tog det dykkeren en halv time at komme til overfladen. Under dykningen var de oplysninger, der fra dykkeren gennem telefonen kom til overfladen, noget forvirrende, idet dykkeren på disse dybder var påvirket af dybhavsrusen, en form for beruselse forårsaget af en forgiftning fra kvælstoffet i hans indåndingsluft.

Polygrabben blev sendt ned for at prøvegrave, dette viste sig



*Kul graves med en special-
bygget grab med et rummål på
1,8 m³.*

at være en vanskelig sag da malmen var tung, kompakt og svær at grave i for en slidt grab, men nogle malmstykker kom der da med op.

Dagen efter forsøgte man at finde årsagen til at vraget blev højere og drejede forefter. Endnu engang blev *Henry* ankret op ved det forreste høje sted og et bundtov etableret, dykkeren blev sendt ned og kunne fortælle at han befandt sig i et virvar af forvredet jern. Efter en tids søgen fandt dykkeren, at forenden med spil og ankere stod intakt, men var drejet væk fra vraget samt at det lå på siden. Efter denne undersøgelse kunne konkluderes at vraget måtte være identisk med et skib ved navn *Heddernheim* på 5000 brt., der var blevet sænket i 1940 af en engelsk U-båd efter at være opbragt og forladt af besætningen.

Efter disse fundne oplysninger blev aviserne fra 1940 og 1957 gennemgået og det viste sig at nordmændene havde entreret med et engelsk bjærgningsselskab og var begyndt på bjærgningen af det forædlede kobbermalm i 1957. Vraget var ramt af en torpedo i lastrum nr. 2 hvorved halvdelen af lasten var skredet ud af vraget, men trods det bjærgede englænderne dog 1000 tons og det blev anslået at der skulle være det samme tilbage, men umuligt at få fat i.

Resten af året var vejrforholdene så dårlige at videre bjærgning i *Heddernheim* blev opgivet.

Den sidste bjærgning der blev foretaget i 1983 var opgravningen af en 14 tons fiskekutter, der var brændt og sunket nord for Læsø om sommeren.

Dukkevraget

Et gammelt skibsvrag

I marts 1983 havde Jydsk Dykkerfirma fået til opgave, at afsøge havbunden ud for Fjaltring. Alle ujævnheder så som store sten, bunkersanlæg og skibsvrag skulle registreres. Arbejdet foregik, ved at trække en wire frem over havbunden, mellem 2 både.

Hver gang wiren sad fast i et eller andet, blev dykkeren sendt ned for at undersøge holdet. Sigtbarheden var dårlig, det var meget mørkt, og dykkeren kunne kun se ca. 20 centimeter frem.

Der havde været hold i wiren adskillige gange, hver gang var det store sten eller lerknolde. Man var nu så langt ude, at der igen skulle trækkes ind mod land.

Pludselig midt i vendingen var der et kraftigt hold. Tonni som var dykker den pågældende dag, var lidt træt af igen at skulle ned i det grumsede vand, »det var jo sikkert bare en sten eller en lerknold«. Men ned skulle han jo.

Dykkeren blev under vandet mistænkelig længe, og da han endelig dukkede op, flåede han masken af. Og med store øjen berettede han, at der lå et vrag fyldt med barrer af et eller andet metal. Barrerne var næsten 1 meter lange og meget tunge. Der var indstempet bogstaver og tal i barrene, men hvad der stod, kunne han ikke tyde i det mørke vand.

Det lød jo som et eventyr, og det blev besluttet straks at bjerge en enkelt barre op til nærmere undersøgelse. En snor blev bundet til en af barrerne, og under møje og besvær blev den tunge genstand nu hevet op i gummibåden.

Det viste sig at barren var lavet af bly. På oversiden var der med store bogstaver indprintet »RAFFINIRTES HARZ BLEI« og på undersiden et femcifret nummer og årstallet 1867 samt billedet af en ørn.

Resten af arbejdsområdet måtte nu også i vandet, for at tage vraget nærmere i øjesyn. Vi fandt ud af det var et stort træskib. Ud over blybarrerne fandt vi også barrer af jern, store kasser med glasplader, samt meget andet som ikke kunne identificeres i det mørke vand.

Nogle dage senere var sigten i vandet bedret til 50 centimeter. Det blev derfor besluttet at undersøge vraget nærmere, det lå ca. 500 m fra kysten på 7 til 8 meters vanddybde. Tilbage fandtes hele bundstedet, skibsskroget var delvis nedbrudt, men stod dog stedvis op til 2 til 3 m over havbunden. Det var helt fri af sandrevlerne.

Inde i vraget sås hele den nederste del af skibslasten intakt og her fandtes et væld af dele. I hele skibets længde lå bly og jernbarrer på rad og række. Oven på denne last stod der trækasser med: Glasplader (vinduesglas), porcelænsler, hele sæt af ler-

krukker (smeltedigler), små kasser med tavlegrifler og salvekrukker. Endvidere fandtes maskindele til industrimaskiner, og en del rør og tønder.

Spredt i denne blandede last, som var let omlejret af sand og ler, fandtes som det mest spændende nogle dukkedele af porcelæn. Der var løse hoveder, arme og ben, små kopper, tallerkener, fade og kander m.m.

Endelig blev der fundet nogle små klokker og spillemærker til legetøj. Uden for vraget lå også en del vragedele, dog mest bestående af forskellige jerndele.

Opklaringen

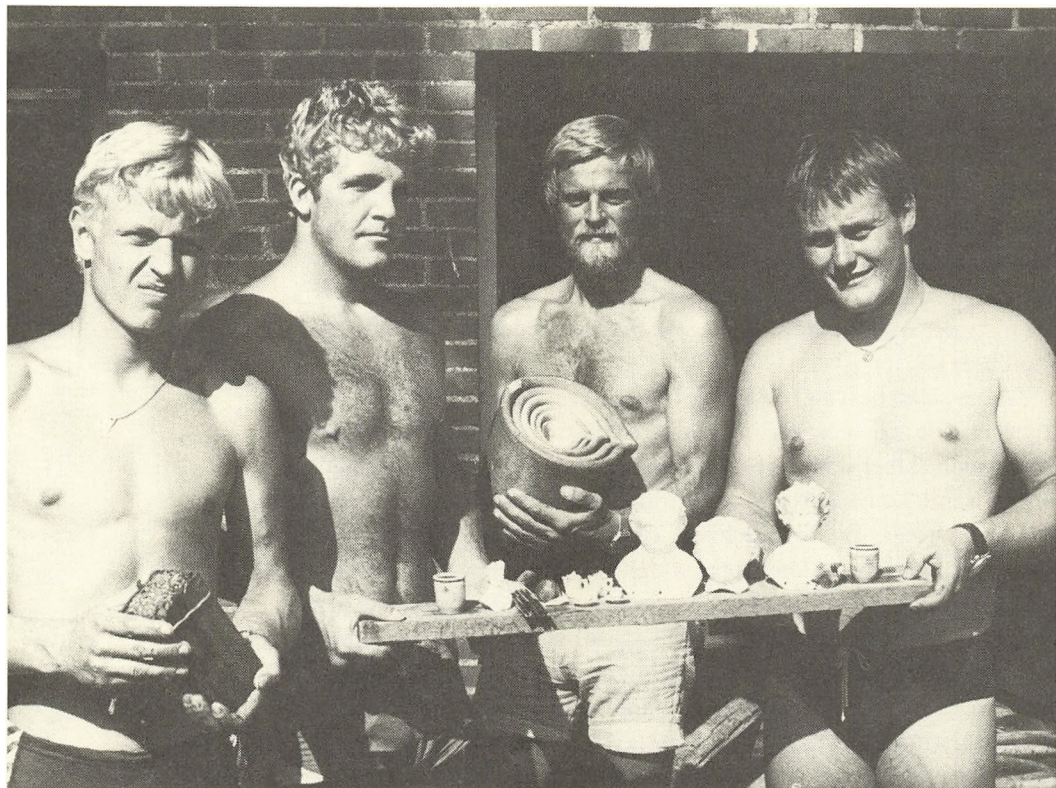
Efter denne undersøgelse var der nu nok oplysninger til at gå igang med det lille detektivarbejde, det var at finde ud af hvilket skib det var der var fundet. Hvor kom den fra, hvornår og hvorfor var den forlist?

Hvad vidste man? Jo, man kunne umiddelbart ved hjælp af skibsskrogets fornagling, bestemme det til at være bygget i perioden 1850 til 1900. Det var et stort skib, over 40 m langt. Det var lastet med stykgods. Blybarrerne fortalte årstallet 1867, og da disse var præget med tysk tekst, kom denne del af lasten formodentlig fra Tyskland. Nogle smeltedigler var mærket med navnet »W Gundlach & Sohn« andre med bogstaverne »EG«, hvilket også pegede på Tyskland. Endelig kunne dukkedelene efter nærmere undersøgelse, også henføres til dette land.

En gennemgang af arkiverne om skibsforlis ved Fjaltring gik nu i gang, begyndende med år 1867. Allerede i februar måned 1888 findes et stort tysk skib, på rejse fra Bremerhaven til New York med stykgods, som totalforliser ved Fjaltring. Man kunne dog ikke være sikker på at det var det rigtige skib der var fundet, så der måtte findes nærmere oplysninger om hvad blandt andet stykgodslasten bestod af.

Der blev ledt videre og i Lemvig avis fra den 29. februar 1868 fandtes så en auktionsannonce, hvor følgende var sat til auktion fra vraget af det tyske skib: 200 baller farvet og ufarvet uldgarn – 500 stk. kulørte jaconetter – 80 halvuldne kjoletrøjer – 100 dusin hvide og kulørte bomuldsstrømper, samt et parti albums, *dukker og forskellig legetøj*. Alt i mere eller mindre havareret tilstand.

Den 3. marts 1868 meddeler samme avis: Det for Fjaltring indstrandede store tyske barkskib *Louisiana* er natten mellem søndag og mandag, sønderslået af bølgerne. Det bløde sand hvorpå det store sværtladede skib stod, kunne ikke yde tilstrækkelig modstand; men hver dag borede skibet sig derfor dybere og dybere ned i sandet, indtil det blev et let bytte for det oprørte



Præsentation for pressen af nogle bjergede genstande fra »dukkevraget«.

hav. Størstedelen af ladningen var bjerget, før dette sidste uheld indtraf: de tunge genstande hvoriblandt der er en stor mængde bly og jern, er formodentlig gået tabt med skibet.

Nu faldt det hele på plads, position – skibets størrelse, nationalitet, rejse og last, hvori der var flere sjældne varegrupper, nemlig bly, jern, dukker og legetøj. Det var nu en smal sag at finde resten af historien, der er som følger:

Historien

I december 1867 var barkskibet *Louisiana* løbet af stablen og færdigapteret. Det var et stort skib, 679 Bremerlæster, hvilket svarer til ca. 1300 tons. Udover at være beregnet til last, var det endvidere indrettet til at medtage 500 passagerer. Det var meningen det skulle indsættes i emigrantfarten til Amerika.

Den 23. januar 1868 lå skibet i Bremerhaven, hvor det indtog sin første last, der bestod af blandet stykgods, som skulle over Atlanterhavet, nærmere bestemt New York. Der skulle ingen passagerer med på denne rejse, så personerne ombord bestod kun af den faste besætning, som talte 22 mand. Samme dag stod skibet ud af havnen, ført af kaptajn August Heidorn. Kursen blev sat mod den Engelske kanal.

I strid modvind nåedes Kanalen, men her blev vinden til storm. Skibet lå nu for kryds med rebede sejl. Efter at have krydset i Kanalen i adskillige dage, uden at komme videre frem, besluttede kaptajnen, at holde i læ om England og foretage rejsen nord om Skotland.

Men på højden af Grimsby, midt for Englands østkyst, skete katastrofen. På trods af at sejlene var rebet, og reduceret til mindst mulig, sprang røstjernene, der holdt wirene til masterne. Master og rigning gik nu overbord, og lå derefter i vandet, stadig fastgjort med nogle wirer, hvor det hamrede ind i skibssiden i den høje sø.

Under stort besvær, og efter flere timers arbejde lykkedes det at frigøre de sidste wirer, så masterne kom fri af skibet. Til alt held havde skibet ikke fået nogen lækage ved den hårde medfart. Skibet lå nu hjælpeløst, og uden mulighed for at komme i havn ved egen hjælp. En forbisejlende fiskekutter fra Grimsby, blev tilkaldt, for om mulig ved hjælp af denne at få skibet i sikkerhed.

Det stormfulde vejr med høj sø fortsatte, og til sidst var vejret så hårdt, at kutteren blev nødt til at forlade havaristen, efterladende 2 mand af sin egen besætning ombord på barken. Skibet drev nu rask over Nordsøen, og da kaptajnen blev klar over at de måtte strande på den Jydske vestkyst, sattes skibet for begge sine ankre. I næsten 2 døgn holdt ankrene, medens skibet fik den ene svære sø efter den anden, men pludselig sprang den ene ankerkæde, og snart derefter den anden.

Strandingen

Den 6. februar kl. 9 formiddag så beboerne i Fjaltring, et skib uden master ca. 1/2 mil til søs, nordvest for Tuskær redningsstation. Vinden var vest til nord, storm med meget høj sø. Redningsmandskabet på stationen blev tilkaldt, og raketapparatet blev gjort klar. Da man havde bemærket at skibet lå for anker, opholdt man sig afventende på stationen.

Kl. 13 observerede man at skibet drev ind mod land, og man kørte da straks nordpå, mod havaristen, og ankom til strandingsstedet lidt før skibet stødte på revlen.

Skibet overskylledes stærkt af søerne, og 1 mand af besætningen sprang overbord, for at nå land ved svømning, men han klarede sig ikke i det kolde oprørte hav.

Raketapparatet blev nu hurtigt stillet op, raketten indstillet på 25°, og afskudt. Den gik lige op over skibet, men så højt at vinden tog linen, og førte denne ved siden af skibet. Den anden raket blev stillet på 20°. Linen faldt nu midt på skibet. Besætningen fik hurtig tag på linen, hvorefter man udhalede trossen og redningsstolen. Det lykkedes derefter at bjerge de resterende 23 mand lykkelig i land.

Skibet blev vrag

Under stormen forliste flere skibe i Nordsøen, en stor mængde tømmer og vragdele inddrev på hele vestkysten. Ved Bovbjerg inddrev et stort skib uden levende folks medfølge. Ved Ferring inddrev en skonnertbrig, ligeledes uden levende folk. Der blev senere udtalt, at den tyske bark var et af de tilfælde, hvor kaptajnen og besætningen havde gjort alt hvad der stod i deres magt, for at begrænse de indtrufne ulykker, og at det ikke lykkedes at redde skibet, måtte alene tilskrives de oprørte elementer.

Skibet blev senere kastet næsten helt ind til land. Den 15. februar anså man det for sikkert, at ladningen som blandt andet bestod af vin, ris, kaffe, manufakturvarer, ville blive heldig bjerget.

Den 29. februar sættes en del mere eller mindre havarerede varer til auktion, deriblandt de tidligere omtalte dukker. Den 2. marts inden hele ladningen var bjerget, sank skibet ned i sandet, og blev sønderslået.

Den 7. marts afholdtes sidste auktion, over det bjergede, der bestod af: En mahogni sofa og bord, stole, madrasser, egetræs-vandfåde, tovværk, forhudningsmetal, bolte, forarbejdet jern og malervarer. En stor del skibsvrag af eg og fyr, tjenlig såvel til anden brug, som til brændsel. Navnligen fremhæves heraf en del dæksbjælker af bedste rødt fyr, samt over 46 tønder smedekul i sække.

Bjergning 1983

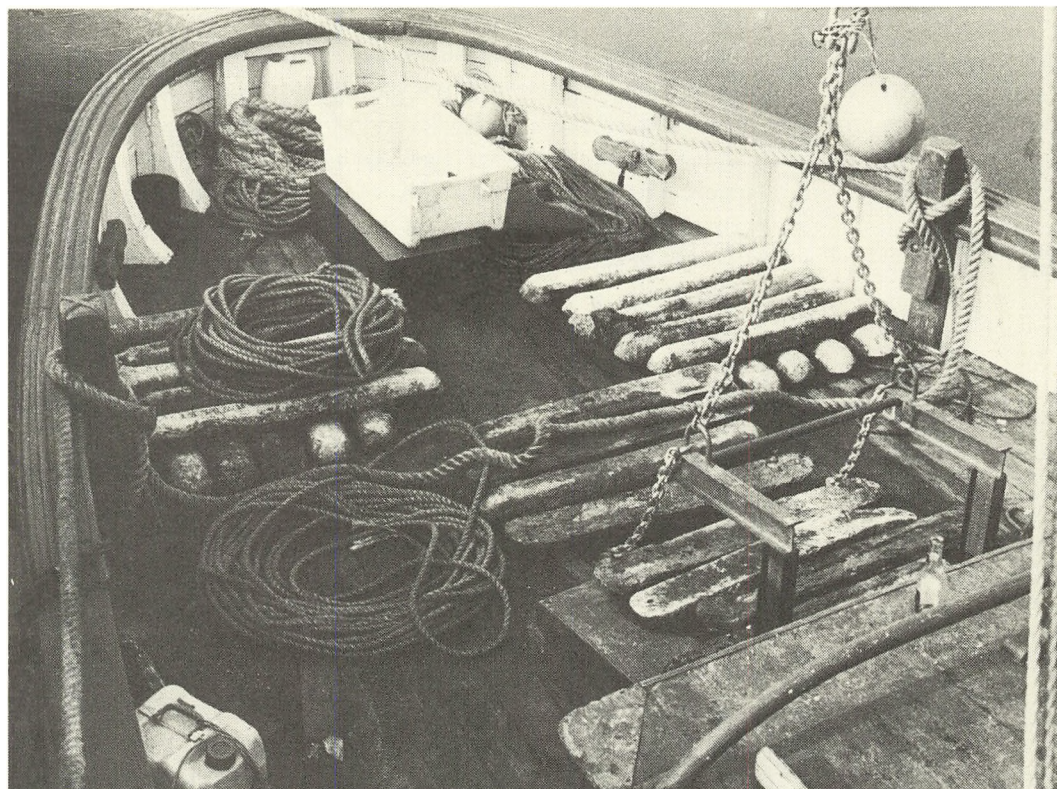
Vragresterne lå nu i fred i 115 år, godt gemt og beskyttet under sandrevlerne. De lokale beboere glemte hurtigt alt om strandingen. Nye strandinger forekom rask væk, og man huskede derfor kun de helt specielle strandinger, hvor der forekom store tab af menneskeliv.

Da vraget blev fundet i 1983, blev man overrasket af, at der kunne bjerges værdier så tæt ved land. Myndighederne blev derfor straks søgt om bjergeret på vraget.

Den 6. juli 1983 blev denne ret meddelt af Ringkøbing Amt. Der blev udarbejdet en bjergningsplan, gående ud på straks at bjerge de synlige genstande, der kunne blive ødelagt af havet, samt en opbjergning af de nemmest tilgængelige blybarrer.

Når dette var overstået skulle vraget støvsuges for sand, og eventuelle begravede genstande og nogle kasser skulle derefter bjerges. Som sidste etape skulle de store kasser med glasplader flyttes, og de sidste blybarrer opbjerges.

Der konstrueredes en platform til optagning af godset. Den skulle kunne hejses ned på vraget, hvor dykkeren så kunne fylde blybarrer eller andet på denne.



Blybarrer på agterdækket.

Da bjergningen påbegyndtes, blev vraget afmærket for og agter, og arbejdsbåden *Lodsen* blev ankre op over stedet.

Alt gik stort set efter planen, først opsamledes alle løse genstande som: smeltedigler, grifler og dukkedele m.m. Disse ting anbragtes i store kurve, som blev hejst ombord via platformen. De blev derefter pakket i våde kasser for senere at blive udvasket og konserveret.

Hummer og store havkrabber havde siden foråret invaderet vraget i stort antal, og man måtte passe på ikke at blive bidt, når man rakte hånden ned i huller, for at opsamle smådele. Nogle gange kom hummerne dog for langt ud af hullerne, så forestod der en kort kamp med dykkeren, hvorefter hummeren som regel endte sine dage på middagsbordet ombord.

De fleste blybarrer lå helt tæt, og fastkittet til vraget, de kunne derfor ikke umiddelbart hejses op ombord. Dykkerne fik derfor et hårdt arbejde med at løsne de enkelte barrer. Det blev gjort ved hjælp af brækjern, jernkiler og store mukkerter, hvorefter den 70 kg. tunge barre pr. håndkraft blev læsset på platformen. Når denne var fyldt helt op, blev den hejst ombord, hvor barerne p.g.a. den store vægt, blev fordelt jævnt over hele skibet.

Ud over et par klemte fingerspidser og blå negle, skete der heldigvis ikke andre ulykker med den tunge last.

Med den lille dykkerbåd, der kun er på 11 brt., lykkedes det at bjerge op til 5 tons bly om dagen, hvilket hidtil har gjort projektet til en god forretning.

De fundne dukker viste sig at være ret sjældne, hvilket resulterede i en række henvendelser fra museer og samlere. Efter forhandlinger fik dukkesamlingen i Legoland eneret og forkøbsret til alt hvad der måtte blive bjerget fra vraget. Undtaget blev dog blybarrerne, som blev solgt til omsmeltning. Dukkesamlingen i Legoland havde i forvejen en af verdens fineste dukkesamlinger, men ud over at ville bruge dukkerne i samlingen, ville man lave en udstilling om vraget, og de i øvrigt bjergede genstande.

Da man gerne ville beholde lidt af tingene lokalt, blev det indføjet i betingelserne, at Lemvig Museum og Thorsminde lokal-samling begge skulle have et lille udvalg af smeltedigler, grifler og blybarrer. Dette blev foræret de pågældende samlinger i efteråret 1983.

Idag er ca. halvdelen af alle blybarrer bjerget, og man regner nu med at bjerge resten af ladningen i sommeren 1984.

I serien *Maritim Kontakt* er hidtil udkommet:

Maritim Kontakt 1: *Jørgen H. Barfod*: Nyboderstudier. *Heine Jørgen Kisby*: Marstal-jagten – min hobby. *Ole Mortensøn*: Sømandens dagbog. *Erling Pade*: Beretningen om A. C. Sparrevogns Loggeuhr. *A. Hjort Rasmussen*: Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80ernes danske indvandsfiskeri. *Birger Thomsen*: Det vestindiske Søkorps 1760–1769. *Morten Gøthche*: Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup. *Jens Schou Hansen*: Refleksions seismisk marinarkæologi. *Hanne Poulsen*: Falske kaptajnsbilleder.

Maritim Kontakt 2: *S. A. Saugmann*: Vikingernes tidsregning og kursmetode.

Maritim Kontakt 3: *Benny Boysen*: Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart. *Ole Louis Frantzen*: Den danske flådes karronader. *John Hackman*: Skonnertskibet *Sigyns* sejlads på Danmark 1927–1937. *Anders Monrad Møller*: Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats. *Ulla Lund* og *Birger Thomsen*: *Lilla Dan* togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologien. *Ole Ventegodt*: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede. *Benny Christensen*: Om den maritimhistoriske konference i Svendborg.

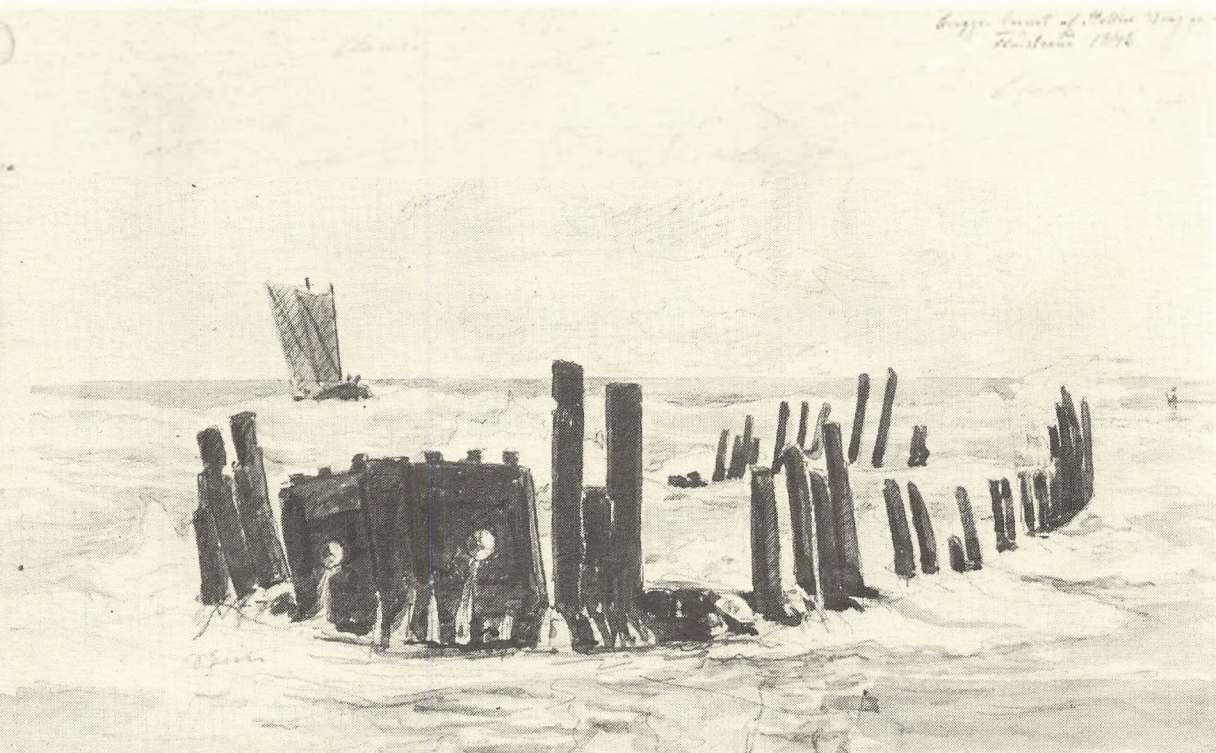
Maritim Kontakt 4: *Under sejl påny*. Træskibsejernes Sammenslutning 1971–1981. *Ole Crumlin-Pedersen*: Forhistorien. *Max. Vinner*: De første år. De næste år – Åge Larsen. *Sven Sand*: 1978–1981. *Morten Gøthche*: Om at restaurere gamle træskibe. *Steen Siebken*: Skonnerten *Martha* af Vejle. *Birger Thomsen*: Baltimore-klipper-skonnerten. *Carl Frederik Garde*: Med brosten i lasten. *Knut von Trepka*: RS No. 1 *Colin Archer*. *Hans Jeppesen*: En skipperfamilie 1870–1931. *Christian Nielsen*: Sprydstageriggen. *Henrik Hvass*: Ingenting med noget indeni. Kerteminde havn. *Peter Skanse*: Bruksbåtar i Skåne. *Henning Henningsen*: Fatter Jahns Sølov. *Benny Christensen*: Skibstømmerlærlinge for 200 år siden. *Jens Lorentzen*: Snaubriggen *Hvalfisken*, ex. *Benoben*. *Bent Andersen*, *Erik Andersen*, *Anni Rønnow*, *Hans Toft* og *Inger Wagner*: Den sidste Viking. *Aksel Sandemose*: Marstal-Skonnerterne under Labrador. *Holger Munchaus Petersen*: Fra hjuldampere til tremastede sejlskonnert. *Sven-Erik Ravn*: Syv år for *Jensine*. *Anders Monrad Møller*: Medens vi venter på vrage. *Kaj Lund*: Træskibene og tossefuglen.

Maritim Kontakt 5: *Jørgen H. Barfod*: Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år.

Maritim Kontakt 6: *Henning Henningsen*: En dunk Rigabalsam. *Michael Teisen*: Det bette vrage ved Lyngså. *Erik Housted*: En fredericiansk rheder- og skipperhistorie. *Ole Ventegodt*: Strandretten i Danmark indtil 1365. *Børge Lind*: KGH's lastmotorskib *Anders Olsen*. OXGZ. *Anders Monrad Møller*: København–Kristiania. Fra sejlpacket til Konferenceskib. *Erik Gøbel*: Femte danske Maritimhistoriske Konference.

Maritim Kontakt 7: *Holger Munchaus Petersen & Anders Monrad Møller*: Hundrede års handelsflåde i grove træk. *Erik Housted*: Olie – et transportproblem. *Henrik Fode*: Et forsøg på samling. *Hasse Neerbek*: Kapital til søfarten. *Anders Monrad Møller*: Store forventninger. *Benny Christensen*: D/S »Gylfe«. *Frederik Frederichsen*: 2. Verdenskrigs standardskibe. Det tyske Hansaprogram. *Jørgen H. Barfod*: Nordisk Shipping. *Ole Ventegodt*: Min søgrønne ungdom. *Birger Thomsen*: De moderne tider – og vor kulturarv på havbunden.

Maritim Kontakt 8: *Johanne Bichel*: Peber for alle pengene. *Ole Mortensen*: Lods-dæksbåden *Ejno*. *Jørgen Weber*: Lods-dæksbåden *Ejnos* stabilitet og sejlføring. *Fritz Brade Jørgensen*: Fra skibsmodellernes verden. *Maria Ekeberger*: Sjette danske Maritimhistoriske Konference.



Briggen Erenst af Stettin. Vrag paa Fladstrand tegnet af Martinus Rørbye 1846. Kobberstiksamlingen.

Forsiden: Bjergelauget lander med fladbåden. Stævnen fungerer som deis, nokken er tvodelt med en indsat skive.
Formodentlig i Lønstrup ca. 1903–04. Stereoskopisk optagelse af Peter Elfelt. Danmarks Radio.