



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 Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

SAMLINGER

TIL

JYDSK HISTORIE OG TOPOGRAFI

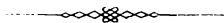
UDGIVNE AF

DET JYDSKE HISTORISK-TOPOGRAFISKE SELSKAB

~~~~~  
3. RÆKKE. V. BIND.  
~~~~~

REDIGERET AF

VILLADS CHRISTENSEN



I KOMMISSION HOS TILLGES BOGHANDEL
I KØBENHAVN

TRYKT I AARHUS STIFTSBOGTRYKKERI

1906—08

Minder fra Skagen

især fra Midten af det nittende Aarhundrede ¹⁾.

Ved Kjøbmand L. Holst.

I.

Min Bedstefader paa mødrene Side var Toldassistent i Kjøbenhavn og havde 2 Sønner og 2 Døtre. Sønnerne kom i Bogtrykkerlære i Kjøbenhavn og arbejdede der i nogle Aar som Typografer, men da dette ikke kunde føre til noget paa Grund af manglende Kapital, greb de til den dengang saa almindelige Udvej at gaa ind i Toldvæsenet, og blev omkring 1830 ansatte som Toldbetjente, den ældste i Lemvig og min Fader i Skagen, vistnok med en Lønning af 10 Rdl. om Maaneden for, uden Sportler ved Vagthold ved Bommen m. v.

Paa mødrene Side nedstammer jeg fra Skagen; min Oldefader, Niels Kjelder, var Fisker der og har vel nok været en ret dygtig Mand; han ejede da en af 2 Huse bestaaende Ejendom i Vesterby, og en Vej til Havet, mellem Batteriet og Fyret, kaldes endnu »Kjelder Niels's Vej«, saa den er formodentlig opkaldt efter ham. Han havde en Søn og en Datter, Sønnen var i sin Skoletid

¹⁾ Disse Meddelelser er oprindelig nedskrevne til Læsning for Forfatterens nærmeste Slægt. Paa Bestyrelsens Anmodning har Købmand Holst velvilligt overladt dem til Offentliggørelse i nærværende Samlinger.

Red.

»Kirkedreng« og sad tidt bag i Præstens Vogn op til den gamle Kirke. Formodentlig har han været ganske flink i Skolen, og ved en Visitats blev Biskoppen opmærksom paa den begavede Dreng, som havde en god Sangstemme, og drog Omsorg for, at han kom i Latin-skolen i Aalborg, hvorfra han gik til Kjøbenhavn som Student og fik theologisk Examen. Efter at være bleven Candidat blev han ansat som Huslærer hos Godsejer Scavenius til Gjorslev, der stammede fra Skagen, og var der Lærer for den senere Minister Estrups Moder. Senere arbejdede min Bedstefader som Lærer i Kjøbenhavn, var med paa Kjøbenhavns Volde 1807, blev gift samme Aar med en Datter af Major Creutz og havde 4 Børn, da han 1817 fik Embedet som Præst i Skagen. Min Bedstemoder har formodentlig været noget tungsindig og har vist næppe befundet sig godt heroppe, maaske ogsaa Sorgen over et aandssvagt Barn har taget paa hende; hun kunde ikke bære det og druknede sig i Skagerak efter at have været her i Skagen i faa Aar. Min Moder, der var den ældste af Pigebørnene, blev i Begyndelsen af Trediverne forlovet med min Fader, og da denne i 1834—35 fik et Embede som Toldbetjent i Løkken med 300 Rdl. i Gage, giftede de sig og bosatte sig der. De levede lykkeligt i Løkken i nogle Aar; min Broder Hans blev født der 1. Juli 1836 og jeg 1. Maj 1838, men af Grunde, som jeg ikke kender, blev min Fader Uven med Controllør Svane i Hjørring, som var hans Overordnede, og denne hævnedes sig paa Fader ved at sørge for, at han blev ansat som Strandtoldbetjent i Lilleheden. Stedet var øde, med Bolig i en Del af en gammel Bondegaard, og Tjenesten var streng; min Fader havde Opsigt over en Kyststrækning paa 5 Mil med stærk Patrouilleren, da Smugleri var en ret yndet Sport, og desuden maatte han deltage med Controlløren i Jagten paa Smugbrænderier

paa Landet, hvor den private Spiritusbrænding endnu ikke var udryddet. Omtrent samtidig med mine Forældres Giftermaal ægtede min Bedstefader Pastor Mørchs Enke i Mosbjerg og blev som Følge deraf Præst i Mosbjerg og Hørmested, indtil han i Aaret 1851 tog sin Afsked og flyttede til Frederikshavn, hvor han døde næste Aar. Om Vinteren 1840 rejste min Fader til Kjøbenhavn for at søge om at blive ansat andetsteds, og imidlertid var min Moder med Børnene i Præstegaarden i Mosbjerg. Under deres Fraværelse fra Hjemmet i Lilleheden, brændte dette, og samtidig blev min Moder syg, og kort Tid efter døde hun.

Under disse sørgelige Forhold traadte vor kjære Moster Anna, der var gift med Bager Saxild i Skagen, til og tog min Broder og mig til sit gode Hjem, og vi har ingensinde, hverken fra vor Plejefaders eller fra hendes Side, mærket, at vi ikke stod deres Hjerter ligesaa nær som deres egne Børn.

Min Plejefader drev Bageri og Landbrug og var efter Forholdene dengang i det hele velstillet, da han havde været saa heldig at vinde 5000 Rdl. i Lotteriet, en stor Sum i de Tider.

Da jeg var 5 Aar, kom jeg sammen med min Broder i Skole hos Enkemadam Splid; hun var næppe nogen Begavelse, men vi lærte da at læse og skrive, og da jeg var 7 Aar, kom vi i Borgereskolen, i Eftermiddagsskolen, som var øverste Klasse; jeg begyndte ved nederste Ende, men efter nogle Aars Forløb avancerede jeg til at blive Dux. Samtidig med vor Skoleundervisning fik vi Privatundervisning af Lærer Christensen, 2 Timer daglig; han var en dygtig Lærer, og da jeg blev konfirmeret, gik jeg ud af Skolen med en, efter de daværende Forhold, god Skoleundervisning.

Da vi kom til Skagen i April 1840, var der for-

holdsvis gode Tider. Aaret forud var der strandet 2 store amerikanske Tremastere, Marshall og Orinoco, den ene med Stykgods, navnlig Lærred, Drejl, Sejldug og Fjer m. v. fra Rusland, den anden med Jern fra Gøteborg. Det var i de gode gamle Dage, da Kaptainerne, naar de var kede af at ligge her, solgte det hele, Skude og Last; og der blev tjent store Penge for Kjøberne af begge Vrag, og en Mængde Mennesker tjente gode Penge ved at bjerge og conservere de fra Vragene indbjergede Varer, Lærred og Drejl. Parthaverne i Marshall tjente hver 1000 Rdl., det var dog delt i 56 Lodder, og deraf havde Byfogdens Søstersøn nok sine 7 Lodder, foruden at samme Embedsmand (v. Bergen) ogsaa havde Incassationen ved Auktionen, der nok gav ham en Indtægt af 4 à 5000 Rdl.

I Anledning af disse Strandinger og Auktioner var der mange Fremmede i Byen; der laa mange Jøder fra Kjøbenhavn, og de købte ind af Varerne, efter som de bjergedes og solgtes, og der var i det hele taget stort Røre i Byen. Der faldt vel ogsaa nok et Stykke Lærred eller Drejl af til Fattigfolk; i mange Aar efter gik flere af Fiskerne i Drejls Linned.

Omtrent samtidig kom det store Lod i Lotteriet, 50,000 Rdl., her til Byen og blev vundet af 7 Fiskere, der fik fra 4 til 9000 Rdl. hver.

For dem, der en Sommerdag kommer til Skagen og fra Banegaarden ser det Turistliv, der rører sig paa de makadamiserede Veje mellem velbyggede Huse, der ofte er omgivet af lidt Have, vil det falde vanskeligt at tænke sig, hvorledes Byen saa ud for 50—60 Aar siden.

Der var dengang ikke Spor af ordentlig Vej igjennem Byen; der gik vel en Hovedvej igjennem den, men

den var næsten altid daarlig, om Sommeren af Flyvesand, og naar dette i Efteraarsstormene fæg bort, stod Vejen under Vand lige fra Byfogedgaarden til Stenrimmen, hvor nu Bager Winther bor. Der foretoges intet for at dæmpe Sandflugten i Byen, den blev derimod fremmet ved, at de ved Vejen liggende Beboere om Foraaret fyldte Sand i de om Efteraaret og Vinteren opføgne Vandhuller i Vejen. Ved Vestenstorm fæg Sandet som tæt Snefog igjennem Byen og lagde en Mile snart hist, snart her. I ældre Tid havde Beboerne derfor i Regelen bygget deres Huse paa Højder for at være sikre paa, at Sandet ikke skulde lægge sig over disse, og hvor man byggede lukkede Gaarde med 3 à 4 Længer, var næsten altid de Huse, der laa mod Øst og Vest, byggede i Vinkelform for at forhindre, at Sandet lagde sig op ad Husene. Sandstormen var saa almindelig og saa tæt, at alle Ruder i de mod Vest vendende Vinduer blev matte, de blev ligefrem »sandblæste«.

Beboelsesforholdene i Skagen var meget ringe, saa godt som alle Huse var opførte af Træ med Fjælbeklædning og tækkede med Straa, 12—14 Alen lange, 8 højst 10 Alen brede, sjældent mere end 3 Alen høje under Bjælken. — De almindelige Fiskere havde i Regelen 2 Stuer, Køkken og Bryggers eller Frammers, som det kaldtes; der opbevaredes den saltede Fisk. Sovekamret brugtes hos de fattigste til Opholdsrum; det var forsynet med fast Sengested eller Alkove, med Bilæggerovn, i Regelen Husets eneste, med en Træramme omkring Overpladen for derpaa at kunne tørre strandet, havareret Korn. Der faldt gjerne Kornstrandinge om Efteraaret og Vinteren, og ofte udgjorde det indbjærgede Korn den væsentligste Føde for Beboerne, skøndt det ikke altid var helt ubedærvet. Næsten alle Kornsorter blev brugt

til Brød, Hvede, Rug, Byg og Havre, ja selv Ærter og Vikker.

Over Bilæggerovnen var endvidere anbragt en Trærække, hvorpaa der om Vinteren, naar det stod med fugtigt Vejr, blev anbragt saltede Rødspætter til Tørring, hvad der just ikke bidrog til at forbedre Luften i de smaa Rum.

Ydervæggene i Stuerne var gjerne opmurede med raa, soltørrede Sten indenfor Fjælbeklædningen og hvidtede. Alle Skillerum, Skorsten og Ovn var af samme Materiale; Ovnen ofte anbragt under Fyrstedet i Kjøkkenet eller i Bryggeret. Til Belysning anvendtes sædvanlig Trannen, man fik af Torske-, Kuller- og Rokkelever; en saadan Tranlampe var der altid i Kjøkkenet og undertiden ogsaa i Stuen, hvor der da var en Trætragt i Loftet for at fjerne Osen. Lampen bestod af en aaben oval Jernskaal, der hang i et Jernstativ. Skaalen var spids i den ene Ende, hvori der anbragtes afbarket Siv som Væge, nedenunder var der anbragt en mindre Skaal til at opfange Dryppet; den kaldtes »Tigger«.

Hele dette Belysningsapparat var sodet og ildelugtende, og naar dertil kom, at Fiskernes vaade Tøj om Vinteren ogsaa blev tørret ved Kakkellovnen, vil man kunne forstaa, at Atmosfæren i et saadant Sovekammer var langt fra Idealet. I de ældre Huse var der blyindfattede Ruder i Vinduerne, der næsten aldrig var til at aabne.

Imidlertid var hverken Vinduer eller Døre, somme-tider heller ikke Ydervæggene, tætte; der var jævnlig Tilgang af frisk Luft igjennem de smaa Rum, og dette bødede jo endel paa de hygiejniske Forhold. Klæder, Linned og Sengetøj var der ikke meget af, det var sjældent, der var mere Sengetøj end til det daglige Brug. I Regelen dannede Halm Underlaget i Sengene, til Puder

og Overdyner maatte de paa Stranden fangede Maager levere Fyld. Renligheden stod ikke paa noget højt Standpunkt, det var en Sjældenhed, at Mændene badede, Kvinderne aldrig.

Latriner kendtes kun af de mest velstillede, de blev nærmest betragtet som Luxus; Beboerne besørgede gjerne deres Fornødenheder ved Husets østre Gavl, saa det var altid med en vis Varsomhed, man passerede saadanne Steder i Mørke.

Jeg vil nu gaa noget tilbage i Tiden og søge at skildre Forholdene i Skagen i den første Halvdel af det nittende Aarhundrede, saaledes som jeg har hørt det referere i mit Hjem.

Naar man i min Bardom talte om Krigen, var derved naturligvis forstaaet Krigen med Englænderne i Aarene 1807—14, og dette var gaaet saa dybt i Bevidstheden, at den sædvanlige Drengelig var Engelskmand og Dansk, hvori en enkelt Dreng, som formodentlig skulde forestille en Kaper, var stillet mellem 2 Maal og skulde søge at gribe fat i en af de omsværmende Dreng, inden han kom til Maalet.

I Anledning af Krigen blev Fyret slukket, og der kom Militær, en Afdeling Artilleri, til Byen under Kommando af Major Westenholz, Fader til Brødrene Westenholz i London.

Der blev anlagt en Skandse ret Nord for Fyret, den gik altid under Navn af Batteriet og skulde forhindre, at Englænderne gjorde Landgang for at tænde Fyret. Mellem dette og Batteriet blev der anlagt en indgrøftet Vej, der har holdt sig godt til vore Dage og kaldes Batterivejen.

Major Westenholz byggede sig en Bolig paa Heden Vest for Fyret og solgte den efter Fredsslutningen til min Bedstefader, der benyttede den som Præstegaard,

saalænge han var paa Skagen, og den er formodentlig strax efter blevet nedbrudt.

I Begyndelsen af Aarhundredet tog Sandflugten megen Overhaand, og formodentlig har Vejen mellem Højen og Skagen været ufarbar, saa Bønderne, der kom ad Nordstrand, har fulgt denne til den nyanlagte Batterivej; thi omtrent paa den Tid blev der bygget 2 Kjøbmandsgaarde i den østlige Del af Byen, tæt ved det gamle Fyr. Den ene ejedes af Peder Thomsen Højer, den anden af Søren Jacobsen, de drev begge en betydelig Handel med tør Fisk, letsaltede Rødspætter, som udførtes til Lybæk i tomastede Fartøjer, der kaldtes Brigger, men kun var 10 à 15 Tons store. Fra Lybæk gik den tørre Fisk til Polen og andre katholske Lande til Brug i Fasten. Der har senere i den ene af Gaardene været Sølvtoj og Brokades Silkekjoler, som efter al Sandsynlighed er købt paa disse Rejser; formodentlig har det været Krigsbytte, som er købt af de franske Soldater eller disses Medhjælpere.

Da Forholdene efter Krigen kom noget i Orden, blev der taget fat paa Sandflugtens Dæmpning oppe i Klitten, og der blev tilsagt Ægtbønder fra Sognene deromkring, helt op ad Hjørring til, for at besørges Tilplantning af Klitterne; den fandt Sted paa samme Maade som nu, med Klittag, der blev rykket i Læsiden af Bakkerne.

Sandflugtvæsenet stod dengang under en Sandflugtskommissær, og denne Bestilling var forenet med Byfogedembedet, der i den Tid var beklædt af Cancelliraad Ole Christian Lund, 1803—1828.

Byfogden sørgede selvfølgelig først for sine nærmeste Omgivelser, og der blev altsaa først dæmpet om hans Bolig. Da han havde faaet Terrainet deromkring bragt ind under stabile Forhold, lod han Bønderne grave

Plantehuller, kom det Klittag, der skulde have været plantet i Klitten, i Hullerne og plantede Træer deri; paa den Maade blev Plantagen, der omgiver Sandflugtskommissærboligen, til, og hvorledes man nu end vil dømme om hans offentlige Virksomhed, saa maa man erkjende, at han har sat sig et Minde, som har haft stor Betydning for Byen, og hvorfor Beboerne den Dag i Dag maa være ham taknemmelige.

Samme Byfoged Lund, »Cancelliraaden«, førte forresten et gæstfrit Hus og var en livlig Mand. Byens Borgere og Embedsmænd samledes jævnlig hos ham til Fest; man fortalte i min Barndom ofte om Cancelliraadens sorte Tjener Jan og om Aben, som var anbragt i Haven, lænket til en Stang. Camillo Brun fortæller, at Negeren blev sendt Cancelliraaden som Gave fra en strandet amerikansk Skipper, og det er rimeligt, at ogsaa Aben er kommet hertil ved en Stranding.

Om hans Administration kunde der vel nok siges et og andet; han havde nok permanent Kasseangel, skjøndt han betragtede alt, hvad der kom ind paa Stranden, som sit, og dette har vel nok af og til kunnet give gode Indtægter, naar man hører, at der i 1825 drev 23 Skibe ind paa Sønderstrand, og derfra kom kun ganske enkelte Mennesker levende iland.

Stranden var saa opfyldt med Vraggods, at man ikke kunde overkomme at bjerge det og solgte Stranden, med hvad derpaa fandtes, i Parceller; saa fik Kjøberne selv at bjerge, hvad der var mellem Mærkepælene. Det siger sig selv, at de ikke hastede med at rydde Stranden.

Skagens saagodtsom eneste Næring var dengang, som nu, Fiskeriet, som paa Grund af Stedets Beliggenhed, kilet ind mellem tvende Have og tæt ved det dybe Vand, har været en indbringende Erhvervskilde.

Fiskeriet blev drevet forskelligt efter Aarstiden. Rød-spættefiskeriet, der kun dreves med Vaad, begyndte i September. Det dreves af 6 Mænd og 6 Kvindehjælpere; først gik Kvinderne med, senere besørgetes Arbejdet af konfirmerede Drengene, ja, undertiden maatte Drengene, naar de var velvoxne, gaa med i 11—12 Aars Alderen, og de fik da kun $\frac{1}{2}$ eller $\frac{3}{4}$ Kvindelod. Fangsten blev delt i 6 Dele, foruden $\frac{1}{5}$ Lod til Baaden, og Kvindelodderne fik $\frac{1}{5}$ af hver Mands Lod. Hver Mand skulde stille en Kvindemedhjælp til Arbejdet, og naar de ingen Drengene kunde faa, var der enkelte ældre Mænd, som ingen Vaadpart havde, der gik for 2 Kvindelodder.

I Oktober-November Maaned, naar Fisken stod længere ude, og der skulde bruges længere Liner, slog 2 Selskaber sig sammen og drog »Fælledbon« for Resten af Aaret til Paaske. Der var visse vedtagne Regler for disse Selskabsdannelser, eller rettere Arbejdsinteressentskaber, der skulde siges op ved 2 Mand 3 Dage før Jul eller Paaske, og Opsigelsen kunde selvfølgelig ske saavel fra Selskabets som fra vedkommende Parthavers Side, og det var meget sjældent, at nogen kom fra Selskabet, uden til de vedtagne Flyttetider; denne uskrevne Vedtægt respekteredes endogsaa i Retssager.

Den dygtigste og mest repræsentative Fisker blev ansat som Fører eller Skipper for Selskabet, skulde kaste Vaaddet og repræsentere Selskabet ved Salg af Fisken m. m. Foruden Skipperne var der gjerne 1 à 2 andre af de mest ihærdige, der sammen med denne raadede i Selskabet, bestemte hvem de skulde have med i dette, og hvem der skulde siges op paa Grund af Alder, manglende Arbejdslyst eller andre Aarsager. Der var selvfølgelig Forskjel paa de forskjellige Selskabers Fortjeneste, den rettede sig væsentligst efter Dygtigheden og Ihærdigheden ved Arbejdet.

Heldet spillede ogsaa en Rolle, men det var dog saa, at den, der gik først ud og kom sidst hjem, ogsaa bragte det bedste Udbytte til Huse. At komme i godt Selskab var derfor ofte en Velfærdssag for en Mand, og der blev i den Anledning drevet mange Intriger, ikke mindst fra Kvindernes Side; Slægtskabsforholdene spillede ogsaa en Rolle.

Naar Skipperen kunde evne det, ejede han i Almindelighed Baaden, der blev brugt baade til Rødspættefiskeri, Torskefiskeri og Skibsbjergning.

Fangsten af Torsk og Lunger, som tilvirkedes til Klipfisk, dreves fra Paasketid, saasnart der kunde faas Tobis til Agn, og til Pintse; der arbejdedes selskabsvis ligesom ved Rødspættefiskeriet, men uden Medhjælpere. Der fiskedes med Bakker, lange Liner med Kroge paa; det var sædvanlig paa Nordsiden og Øst for Revet, at Fangstpladsen var. Baaden fik $\frac{1}{7}$ af Fiskeriet, mod at Baadejeren skulde holde en Tobisvaad til Agnfiskeri.

Da Baadene væsentlig kun brugtes som Robaade og ikke duede videre til Sejlads, hændte det flere Gange, at Fiskerne, naar de under deres Gerning blev overfaldet af Vestenstorme, ikke kunde sejle Landet op, men maatte bære af til Sverrig, og der var i saadanne Tilfælde stor Ængstelse i Byen, da der hengik mange Dage, inden man fik Underretning om deres Skæbne.

Fra Pintse til Septbr. dreves Dybvaadsfiskeri efter Makrel, Sild og andet.

Rødspættefiskeriet med Vaad dreves paa begge Sider af Landet og var i Almindelighed rigtgivende, men det gav dog ikke videre Fortjeneste, da Afsætningsforholdene vare daarlige og Priserne ringe. Endel solgtes til Bønderne, der kom herved helt oppe fra Hjørringegnen med deres Produkter, nemlig Korn, Kartoffler, Smør o. l.,

men Størstedelen af Fisken blev solgt til Svenskerne, eller naar der ingen Kjøbere var, blev den taget hjem til Saltning og Tørring. Hvert Selskab havde sin bestemte Vognmand til at transportere Fisken fra Nordstrand eller Grenen til Hjemmet; Betalingen derfor blev ydet in natura, hver sjette eller syvende Fisk, eftersom Fangsten skulde bringes til Vesterby eller til Østerby.

Som ovenanført solgtes den største Del af Fangsten til Svenskerne, der i Fyrrerne kom hertil i aabne tomastede Baade, som i Paalandsstorm gik iland og blev bjerget op paa Stranden for igen ved Fiskernes Hjælp at blive sat ud, naar det atter blev Fiskevejr.

Senere fik Svenskerne enmastede Dæksbaade, der blev mere og mere velsejlende og efterhaanden udviklede sig til den nuværende udmærkede søgaaende Skærgaardsbaad. Med Vestenstorm kom der ofte hele Flaader af svenske tremastede Baade, der drev Torskefiskeri i Skagerak, tilankers paa Sydsiden, Besætningen gik iland; pjaltede og elendige saa de ud, og de baade tiggede og sloges, saa Byens Beboere ikke altid saa paa dem med venlige Øjne, skjødnt de af og til handlede endel her; de købte navnlig Brændevin, færøiske Trøjer og Cichorie.

Prisen paa ferske Rødspætter var meget ringe, 8 Skilling for en Snes Fisk, der vel nok aldrig vejede under 20 Pd., men der kunde ogsaa af og til, navnlig efter stærke Storme, være indtil 300 Snese med eet Dræt.

Den Fisk, der bragtes hjem, blev saltet og tørret, et Arbejde, der væsentlig paahvilede Kvinderne. Den blev derefter enten solgt til de herværende Smaahandlere, eller, hvad der var det almindeligste, sejlet sydpaa af Ejerne, helt ned til Issefjord, og solgtes eller borttuskedes der mod Korn og Kartoffler; det var jo dengang en Skik, at enhver nogenlunde fremsynet og velsitueret Fisker om

Efteraaret skulde have adskillige Tønder Rug og endnu flere Tønder Kartofler indkjøbt til Vinterforsyning.

Det var ikke mange Penge, de bragte med hjem fra saadan en Efteraarsrejse, de fik kun en Skilling for en tørret Rødspætte, og saa maatte de endda i Byerne og paa Landet gaa fra Hus til Hus for at falbyde deres Produkter.

Torsken blev betalt med 1 Rdl. pr. Lispund, en stor Del af den blev opkjøbt af Smaahandlerne her, der saa førte dem til Kjøbenhavn i deres Smaajagter paa 10 til 12 Tons, hvoraf der i de Tider (omkring 1850) var en halv Snes Stykker her.

De maatte ogsaa, for at faa en nogenlunde ordentlig Pris, gaa fra Hus til Hus med nogle Klipfisk paa Nakken, og kom i den Anledning af og til i Klammeri med Politiet, da de egentlig kun maatte forhandle Fisken fra deres Skuder, som laa ved Gammelstrand. Disse Smaahandlere medbragte ogsaa Indkjøb fra Strandingsauktioner til Kjøbenhavn, hvor de tiltuskede sig nogle Colonialvarer. Desuden drev de Handel med Skindet af de tørrede Rødspætter; det blev samlet af Kokkepigerne her, trukket paa Snore og solgt i Smaaportioner i Kjøbenhavn til Smaafolk til at klare Kaffe med, en Forretning, der hørte op, siden Folk, istedetfor at koge, tragede Kaffen.

Naar Fiskerne havde endt deres Dagsgjerning ved Rødspættefiskeriet — det begyndte gjerne lidt over Midnat eller henad Morgenstunden, eftersom Vejtet var, rettede sig ogsaa efter Højvande, og dets Varighed ahang meget af, hvor rig Fangsten var — samledes de i Regelen hos deres Kromand, som de kaldte deres Vært, for at dele deres Penge og samtidig fik de for fælles Regning en eller to Flasker Brændevin til deres fra Hjemmet medbragte Proviant, som sædvanlig bestod af

ganske tykke Smørrebrødsskiver med varm, ristet Fisk til, som oftest dejlige, flækkede Rødspætter, der kunde se ganske indbydende ud. Fiskeriet blev da drøftet, Pengene delt, og der blev gjort Aftale om, hvor og hvorledes man næste Dag skulde arbejde.

I Dobbeltelskaberne var der altid et Par særlig morgenduelige og kyndige Folk, der skulde kalde til Fiskeriet hver Nat eller Morgen. De skulde skjønne om Vejret og Strømmen og om Udsigten for Fiskeri, og havde i den Anledning mangan Tur til Stranden i Undertøj, og skulde derefter, naar de fandt Tidspunktet passende, varsko de andre Medlemmer af Selskabet ved at banke paa Vinduet; det skulde gjerne gaa saa stille af som muligt for ikke at vække Konkurrenterne, og i Løbet af kort Tid gik det saa afsted i ravende Mørke, næsten altid til Grenen eller Nordstrand, hvor der efter Vind- og Strømforholdene var mest Udsigt til Fiskeri.

Fornøjelser var der kun faa af; Selskabelighed kendte man ikke stort til, kun til Bryllups- og Daabsgilder kunde de en sjælden Gang samle Slægten.

Den Dag, der bragte mest Glæde over Byen, og som der i lange Tider blev sukket efter, var anden Juledag. Det var nemlig en gammel Vedtægt, at alle Baadejere paa denne Dag skulde samle deres Fiskeriselskaber og holde et større Gilde for dem. En af mine jevnaldrende Skolekammerater var Søn af en større Baadejer, der havde hele 2 Selskaber, og jeg havde den Glæde hvert Aar at blive indbudt til det aarlige Fiskergilde. Det var saa højtids- og stemningsfuld, at ogsaa jeg glædede mig overordentlig til anden Juledag, og jeg skal forsøge i det efterfølgende at give et Billede deraf.

Dagen før Juleaften blev der af Værten sendt en Mand omkring til hver Mand i Selskabet for at indbyde

Hustruer og Børn til at møde i Gildehuset anden Juledags Aften Kl. 6.

Paa Slaget mødte saa hele Familien i deres bedste Stads, i Almindelighed hjemmegjort Tøj, og de var alle, lige ned til Pattebørn, taget med. De blev budt velkommen af Vært og Værtinde og af en Skaffer eller Skænker. Bordene var dækkede med »Mellemmader« — Sigtebrødssmørrebrød med Paalæg af Kjød og Ost — Øl og Brændevin. Mændene bænkedes sig ved det store Bord, »Skywen«, som var omgivet af faste Træbænke langs Væggene og et »Forsæt«, en løs Træbænk, som anbragtes paa den modsatte Side af Bordet. Kvinder og Børn kom ind i et andet Værelse, blev først trakterede med et Stykke Søsterkage og et Glas Mjød, derefter fik hele Selskabet Kaffe.

Efter at man havde stillet den første Hunger, blev der aabnet for Vesterstuen, der var oplyst af 6 à 8 Talglys i Lampetter paa Væggene. Saa tog Spillemanden (Lars Lær) fat, og Dandsen begyndte med en sagte Vals. Derefter kom de sædvanlige gamle Dandse 2, 3, 4, 5 og 6 Tur, Reel, Verdens Tummel, Sløjfen og Ottemandsdansen. Der kom efterhaanden mere Liv over Selskabet. Mændene smed Storrøjerne, Kvinderne Hovedklæderne, og saa gik det løs, saa godt det lod sig gjøre, efter den ikke videre gennemtrængende Musik; men det gik pænt og ordentlig til.

Mellem Dandsene gik Skænkeren rundt med Øl og Brændevin, Punsch og Kaffe, der blev pokuleret, men selv Folk, der ellers tog til sig af Varerne, fik ikke for meget. Kl. 11 blev der saa gjort et Ophold, og Mænd, Kvinder og Børn, hver for sig, blev anbragt ved dækkede Borde, hvor der serveredes sprængt, letsaltet Torsk og Sødssuppe. Naar Maaltidet var forbi, blev der sunget en bestemt Sang: »Nu ere vi alle glade og mætte«. Saa tog

man fat igen; de mindre Børn, der blev søvnige, blev bragt hjem eller anbragt i Senge, og saa gik det atter løs med Dandsen. Paa Bordene stod Tallerkener med Tobak, hvori der var stukket Kridtpiber til Brug for Selskabet. Henad Morgenstunden blev der atter dækket Bord med en stor, saltet Flæskeskinke, Pølse og saltet Kjød med Sigtebrød til, hvortil serveredes Punsch, Øl og Brændevin. Efter Maaltidet blev først Værtens og senere Værtindens Skaal udbragt under Hurraraab.

Der var Liv og Lystighed overalt, og Dandsen fortsattes, medens de Gamle fik sig et Slag Kort, i Regelen Brus om 5 Streger. Senere serveredes Flæsk og Brød, Øl og Brændevin stod fremme hele Tiden. Naar det var lyst, fik hele Selskabet Kaffe og Kage, og ved 9—10 Tiden gik alle hjem efter at have givet Vært og Værtinde et eller flere Hurraer ude i Gaarden. Det hørte med til et ordentligt Gilde, at der ikke blev holdt for tidligt op, og naar Selskabet gik, fik hver af Deltagerne et 2 Tommer tykt Stykke Søsterkage, et Stykke Kringle og et Par Vandbakkelser med hjem.

Ejeren af Baadene fik ogsaa en Mands Part af alle Bjergelodder, og denne Rederiforretning lønnede sig i Regelen ganske godt, saa at ogsaa andre end Fiskerne anskaffede Baade og dannede Fiskeriselskaber. Var en Mand for fattig eller for ligegyldig til at skaffe sig Part i Vaaddet og møde med de nødvendige Touge, maatte han gaa som Halvmand; Baadsejeren skaffede da det fornødne mod at faa $\frac{3}{10}$ af Lodden, og naar saa Baadsejeren tillige selv gik med og sommetider havde en Tjenestekarl, ja enkelte havde 2, til 20 à 30 Rdl. om Aaret, hændte det jo, at der kom ikke saa faa Lodder til et Hus, men de Folk, man dengang kaldte formuende, havde dog sjælden mere end nogle Hundrede Rigsdaler foruden deres Hus, som i og for sig ikke havde nogen

større Værdi. De fleste af disse Redere og Smaahandlere købte sig ved Lejlighed lidt Agerjord til 1 à 2 Køer for at udbytte den Mængde Fiskeaffald, der i Regelen var ved Bedriften.

Saaledes var Forholdene til den første Krig 1848—50; saagodtsom alle vaabenføre Mænd var dengang til Orlogs, og da de var kommet tilbage, var der kommet en frisk Luftning over dem; der er vel nok kommet noget mere Initiativ med dem, efter at de havde set Kjøbenhavn og de større Forhold.

Man begyndte at anskaffe sig Flyndergarn og drive Garnfiskeri med 2 og 4 Mands Joller, de første Aar paa Sydsiden og senere paa Nordsiden, men der var jo dengang ikke Tale om at lade det dyre Redskab staa Natten over paa Nordsiden. Der begyndte en Opgangsperiode med Fiskepriserne, Kvaserne kom hertil, baade Bornholmere og Frederikshavnere, opkjøbte den levende Fisk og bragte den til Kjøbenhavn. De kunde selvfølgelig betale højere Priser end Svenskerne, men Prisen var dog sjælden over 2 à 3 Mark for Snesen. Der kom stadig mange Svenskere hertil, og de var her næsten i al Slags Vejr, hvorimod Kvaserne kun kunde være her, naar Vejret var nogenlunde roligt for ikke at slaa Fisken ihjel. Følgen deraf var, at Priserne var meget variable; naar Svenskerne var her alene, bestemte de Prisen, men naar Forholdene tillod Kvaserne at komme, var det Fiskerne, der bestemte den.

Der kom Mængder af Fisk iland, først om Efteraaret Kuller, senere Rødspætter, og der gik mangan Gang mange fuldtladede Svenskere og Kvaser herfra paa en Dag; navnlig Kuller kunde der være saa mange af, at Fiskerne lige til ind i Tredserne solgte dem til 6 Skilling Snesen. Det hørte ikke til Sjældenhederne, at Bønderne

i de Dage kunde kjøbe et Enspænderlæs Kuller for 1 Td. Kartoffler.

Da Jernbanen i Slutningen af Tredserne blev færdig til Aalborg, etableredes der Fiskehandel der, og der kom Folk herud baade fra Aalborg og Sæby, de købte Fisken op her og bragte den til Aalborg. I Aaret 1871 blev Banen ført til Frederikshavn, og nu blev denne Hovedstation for Fiskehandelen, der sendtes Opkjøbere herud, som laa her hele Vinteren, opkjøbte Fisken, eftersom den blev fanget, og førte den til Frederikshavn, hvorfra den forsendtes videre til Tyskland, der paa den Tid endnu ikke havde faaet den søgaaende Fiskerflaade, som det nu er i Besiddelse af og som bevirker, at dette store Afsetningsomraade nu ikke mere har nogen Betydning for os, ialfald ikke for Rødspætternes Vedkommende.

I Begyndelsen af Halvfjerdserne havde man fra Hals gjort Forsøg paa at fiske med Snurrevaad, et Fiskeri, der havde været drevet i Limfjorden i 100 Aar. Man maa undres over, at dette Fiskeri ikke tidligere er forsøgt i Kattegat, da det er en udmærket Fangstmaade, som sætter Fiskerne istand til at kunne søge Fisken, hvor den findes, hvorimod de tidligere, naar de tog den med Landdragningsvaad, maatte vente, til den kom saa nær til Land, at de kunde naa den med en 1000—1200 Favne Line.

Det var jo blevet lidt bedre, da man begyndte paa Garnfiskeriet, men dette blev da ogsaa i Regelen drevet i Nærheden af Kysterne.

Saaledes begyndte det søgaaende Fiskeri, og Skagen blev paa en Maade noget reduceret, da den Begunstigelse, den tidligere havde haft ved at være saagodtsom det eneste Sted, hvor der dreves et større Fiskeri om Vinteren, nu var bortfaldet.

Man begyndte herhjemme saa smaat at gaa over fra

Landdragningsvaadfiskeriet til Snurrevaad; først fiskede man med de store Baade og de store Vaad, men senere gik man over til at fiske med de nu brugelige Snurrevaad.

I Slutningen af Halvfjerdserne begyndte Fiskerne derfor at leje svenske Baade og gamle Kvaser og gaa ud i Kattegat, dels paa Garn- og dels paa Snurrevaadsfiskeri.

Naar jeg i det foregaaende har fremhævet det til sine Tider rige Fiskeri, der fandtes her langs Kysten, hvad der let lader sig forklare ved, at Skagerak i de Tider var saa temmelig rent for Fiskeri og Kattegat ligesaa, saa er det en Selvfølge, at der ogsaa kunde indtræffe magre Tider, naar Vind- og Strømforholdene vare ugunstige.

Som anført skulde Fisken sættes tæt ind under Land, for at den kunde naaes med Landtrækningsvaadene, og naar dette ikke skete, saa det galt ud med Fortjenesten i Skagen, og Fiskerne søgte da vestefter, helt op til Hirtshals, eller sydefter, helt ned til Stensnæs, men det var ofte med daarligt Resultat.

Naar de herværende Fiskere da i trange Tider saa de store Flaader af svenske Fiskerbaade, der gik vestefter paa Bankfiskeri, er det ikke saa underligt, at de ogsaa kunde ønske at gøre et Forsøg med dette, og jeg skal i det efterfølgende søge at give en Skildring af, hvorledes det søgaaende Fiskeri lidt efter lidt udviklede sig derfra.

I Foraaret 1862 fik endel af de dygtigste Fiskere ved Regjeringens Hjælp anskaffet en Dæksbaad til Bankfiskeri, bygget i Sverrig af Fyrretræ og af den brugelige Model. Den blev døbt »D. G. Monrad«, ca. 30 Tons, og gik det første Aar ud paa jyske Rev med 12 Mands Besætning under Kommando af Jens Chr. Jensen i Østerby,

og der blev hyret en Mand med fra Sverrig som »Kjendtmænd«, da Fiskerne herfra aldrig havde været paa den Art Fiskeri. Paa Grund af daarligt Vejr, Tab af Fiskeredskab og andre Uheld blev Resultatet daarligt og ikke lønnende; hvad der fiskedes, solgtes til Tutejns Fiske-salteri, der var anlagt her kort forinden.

I Julen 1862 druknede Jens Chr. Jensen og 3 af Mandskabet ved Redningsbaadens Kæntring den 27. Decbr. ved »Daphne«s Stranding, men næste Foraar gik »D. G. Monrad« atter ud med en Besætning af 10 Skagboer og 2 Svenskere. Lars Kruse blev nu Skipper, og der skulde forsøges Storfiskeri paa Storeggen, Vest for Norge. De kom ogsaa derop, der var rigeligt med Fisk, Torsk og Langer, naar det var Fiskevejr, men det stod stadig med Storm, og i de 4 à 5 Maaneder, Rejsen varede, havde de kun 15 Fiskedage, og i den Tid solgte de for 1600 Rdl. i Aalesund, foruden at de havde ca. 25 Skpd. Torsk og Langer med hjem. Det hele var rent mislykket, og der blev kun mellem 50 og 60 Rdl. i Behold til hver af Deltagerne, efter at Proviant og øvrige Udgifter var betalt.

En anden svensk Baad, der ved Statsunderstøttelse s. A. var lejet i Sverrig, blev brugt af 6 Fiskere fra Vesterby under Kommando af Jens Jacobsen, og drev Torskefiskeri i Skagerak, men de havde heller intet Udbytte navnlig af Mangel paa Agn, og efter at de havde haft Baaden i 2 Aar, blev den sendt tilbage til Sverrig.

I Aaret 1876 blev der atter gjort Forsøg paa Torskefiskeri med Dæksbaad. 6 Fiskere fra Højen og Skagen købte Dæksbaaden »Forsøget«, og senere købte et andet Selskab nok en Baad, »Norden«, og begge Baade drev ret godt Fiskeri i nogle Aar, men Mangel paa Havn og Vanskeligheden ved at skaffe Agn bevirkede, at de solgte

den ene og omdannede den anden til Fiskekutter med Dam til Rødspættefiskeri.

I Aaret 1880 blev der i Frederikshavn bygget en Kutter, »Familien«, til Torskefiskeri i Skagerak; den fik Statstilskud og blev ført af Lars Kruse og var væsentlig bemanded med hans Slægt. Kort efter blev der bygget endnu en Kutter, »Enigheden«, til Torskefiskeri med Chr. Mathisen som Fører; de fiskede et Par Aar, men den blev derefter forsynet med Dam til Rødspættefangst. Begge Kuttere hørte hjemme i Skagen i 5—6 Aar, men blev da solgt.

I Firserne er der gjort et Par Forsøg med Torskefiskeri, denne Gang under Island med Kutter »Helene« og »Larsens Plads«; der blev fisket godt, men Resultatet var dog, at Udbyttet saavel for Rederne som for Fiskerne var saa ringe, at det ikke kunde lønne sig.

Som det af det ovenanførte fremgaar, viste det sig, at Rødspættefangsten var det Fiskeri, der bedst svarede Regning, navnlig efter at man i Halvfjerdserne havde begyndt at anskaffe sig Snurrevaad. — I Aaret 1877 blev der opdaget et nyt Rødspættefiskeri ved Hirtshals, og i 1878 og 1879 var næsten alle Skagensfiskere deroppe og tjente ganske godt med deres Snurrevaad, som dengang var et ubekendt Redskab for Kystboerne der, skjøndt de kun fik 50 Øre for Snesen af store Rødspætter.

Dette Fiskeri ophørte imidlertid, og i Begyndelsen af Firserne blev der, tildels ved Assistance af Kjøbmand C. S. Møller, anskaffet 2 Kuttere, »Haabet« og »Jylland«, begge forsynet med Dam og til Brug ved Snurrevaadsfiskeri; der fiskedes ganske godt med dem, men da der i Aarene 1885, 1886 og 1887 atter blev et overordentlig stort Fiskeri paa Vestkysten, oppe ved Løkken, solgte Fiskerne her deres Kuttere og tog fat paa Snurrevaads-

fiskeri fra Jolle. Fisken, der fangedes der paa Vestkysten, var meget stor. Størstedelen af den blev bragt i Land og solgt til Opkjøbere for 5 à 6 Øre pr. Pd., den blev derefter eksporteret til Holland, letsaltet i Tønder, og der blev tjent store Penge paa den, da Markedet der endnu ikke var blevet overfyldt af islandske Rødspætter.

Efter at Fiskeriet paa Vestkysten havde varet i 3 Aar, hørte det op, og Fiskerne fik da mere og mere Blikket op for, at de atter maatte se at anskaffe sig sø-gaaende Baade, og da der fra Statens Side traadtes hjælpende til med Laan til 3 pCt. mod Kommunegaranti, blev der i Slutningen af Firserne og senere anskaffet en Mængde Kuttere paa 25 til 35 Tons, som forsynedes med Krybbespil til Indhivning af Vaaddet.

Senere, 1890—1892, blev der anskaffet Dampspil til Indhivning, og nogle Aar efter, omkring 1900, blev alle Kuttere forsynede med 4—6 Hk. Petroleumsmotorer istedet for Damp, og mange Kuttere fik endvidere Skrue for at kunne komme frem i stille Vejr og derved bevare Fiskeladningen, og paa samme Tid gik Størrelsen af de nybyggede Kuttere op til 40 Tons.

Jeg har nu forsøgt at give et Billede af Fiskeriets Kaar og Udvikling fra 1840 til vore Dage og skal kun tilføje, at Fiskernæringen nu drives herfra med 27 Kuttere. der ere i Fart fra April til Novbr. og saagodtsom alle have deres Fangstplads i Nordsøen, helt ned til Esbjerg. Hjemmefiskeriet drives af ca. 60 Motorjoller og af endel almindelige Baade. Der er fortiden nok anbragt ca. 400,000 Kr. i Kuttere og Baade; Halvdelen af denne Kapital er vel nok skaffet tilveje i Skagen. Resten er af udenbysboende anbragt i Kutteraktier og Skibsparter. I Firserne opløstes de fra ældre Tid bestaaende Fisker-

selskaber, og Fiskeri ved Landdragningsvaad gik efterhaanden ud af Sagaen.

Da Skagen i 1890 fik Jernbane, gik Fiskehandelen mere og mere over til at blive drevet herfra; alt hvad der fiskedes kunde sælges, og Priserne steg mere og mere, men samtidig tog Fiskemængden rigtignok ogsaa af, baade i Kvantitet og Kvalitet.

II. *Kommunikationsforholdene.*

I Fyrrerne laa Vejene overalt i det nordlige Vendsyssel i stort Uføre. Tiderne var trange, og der var faa Penge mellem Folk. Først i Fyrrerne blev, efter ihærdigt Arbejde af gamle Consul Chr. H. Nielsen i Hjørring, Chausseen mellem Frederikshavn og Hjørring anlagt af Ingenieurvæsenet under Lieutenant Hedemann, og den kostede, efter de daværende Forhold, en Mængde Penge; jeg erindrer endnu, at min gamle Bestefader i Mosbjerg ved Omtalen af dette Anlæg udbød: »De ruinerer, Gud hjælpe mig, Landet ved dette dyre Vejanlæg.«

De almindelige Landeveje mellem Kjøbstæderne bestod dengang af almindelige indgrøftede Veje uden andet Dækmateriale end det Fyld, der ved den aarlige Grøfterensning blev kastet op paa Vejbanen.

Vejen fra Frederikshavn til Skagen, der gik omtrent sammesteds som den nuværende Landevej, var selvfølgelig ikke bedre; om Sommeren i Tørvejr var den sandet og om Vinteren sølet; navnlig Stykket fra Jerup til Frederikshavn, hvor der er endel brun Jord, var til Tider helt opløst, saa Hjulet gik ned til Navet. Vejen endte ved Hulsig, og derfra til Skagen var Folk henvist til at benytte Stranden, saa at man ved Rejsens Planlæggelse

maatte drage Omsorg for, at man kunde passere denne ved Lavvande. Der var dengang ingen Bro over Knasborg (Gaardbo) Aa, men kun et Vadested, saa de Vejfarende ofte døjede med at komme over den, navnlig ved Vintertide, naar der var meget Vand i Gaardbo Sø, eller der var Isgang. Amtmand Graah har maaske selv følt Ulemperne, thi han sørgede for, at der kom en Bro over. Ved det andet større Vandløb, Elling Aa, betalte man Bropenge. $2\frac{1}{2}$ à 3 Tdr. Korn blev anset som et ordentligt Læs, og Beboerne fra Jerup, der besørgede al Fragtkjørsel til Skagen, maatte altid bruge 2 Dage til en Skagensrejse.

Trafikken fra Tversted til Skagen foregik ad Nordstrand, og den var ret livlig, navnlig efter Høsten. Fra den Kant blev der nemlig tilført Byen en Mængde Korn, Kartofler og andre Landbrugsprodukter. Prisen paa Korn var gjerne en Rdl. pr. Tønde højere i Skagen end i de andre Kjøbstæder. Bønderne købte saa billig Fisk og strandede Sager, Tømmer, Jærn m. m. i Skagen.

Posten besørgedes af en kjørende Post, Ageposten, der kom til Skagen hver Torsdag omkring 4-Tiden, undertiden noget senere, det rettede sig efter, hvordan Stranden havde været. Den normale Kjøretid var 6 à 7 Timer.

Desuden var der 2 Gange om Ugen gaaende Post (P. Thøgersen og Chr. Kjær); de gik fra Frederikshavn den ene Dag og tilbage den næste. Det var en drøj Tur, thi foruden Aviser og Breve — ja, der var ikke meget af nogen af Delene — skulde Postbudene tjene et Tillæg til deres knappe Løn ved at besørges Smaaindkjøb, særlig Apothekersager og Manufakturvarer til Skagboerne, sommetider ogsaa et Lokalbrev for halv Porto.

Der var kun faa Rejsende med Posten, der var jo kun 3 Pladser paa Postvognen; det hørte til Sjælden-

hederne, at den var fuldt besat, ofte var der slet ingen. Paa Halvvejen bededes en halv Times Tid i Aalbæk Kro, og om Vinteren drak Passagererne saa gjerne varmt Øl eller Æggeøl. Kaffen var sjælden af første Klasse; det var dengang ikke saa ualmindeligt, at den blev lavet af havarerede Bønner. Turen fra Aalbæk til Skagen gik i Regelen Fod for Fod; var Vejen helt daarlig, søgte Kusken udenom over Grøfter og Vandløb, og naar Posten saa kom til Stranden og denne var daarlig, hvad der var det almindelige, stod Kusken af for at lette for Hestene, og var der Passagerer, gjorde de som oftest det samme, istedetfor at sidde paa den hældende Vogn, der ofte var udsat for at komme i Kviksand ved »Stokrenden« eller »Sandene«. Naar man saa var kommet vel igjennem Damstederne og havde naaet Byen, ventede der den allerdaarligste Vej. Posthuset laa sommetider i den ene, til andre Tider i den anden Ende af Byen. Og saa skulde de fremmede Rejsende til at søge om Logis, thi i 1840 existerede der ingen Gjæstgivergaard i Skagen. Havde de rejsende ikke Venner eller Bekjendte i Byen, maatte de ved Byfogdens Hjælp indkvarteres hos Borgerne. Der var dog i Almindelighed stor Gjæstfrihed; man var jo vant til fra Strandinger at tage imod Fremmede.

Savnet af en Gjæstgivergaard blev dog afhjulpet i Begyndelsen af Fyrrerne, da Enkemadam Brøndum byggede en Kjøbmands- og Gjæstgivergaard til sin Svigersøn, der drev den i nogle Aar, og efter hans Død blev den fortsat deri til omkring 1860, da Gaarden blev solgt til Præstegaard.

Gjæstgiveriet blev saa flyttet til Kjøbmand Brøndums Gaard i Østerby; men nogen lukrativ Forretning var det ikke, da der kun kom faa Rejsende, hvilket bedst illustreres ved, at da den gamle Gaard brændte, den 19. Jan. 1874, kunde Værten under Opførelsen af den nye Gaard

drive Gjæstgiveri og Butikshandel samt have Privatbolig i det gamle »Simon Andersens« Hus, som ligger i Haven Vest for det nuværende Hotel.

I Begyndelsen af Halvtredserne blev der taget fat paa at grundforbedre Vejen fra Frederikshavn til Skagen; der blev anlagt en let Chaussée, og de følgende Aar blev Istandsættelsen fortsat i smaa Parceller nordefter; men det varede mange Aar, inden den kom til Aalbæk, og længere kom den heller aldrig. Noget efter, at Grundforbedringen var paabegyndt fra Frederikshavn nordefter, blev der anlagt en Vej fra Landsognet gennem Klitten til Skagen. Den gik i Zigzag ad Sletterne, men maatte dog nogle Steder gaa over Sandmiler, der i mange Aar var udækkede; det var meget almindeligt, at Fragtvojnene, der skulde til Skagen, sørgede for at være flere i Følge for at kunne spænde 4 Heste for over Milerne. Da Landevejen altsaa ikke var god og endel længere end Vejen langs Stranden, søgte Folk i Regeln denne, naar den kunde ventes at være passabel.

Efter Jernbanens Anlæg til Frederikshavn tog den landværts Forsendelse af Fisk stort Opsving, og det stod Befolkningen og Byraadet klart, at alt burde sættes ind paa at blive delagtiggjort i de Goder, man havde i det øvrige Land, nemlig gode Kommunikationsmidler, og Byraadet androg derfor i 1874 — da Landvejens Macadamisering endnu ikke var naaet længere end til Napstjært — hos Amtsraadet om at faa Resten af Vejen til Skagen grundforbedret og givet en anden Retning fra Hulsig til Skagen, hvorved man mente, at den kunde blive $\frac{1}{2}$ Mil kortere; men Amtsraadet svarede, at det ikke saa sig istand til at imødekomme Andragendet.

I 1875 androg Byraadet derefter hos Indenrigsministeriet om, at Resten af Landevejen maatte blive grund-

forbedret ved Statens Foranstaltning, da Amtsraadet havde erklæret sig ude af Stand til at kunne paatage sig dette.

Den 16. August 1876 undersøgte Ingenieurkaptain Dalgas, i Overværelse af Byraadets Medlemmer, Forholdene med Hensyn til Muligheden af Anlæg af en Landevej mellem Aalbæk og Skagen, og omtrent den nuværende Jernbanelinie blev da udpeget som egnende sig for et Vejanlæg. Byraadet henvendte sig derefter ved Delegerede til Indenrigsminister Skeel, og denne lovede at tage sig af Sagen.

Der blev imidlertid intet foretaget fra Statens Side, og Amtsraadet istandsatte kun Vejstykket fra Napstjert til Skagen.

Da Kravet stadig blev stærkere, indgav Byraadet 1879 et Andragende til Folketinget om at faa enten en grundforbedret Landevej, Sporvej eller en let Jernbane paa Statens Bekostning, og dette Andragende blev den 12. Januar 1880 af Folketingsmand Nyholm indbragt i Rigsdagen, underskrevet af 347 Beboere i Skagen.

Sandflugtsforholdene imellem Bunken og Skagen var imidlertid, som de havde været fra Arilds Tid, usikre, og der blev fra L. Dinesen, der havde beset Forholdene, maaske ikke med Urette henvist til, at et Vej- eller Jernbaneanlæg ikke vilde kunne bevares for Sandflugten, saalænge Forholdene igennem Klitten ikke var anderledes konsoliderede.

Byraadet androg derefter under 14. April 1880 hos Klitinspektionen om at foranledige, at Sandflugtskommissionen for Skagen og Skagens Landsogn, saasnart det efter Omstændighederne kunde ske, samledes for at undersøge Forholdene paa Stedet og udarbejde en Plan for de Dæmpningsarbejder, der maatte findes nødvendige for Sikringen af et eventuelt Vejanlæg, og i Forbindelse dermed et Overslag over Bekostningerne. Byraadet er-

klærede sig derhos istand til at paavise den af Kapt. Dalgas afsatte Vejlinie og villig til at dække Udgiften ved Undersøgelsen, der ønskedes ledet af Klitinspektøren. Denne svarede, at han ikke uden Indenrigsministeriets Billigelse kunde foretage den nævnte Undersøgelse. Man henvendte sig da til Ministeriet og modtog herfra følgende Svar:

». . . at Ministeriet vel maa anse det for nødvendigt, saafremt det besluttes, at tilvejebringe en bedre Vejforbindelse til Skagen, at der forinden foretages en Undersøgelse af Sandflugtens Betydning for samme, men at man ikke fortiden finder Anledning til at foretage videre i Sagen, da Ministeriet, i Anledning af det i Andragendet meddelte, af Folketinget til samme henviste, Andragende fra Beboerne i Skagen om Tilvejebringelse af en hensigtsmæssig Vejforbindelse mellem Skagen og det øvrige Land, har resolveret, at man saavel af Hensyn til de betydelige Udgifter, det vedkommende Anlæg vilde medføre, som til de med Anlægets Udførelse og Vedligeholdelse forbundne særdeles store Vanskeligheder maatte nære Betæneligheder ved at bringe i Forslag, at Statskassen skulde overtage Udgifter, man efter de meddelte Oplysninger heller ikke har troet at burde paatage sig«.

Det var rene Ord for Pengene, og Udsigterne for en forbedret Forbindelse med Omverdenen vare ikke lyse; men saa sker det vidunderlige, at Landevejen gennem Klitten bliver ufarbar, ved at en større Mile, Kjaalklitten, lægger sig over Amtsvejen, Vest for det nuværende Plantørhus, og saa maa Amtsraadet tage Affære.

Det faar den af Skagens Byraad ansøgte Kommission nedsat, og den 1. Septbr. 1882 fremsender Overklitfogden Sandflugtskommissionens Betænkning over en — ifølge Byraadets Andragende af 25. Juli 1880 — foretagen Undersøgelse af Skagens og Raabjærg Miler. I Betænk-

ningen foreslaas anvendt, indtil videre, 5000 Kr. aarlig til extraordinære Dæmpningsarbejder for at sikre den eventuelle af Kapt. Dalgas foreslaaede Vej eller Jernbanelinie imod Forstyrrelse af Sandflugten. Efter at Betænkningen havde været forelagt Rigsdagen, blev Beløbet bevilget, og siden den Tid blev det foreslaaede Beløb anvendt til extraordinære Dæmpningsarbejder til det nævnte Øjemeds Fremme.

Man gik nu over til at arbejde for Anlægget af en Jernbane og ansøgte i 1883 Amtet om at deltage i Udgifterne ved Udstikning og Projektering af en Bane fra Frederikshavn til Skagen, hvilket dog nægtedes. Byraadet indgik da til Ministeriet med samme Andragende, idet man erklærede sig villig til at deltage i de derved foranledigede Udgifter med et saadant Beløb, som Ministeriet maatte finde passende, og man modtog gennem Kredens Rigsdagsmand Underretning om, at Indenrigsministeren havde lovet at lade Jernbanelinien undersøge af Statens Ingenieurer.

I Sommeren 1884 kom Ingenieurkaptajn J. Jensen, Lieutenant Wanscher og Landinspektør Lunøe hertil og undersøgte Forholdene. De bestemte Linie, saa paa Banegaardspads og fik alle de Oplysninger, de ønskede, hvorefter de indsendte deres Beretning til Ministeriet, og man hørte ikke videre til Sagen.

Kravet om Banen blev stillet fra flere Steder, og der blev afholdt flere Jernbanemøder i Hjørring og Frederikshavn. Byraadet sendte Delegerede dertil, men der opnaaedes intet Resultat, og det stod mere og mere klart for Byraadet, at dette maatte søge egne Veje for at fremme Byens Livssag.

I 1885—86 var der fra Fiskeriforeningens Side andraget om et Anlæg af en Fiskerihavn ved Skagen, og Regjeringen havde ladet en af sine Vandbygnings-

ingenieurer, Assistent Berg, undersøge Forholdene og projektere Anlægget af en mindre Havn ved Skagen. Omkostningerne derved blev beregnet til 2,100,000 Kr.

Der var som Følge deraf stort Røre i Byen, og paa et Møde, som den 24. Marts 1887 blev afholdt af en Udsending for Dansk Fiskeriforening i Kjøbenhavn, fhv. Proprietair Beyer, blev det af denne tilraadet, at man skulde holde sig til en af Delene, enten Banen eller Havnen, helst det, der havde mest Udsigt til at kunne gennemføres, og Stemningen var da for, at man af al Kraft skulde arbejde for Jernbanesagen.

I Begyndelsen af Maj 1887 kom Klitinspektøren med Sandflugtskommissionen til Skagen, og da man anmodede ham om en Udtalelse om, hvorvidt der fra Sandflugtens Side var noget til Hinder for et Baneanlæg gennem Klitten, svarede han, at en saadan Erklæring kunde han ikke give Byraadet, men han vilde give Indberetning til Ministeriet om, at Klitten ved den extraordinaire Dæmpning var tilplantet saaledes, at der af den Grund intet var til Hinder for et Baneanlæg fra Frederikshavn til Skagen.

Den 20. Maj s. A. tilstilledes Byraadet et af 395 Beboere i Skagen underskrevet Andragende om fremdedes efter bedste Evne at virke for et Jernbaneanlæg til Byen, og man erklærede sig villig til at bære saadanne Offre, som kunde svare til Kommunens og Skatteydernes økonomiske Vilkaar. Den 1. Juni vedtog Byraadet snarest muligt at indsende et Andragende til Regjeringen, ledsaget af det statistiske Materiale, der var bragt til Veje, navnlig ved Toldforvalter Lavritsens og Fiskeriforeningens Bestræbelser. Der blev forfattet et Andragende, som af 2 Delegerede blev overbragt til Indenrigsminister Ingerslev.

Deputationen indsendte Adressen med Bilag til

Ministeren og fik Avdients den 11. Juni 1887, hvor Ministeren da gav følgende Svar:

»Jeg har gjort mig bekendt med den modtagne Adresse og de den ledsagende Oplysninger, hvilke jeg paaskjønner, ligesom jeg anerkjender den i Adressen fremsatte Udtalelse om, at man i Skagen, til Øjemedets Opnaaelse, er villig til at bære saadanne Offre, som kunne svare til Skatteydernes og Kommunens Vilkaar.

Det er utvivlsomt, at Skagen er uheldig stillet i Retning af Forbindelse udadtil; efter de omfattende Undersøgelser, der ere anstillede, maa det antages, at der ikke kan blive Spørgsmaal om at skride til Havneanlæg ved Skagen, hverken i større eller mindre Stil. Der bliver da alene Spørgsmaal om at tilvejebringe en forbedret Forbindelse ad Landevejen.

Om en saadan Forbindelse rettest bør iværksættes ved et forbedret Vejanlæg, ved et Jernbaneanlæg eller paa anden Maade, er endnu et aabent Spørgsmaal. Jeg har i afvigte Rigsdagssamling, paa given Anledning, meddelt, at det efter mit Skjøn maa erkjendes, at Staten havde al Grund til at tage sig af dette Spørgsmaal og medvirke til dets Løsning. Jeg lovede derfor at lade en Undersøgelse foretage. Det er allerede for en Tid siden blevet paalagt Overingenieuren for nye Statsbaneanlæg at foretage en saadan, men andre Arbejder har hidtil hindret dens Iværksættelse. Den vil imidlertid ialfald blive foretaget inden Efteraaret. Først naar Resultatet af en saadan Undersøgelse foreligger, vil jeg være istand til at udtale mig nærmere om, hvorvidt det vil være muligt og forsvarligt, gennem positive Forslag, at give et Bidrag til Spørgsmaalets Løsning«.

Den 5. August 1887 ankom Overingenieur Tegner med flere Sagkyndige til Skagen for at undersøge den af Kapt. Jensen foreslaaede Jernbanelinie fra Skagen til Frederikshavn. Næste Dag samledes Borgmester Frich, Byraadsmedlemmerne Toldforvalter Lauritsen, Kapt. P. K.

Nielsen, L. C. Christensen, Michael Ancher og L. Holst med Kommissionens Medlemmer, hvor Overingenieur Tegner gjorde dem bekendt med den af Kapt. Jensen i 1884 afgivne Betænkning, den projekterede Retningslinie og Stationsplads, hvorimod man intet fandt at erindre. Omkostningerne ved Anlægget af en normalsporet Statsbane vilde andrage 1,500,000 Kr. og den aarlige Drift vilde koste 100,000 Kr. Kommissionen paapegede, at Jernbanespørgsmaalet formentlig kun kunde løses paa den Maade, at der anlagdes en billig Bane, som blev drevet paa en saa økonomisk Maade, at den kunde betale Driften. Kapt. Jensen havde, under Hensyn til den Egn, Banen skulde passere, anslaaet den aarlige Driftsindtægt til 36,000 Kr., Tegner mente, at man kunde sætte den til 40,000 Kr. Byraadets Medlemmer fremhævede Anlæggets Nødvendighed for Byens Existens og erklærede, at man selvfølgelig maatte finde sig i den Løsning, som maatte findes forsvarlig, og man tilbød sin Offervillighed i Forhold til Byens økonomiske Evne.

Samme Dag blev Linien igjennem Klitten og til Aalbæk besigtiget af Kommissionen. Denne udtalte sine bedste Ønsker og tilraadede at fortsætte det mangeaarige Arbejde for Spørgsmaalets heldige Løsning.

Den 2. Juli 1888 meddelte Amtet Byraadet en fra Ministeriet modtaget Skrivelse, hvorved dette meddelte, at der nu var udarbejdet Projekt og Overslag til en smalsporet Jernbane mellem Frederikshavn og Skagen. Omkostningerne var anslaaede til 150,000 Kr. pr. Banemil og Banens Længde til 5,2 Mil, saa at samtlige Udgifter ved Baneanlægget vilde andrage 780,000 Kr.

Ministeriet erklærede sig derefter villigt til at foreslaa, at de $\frac{2}{3}$ af dette Beløb, altsaa 520,000 Kr. skulde udredes af Staten, medens Resten, 260,000 Kr., vilde være at skaffe tilveje af Kommunerne og andre interes.

serede og imod, at der stillede Garanti for, at Staten sikredes mod Tilskud til Driften.

I Byraadet var der Stemning for, at man skulde tilskyde 50,000 Kr. til Baneanlægget, og der var altsaa 210,000 Kr., der skulde skaffes tilveje paa anden Maade. Der blev valgt 2 Delegerede til at forhandle med Amtmanden og Amtsraadsmedlemmerne og de forskjellige Kommuner og Private. Ved Støtte af Amtmand Rump, Amtsraadsmedlemmerne Lassen og Nyholm stod Sagen ret godt i Amtsraadet, man bevilgede 120,000 Kr. til Banen, men vilde ingen Andel tage i Driftsgarantien.

Godsejer Jørgen Larsen til Gaardbogaard tilbød strax at tage 10,000 Kr. i Aktier; Frederikshavns Kommune var i Begyndelsen noget uvillig, Raabjerg og Elling ligesaa, men de tegnede sig dog tilsidst alle for henholdsvis 20,000, 3000 og 5000 Kr., ligesom Landsognet bidrog 500 Kr.

Der var altsaa tegnet 208,500 Kr., og Byraadets Delegerede henvendte sig derefter til Overingenieur Tegner med Anmodning om at assistere Byraadet for at faa Sagen gennemført med de forhaandenværende Midler, da man ikke saa nogen Udvej til at kunne skaffe yderligere Bidrag.

Hr. Tegner meddelte da, at han havde modtaget et Tilbud fra Ingenieur Winkel, hvorefter denne vilde overtage Anlæg og Bygning af Skagensbanen for Overslagssummen, og hvad der manglede, ca. 50,000 Kr., vilde han tage i Præferanceaktier. Hr. Winkel, der kom tilstede, tilbød endvidere at stille en Drifts- og Underskudsfond paa 20,000 Kr. til Banens Disposition og overtage Driftsgarantien for Banen i 10 Aar samt sikre, at der hvert Aar blev indbetalt 3000 Kr. i Reservefonden. Man havde altsaa naaet Maalet og faaet den af Ministeriet forlangte Kapital sikret; der stod kun tilbage at skaffe Driftsgaranti,

som alle Aktionærene bestemt havde nægtet at deltage i, skøndt Skagen havde tilbudt at tage Broderparten af den.

Man underrettede derefter Ministeriet om det af Ingeniør Winkel gjorte Tilbud og om, at naar denne overdroges Anlægget, var Kapitalen tegnet, og Byraadet tilbød at garantere Banens Drift, idet man, saafremt den foreslaaede Overenskomst approberedes, var garanteret i 10 Aar og stod derefter med et Reservefond af 30000 Kr. foruden Drifts- og Fornyelsesfonden eller Dele deraf.

Ministeriet indvilligede i at fremlægge Lovforslaget, og dette kom paa et heldigt Tidspunkt til Folketinget; der var Penge nok i Statskassen, og Forslaget gik forholdsvis let igjennem Tinget og blev samme Efteraar sendt over til Landstinget, hvor det blev henvist til Udvalg.

I Julen modtog Borgmesteren Meddelelse fra et af Udvalgets Medlemmer (Rump) om, at Forslaget var kjørt fast, og at der ikke var videre gode Udsigter for dets Gjennemførelse. Der var underhaanden tilflydt Udvalget Meddelelse om, at Fiskeriet ved Skagen var i Aftagende, og at Stemningen i Byen afgjort var for et Havneanlæg.

Saa blev der den 2. Jan. 1889 sammenkaldt et Borgermøde i Skagen, hvor der fra Byraadets Side blev gjort Rede for Jernbanesagen og oplyst, paa hvilket Stadium den nu befandt sig. Man ønskede derefter en Udtalelse fra Byens Borgere, om de ikke samstemmede med Byraadet i, at der burde arbejdes for et Baneanlæg og i, at Byen var villig til at paatage sig de derved foranledigede Byrder. Mødet var besøgt af ca. 300 Mennesker, og det blev vedtaget med alle Stemmer mod een, at man skulde opfordre Byraadet til at gjøre sit yderste for at faa det fremlagte Lovforslag vedtaget.

Byraadet sendte saa 2 Delegerede til Kjøbenhavn for at konferere med Landstingsudvalget; de gav Udvalget de faktiske Oplysninger, det ønskede, og berigtigede de indløbne Misforstaaelser og Vrangforestillinger.

Den 30. Marts 1889 blev Lovforslaget vedtaget uforandret i Landstinget, og Byraadets Maal, at Skagen kunde blive ligestillet med saagodtsom alle Landets øvrige Byer, var da naaet.

Banen blev aabnet 24. Juli 1890 og har gjort Byen og navnlig Fiskerne uvurderlig Nytte.

Dens Indtægt var i de første Aar noget over 50,000 Kr. og er nu (1904) 90,000 Kr., saa den har stedse kunnet give Aktionærerne ca. 4 pCt. i Udbytte.

III. *Strandinger.*

Som omtalt i Begyndelsen af disse Optegnelser spillede Strandinger i tidligere Tider stor Rolle i Skagen. De bragte Fortjeneste og ikke saa sjældent Fødevarer til Byen i Form af Kornladninger, der jo dengang altid forsendtes med mindre Sejlskibe til Norge og navnlig til England baade her fra Landet, fra Rusland og Preussen. Hverken i Fyrterne eller Halvtredserne havde man Bjærgningsdampere; naar et Skib var løbet paa Grund, og det ikke med temmelig Lethed kunde bringes flot, saa blev det staaende, og da gjaldt det om at faa saameget iland af Skude og Last som muligt, inden Storm og Søgang splintrede det.

Byfogden i Skagen, der bestyrede Bjærgningsvæsenet, var dengang som alle Retsbetjente lønnet med en lille Løn samt Sportler af Auktionerne m. m., saa det er menneskeligt, at ogsaa han saa paa Strandinger som

en Guds Gave. Man havde jo ogsaa det Særsyn, at Bjærgerne fik en meget mindre Betaling for at bjærge Skib og Ladning ved at bringe det flot, end for at bjærge iland. Selvfølgelig var der ogsaa mere Arbejde for dem derved, men de reddede Kapitaler var der stor Forskel paa.

Skjøndt dette Emne, om Strandinger, er behandlet saa ofte og paa forskjellig Maade, mer eller mindre paa lideligt, vil jeg dog fæste nogle af mine Erindringer paa Papiret.

Allerede som Barn modtog jeg stærke Indtryk, naar der passerede Søulykker her; dengang var der ingen Redningsbaade paa Skagen; den første kom hertil i Begyndelsen af Halvtredserne og blev stationeret Vest for det gamle Fyr, ved den gamle Præstegaard.

Kom der Stranding i Stormvejr, blev Besætningen som oftest, naar det var gjørligt, reddet af Fiskerbaade bemanded med vel nok Danmarks dygtigste Kystbeboere. Størstedelen af de Skibe, der strandede her, var Englændere; allerede dengang havde disse langt flere Skibe end alle de andre Nationer tilsammen.

Det var i Sundtoldens Tid, hvert Skib skulde betale Told i Helsingør baade af Skib og Ladning, og der rørte sig dér i de Dage et Liv, som man vel nu næppe kan gøre sig nogen Forestilling om. Kaptainerne blev sat i Land dér af det autoriserede Færgelav for ved de der etablerede Klareringshuse, der som oftest dreves af deres Landsmænd, at klarere Told, købe Proviant m. m.

Det var flotte Tider, Vin, Whisky og Brændevin flød i store Baner, og det var ikke saa forunderligt, at naar en saadan veltrakteret Kaptain kom ombord og forlod Sundet med sydlig Vind, han da næste Morgen kunde finde sit Skib staaende paa Grenen, som kun var belyst af de svage Olielamper fra Skagens gamle Fyr, der jo er

anbragt ca. $\frac{1}{2}$ Mil fra Spidsen af Grenen. Nytaarsmorgen 1845 strandede 5 Skibe vesten Højen med sydvest Vind og Taage, »en god Vind for Byfogden i Skagen,« som en gammel Fisker sagde til Cancelliraaden. Beboerne i Skagen var allerede kommet i Kirke, men da der kom en Fisker til Kirken og sagde: »Der staar 5 vesten Højen,« tyndede det nok stærkt ud i Kirken.

Min første Stranding.

I Aaret 1858 var jeg paa Grund af Handelskrisen uden Plads, og da jeg havde en gammel Onkel, der havde Bevilling som Strandingskommissionær, men var uden Praxis, gik jeg i Kompagni med ham, lejede mig et Nattekwarter hos Skolelærer Jespersen i Højen og vandrede hver Aften, naar det var Strandingsvejr, derop. Jeg havde engageret et Fiskeselskab til at ro med mig og sikret mig Assistance af de Folk, der passede bedst paa Stranden for at observere Ulykkestilfælde.

Saa kom en Aftenstund i Begyndelsen af Decbr. gamle Lars Ruth og meddelte, at der stod en Stranding Øst for Højen, »ved Stavmands Bakke«. Han havde opdaget en Lanterne og var vis paa, at der var et Skib strandet.

Mine Folk blev samlet i Skyndsomhed og Stilhed ved Stranden, det var stiv Kuling af Sydvest med diset Luft, og hurtigst muligt satte vi fra Land og roede østefter. Vi kunde skimte Lanteren, og eftersom vi kom nærmere til Skibet, blev dette større og større, og da vi med nogen Vanskelighed kom ombord i Skibet, viste det sig at være Fregatskibet »Herkules« af Memel paa Rejse fra Liverpool til Hjemstedet med Salt. Skibet huggede stærkt i Grunden, var læk og tildels fuldt af Vand, saa der var intet andet at gøre end at faa Besætningen bjærget. Det var med en vis Hjertebanken,

jeg gik ombord i det store Skib; det er altid uhyggeligt om Natten, i Mulm og Mørke, at komme ombord i et strandet Skib, især naar det er af fremmed Nationalitet, hvor Kaptajnen sædvanlig er fortvivlet og raadvild. Jeg anvendte bedst muligt den Smule Tysk, jeg kunde, forklarede Kaptajnen Forholdene paa Stedet, tilraadede ham og Besætningen at forlade det vandfyldte Skib og anbefalede mig som hans Kommissionær, idet jeg gjorde ham bekendt med, at naar vi kom iland, vilde der staa flere af mine Konkurrenter, men han lovede mig, at ville benytte min Assistance, og det holdt han.

Saa kom vi da vel iland ved Midnatstid, og der var jo en Mængde Mennesker til at tage imod os paa Stranden: Byfogden, Tolderen, Repræsentanten for den preussiske Consul m. fl. Vi fik Mandskabet godt ind paa Stranden, og jeg skulde lige til at benytte min lejede, tilstedeværende Vogn til at kjøre op til Højen med Kaptajnen, da Kudsken meddelte mig, at han ikke vilde kjøre, han var nemlig bestukket.

Saa maatte Skolelæreren og jeg trave med Besætningen langs Stranden til Højen, og da jeg havde faaet Kaptajnen anbragt i min Seng under Skolelærerens Varetægt og Mandskabet i Nabostederne, kjørte jeg med Byfogden til Skagen og stod Kl. 3 om Natten i min Onkels Sovekammer og meddelte ham, at jeg paa hans Vegne var antaget som Kommissionær for en stor tysk Fregat, der stod østen Højen. Det var et værdifuldt Skib, og der blev gjort store Anstrengelser for at faa det flot. Der kom Kjædepumper fra Frederikshavn, og ved Hjælp af gunstigt Vejr lykkedes det efter 8 Dages haardt Slid at faa Skibet bragt flot og til Frederikshavn.

Bjærgerne fik en efter de daværende Forhold ganske anstændig Bjærgeløn, og ogsaa for min Onkel og mig gav Affæren et ganske godt Udbytte.

»Daphne«.

Den 27. Decbr. 1862 vil stedse staa som en ulykkebringende Dag i Skagens Annaler.

Jeg var i Julebesøg i Hjemmet, og om Morgenen paa denne Dag fik jeg Bud om, at der var strandet et Skib paa Nordsiden. Det blæste en forrygende Nordveststorm; da vi var kommet til Stranden, viste det sig, at det var en strandet Brig, der stod paa 3. Revle; Redningsbaaden var kommet tilstede, der var høj Sø, men man gik straks i Gang med at sætte Baaden ud for at komme ud og bjærge Besætningen. Baadmandskabet var lige kommet fra deres Selskabsgilder, hvor de havde moret sig hele Natten, og de gik frejdig til Redningsarbejdet. Baaden kom heldig over Revlerne og fik Forbindelse med det strandede Skib. Stranden var tæt fyldt med Mennesker, og vi saae derfra, at der allerede var kommet en Mand fra Skibet ned i Baaden; man haabede snart at se Resten indbjærget. Saa kom der en vældig Bølge, der slog Redningsbaaden tværs i Søen, og en efterfølgende Bølge kæntrede den, saa hele Besætningen blev kastet ud af Baaden og blev liggende rundt om denne og holdt sig fast i de langs Siden løbende Redningsliner. Der lød et Forfærdelsensskrig fra Mængden, som stod paa den skumklædte Strand og saae, hvorledes Baaden i den første Tid blev liggende med Bunden i Vejret og senere drev østpaa. Mandskabet slap nu Baaden, de var alle forsynede med Redningsbælter, saa de klarede sig ganske godt, drev østefter og avancerede lidt indefter. Men saa skulde de over Revlen, og vi saa med Rædsel fra Kysten, hvorledes de kom op paa de høje Skumkamme i Braaddet og derefter blev slaede ned i Dybet, vel sagtens lige imod Bunden, thi da de kom op igjen indenfor Braaddet, hang Hovedet ned paa Brystet af dem alle paa 2 Mand nær; den ene, N. Andersen,

havde faaet fat paa en Aare og reddede sig derved over Revlen uden at blive slaet tilbunds, den anden, Jens Jensen Norsk, havde været Soldat og var en dygtig Svømmer, saa han havde mere Herredømme over sine Bevægelser end de andre; maaske han ogsaa havde truffet et heldigere Sted at komme over Revlen.

De bevidstløse Folk drev nu længere og længere ind, og Folk fra Stranden sprang ud i Brændingen og fik dem bjærget iland paa een nær, han havde mistet Bæltet og blev derude. De Forulykkede var helt varme, og Fraaden stod dem ud af Munden, men de stod ikke til at redde, skjøndt der strax kom Lægehjælp tilstede og blev foretaget Oplivningsforsøg. — 8 af Redningsbaadens Mandskab og 1 af Skibets Besætning var druknede. Ulykken rygtedes strax op i Byen, og Kvinder og Børn styrtede til Stranden, hvorfra 7 af Byens dygtigste Fiskere blev ført hjem som Lig.

Det strandede Skib blev staaende helt paa Revlen, der blev gjort flere Forsøg paa at bjærge Besætningen ved Fiskerbaade og frivilligt Mandskab, som strax meldte sig, og henad Aften lykkedes det Mads Henriksen at redde den ombordværende Del af Besætningen i Land.

Skibet hed »Daphne« af Göteborg, var ladet med Planker og blev Vrag.

Alle de omkomne var fattige Fiskere og Familieforsørgere, saa det saae sort ud i Byen, et saadant Tab af Menneskeliv var ikke hændet i Mands Minde i Skagen.

Der blev dannet en Kommite, der gav en Skildring af Forholdene og sendte Opraab ud baade til Indland og Udland, og i Løbet af kort Tid strømmede Bidrag ind baade fra Danmark og Udlandet, navnlig fra Sverrig.

Da Indsamlingen var sluttet, var der kommet ca. 49,000 Kr. ind; de efterladte fik strax Hjælp i Forhold til Børneantal og Trang, og der blev af det indsamlede

dannet et Fond, hvoraf de efterlevende forsørgedes saaledes, at deres Familier var sikrede. Der er endnu 2 Enker tilbage. I 1884 blev der ved frivillige Bidrag fra danske Mænd og Kvinder, væsentlig paa Foranledning af Kapt. J. P. Larsen, rejst en Støtte i Østerby med Navnene paa de ved »Daphne«s Forlis omkomne Redningsmænd.

»Dronning Margrethe«.

Den 6. April 1867 tidlig om Morgenen meldte Lars Lønstrup, at der var sikkert en Stranding paa Revet. Det havde sneet noget om Natten, og det blæste en halv Storm af N. O. Der var stærk Konkurrence om Strandingsforretningerne, og Selskabet, der plejede at ro med mig, blev purret, Vognen forspændt, og afsted gik det i strygende Fart til Grenen, hvor Baaden stod paa Sydsiden. Da vi kom derned, saa vi en Bark staa ude paa N. O. Siden af Revet; Søen brød over den, den havde Nødflag til og var tillige noget sunket. Mine Folk var alle mødt, og det tog ikke lang Tid at faa Baaden i Vandet, da der var forholdsvis rolig Sø paa Sydsiden. Saa gik det udefter over Revet, Søen var høj, men vi kom lykkelig over og i Nærheden af Skibet; dette laa med Dækket i Vandet, og Folkene sad agter paa Ruffet eller i Storriggeren.

At lægge til med Baaden ved Siden af Skibet kunde ikke lade sig gjøre, da Søen stadig brød over det; det eneste Sted, hvorfra vi kunde bjærge Besætningen, var Skibets Spryd, og paa vor Vinken entrede Mandskabet forefter i Rigningen, da de ikke kunde passere Dækket.

De blev da een efter een optaget i den under Skibets Boug opankrede Baad ved at føres ned ad en Line fra Klyverbommen; der maatte vises stor Forsigtighed, for at Baaden ikke skulde løbe op paa Vraget; mange af Besætningen kom i Vandet, før de blev reddede, men

endelig fik vi dem alle velbeholdne ned i Baaden, kom heldig over Revet, og det gik derefter for Medbør hjemad. Det strandede Skib var Bark »Dronning Margrethe« af Brevik paa Rejse fra Göteborg til Amerika med Stangjern. Skibet var næsten nyt, men blev strax Vrag paa Grund af den tunge Ladning og den høje Sø. — Da vi kom ind til Spidsen af Revet, holdt min Vogn der; Kaptajnen, Styrmanden og jeg gik saa iland og kjørte til mit Hjem, medens Baaden sejlede op til Byen med Resten af Besætningen. Der mødte den norske Konsul for at anbefale sig til Kaptajnen, men denne sad allerede nok saa hyggeligt i mit Hjem, og han paaskønnede mit Redningsarbejde ved at overdrage mig den temmelig betydelige Strandingsaffære.

»Caroline«.

Den 30. Decbr. 1869 om Morgenen ved Ottetiden kom der Melding om, at et Skib var strandet østen Højen. Vinden var S. S. V. med Regntykning, og da det saa ud til Storm, sendte jeg Bud til Formanden for Redningsbaaden, Lars Kruse.

Jeg kjørte strax til Strandingsstedet og saa der en Brig staaende paa 3. Revle. Der var høj Dønning, og en Baad fra Højen laa ved Siden af Skibet og kom strax efter i Land, da det strandede Skibs Besætning ikke vilde forlade Skibet, uden de fik deres Tøj med. Det klarede nu op, og Vinden sprang vestlig med tiltagende Storm og Sø. Skagens Redningsbaad kom tilstede og gik strax ud, de fik Kaptajnen, Styrmanden og noget Tøj med i Baaden, foruden nogle af Besætningen, men saa kom der en voldsom høj Sø og fyldte Redningsbaaden, der var belempret af det indehavende Tøj, som formodentlig forhindrede Ventilene i at virke, saa Baaden laa synkefærdig.

De fremmede Matroser sprang igen ombord i Skibet, og Baaden maatte gaa fraborde for at søge at naa Land, hvorved Roret tog Skade. Skibet gik længere ind paa Revlen og arbejdede voldsomt, men kort Tid efter kom Højens Redningsbaad tilstede og gik ud for at redde Resten af Besætningen. Den kunde ikke borde Skibet, men maatte lægge sig et Stykke indenfor og fik ved en Line Forbindelse med Vraget, og vi saa 4 Mand springe i Vandet og blive halet ind i Baaden. Søen rejste sig mere og mere, eftersom Uvejret tog til, og pludselig kom der en Bølge, der satte Baaden op mod Skibets Anker, saa at den fik et Hul i Bougen og snarest maatte søge Land. Skibet drev over Revlen og østefter; Vejret blev rent orkanagtigt, og endelig stod Skibet fast helt nede ved Sildenæs. Søen brød over det, og den paa Stranden værende Menneskemængde kunde observere 4 nødraabende Mennesker ombord. Det var ugørligt at gaa ud med en Fiskerbaad og begge Redningsbaade var ubrugelige. Saa kæntrede Skibet og laa i nogen Tid med Masterne i Vandet; Mandskabet sad først i Merset, senere entrede de op paa Lønningen, eftersom Masterne sank mere og mere. Der forsøgte at skyde derud med Raketter, tilsidst knækkede Masterne, og Vraget laa med Kjølen i Vejret, de 3 Mand blev borte, men den fjerde kom op og sad paa Kjølen; hans Broder var reddet og gik paa Stranden og saae paa al den Elendighed, som stærkt greb alle, der var ingen menneskelig Magt, som kunde hjælpe.

Da der ingen Redning øjnedes, trak Manden, der sad paa Kjølen, alt overflødigt Tøj af og sprang ombord for at forsøge at svømme i Land, men forgæves; den rivende Strøm tog ham, og han forsvandt strax i Bølgerne.

Det strandede Skib var Brig »Caroline« af Uchersiel.

»Taglione«.

Den 8. Oktober 1870 var det godt Vejr med nord-vestlig Vind, og der laa en Del Skibe tilankers paa Syd-siden paa Grund af de foregaaende Dages Stormvejr.

Om Natten sprang Vinden om paa O. S. O. med Snestorm, og næste Morgen meldtes der, at et Skib var strandet paa Sydvestsiden af Revet. Det blæste en østlig Storm, og Redningsbaaden kom strax i Aktivitet for at bjærge Besætningen. Skibet arbejdede voldsomt, tilsatte Nødflag, og det tog mere og mere til med Storm og Sø.

Redningsbaaden gik ud og arbejdede sig op under Revet, men saasnart den vilde over dette, blev den drevet tilbage, dels paa Grund af den høje Sø og dels paa Grund af en rivende vestgaaende Strøm. Fra Kysten saae man, at der blev sat en Baad ud fra Skibet, og at 2 Mand gik i den. Det var Mening, at Besætningen vilde have forladt Skibet i egen Baad, da Skibet arbejdede saa stærkt, at det var ved at skilles ad; men strax efter at de 2 Mand var kommet i Baaden og havde faaet et Par Sække Tøj med, kom der en voldsom Sø, som rev Stævnen, hvori Fangelinen havde været anbragt, af Baaden, og denne drev af. Matroserne fik nu travlt med at faa Tøjet agter i Baaden, de anbragte sig ogsaa selv der og fik derved den aabne Stævn over Vandet; heldigvis havde de faaet en Aare med. Vind og Strøm var med, og saa styrede de tvers over Revet og kom lykkelig i Land. Skibet kæntrede mere og mere over og skiltes ad i 2 Dele i den rasende Sø. Det var trælasket; Dækslasten flød ud paa Siden af Skibet, og Kaptajnen og Styrmanden og en Matros, der var paa Agterskibet, sprang ned paa denne. Dækslasten blev ved at holde nogenlunde sammen over Revet, drev rask vestefter ad Land til, og vi saa, hvorledes de 3 Mand sprang fra det ene Sted til

det andet, hvor der var mest Træ, og paa den Maade kom de over Revet og blev optaget af den indenfor liggende Redningsbaad. Den øvrige Del af Besætningen havde holdt sig forude paa Skibet og var derved forhindret fra at komme paa Dækslasten, kun en enkelt Mand lykkedes det at faa fat i et Par Planker, som han fik surret sammen i Korsform, saa anbragte han sig i Midten, og paa den Maade kom han over Revet og blev reddet. Resten af Besætningen, 4 Mand, forsvandt i Bølgerne, deres Lig drev senere ind paa Kysten.

Det strandede Skib var Bark »Taglione« af Hamborg, Kapt. Reck, ladet med Planker og Brædder.

»Marechal Pelissier«.

Om Morgenen den 20. Novbr. 1874, da det om Natten havde blæst en N. O. Storm med Snebyger, opdagedes det, at et stort Skib var strandet paa Nordøstrevet og stod med Nødflag til. Redningsmandskabet blev strax purret ud og kom snarest muligt tilstede, Baaden blev sat ud paa Sydsiden af Revet og gik strax ud for at gaa tværs over Revet og søge at redde de Skibbrudne. Der var meget høj Sø paa Revet tilligemed stærk Strøm, og da Baaden kom derud, viste det sig umuligt at komme i Nærheden af Skibet; der blev gjort flere Forsøg, men alle forgæves.

Imidlertid var Højens synkefri Redningsbaad blevet tilkaldt; den kom ved Middagstid, blev dirigeret til Nord-siden for at forsøge derfra, og under Kommando af Jens Rasmussen gik den saa ud i den oprørte Sø. Efter flere Timers Arbejde og ved Hjælp af den østgaaende Strøm lykkedes det dem at komme i Nærheden af det strandede Skib og faa Forbindelse med dette, og efter mange Anstrængelser fik de Besætningen fra Vraget ombord i Redningsbaaden og kom heldigt i Land om Aftenen.

Bjærgningsarbejdet, der havde varet hele Dagen, havde været meget anstrængende og farefuldt for Redningsmandskaberne.

Der blev ydet dette en Belønning af 1000 Kr. fra Switzers Bjærgningsentreprise, og ogsaa Rederiet paa-skønnede den udviste kjække Daad.

Det strandede Skib, der blev Vrag, var »Marechal Pelissier« af Kjøbenhavn, Kapt. Nielsen.

Dampskibet »Mizpah«.

Den 20. April 1881 havde vi en Snestorm af Nord. Om Aftenen Kl. 8¹/₂ meldte Rasmus Ruth, at der vist var en Damper strandet paa Nordsiden, da han havde hørt Nødsignal. Lidt efter hørte man atter en gennemtrængende Piben af en Dampføjte, og der var ingen Tvivl om, at et Dampskib var strandet. Redningsbaadene i Højen og Skagen blev alarmeret, og afsted gik det til Strandingsstedet mellem Højen og Butteren. Det sneede og stormede endnu, var ravende mørkt, og da vi kom til Stranden, kunde vi lige se et Dampskib staaende paa Revlen med Stævnen imod Land, samt at der var høj Sø paa Land.

Skagens Redningsbaad kom først og gik ud henad 11-Tiden. Forinden Baaden var kommet ud, hørte vi et forfærdeligt Nødraab ude fra Skibet og anede, at en Ulykke var sket, hvilket ogsaa senere viste sig at være Tilfældet, idet 8 Mand af Skibets Besætning var gaaet i en af Skibets Baade og kængret ved Siden af Skibet; de druknede alle med Undtagelse af 2. Styrmand, der var saa heldig at entre op paa Skibet ved Fangelinen.

Det strandede Skib stod udenfor Vraget af en tidligere strandet Damper, »Commissariat«, hvis Vragstykker laa saa højt i Vandet, at man frygtede, at det skulde være

til Hinder for Redningsarbejdet. Imidlertid var Baaden, der i Lars Kruses Fraværelse blev ført af Niels Jensenius, og som var bemanded med flere frivillige, kommet klar af Kysten og over den første Revle. Saa kunde vi ikke længere se den.

Højens Redningsbaad kom nu tilstede og blev paa Strandkanten, da den ikke turde gaa ud af Frygt for i Mørket at kolliderede med Skagens Redningsbaad og for at være ved Haanden, hvis der skulde ske en Ulykke. Tiden gik med Sneglefred; man spejdede stadig ud over Revlen efter Redningsbaaden, og Folk blev mere og mere ængstelige for, at der skulde være tilstødt dem noget. »Gamle Oldermænd« vandrede op og ned ad Stranden og var meget nedtrykt for Sønnen, der var med i Baaden, og mangt et Øje blev vaadt ved Tanken om »Daphne«s Forlis. Endelig lød det frydefulde Raab: »Nu kommer Baaden!« og lykkelig kom den paa Stranden med 10 reddede Søfolk. Baadsmandskabet havde døjet meget med at borde Skibet. Da de kastede Drægget, faldt dette i »Commissariat«s Vrag, de kunde høre det falde mod Jernet, saa de havde været nær ved Faren, og de Skibbrudne maatte en for en springe i Vandet for derefter at blive opfisket af den opankrede Baad. Der var endnu 4 Mand ombord, som Baaden ikke kunde faa bjærget, og Højens Redningsbaad, der nu fik Underretning om Forholdene, gik saa ud og reddede Kl. 2 om Natten Resten af Mandskabet i Land; den ene af dem, 2. Maskinmester, var saa udmattet, at han ikke mere kom til Bevidsthed, skøndt han strax blev kjørt til Højen, hvor der under Lægens Tilsyn blev foretaget Oplivningsforsøg, men alt forgjæves. Saa var dette farefulde Redningsforetagende endt, og de forfrosne og forkomne Skibbrudne kom hurtigst muligt til Højen og fik en haardt tiltrængt Pleje.

Fartøjet var Dampskibet »Mizpah« af Liverpool, Kapt. Lewis, fra Hjemstedet til Østersøen med Stykgods; det brækkede om Natten midt over og var komplet Vrag.

Blandt de med Skibets Baad forulykkede var der en 16aarig ung Mand, Søn af Rederen; han skulde en Lysttur til Danzig efter veloverstaaet Examen. Hans Lig drev 4 Maaneders Dagen efter i Land ved Kandestederne og blev jordet her under stor Deltagelse.

I Anledning af den kjække Daad, Redningsmandskaberne havde ydet, indstillede jeg til det britiske Konsulat, at der burde tildeles dem en Belønning, og da der fra Konsulatets Side blev svaret, at man var villig dertil, men man skulde have oplyst, om Mandskabet ønskede Penge eller Hæderstegn, sammenkaldte jeg Redningsmændene og forelagde dem Spørgsmaalet. Paa 2 eller 3 nær ønskede de alle Pengebelønning, ogsaa Skipperne, men en Timestid efter kom Niels Jensen igen og sagde: »Nej, Mariane sagde, jeg skulde have Medaillen.«

Som Belønning fik hver af Baadsmandskabet enten 2 Pund Sterling eller Sølvmedaille, Skipperen for Højens Redningsbaad, Jens Rasmussen, fik 4 Pund, men Niels Jensen fik en Guldmedaille, der vejede lige saa meget som de 4 Pund. Han har den endnu.

»Ljuba«.

Om Morgenen den 27. Oktober 1887 blev der meddelt, at et Skib var strandet paa Vestkysten, udfor Raabjerg.

Det blæste en N. V. Storm, og jeg kjørte strax, sammen med Kapt. Nielsen, til Strandingsstedet, ca. $\frac{1}{4}$ Mil vest for Kandestederne, og ankom dertil Kl. 11 Fm.

Vi fandt der et Barkskib staaende paa 2. Revle med Siden imod Land og Bougen imod S. V. Der var meget

høj Sø og stærkt Højvande med rivende Strøm, saa Stranden var vanskelig at passere.

Skibets Fokke- og Stormast var kappet og laa med hele Riggen paa Læsiden. Man kunde se Besætningen samlet omkring Mesanmasten, dels i Vandet og dels søgende Læ paa Indersiden af Ruffet, som Søen stadig brød over. De Skibbrudne raabte og vinkede stadig om Hjælp af Frygt for, at Vraget, der arbejdede voldsomt, skulde skilles ad.

Paa Stranden herskede der en frygtelig Forvirring. Redningsmandskabet fra Kandestedernes Station var mødt og havde gjort et forgæves Forsøg paa at bjærge Besætningen, men Redningsbaaden var dreven af uden at faa Forbindelse med det strandede Skib, og Baadfolkene erklærede, at det var umuligt paa Grund af den høje Sø og den rivende Strøm, samt fordi Rigningen laa paa Skibets Læside, som var det eneste Sted, hvorfra Bjærgningen kunde finde Sted. Ved Raketapparatet havde man, efter 2 forgæves Forsøg, faaet en Line ombord i Skibet, men Strøget havde ført denne under noget Vrag, saa den var uklar, og Raketstolen kunde ikke benyttes.

Vi anmodede flere Gange Redningsmandskabet om at føre Baaden længere til Luvart af det strandede Skib og paany gjøre Forsøg paa at redde de Skibbrudne, men de erklærede stadig, at det var umuligt at borde Skibet.

Der var imidlertid gaet ridende Bud til Højen og Tversted Stationer om Assistance, og Kl. 1^{1/2} mødte Opsynsmanden fra Tversted med Raketapparat, affyrede en Raket og fik Kl. 2 heldigt en Line ombord i Skibet. Stjærteblokken og en sværere Line blev gjort fast i Raketlinen og denne blev indhevet til Skibet, men da man 1/2 Time efter saa Redningsbaaden fra Tversted gjøre

Holdt ca. 1500 Alen vest for Strandingsstedet, opgav man Redningsforsøget med Redningsstol, da dette vilde være meget vanskeligt og usikkert paa Grund af den høje Sø og stærke Strøm, der forhindrede, at man kunde holde Trossen stram. Det forrygende Vejr med Højvande bevirkede, at Stranden var vanskelig at passere, og nu saae man i Øst Højen Redningsbaad kjæmpende sig frem mod Vejret, medens Søen ofte slog op om Transportvognen, Folkene og Forspandet; Kudsken pidskede paa Hestene, og fremad gik det, tildels i Trav, ad den opblødte Strand, saa de omtrent ved Tretiden passerede Strandingsstedet, men fortsatte et Stykke vestefter for at komme til Luvart af det strandede Skib.

Søen brød stadig helt op til Klitten og skar Tørv og Sten ned, saa Stranden var yderst farlig at passere. Mandskabet og Kudsken stod ofte i Vand til Brystet og maatte holde sig ved Baaden og ved Hestene, naar Søen efter Anslaget mod Klitten løb tilbage, for ikke at blive suget ud i Braaddet. Et Sted, hvor Stranden var særlig snæver, væltede Søen en af Vognene, og Kudsken, Chr. Dalsgaard, blev trukket ud i Braaddet, men blev reddet af en af Baadfolkene.

Tversted Redningsbaad var imidlertid gaaet ud, kom lykkeligt over Revlen, og vi saae fra Stranden, hvorledes den 11 Mands Besætning en for en blev reddet ombord i Redningsbaaden, der klarede sig godt i den høje Sø og snart efter landsatte de gennemblødte og forkomne Skibbrudne. Ingensinde har jeg set en saa rørende Taknemmelighedstilkendegivelse som den, der blev vist af de reddede Finner, de omfavnede deres Redningsmænd og vilde kysse dem paa Hænderne. Højens Redningsbaad gik ogsaa ud, men da den kom paa Siden af Skibet, var Besætningen allerede reddet.

Redningsbaaden fra Tversted kunde paa Grund af

Storm og Højvande ikke komme tilbage, men maatte kjøre til Kandestederne og blive der om Natten, og først efter 27 Timers Fraværelse kom Mandskabet hjem.

Den russiske Regjering belønnede senere Redningsmændene med en større Pengegave, og den danske Regjering viste ogsaa sin Erkjendlighed for den udførte Daad.

Det strandede Skib var Bark »Ljuba« af Mariehamn, Kapt. Eriksen, ladet med Kul; det blev snart efter sønderslaet.

IV. *Skagens Bebyggelse og ældre Bygninger.*

Hvornaar Skagen er blevet bebygget, foreligger der ikke nogen paalidelig Efterretning om.

Fiskerne har opført deres Huse af Træ langs Kysten, en Del paa den sydlige Side af Landet, navnlig i det nuværende Vesterby, og en Del paa Nordkysten ved Højen eller gammel Skagen, men der har ogsaa været enkelte Gaarde, bl. a. store og lille Lindholm, som har ligget Vest for den gamle Kirke. Byen havde en Vestermark, fra Vesterby og op til Kirken, og en Østermark, formentlig hvor Skagens Markjorder nu er beliggende. Endvidere var der Vest for Kirken Enge, Kjær og Moser, samt mellem Vesterby og Kirken en mindre Sø, kaldet Hofsø, 7—800 Alen lang, 300 Alen bred og 5—6 Favne dyb, hvor der var Skaller og Gjedder.

Der er ingen Tvivl om, at Byen ogsaa har været besøgt af fremmede Fiskere. Fra Fyrbakken, langs Kysten østpaa, har der paa en Stenremme ligget smaa Høje, hvorpaa efter Sagnet Hollænderne skal have haft deres Fiskeboder og derfra drevet Sildefiskeri, paa samme Maade

som de i Middelalderen i stor Stil drev dette Fiskeri fra Skanør og Falsterbo.

Af gamle Bygninger har Skagen kun tvende, den gamle Kirke og Fyret.

St. Laurentii Kirke er formodentlig opført omkring Aar 1400. Sagnet gaar, at Dronning Margrethe har givet Skagen Kjøbstadsrettigheder som Tak for hendes Redning under Forlis paa en Norgesrejse, og selv om Skagens ældste kendte Kjøbstadsprivilegium først er underskrevet af Erik af Pommern i 1413, saa er det dog ikke usandsynligt, at hun har medvirket ved Kirkens Tilblivelse; den ejedes ialfald af Kronen. Den 11. Marts 1459 skjænkede Kong Christian den første Skagens Kirke med tilhørende Kapel til Helligaandshuset i Aalborg, der ejede den til 1677.

Omkring 1700 begyndte Sandflugten at ødelægge Egnen ved Landsognet og Vest for Kirken. Det gik dog kun smaat den første Halvdel af Aarhundredet, men 1775, Almindelig Bededag (den 12. Maj), trængte Sandet efter en hæftig og forfærdelig Storm af Nordvest ind i og forbi Kirken og ødelagde aldeles de omliggende Marker og Enge. Vejen til Kirken blev aldeles ødelagt og ufarbar paa Grund af Kviksand, idet Sandet standsede alle Vandløb. Kirkegaarden blev fyldt med Sand, og Indgangen spærredes saaledes, at Beboerne ved Ligbegængelse maatte tage Ligkisten ind over Kirkegaardsmuren.

Som Følge af, at Jorderne ødelagdes, mistede Kirken sine Indkomster ved Tiende og forfaldt.

Ved Rescript af 5. Juni 1795 blev Kirken nedlagt, dog saaledes, at Taarnet skulde beholdes som Sømærke og mod, at Kapellet forstørredes med saa megen Tilbygning, at det kunde rumme Menigheden, hvorhos Kirkens Bygningsværdi samt dens øvrige Ejendom og lille

Formue, ligesom ogsaa dens aarlige Indtægter og Rettigheder blev henlagte til Kapellet.

Lavkirken solgtes derefter ved en Auktion den 3. Maj 1796 for 1200 Rdl. til Hans Memhave fra Sæby, der ogsaa ved Licitation den 10. Juni samme Aar var lavestbydende paa Taarnets Reparation.

Ved kongelig Resolution af 11. Septbr. 1816 bifaldtes, at Skagens gamle Kirkes Taarn for Fremtiden maatte vedligeholdes af Fyrindtægterne som Sømærke.

Da Marineministeriet ikke længere ønskede at vedligeholde Kirketaarnet som Sømærke, overdrog det dette til Skagens Kommune, men da Kirken savnede tilstrækkelige Midler til at kunne paatage sig Vedligeholdelsen af Taarnet, der var en Del forfaldet, ansøgte man Nationalmusæet om, at dette, paa Grund af den til Taarnet knyttede historiske Interesse, vilde overtage den fremtidige Fredning af Kirketaarnet med tilhørende Grund, og ifølge Skrivelse fra Kirke- og Undervisningsministeriet af 10. Oktbr. 1903 meddeles, at Landbrugsministeriet havde givet sit Samtykke til, at det Skagens gamle Kirke tilhørende Taarn med tilliggende Kirkegaard og Kirkegrund fredlyses, og at der bevares Færdselsret til Taarnet over Klitplantagens Ejendom. Spørgsmaalet om Bevarelsen af det smukke Kirketaarn, der, navnlig paa Grund af Omgivelserne, danner en af Skagens ejendommeligste Seværdigheder, er altsaa løst paa en i enhver Henseende fyldestgjørende Maade.

Som foran anført hørte der et Kapel til Skagens Kirke, da denne i 1459 blev overdraget til Helligaands-huset, Hospitalet, i Aalborg. Kapellet, der laa midt i Byen, omtrent hvor den nuværende Kirke ligger, var opført af Træ; da Kirken blev nedlagt, udvidedes det saaledes, at det kunde rumme hele Menigheden. Det brugtes

derefter som Kirke, indtil den nuværende Kirke blev indviet i 1841.

Kapellet blev antagelig opført forinden den gamle Kirke blev bygget, og det er ikke umuligt, at de fremmede, der i Sildetiden har gjæstet Skagen, har haft en væsentlig Andel i dets Tilblivelse. Den Del af Byen, der laa omkring Kapellet, hedder endnu Kapelborg.

Angaaende Skagens gamle Fyrtaarn skal kun henvises til de Oplysninger, som findes i nærværende Samlinger, 5. Bind (ved A. P. Gaardboe) og 3. Række 2. Bind (ved Rigsarkivar, Dr. V. A. Secher).