

Lys over Horns Rev

Da Blåvandshuk og Horns Rev fik fyr og fyrskibe

Af **Palle Uhd Jepsen**

Stik vest for Blåvandshuk strækker Horns Rev sig omkring 23 sømil (40 km) ud i Vesterhavet¹ som en mægtig undersøisk barriere. Det hårde, overvejende lavvandede, sand- og stenrev var i sejskibenes tid med rette frygtet af søfolk som et af verdens farligste. Horns Rev gemmer historier om utallige skibsforslis med tab af menneskeliv og værdifulde ladninger, når skibe blev slået til vrag af voldsomme brodsøer, der brød ind over revet.

I sejskibenes tid var søfolk ofte prisgivet, når deres skib i en storm fra vestlig retning kom for langt ind mod kysten som følge af strømsætning eller misvisning på kompasset. Da der først sent i 1800-tallet blev etableret fyr på Jyllands vestkyst og fyrskibsstationer på Horns Rev, havde skipperne ikke mange muligheder for at orientere sig i døgnets mørke timer.

Denne artikels emner er sejlads og landkending omkring Blåvandshuk og ind gen-



Luftfoto af Blåvandshuk med fyrtårnet knejsende midt i et havskabt landskab med strand, klit og hede.

Foto: Palle Uhd Jepsen, 2007.



Vesterhavets voldsomme brodsøer over hårde sandrevler udgjorde i sejskibenes tid en stor risiko for stranding og forlis.

Foto: Palle Uhd Jepsen.

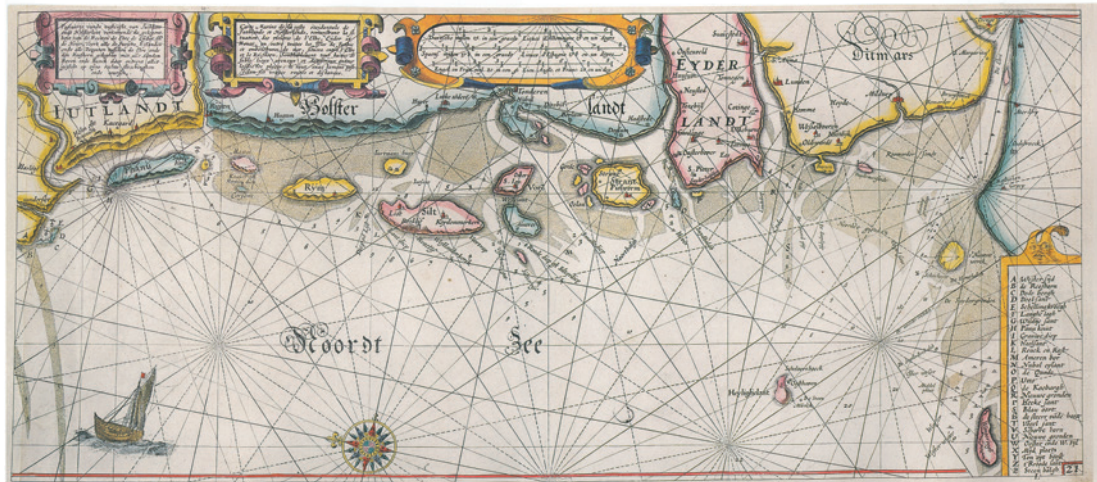
nem Vadehavets dyb til havne og ladepladser, før der blev udlagt fyrskibe og bygget fyrtårne. Oprettelsen af et fyrvæsen som en statsinstitution og begyndelsen på etablering af fyr i Danmark er en del af historien, der leder frem til tiden omkring 1878, hvor der blev udlagt fyrskibe ved Horns Rev og bygget fyr på Skallingen og Blåvandshuk til at vejlede skibsfarten under anduvning og anløb af den nye Esbjerg Havn.

Om et søkort at forstå

I ældre tid havde søfolk kun søkort med sejlanvisninger, lokalt kendskab og kompaspejlinger at støtte sig til, når de skulle navigere i kystnære farvande. De ældste

søkort blev tegnet på baggrund af pejlinger til markante punkter på land for eksempel karakteristiske højdedrag, skove, kirketårne, møller og andre større bygninger. På havet vistes vanddybder i kystnære farvande, over grunde og rev samt i dyb og render.

I 1584 udgav den hollandske lods og sømand, Lucas J. Waghenaer (1534-1606), et søkort med titlen *Spiegel der Zeevaerdt* (Havets Spejl) med udførlige sejlanvisninger og landpejlinger blandt andet til Blåbjerg (*Blauberth*). Et af kortene dækker Vadehavet og viser for eksempel det gamle fiskerleje, Sønderside (*Suusyl*), ved den daværende kystlinje fra Oksby til Ho Bugt. I en forklaring til kortet beskrives indsejlin-



Willem Janszoon Blaeus søkort fra 1612 over Vadehavet fra Elben til Blåvandshuk. Kortet er orienteret med nord til venstre. I en boks øverst på kortet findes en distancetabel og til højre en bogstavsforklaring til lokaliteter på kortet. Kortet er fra før den store stormflod i oktober 1634, hvor Langli (F: Langhe legh) var en tange i sydøstlig retning som en forlængelse af kysten fra Blåvandshuk. Horns Rev (B: de Reefhorn) er vist som en togrenet signatur. Skallingen fremstår som et højsand eller måske en egentlig halvø med dødemandsbjerget i klitterne ved Benknolde (C: Døde bergh). Man må derfor gå ud fra, at området har været stabilt. Ud for Skallingen nævnes en lokalitet (D: Doel Sant), der formentlig er et højsand, og i læ af Skalling Kroeg (E: Schelling kroegh) er vist signatur for ankerplads. Vest for Grådyb ligger Grådyb Barre (G: Wisdijc sant), mens et højsand nordvest for Fanø (H: Phanu knut) må være Smørsand.

gen til fiskerlejet, og man får desuden oplyst, at der her drives *de grootste Visserey op gheheel Jutlandt* (det største fiskeri i hele Jylland).

En anden af renæssancens betydelige søkorttegnere er den hollandske kartograf Willem Janszoon Blaeu (1571-1638). Han havde lært astronomi af Tycho Brahe. I 1599 etablerede Blaeu sig som instrumentmager med en forretning, hvor han solgte nautiske instrumenter og kort samt sit eget kortværk fra 1612, *Het Licht der Zeevaert* (frit oversat: Ledestjerne for søfarende).² Et af kortene

dækker Vadehavet fra Blåvandshuk til Elben i en smuk, farvelagt udgave med kompaspejlinger, dybdemålinger, dyb og andre sejlbare løb samt tidevandsflak. Langli³ var dengang stadig en halvø, der strakte sig ud fra Ho. I en lodsbog til kortet er der en udførlig sejlansvisning.⁴ For eksempel til sejlads gennem Knudedyb og Ribe Dyb samt ind i Grådyb til Skallingekrog, hvor man i den danske oversættelse kan læse: *Grådyb skærer sig ind mellem nordspidsen af Fanø og Langli. For at sejle derind, når du kommer sydfra, skal du sejle langs med øen [dengang det nu tilsandede*

Hollænderdyb] og her lodde dybden langs med nordkysten, indtil du når dybere vand. Nordspidsen af Fanø er flad hele vejen rundt. Nu, hvor du får dybere vand, skal du kunne se tre eller fire bakketoppe i nordøstlig retning inde på fastlandet og et fladt tårn kaldet Holm eller Bryndum. Bring denne kirke omkring 185 meter nord for bakketoppene. Når du så har tilstrækkelig dybde, skal disse mærker være nordøst for dig. Sejl nu i retning nordøst og hold dig i den sydlige side, indtil du kommer i nærheden af det tørre sand, som kaldes Smørsand,⁵ og som skyder sig ud fra Fanø. Herfra er der en udførlig vejledning til anløb af Hjerting og videre til Varde Å.

Flere af de ældste søkort rummede ifølge den danske kartograf Jens Sørensen (1646-1723) graverende fejl, som han med sit grundige kendskab til de danske farvande kunne påvise. Selv havde han som søkortdirektør for Christian V opmålt og tegnet søkort over de danske farvande. Og ved anvendelse af den tids tekniske muligheder var de ret præcise med angivelse af vanddybder og landtoninger med kirker og bakker som pejlemærker. På en opmålingsrejse fra 1694 til 1695 blev hele kysten fra Skagen til Elben beskrevet og kortlagt. Kortene blev udgivet i 1695, og Jens Sørensens rapport til kongen giver et fint tidsbillede af besejlingsforholdene på kysten. På et af Jens Sørensens søkort vises Blåvandshuk og Ho Bugt med Fanø, hvor man kan følge Grådyb og mindre dyb ind til Sønderside, Varde Å, Hjerting og Strandby, hvor Esbjerg ligger i dag. Jens Sørensen skriver blandt andet om en sejltur fra Sønderside til Hjerting: *Saasom det var Udfald-Ebbe og lavt Vand, at alle Baade laa langt oppe på tørre Sand, vare vi 16 Mand at drage Baaden ud af Landet i Skallingkrogs Rende. Denne er her tværs*

for Fiskerlejet⁶ med lavt Vand bred over: 80 Favne bred, og dyb nemst dette Land: 2 à 1½ Favne dyb, og længst op i Krogen [nærmest Øster Oksby] 1 Favn dyb, mens yderst ud i Gattet Syd ved Lang Li [Langli] er ikkun 1½ à 2 Alen ud til Graadybet. Sydøst for Langli deler Grådyb sig med et løb mod nord tæt under kysten ved Hoüe (Ho) og videre til Varde Å.⁷

Kåverne ved Sønderho

Kommandørkaptajn og direktør for Det Kgl. danske Søkartarkiv Poul de Løwenørn skriver i *Efterretninger for Søfarende* (1815), at det Gamle Riber-Dyb, syd for Sønderhodyb,



En 14,5 meter høj, nøjagtig kopi af en kåver (båke), der blev rejst på Kåverbjerget sydvest for Sønderho og blev indviet i 2011 som den gamle skipperbys vartegn. Foto: Palle Uhd Jepsen, 2015.



Frontispiece til Willem Janszoon Blaeus lodsbog fra 1612. I midten hollandske skibe på verdenshavene, til højre havets gud Neptun med treforken og til venstre vindens gud Aiolos med foden på en blæsebælg. Nederst på kobberstikket sidder alle de kloge navigatører og instrumentmagere med deres globusser og instrumenter. Bemærk især personen til venstre med jakobsstaven. Den blev i 1300-tallet opfundet til astronomiske vinkelmålinger. Midt i 1500-tallet blev instrumentet udviklet til brug om bord på skibe til navigation ved måling af vinkler mellem jorden og himmellegemer. Øverst i billedet ses symbolet på *Het Licht der Zeevaert* i betydningen Navigationens lys eller Ledestjerne for søfarende. Omkring 1750 blev jakobsstaven afløst af oktanten og nogle år senere af sekstanten.

anduves ved at bringe Ribe over “Den høje Huk af Manøe” [må være klitterne på øens vestside] over ét.

I 1624 blev båkerne og søtønderne i indsejlingen til Knudedyb suppleret med to nye båker (kåver) i klitterne sydvest for Sønderho. Byen havde på det tidspunkt udviklet sig til en betydelig skipperby, så der var behov for en bedre afmærkning af indsejlingen til byens red.⁸ De to båker – *Æ Kaaver* og *Æ lens Kaaver* – er formentlig Danmarks ældste sømærker. Når skipperne havde kåverne over ét, dannede de en sigtelinje, så man kunne finde vej fra Knudedyb gennem Galgedyb til Sønderho øst om Peter Meyers Sand. Efterhånden mistede kåverne deres navigationsmæssige betydning, men de blev alligevel i nogle år vedligeholdt som Sønderhos vartegn. Den sydlige kåver blev nedtaget i 1915, og den nordlige væltede i en efterårsstorm i 1935. Beboerne i Sønderho kunne imidlertid ikke glemme de gamle båker, og i 2007 blev der taget initiativ til at få *Æ Kaaver* genopført på Kåverbjerget lidt sydvest for Sønderho. I november 2011 kunne Sønderho Havn Støtteforening indvie den nye kåver.⁹

Om at finde sin position

Skippernes brug af landkending under sejlsads og navigation i kystnære farvande er ikke et nyt fænomen. Jyllands lave kystprofil mod Vesterhavet er fra naturens hånd kun sparsomt forsynet med pejlemærker, derfor benyttede søfolkene for eksempel kirketårne som pejlemærker, hvilket blandt andet fremgår af en præsteindberetning fra 1700-tallet til Ribe Stift, hvor det om Møgel-tønder Kirke fortælles, ... *om Kirkens og Taar-*



Ribe Domkirke set fra Ribe Holme vest for byen. Kirken fungerede allerede i middelalderen som et vigtigt pejlemærke for søfolk ved anduvning af Knudedyb under sejlsads til Sønderho eller Ribe.

Foto: Palle Uhd Jepsen, 2019.

nets Genopbyggelse, efter at Taarnet ved en Storm den 16. Decbr. 1628 var blevet kastet ned paa hele Skibets Længde [kirkens skib], saa at dets hele Overdel med Stolene blev slagne til Grus, at Spiret tabte [hen] ved 15 Al. af sin Højde, som forhen var til stor Nytte for Søfarende, saa det kunde ses langt ude i Vestersøen, og rette Sejl derefter, særdeles naar de skulde gennem det farlige Lister Gab.¹⁰

Ribe Domkirkes bastante tårn, der løfter sig højt over det flade marskland, var i ældre tid et vigtigt pejlemærke for søfarende, hvilket nævnes i et skrift om biskopperne i Ribe fra 1591. Ribe var allerede fra vikingetid og tidlig middelalder til helt op i 1700-tallet en vigtig handelsplads, så der var selvsagt behov for sejlanvisninger ind til udløbet af Ribe Å.



C.F. Sørensen, 1849. Olie på lærred. Motiv fra Nordby på Fanø. Skibet i forgrunden lidt til venstre er en skonnert, og til højre ved bolværket ligger en galease. Fra omkring 1840 og til sidst i århundredet var begge skibstyper dominerende på Fanø. Selv om der i begyndelsen af 1800-tallet var blevet udgivet bedre søkort over Vadehavet, for eksempel søløjtnanterne Holst og Tuxens detaljerede kort fra 1807, så havde de søfarende stadig kun søtønder, båker og stager til hjælp for sejlads i dyb og render. De nævnte skibe er typebestemt af kulturhistoriker Niels Frederiksen.

Fanø Kunstmuseum.

Den danske Lods fra 1866 beskriver om sejlads ved Horns Rev: *Nordligere i Farvandet sees Baaken på Fanøs Nordende samt Fanø Møller og Jerne Kirke, som ligger meget højt og i klart Vejr kan sees over Fanø 12-16 Q. Miil [kvartmil, ældre betegnelse for 1 sømil = 1.852 meter] hen mod Grunden Cancer.*¹¹ Jerne Kirke blev også benyttet i en pejlelinje over to båker på Fanø Nordstrand under sejlads over barren vest for Grådyb. Når skibet var nået ind i

Grådyb på vej til landingspladsen ved Esbjerg Kleve, hvor Esbjerg Havn blev anlagt i årene 1868-1878,¹² kunne skipperen holde Jerne Kirke over ét med hustage i Strandby. Lokalhistorikeren Niels Thomsen (1948) skriver om Jerne, Brøndum og Guldager kirker, at *Jerne Kirke synes at have haft en søfartsmæssig Betydning, der næsten overgaar Ribe Taarns.*¹³

Langs kysten nord for Blåvandshuk havde

man Fjaltring Kirke og Engbjerg Kirke som vigtige pejlemærker. Blandt de få naturlige landtoninger, der kunne benyttes som landkending, kan nævnes Blåbjerg, klinten ved Lodbjerg, Hanstholm, Bulbjerg og Rubjerg Knude. Den Danske Lods¹⁴ viser med landtoninger langs Jyllands Vestkyst et stort antal kirker, markante gårde og sømærker.

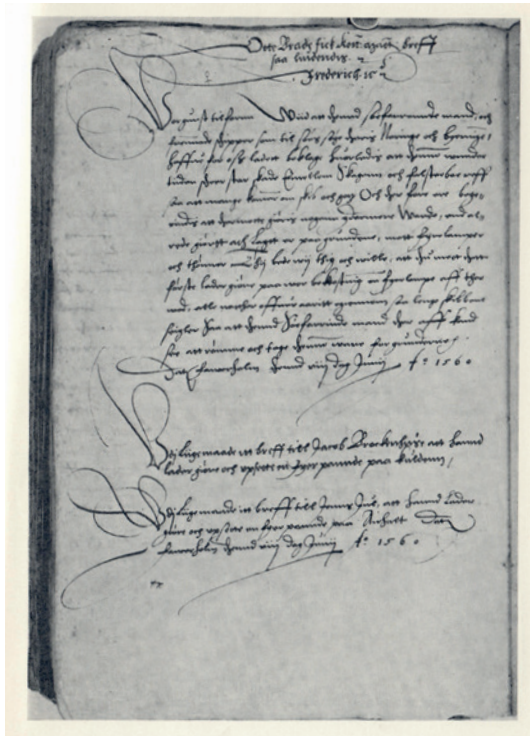
Søfolk, der ikke havde kendskab til vestkystens strømforhold og faren for afdrift mod kysten under en storm med pålands-

vind, kunne opleve at blive fanget i en kritisk situation. Selv om man havde søkort, kompas og oktant (senere sekstant) til rådighed, var en positionsbestemmelse i storm og usigtbart vejr ofte vanskelig eller i værste fald umulig. I løbet af 1700-tallet blev orlogsskibe og større handelsskibe efterhånden udstyret med kronometre, så man havde mulighed for at bestemme skibets position i forhold til længdegraden, men selv denne hjælp til navigation havde sin begrænsning under ugunstige vejrforhold med nedsat sigtbarhed, og når mørket sænkede sig, var der ingen hjælp fra fyrtårne og fyrskibe.

Længere mod syd fandtes der hverken faste fyr, fyrskibe eller lystønder, før skipperne fik lyset fra Kampen Fyr (bygget i 1856) på Sild i sigte. I det farlige kystfarvand omkring Horns Rev og ud for Vadehavet havde de søfarende kun kompas, astronomiske observationer og søkortenes vanddybder at holde sig til om natten.¹⁵

Lidt baggrundshistorie om fyrtårne

Skagens Rev er på mange måder en parallel til Horns Rev. Under vandet fortsætter Skagens Rev mod nordøst som en forlængelse af Grenen, der skiller farvandene Kattegat og Skagerrak. Allerede i 1200-tallet sejlede købmænd fra Holland og England nord om Skagen – *Ummeland* – for at handle på silde-markederne ved Falsterbo og Dragør. Og i Østersøens havnebyer blev der købt uundværlige produkter som beg, hamp til rebslagning og sejl samt tømmer af eg og fyr til skibsbygning. Men at navigere sikkert gennem de indre danske farvande krævede et grundigt kendskab til grunde, rev og sejl-



Frederik II's missive (officielle ordre) af 8. juni 1560 til lensmændene om etablering af fyrlamper på Skagen, Kullen og Anholt. I *Tegnelser over alle Lande VI 282*, Rigsarkivet. H. Henningsen, 1960, side 7.



I 1958 blev en rekonstruktion af vippefyret opført på den gamle fyrbakke lidt nord for Skagen. Fyret er en af byens populære attraktioner.

Foto: Palle Uhd Jepsen, 2006.

bare løb. Ruten fra Skagen gennem Kattedgat til Østersøen var i middelalderen en af Nordeuropas vigtigste søhandelsveje. Hahn-Pedersen (1991) nævner for eksempel, at der i slutningen af 1500-tallet alene fra Holland årligt passerede ca. 800 skibe i fart til *Het Oostland* (Østersølandene) gennem de danske farvande, hvor der hverken fandtes fyr eller sømærker.¹⁶

Efter voldsomt pres fra ikke mindst hanseatiske og hollandske skibsredere etablerede Frederik II i 1560 det første danske fyrvæsen, da han den 8. juni beordrede sine lensmænd på Aalborghus, Kalø Slot og Helsingborg Slot til at etablere et system af fyr og søtønder på sejlruten mellem Skagen og Falsterbo. Derefter blev en af datidens vigtig-

ste handelsruter til søs afmærket og belyst med fyrlamper, *papegøjer*,¹⁷ på Skagen, Kullen og Anholt samt udlægning af søtønder på Skagens Rev, Læsø Trindel, Anholt Rev, Falsterbo Rev og ved Dragør. Men denne service blev ikke gratis for skibsfarten, for kongen fik med sin sølov i 1561 ret til at opkræve tønde- og fyrpenge af de skibe, der passerede Kronborg.¹⁸ Denne afgift skulle skibsfarten fortsætte med at betale indtil 1857, hvor Øresundstolden blev ophævet. Kongens initiativ blev dog ikke modtaget positivt alle steder i det mindste ikke i Vendsyssel, på Læsø og Anholt, hvor man fra gammel tid *levede kristeligt og ernærede sig af vrage*.¹⁹

Med vippefyrets²⁰ opfindelse af Jens Petersen Grove, tidligere slotsskriver i Varberg og købmand i Helsingør, og fra 1631 Danmarks første fyrdirektør eller for at være helt korrekt *Kgl. Majestæts Fyringsforvalter over de danske Strømme*, fik man en mere økonomisk og effektiv erstatning for papegøjerne. På Skagen blev der opstillet et vippefyre i 1626-1627.²¹ I 1747 blev det afløst af Danmarks første murede fyrtårn, Det Hvide Fyr.

Det Hvide Fyr blev i 1858 afløst af det nuværende Skagen Fyr eller Det grå Fyr, som beboerne kaldte det, med en bedre beliggenhed ca. to kilometer nordøst for byen. Det tog flere år at bygge det. Skagen var uden havn, den kom først i 1907, så transport af byggematerialer måtte foregå med hestevogn ad sandede hjulspor eller langs Skagen Sønderstrand.

I 1843 blev Hanstholm Fyr bygget som det første på den jyske vestkyst, men Vestkysten længere mod syd lå fortsat mørkelagt nogle år endnu.

I august 1852 indgav Fyrvæsenets inspek-

tør, C.F. Grove, en detaljeret betænkning om fyrvæsenets tilstand med forslag til *Det danske Monarchis fuldstændige Belysning ved Fyr, at udføre i Tiden 1854-1870*. Forslaget var medvirkende til, at Marineministeriet i april 1853 nedsatte en kommission til at behandle Groves forslag, der næsten alle blev taget til følge, når tiden dertil var moden. Men på trods af skibsfartens krav om etablering af flere fyr på Vestkysten, frarådede Fyrvæsenet på det bestemteste, at der blev bygget fyr syd for Hanstholm for ikke at forlede Skibsførere til med for megen Tryghed at nærme sig den [kysten].²² Der gik derfor en del år, inden der blev bygget flere fyrtårne på Vestkysten:

Hirtshals (1863), Bovbjerg (1877), ved Lodbjerg (1883), på Blåvandshuk (1888 og 1900), Rubjerg Knude (1899), Skallingen (1903) og i Nørre Lyngvig (1906).

Kommissionen forholdt sig også til et brændende spørgsmål om at etablere en fyrskibsstation på Horns Rev. Det blev en total afvisning med en bemærkning om, at for selve fyrskibet ville positionen blive yderst farefuld. I det hele taget fandt kommissionen det *baade unødvendigt og utilraadeligt at anbringe Varselfyr paa denne Jernkyst [Horns Rev], ... hvorfor man bør stræbe at holde Skibe borte fra den, hvilket bedst opnaaes ved at holde den [kysten] mørk.*²³



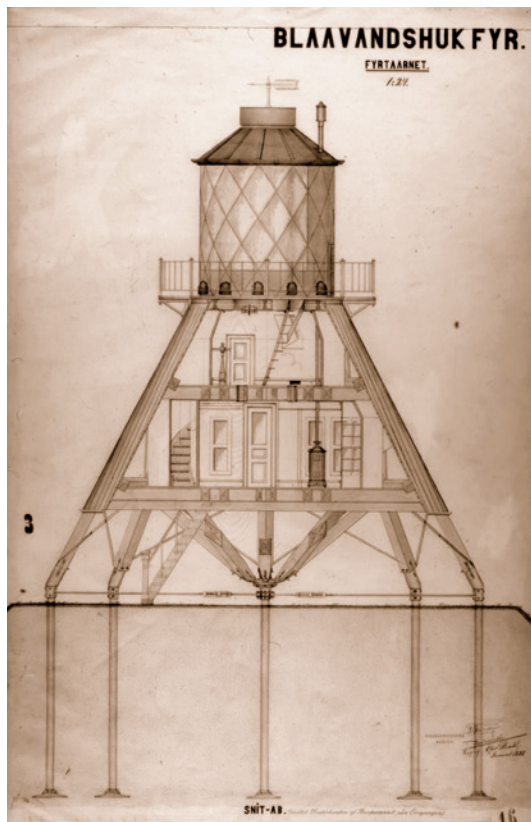
Inden etableringen af den første fyrskibsstation ved Horns Rev foretog regeringen (formentlig Marineministeriet) i sommermånederne 1876 og 1877 søopmåling og lodning af vanddybder i Horns Rev-området, og det viste sig, at revet strakte sig længere ud mod vest end hidtil antaget, samt at dets form og morfologi afveg fra datidens søkort. Illustrationen er et træsnit udført af en person med initialerne G.C. Det viser opmålingsfartøjer under det vanskelige arbejde ved Horns Rev. Skibet i forgrunden til venstre er det ældre dampskib, Zephyr, og til højre ligger kanonbåden Marstrand. I baggrunden arbejder to fiskeskibe fra Fanø, der fungerede som "stationsmærker". Skibenes signalflag blev benyttet til udveksling af meddelelser og instrukser mellem officerer og "lodhivere" (F.B., 1878, side 148). Som et resultat af søopmålingen blev det første fyrskib, Horns Rev, udlagt ca. 20 sømil vest for Blåvandshuk for enden af Vovov i 1878.

Marineministeriet var dog af den opfattelse, at kommissionens argumenter var forkerte, idet man jo *havde med kyndige Søfolk at gøre*. Men der skete ikke mere, før navigationslærer Hempel i 1868 i Tidsskrift for Søvæsen tog sagen op og foreslog en fyrskibsstation på Horns Rev for at advare de søfarende.²⁴ Hempel hævdede, at hvis skibe på en nordlig kurs kom for tæt på Jyllands kyst, vil de ikke kunne undgå at få fyrskibet i sigte. Derved mente han, at de fleste strandinger på kysten mellem Blåvandshuk og Hanstholm kunne undgås.²⁵

Som følge af den manglende fyrdækning i Horns Rev-området var fremmede rederier tilbageholdende med at anløbe Esbjerg Havn, hvilket konsul Ditlev Lauritzen som kulimportør i havnen måtte erfare. I 1886 fik han sin første skibsladning kul med en damper fra Aberdeen, og han fortalte dengang: *Et par Ladninger mere fik jeg med Skib fra samme Rederi, saa meldte det Pas. Og ingen andre fremmede Rederier var at formaa til at sende deres Skibe til Esbjerg. Nej, for Havnen fandtes ikke paa noget Søkort! Der var kun Horns Rev!* I 1888 påbegyndte Lauritzen derfor sin eget rederivirksomhed med sit første skib, s/s *Uganda*.²⁶

Fyr på Blåvandshuk

I løbet af 1800-tallet medførte en teknologisk udvikling, at fyrenes lys blev forstærket med reflekterende hulspejle. I Danmark begyndte man i 1805 at konstruere blinkfyr med roterende lysapparater, som gjorde det muligt at give det enkelte fyr en særlig *fyrkarakter*, det vil sige en kombination af korte og lange lysglimt i intervaller af nogle sekunders varighed, hvor lyset ikke kunne ses. Ved hjælp af fyrkarakteren kunne søfolk kende de enkelte



Konstruktionstegning af det første Blåvandshuk Fyr. Fyret blev opført i 1887 og fungerede til 1900. Farvandsvæsenet.

fyr fra hinanden. Fyrenes individuelle fyrkarakter bliver fortsat vist på søkortene. Reflektorerne i lysapparatet blev også gradvist forbedret med glasspejle, linser og prismer.

De store anduvningsfyr,²⁷ der vejleder skibe, når de nærmer sig land, har det stærkeste lys. I 1842 kom de første Fresnels linseapparater til Danmark, og dermed kunne effekten af lyskilden mangedobles, så lyset fra de kraftigste fyr kunne ses på op til 40



Begge fyrtårne på Blåvandshuk i 1900, mens det første fyr stadig stod på sin plads. Flagningen ved det gamle fyr markerer muligvis indvielsen af det nye fyrtårn bygget af tømremester Kristian Skaftø. Vardemuseerne.

sømil afstand afhængig af fyrets flammehøjde (lyskildens højde over havet). I 1844 blev det første linseapparat med 12 linsefag installeret i Hanstholm Fyr.²⁸

Det første fyr på Blåvandshuk blev bygget i 1886-87 som et vinkelfyr,²⁹ og det fremgår af Fyrvæsenets beskrivelse, at det bestod af en ottekantet stål- og tømmerkonstruktion

bygget på et fundament af ni seks meter lange, nedgravede støbejernsstolper. Under tårnet, eller fyrbåken, var der et åbent rum, hvorfra en trappe førte op gennem gulvet til første etage, der var indrettet med et depot til materiel samt opholdsrum for fyrpersonalet. Anden etage rummede en vagtstue med en trappe op til et cylinderformet lanternehus med konisk formet tag. Tårnets højde var godt 14 meter.

Lanternehuset var monteret med et linseapparat, der lyste hele horisonten rundt med undtagelse af unødvendige 112,5° ind mod land. Apparatet bestod af en tambour (valse) og en reflektor. Valsen var delt i fem lige store parallelogram-formede linsefag samt to ens trekantede linsefag, så de tilsammen dannede en vinkel på 247,5°. I den mørke vinkel mod land var der anbragt to reflektorer af glasprismer. Linseapparatets rotation var styret af et urværk med en tromle og drivhjul, der blev trukket af blylodder. I centrum af linseapparatet fandtes en oliebrænder med fem væger.

Fyrets flammehøjde var ca. 30 meter over havet og synsvidden ca. 15 sømil (27,8 km). Fyrkarakteren var ret kompliceret, idet de mest farlige vinkler for sejladsen mod nord-nordøst og sydsydøst langs kysten samt omkring Horns Rev og Vyl³⁰ var vist med 3,5 sekunders lys efterfulgt af 1 sekunds mørke, som efter seks omdrejninger blev forøget til 5 sekunder. Over det åbne hav nord for Horns Rev og mod sydsydvest over Fanø Bugt og Grådyb i sydøst viste fyrkarakteren hvert halve minut fem sekunders mørke efterfulgt af 25 sekunders lys. På en måde virkede det første Blåvandshuk Fyr som et vinkel- og ledelysfyr for skibe på ruten ind til Esbjerg Havn.



H. Buch-Frandsen, 1901. Olie på lærred. Blåvandshuk Fyr set fra Gejl Hede øst for fyret. Ejendommen til venstre for fyret brændte i 1944, mens den var besat af værnemagten.

Vardemuseerne.

Nyt fyr på Blåvandshuk i 1900

Det viste sig efterhånden, at fyrbåkens lys var for svagt til at dække Horns Rev-området og indsejlingen til Esbjerg. Kun godt 10 år senere besluttede Fyrvæsenet derfor at erstatte fyrbåken med et højere og kraftigere anduvningsfyr.

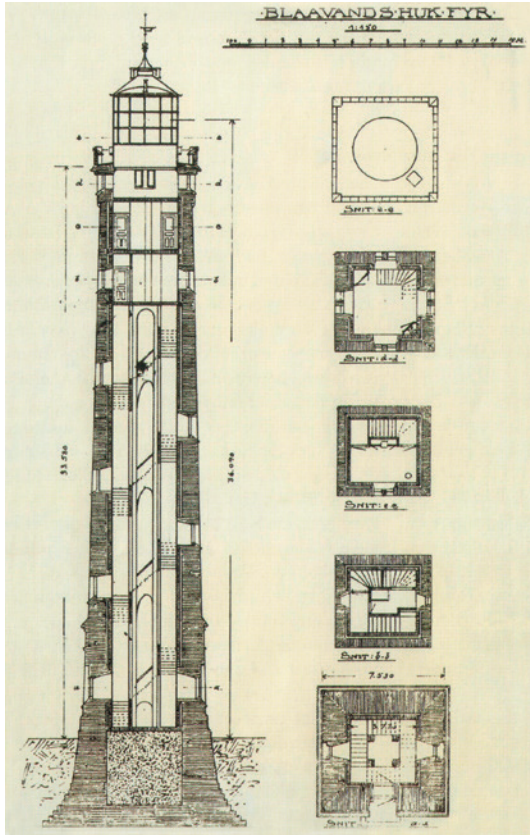
Arbejdet med et nyt Blåvandshuk Fyr blev påbegyndt i 1899 under fyrdirektør H.V. Ravens ledelse, og allerede i 1900 kunne det eksisterende hvide fyrtårn tages i brug. Tårnet er 39 meter højt og bygget i få meters afstand fra fyrbåken, som derefter blev fjernet.

Fyret er opført på et betonfundament, der går fem meter ned i klitten. På funda-

mentet er lagt en sokkel af granitblokke. Tårnets ydermur er støbt i armeret beton, mens indermuren er opført af mursten. På sydøstsiden af tårnet går en trappe med tre trin af tilhuggede granitblokke op til indgangsdøren. Til træværket i døre og vinduesrammer er anvendt pitch-pine, et amerikansk fyrretræ med et stort indhold af harpiks, der sammen med veddets hårdhed gør det velegnet til konstruktioner, som skal kunne modstå vestkystens barske vejr.

Ved tårntrappen er der indmuret en granitsten med indskriften: *Fyret oprettet 1888. Ombygget 1899-1900.* Der er 129 trin op til etagen med et rum til opbevaring af reservemateriel. Næste etage er vagtrummet,

hvorfra to trappesektioner med hver 15 trin går op til lanternerummet. Den sidste stejle trappe med otte trin fører op til fyromgangen med et brystværn omkring lanternehuset. Fra tårnets fod til fyromgangen er der i alt 170 trin.



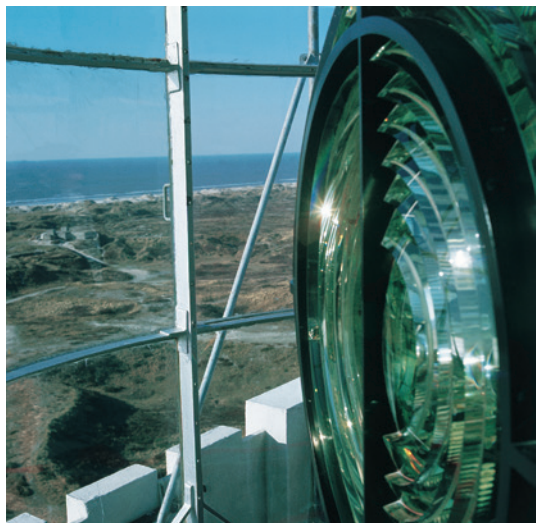
Konstruktionstegning af Blåvandshuk Fyr fra 1900. Snittene viser: a-a indgangspartiet med skakten (der går ned gennem tårnet), b-b materielrum, c-c vagtrum, d-d lanternens base samt opgang til fyromgangen, e-e fyr-lampe, linseapparat og fyromgang.
Farvandsvæsenet.



Skakten midt i fyret set fra snittet b-b. Inden der blev installeret elektricitet i fyret, blev lanteren roteret ved hjælp af et lod, der gik hele vejen ned gennem skakten.
Foto: Palle Uhd Jepsen, 2018.

I forbindelse med opførelsen af det første fyr blev der bygget en tjenestebolig med to lejligheder til fyrmesteren og en fyrassistent samt et mindre hus som bolig for en fyrpaser. Der blev desuden bygget et gashus til fremstilling af fedtgas³¹ samt et hønse- og fårehus.

Af Fyrvæsenets håndskrevne, tekniske beskrivelse af det nye tårn fremgår det, at Fyretablisementet Blåvandshuk bestaar af et Fyrtaarn, en Beboelsesbygning [til fyrmesteren] med Udhus samt en Bygning til Olie og Kul; er anlagt i et Klitterrain 4 1/4 Miil V.S.V. for Varde. Fyrtaarnet er opført på en klit med en højde på ca. 20 meter over daglig vande. Fyrlampen befinder sig 55 meter over havet, og synsvidden er ca. 23 sømil (42,6 km). Fyrkarakteren viser tre lysblink hvert 20 sekund fra et I. ordens roterende, Fresnel³² linseapparat. Det består af tre sammenbyggede linsefag, der hver er sammensat af prizmer omkring et dioptrisk (lysbrydende)



*Linsen med prismes i Blåvandshuk Fyr.
Foto: Palle Uhd Jepsen, 2005.*

midterparti med syv prismeelementer. Fyrets lys kan ses over 216°, mens en vinkel på 144° mod land er blændet med en metalplade. Linsen vejer fire tons og roterer i et leje af kviksølv. Det roterende linseapparat blev oprindeligt drevet af et urværk med et 133 kg tungt lod, som hang i trappeskakten. Hvis uret gik i stå, udløste en kviksølvskontakt to alarmklokker henholdsvis i tårnets vagtrum og i tjenesteboligen. Urværket kan stadig ses i fyret.

Linseapparatet er anbragt i et cylindrisk lanternehus med kegleformet tag. Til lanternen er fastgjort en lynafleder af kobberkabel, der er ført ned langs tårnets mur og derfra videre ned ad klitten, hvor den ender i en muret, vandfyldt brønd 28 meter fra tårnet.

Fyrets lyskilde var oprindeligt en fedtgas-

brænder med fire væger. Brænderen blev i 1911 erstattet med en acetylen-glødenetsbrænder med en lysstyrke på 180.000 HL.³³ I 1920 blev fyret forsynet med en petroleumsbrænder med glødenet.³⁴ Selv om Blåvand og Oksby nogle år før Anden Verdenskrig havde fået strømforsyning, var fyrvæsenet tilbageholdende med at indlægge elektricitet, før man var sikker på, at elforsyningen var tilstrækkelig stabil. Fyret blev først elektrificeret i 1948, hvor der blev installeret



Fyrmester Niels Kristensen rengør fyrlampen i Blåvandshuk Fyr.

Foto: Jens A. Tvedebrink, ca. 1980. Blåvandshuk lokalhistoriske Arkiv.



*Blåvandshuk Fyr, 2016. Til højre ses taget af fyrmesterboligen.
Foto: Palle Uhd Jepsen.*

en elektrisk fyr lampe (glødelampe på 1.000 W) i linseapparatet med en lysstyrke på 500.000 HL.³⁵

Fyr på Skallingen

Selv med Blåvandshuk Fyr som anduvningsfyr med sit kraftige og langtrækkende lys over Vesterhavet, var der også behov for et lede- og vinkelfyr ved indsejlingen til Grådyb. Fyrvæsenet besluttede derfor at bygge et fyr på Skalling Ende. Det stod færdigt i 1903 som et firkantet, hvidt tårn på syv etager udstyret med et fast linseapparat og en acetylen-fedtgasbrænder. Tårnet var indrettet med beboelse for fyrmesteren og hans assistent. Under stormfloden den 3. decem-

ber 1909 blev tårnet så voldsomt undermineret, at det blev slukket og opgivet. Den 13. september 1911 blev det stærkt beskadigede tårn bortsprængt.³⁶ Om denne begivenhed skrev Esbjerg Avis dagen efter i en notits med titlen: *Fyrtårnsattentatet paa Skallingen – I gaar Kl. 5.45 sprængtes Skalling Fyrtaarn i Luften med otte 2-Punds Dynamitpatroner. Varde-Dynamitten formaaede ikke at vælte det store Taarn, skønt det tilsyneladende stod paa svage Fødder.* Ved det næste forsøg, blev tårnet sprængt, så der kun stod et hjørne tilbage.

I 1910 blev der rejst et nyt tårn et stykke længere inde på Skalling Ende. Linseapparatet med en lysstyrke på 4.000 HF blev installeret i et 13 meter højt tårn af metal,



Chr. Lyngbo, 1907. Olie på lærred. Det første fyr på Skallingen set fra Grådyb. Fyret blev bygget på den yderste spids af Skalling Ende, hvilket få år efter fik katastrofale følger for tårnet. Tage Sørensen (1986, side 201) skriver, at Lyngbo tilbragte megen tid på Skallingen, hvor han i en periode levede som eneboer. Han besøgte ofte fyrmester Schönfeldt, så de i deres ensomhed kunne få tiden til at gå med kortspil. Vardemuseerne.

hvor de nederste seks meter var en åben gitterkonstruktion placeret på et piloteret fundament af beton. Lyskilden var en blaugasbrænder,³⁷ og under linseapparatet blev der monteret en cylinderformet gasbeholder.

Den fortsatte nedbrydning af Skalling

Ende medførte allerede de første skader på fyret under stormfloden den 5.-6. november 1911.

Ved Første Verdenskrigs udbrud blev fyret beordret slukket. Ordren fra Marineministeriet lød: *Skallingen Fyr maa ikke brænde om Natten undtagen efter særlig Ordre fra*

Kommandør Gotschalck i Esbjerg. Fyrpasser Hans F. Hansen skrev følgende kommentar på telegrammet: *Slukkes formedels Krig mellem Tyskland og Rusland – Belgien – Frankerig – England.*³⁸

Fyrets fundament blev underskyldt af havet, efterhånden som Skalling Ende trak sig tilbage som følge af erosion, og i 1928 måtte fyret slukkes. Tårnet hældede mere og mere, indtil det endelig væltede under stormfloden den 16.-17. februar 1962.

Det var den endelige afsked med fyr på Skallingen, idet Fyrvæsenet besluttede ikke at opføre et tredje fyr på det udsatte sted. Farvandsafmærkning i Grådyb samt lede- og vinkelfyr ind til Esbjerg Havn blev derefter søfartens sejlanvisning ind i Grådyb tidevandsområde.

Fyrskibe i Horns Rev-området

Fyrkommissionen fra 1861 havde ikke taget i betragtning, at der var behov for fyr og sømærker ind til den nye havn i Esbjerg. Marineministeren blev derfor i 1874 bedt om en redegørelse for, om han havde til hensigt at gennemføre yderligere foranstaltninger til sikring af sejladsen gennem Grådyb. Ministeren svarede, at udlægningen af et fyrskib på Horns Rev kunne være en udmærket foranstaltning, som kunne forebygge strandinger på det farlige rev. Han mente desuden, at skibsfarten til Esbjerg Havn muligvis ville kræve et anduvnings-skib (fyrskib) stik syd for Blåvandshuk på ni favne vand i nærheden af Grådyb. Ministeriet havde derfor af hensyn til økonomien besluttet at afvente udviklingen af Esbjerg



Efter det murede fyrtårns endeligt, blev der lidt længere inde på Skalling Ende rejst et gittertårn med en fyrlampe i 1910. Fyret fungerede indtil 1928.

Foto: professor Niels Nielsen (1893-1981), oktober 1930.



Sædding Fyr fungerer sammen med et for- og bagfyr som lede- og vinkelfyr for skibe under sejlads gennem Grådyb. Det røde fyr ligger knapt 100 meter nord for Sæddingcentret.

Foto: Palle Uhd Jepsen, 2018.

Havn, idet andre og mere påtrængende fyr-anlæg først burde overvejes frem for de to fyrskibsstationer på Horns Rev.³⁹ Det fremgår ikke, om ministeren i sin redegørelse tog højde for, at en forsinkelse kunne være medvirkende til flere strandinger. Alene under storme i efteråret 1874 strandede der på Horns Rev seks og på Skallingen to større skibe, hvoraf fire havde Esbjerg som ankomsthavn.⁴⁰

Da dokhavnen i Esbjerg blev åbnet for trafik i 1874, var det nødvendigt med en afmærkning af indsejlingen fra Grådyb. Inden ministerens redegørelse forelå, var

Sædding Fyr med et forfyr ved stranden blevet etableret i 1872-1873 som lede- og vinkelfyr. Når de to fyr blev holdt over ét, viste de sejlretningen gennem Grådyb. Et ledefyr på havnen viste den sidste del af sejlløbet ind til Esbjerg.⁴¹

Det Kongelige danske Fyrvæsen måtte omsider erkende, at Esbjerg Havn ikke kunne fungere uden fyrskibsstationer. I 1878 blev der langt om længe oprettet en fyrskibsstation på Horns Rev, og i 1888 og 1906 blev fyrskibene Vyl og Graadyb udlagt henholdsvis syd for Horns Rev-grunden Vyl og syd for indsejlingen til Grådyb. Fra 1878

til 1980 har der været udlagt fyrskibe på fem forskellige positioner: Horns Rev 1878-1939 og 1975-1980, Vyl 1888-1975, Graadyb 1906-1939, HR 1 (Hansthalm Rute) 1949-1952 yderst på Horns Rev, og ER (Esbjerg Rute)⁴² 1952-1969 nogle få sømil øst for HR 1. På grund af minefare blev fyrskibene inddraget under Første Verdenskrig og igen i 1939. Efter Anden Verdenskrig blev de først lagt ud igen, efter at farvandet var rensat for miner.

Livet om bord på fyrskibene var ikke altid behageligt. Når en storm blæste op over Nordsøen, kunne fyrskibene tage voldsomme overhalinger, så folkene havde nok at gøre med at sikre sig selv og deres skib bedst muligt. Af fyrskibenes meldinger til Meteorologisk Institut og rapporter til fyrdirektøren kan besætningens vejrmæssige prøvelser dokumenteres.⁴³

På trods af fyrskibenes udsatte positioner, blev de forskånet for større ulykker bortset fra en tragisk hændelse, da Vyl Fyrskib under orkanen den 3. december 1909 sprængte sin fortøjning. I sin rapport til fyrdirektøren forklarede skibets fører Julius Sofus Jensen: *Kl. 12 Middag var Vinden frisket til orkanagtig Storm, og Søen rejste sig meget hurtigt. Vinden blev ved at friske fra SSW, og Kl. 2 Eftermiddag var det en Orkan med meget svære Byger. Søen var overordentlig svær og brød flere Gange over Skibet. Kl. 3.45 kom en svær Braadsø over og slog Huset til Ankerspillet itu m.m. Samtidig sprængtes Fortøjningen ca. 12 Favne udenfor Klydset. Vinden var da SSW og en Orkan. ... Skibet lagde sig tværs, og vi gik straks i gang med at sætte Sejl, ydre Stagfok og Mesan sattes. Samtidig blev der telegraferet til Blaavands Huk [der var telegrafstation i fyret], at vi var i Drift, og*

om muligt Hjælp kunne sendes. Om eftermiddagen fik man pejling af Blåvandshuk Fyr, og senere på dagen var skibet drevet over Horns Rev. Under hele forløbet havde man regelmæssig kontakt med telegrafstationen. Fyrskibet fortsatte med at drive mod nord langs kysten, og lidt før midnat strandede det ved Bjerregård Strand nord for Nymindegab. Ved 4-tiden den næste morgen blev besætningen reddet med redningsstol, hvorefter søfolkene blev bragt op til strandfogedgården. Man savnede nu et af besætningsmedlemmerne, som man ikke havde set siden midnat, så man regnede med, at han var skyllet over bord. Det var matros



Den 21. oktober 1874 forliste briggen Esperance på Horns Rev, og nogle dage senere drev vraget ind på Skallingen. Alle om bord på skibet omkom. Det kan ikke udelukkes, at Marineministeriets sendrægtighed med at få etableret fyrskibsstationer og fyr kan have været medvirkende til flere forlis i Horns Rev-området i det stormfulde efterår 1874.

Foto: Palle Uhd Jepsen, 1978.



Chr. Benjamin Olsen, ca. 1935. Olie på lærred. Motorfyrskib nr. 2 udlagt på station Grådyb. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.

Christian Thodsen fra Mandø. Det viste sig senere, at han var blevet klemt ihjel mellem skibets vandtanke, da det strandede. Resultatet af strandingen og andre problemer med sprængning af fortøjninger blev, at fyrvæsenet fik bygget det første motorfyrskib. Vyl Fyrskib klarede strandingen forbavsende godt og det indgik i fyrskibsflåden frem til 1980.⁴⁴

Horns Rev fyrskibenes historie sluttede den 19. april 1980 efter 102 år. Allerede året efter tog en gruppe borgere i Esbjerg initiativ til at sikre Horns Rev motorfyrskib nr. 1 som museums- og udstillingsskib, hvilket senere førte til oprettelse af *Fonden til beva-*

ring og vedligeholdelse af Motorfyrskib nr. 1 i Esbjerg. Fonden fik stor opbakning, og i juli 1989 meddelte forsvarsminister Knud Enggaard *Fyrskibsfonden*, at han ville søge Folketingets Finansudvalg om tilslutning til at overdrage fyrskibet til Esbjerg for 150.000 kr. Godkendelsen blev meddelt den 16. september 1989, hvorefter det ved en højtidelighed i Esbjerg Havn blev overdraget til fonden. Statshavnen gav fyrskibet kajplads ved Nordre Mole. Fyrskibsfonden står som ejer af skibet med ansvar for dets drift og økonomi, mens skibets vedligeholdelse varetages af foreningen *Fyrskibets Venner*. Fiskeri- og Søfartsmuseet virker som museumsfaglig

konsulent.⁴⁵ Ved at besøge museumsfyrskibet kan man få en fornemmelse af, hvordan dagligdagen for en fyrskibsbesætning har formet sig i storm og stille på en urolig station ved Horns Rev.

Trådløs telegrafi

Vestkystens fyrtårne og fyrskibsstationer blev til uvurderlig hjælp for søfarten. Men på trods af en forbedret sikkerhed kunne søulykker ikke helt undgås. Under storm og usigtbart vejr var sejlads langs kysten fortsat forbundet med fare for forlis. Det kunne desuden være vanskeligt for et skib, der strandede langt fra kysten, at få hjælp. Et eksempel bekræfter denne situation, da den



Vyl Fyrskib strandet ved Bjerregaard Strand, december 1909. Efter M. Hahn-Pedersen, 1991.
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.

tyske damper *Remus* den 25. januar 1900 strandede på Horns Rev i en storm med ringe sigtbarhed. Skibet var på vej fra USA til Århus med en last majs, men på grund af maskinproblemer og muligvis fejlnavigering var det kommet ud af kurs og for tæt på kysten.

Fra *Remus* forsøgte man at sætte en båd i vandet for at nå kysten, men den kæntrade og drev senere ind på Skallingen, hvor strandfogeden fandt den et par dage senere med liget af et besætningsmedlem. Situationen på *Remus* blev efterhånden kritisk, og da der dagen efter strandingen endnu ikke var kommet hjælp fra land, blev endnu en båd sat i vandet med ti mand om bord. I den hårde sø blev båden knust mod skibssiden, og fem af de ombordværende omkom.

Først to dage efter strandingen var vejret klaret så meget op, at havaristen blev observeret fra Vyl Fyrskib, men derfra kunne man ikke komme til undsætning, da fyrskibet lå fast forankret ved sin tonstunge betonklods.

Der skulle gå endnu to dage, før det lykkedes besætningen på Vyl Fyrskib at signalere til damperen *Nora*, der var på vej til Esbjerg, at et strandet skib havde brug for omgående assistance. *Noras* kaptajn besluttede at fortsætte sejladsen til Esbjerg, hvor skipperen på rednings- og fyrinspektions-skibet *Nordsøen* blev alarmeret. *Nordsøen* gik omgående i aktion og reddede senere de 14 søfolk, der var tilbage på *Remus*.

Pointen i historien er, at assistancen til *Remus* blev flere døgn forsinket på trods af, at skibet var blevet observeret fra fyrskibet. Fyrvæsenet havde allerede i slutningen af 1890'erne overvejet muligheden for at eta-



*Horns Rev motorfyrskib nr. 1 har siden september 1989 fungeret som museumsfyrskib i Esbjerg Havn.
Foto: Palle Uhd Jepsen, 2018.*

blere et telegrafkabel ud til Vyl Fyrskib, men projektet var blevet opgivet af økonomiske grunde. *Remus* strandning gav anledning til kritik af Fyrvæsenet samtidig med, at kravet om bedre kommunikation mellem fyrskibe og land blev rejst med fornyet styrke.

I 1896 havde italieneren Guglielmo Marconi udviklet trådløs telegrafi på baggrund af den tyske fysiker Heinrich Hertz' og englænderen James Clerk Maxwells teorier. Efter flere succesfulde forsøg på at sende morsesignaler med trådløs telegrafi fra Isle of Wight til et skib i Den Engelske Kanal over skiftende afstande samt mellem land

og fyrskibe kunne Marconi i 1898 demonstrere den epokegørende opfindelses effektivitet ved at oprette en forbindelse tværs over Den Engelske Kanal.⁴⁶

Fyrdirektør H.V. Ravn blev nu overbevist om, at trådløs telegrafi var en brugbar løsning af problemerne med kommunikation mellem land og skibe. I 1901 anskaffede Fyrvæsenet tre sendere og modtagere, og samme år blev der oprettet en trådløs telegrafforbindelse mellem Blåvandshuk Fyr og Vyl Fyrskib. Efter vellykkede afprøvninger blev den tredje sender og modtager året efter installeret på Horns Rev Fyrskib.⁴⁷

Selv om mange skibsførere i begyndelsen havde en vis naturlig skepsis over for det moderne grej, blev den trådløse forbindelse ud til fyrskibene starten på en udvikling, der resulterede i, at telegrafi efterhånden blev installeret på mange skibe.

Allerede i 1908 blev telegrafstationen i fyret forsynet med et nyt og mere moderne anlæg, og der blev samtidig opført en selvstændig telegrafbygning lidt nord for fyret samt et lille hus til stationens akkumulatorbatteri. Antennerne blev ophængt i to 45 meter høje træmaster.



Blåvandshuk Fyr med antennemaster til telegrafikommunikation med Vyl Fyrskib.

Foto ca. 1901. Blåvandshuk lokalhistoriske Arkiv.



I 1908 blev der opført en selvstændig telegrafbygning med antennemaster ved fyret.

Foto ca. 1910. Blåvandshuk lokalhistoriske Arkiv.

I 1907 fik staten ved lov eneret til oprettelse og drift af telegraf- og radiostationer i Danmark og på danske skibe, og to år senere blev der åbnet for offentlig korrespondance via Københavns Radio. Telegrafvæsenet overvejede desuden at oprette en kystradiostation, men projektet blev skrinlagt, og stationen i Blåvandshuk Fyr fortsatte under beskedne forhold i Fyrvæsenets regi.

I 1912 blev der afholdt en international radiotelegrafkonference i London, og resultatet af forhandlingerne blev *Den Internationale Radiotelegrafkonvention*, som Danmark tiltrådte sammen med mange andre lande. Konferencens dagsorden og konventionens udformning blev i høj grad påvirket af luksulineren *Titanics* tragiske forlis ud for Newfoundland den 12. april samme år.

Konventionen forpligtede medlemslandene til at etablere kystradiostationer, hvilket for Danmarks vedkommende resulterede

de i, at Telegrafdirektoratet samme år udarbejdede en plan for etablering af en kystradiostation i Jylland. Man valgte Blåvand, hvor der allerede var investeret i bygninger og kommunikationsudstyr.

Den 1. februar 1914 blev Blåvand Radio med det internationale kaldesignal OXB officielt indviet og åbnet for trafik med fyrmester S. Ross som stationsleder. Med Første Verdenskrigs udbrud den 2. august 1914 blev den offentlige telegramtjeneste kort tid efter suspenderet. I alle krigsårene og frem til januar 1919 var stationen kun åben for nødopkald, militære meldinger fra fyrskibe og kommunikation mellem militære myndigheder.

Efter krigen skete der en udbygning og modernisering af radiostationen, hvilket betød, at der fra 1937 kunne overføres samtaler mellem skibe og abonnenter i land. Med anlæg af en ny radiostation ca. to kilometer sydøst for fyret blev Blåvandshuk Fyr og Blåvand Radio fysisk og administrativt adskilt. Fyrpersonalet kunne herefter på fuld tid passe og vedligeholde Blåvandshuk Fyr samt varetage meteorologiske observationer.

Efterskrift

I 1931 blev Det Kongelige danske Fyrvæsen og Kongelig Vagervæsen sammenlagt til Fyr- og Vagervæsenet. Denne funktion blev i 1973 sammen med Søkortarkivet, Kongelig Dansk Lodsvæsen og Redningsvæsenet sammenlagt til Farvandsvæsenet under Forsvarsministeriet.

Blåvandshuk Fyr blev automatiseret i 2000 og har siden været uden fast bemanding, men fyret fungerer fortsat, og det

tændes og slukkes ved hjælp af en lyssensor. Fyrmesterboligen blev kort tid efter overdraget til den daværende Blåvandshuk Kommune, der sammen med Blåvandshuk Turist- og Erhvervsforening etablerede et informationscenter i huset, hvis sidebygning kom til at rumme en udstilling om havvindmølleparkerne ved Horns Rev.

Den 1. maj 2018 købte Varde Kommune Blåvandshuk Fyr af Søfartsstyrelsen for 1.200.000 kr. Søfartsstyrelsen har dog fortsat brugsretten til lanternerummet samt alle nødvendige installationer herunder antenneanlæg og lignende til at sikre fyrets funktion så længe, der er operationelt behov herfor.

Fyret er et værdifuldt aktiv for kommunen som en turistmæssig attraktion. Der er gratis adgang til udstillingen og turistinformationen i den tidligere fyrmesterbolig, og besøgende har mod betaling af entré adgang til fyret.

Det hvide Blåvandshuk Fyr fra 1900 er i Fyrvæsenets historie forholdsvis nyt. Blandt Danmarks store anduvningsfyre er det et af de arkitektonisk set mest vellykkede. Fyret har sammen med andre af Danmarks store anduvningsfyre stor kulturhistorisk værdi, og det blev på den baggrund fredet i 2002. Samtidig er beliggenheden på landets vestligste forpost uden sidestykke, som det står i en storslået natur med klitlandskabet Horns Bjerger, der strækker sig mod nord fra Blåvands Huk til Vejers. Fra fyromgangen er der en vid udsigt over klitterne, Horns Rev og farvandet omkring Hukket. Vender man blikket mod sydøst over Blåvands og Oksbys dominerende sommerhusbebyggelse og følger Esperance Bugts konkave bue langs

Skallingen til Grådyb, ses Fanø med Søren Jessens Sand fortone sig som et lægigende bolværk for Grådyb tidevandsområde mod Vesterhavets storme.

Selv om moderne navigationssystemer efterhånden har gjort flere fyr og alle Dan-

marks fyrskibe overflødige, vil Blåvandshuk Fyr forhåbentlig fortsat blive bevaret som et levende fyrtårn, der kan advare søfolkene mod det farlige Horns Rev og som anduvningsfyr lede skibene på deres kurs fra Vesterhavet til Grådyb.



Udsigten fra Blåvandshuk Fyr i september 2005. I forgrunden de oprindelige tjenesteboliger for fyrassistenter i den grå bygning og radiotelegrafister i "Det gule hus" længst til højre. I baggrunden til venstre skimtes Blåvand Radios hvide satellitparaboler. I de 14 år, der er gået, siden billedet blev taget, er der sket en yderligere udbygning af sommerhusområdet.

Foto: Palle Uhd Jepsen.

Noter

- 1 Søkort nr. 94 Horns Rev viser revets lavvandede grunde. Fra vest Vovov, Tuxen, Munk, Vyl og Cancer. Øst for Slugen ses en rende på ned til 27 meters dybde, der adskiller det ydre rev fra grundene Søren Bovbjergs Knob og Ulven nærmest Blåvandshuk. Ulven vil under særligt lav vandstand ved østenvind undertiden være tørlagt. Vanddybder er angivet i meter.
- 2 Ledestjerne for søfarende eller Ledetråd i navigation. Se Ordbog over det danske Sprog, Historisk ordbog 1700-1950. Ordbogen har et citat af Drachmann: *som Søfolk uden Kaart de driver om en Høstnat uden Ledestjærners Kærte*.
- 3 Langli blev først en ø i Grådyb tidevandsområde efter stormfloden den 11.-12. oktober 1634, hvor havet bortskyllede det lave land ind til Ho.
- 4 Blaeu skriver i titelbladet til lodsbogen, at beskrivelsen delvist er en bearbejdning af fremtrædende forfatteres arbejder blandt andre Lucas J. Waghenar. Han har desuden tilføjet en instruktion i navigationens kunst og nye tabeller over solens deklination i henhold til *Tycho Brahes* observationer samt tabeller og instruktioner nyttige for søfolk til at lære den rette brug af Nordstjernen og andre af himlens stjerner.
- 5 Louis E. Grandjean, 1945, side 36 og 49: I 1853 var den lavvandede grund Smørsand så godt som forsvundet. Det der var tilbage er i dag Grådyb Barre og Våde Bjælke. *Smør* betyder i denne forbindelse slimet tang.
- 6 Sønderside.
- 7 N.H. Jacobsen, 1937, s. 193.
- 8 Peder Adler, 1842, s. 7: Ribe by var forpligtet til at betale, vedligeholde og udlægge søtønder for at angive indløbene [dyb og render] og grundene og at sætte kabler [sømærker eller båker] på passende steder. Både skippere og byens borgere var pålagt at betale en afgift til søtønder og kabler (*Thyndpeng*).
- 9 Kåverbjergets højde er 18,65 meter over havet, og båkens højde er 14,50 meter. Kåveren er blevet realiseret ved et stort forarbejde med støtte fra en række sponsorer. Kilde: Per Hofman Hansen (www.aldus.dk/fanoe/kaaver).
- 10 H. Weitemeyer, 1910, s. 215.
- 11 Et af Horns Revs lavvandede områder. Louis E. Grandjean, 1945, s. 51: Cancer kan stamme fra det engelske ord *chance* fra sejlskibenes tid, hvis man var i bekneb med at klare Horns Rev. Det er den første grund, man får pejling af ved anduvning af Slugen. Ældre fiskere kaldte grunden Kanker måske efter det jyske ord, kans (i betydningen lejlighed, lykke, held).
- 12 T. Sørensen, 1983, s. 72 og 76: Selv om Esbjerg Havn først stod færdig i 1878, blev dokhavnen dog åbnet for trafik allerede i 1874. Det Forenede Dampskibsselskab (D.F.D.S) var det første rederi, der sejlede på Esbjerg, og allerede året før anløb det nybyggede dampskib, *Esbjerg*, dokhavnen med en last jernbanesveller fra Cardiff.
- 13 N. Thomsen, 1948, s. 30.
- 14 Fjortende udgave, 1971. Det Kgl. Søkortarkiv.
- 15 T. Sørensen, 1986, s. 91.
- 16 M. Hahn-Pedersen, 1991, s. 15.
- 17 H. Henningsen, 1960, s. 9: papegøjen som maritimt begreb stammer formentlig fra portugisisk. I hele Nordeuropa skød man på den tid papegøjen i skyttelav. Fuglen, man skød efter, blev anbragt på en papegøjemast, der kunne vippe op. Papegøjefyret fungerede på samme måde som vippefyret, men det var mere besværligt at manøvrere og derfor senere afløst af vippefyret.
- 18 H. Henningsen, 1960: s. 1 og 6.
- 19 H. Henningsen: s. 8.
- 20 Vippefyret afløste det upraktiske papegøjefyr. Vippefyret var en simpel konstruktion med en vægstang monteret på en trækonstruktion. I stangens yderste ende var der anbragt en jernkurv til kul eller brænde. Kurven kunne vippe ned til jorden ved at løsne et reb, der holder en kontravægt på stangens anden ende. (se billedet side 64).
- 21 H. Henningsen: s. 17-20.
- 22 J. Nielsen, 1960, s. 106-107.
- 23 J. Nielsen, 1960, s. 108.
- 24 Udlagt på positionen 55° 44' N; 07° 10' Ø.
- 25 M. Hahn-Pedersen, 1991, s. 16.
- 26 T. Sørensen, 1986, s. 94.
- 27 Anduvningsfyr er betegnelsen for fyr, der vejleder skibe, der nærmer sig kysten fra det åbne hav. Der er tale om høje fyr, der udsender et stærkt, hvidt lys. Fyrtypen er desuden forsynet med en fyrkarakter, der indikerer fyrets position på kysten.
- 28 J. Nielsen, 1960, s. 96 og 98.
- 29 Et vinkelfyr har grønt (styrbord), hvidt (lige frem) og rødt (bagbord) lys. Når et skib følger det midterste hvide lys i en ledelysline (for- og bagfyr over ét), er det på ret kurs. Hvis skibet derimod kommer ud af kurs, vil man fra skibet se vinkelfyrets grønne eller røde lys.
- 30 Louis E. Grandjean, 1945, s. 54: Vyl er en lavvandet grund vestsydvest for Cancer. I 1650, *Den Vyl*, senere *Vyll Ryst* eller *Risten* (Vyl Malstrømmen) en undersøisk stjerne eller ås.
- 31 Fedtgas fremstilles ved tør destillation af mineralolie.

32 Linse bygget på baggrund af den franske fysiker A.I.

Fresnels påviste love om lysets brydning gennem glas.

33 HL (Hefnerlys). 1 HL svarer ca. til lysstyrken fra et julelys.

34 J. Nielsen, 1960, s. 122-124.

35 P.U. Jepsen, 2006, s. 129-132. P.U. Jepsen & M. Ploug, 2009, s. 123-124.

36 P.U. Jepsen & M. Ploug, 2009, s. 126-127.

37 Blaugas er en art fedtgas, der under tryk bliver flydende. Når trykket mindskes, bliver det luftformigt.

38 Telegram fra Marineministeriet den 4. august 1914 til fyrpasseren ved Skallingen Fyr.

39 M. Hahn-Pedersen, 1991, s. 20.

40 S. Manøe Hansen, 1977, s. 40-48.

41 T. Sørensen, 1986, s. 93.

42 O. Hermansen, 2001, s. 174. Fyrskibene HRI og ER blev udlagt for at anviske minestrøgne ruter.

43 M. Hahn-Pedersen, 1991, s. 53.

44 M. Hahn-Pedersen, 1991, s. 26-27.

45 M. Hahn-Pedersen, 1991, s. 55.

46 L. Sonneborn, 2005, s. 37-41.

47 J. Nielsen, 1960, s. 124, og Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1939, s. 26.

48 Per Hofman Hansen har været behjælpelig med billedbehandling samt læst med og givet kommentarer til manuskriptet.

Litteratur

Adler, Peter, 1842. *Skibsfarten til Ribe i det 15., 16. og til ind i det 17. Aarhundrede*. I sammes: Bidrag til Skildring af Byen Ribe i de forrige Aarhundreder efter utrykte Kilder. Iste Hefte. Skibsfart og Handel. Ribe.

Blaeu, Willem Janszoon, 1612. *Het Licht der Zeevaert*.

Amsterdam. Fotografisk optrykt som Willem Jansz Blaeu (William Iohnson): *The Light of Navigation*. Amsterdam 1612. With an Introduction by R.A. Skelton. In: *Theatrum Orbis Terrarum*. Series of Atlases in Facsimile. First Series, Volume VI. Amsterdam, N. Israel/Publisher – Meridian Publishing Co., 1964.

Bloksgaard, Anders, 2003. *Dansk strandingshistorie*. Upubliceret magisterkonferensspeciale, Københavns Universitet, Institut for historie.

Bové, Margrethe, 1998. *Jens Sørensen. Spion og søkorttegner for Christian V*. Eget forlag.

Den Danske Lods, II del, 1971. Fjortende udgave. Det Kongelige Søkort-arkiv.

Farvandsvæsenet, u.å. Fyrdirektoratets Beskrivelse af Blaavands Huk Fyretablisement. Håndskrevet dokument. Søfartsstyrelsen.

F.B., 1878. "Fra Horns Rev". Ude og Hjemme, Iste Aarg. Nr. 15, s. 147-148.

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1939. Den nye Kystradiostation ved Blaavand. I: Teknisk Meddelelse Nr. 4-5, april-maj 1939.

Grandjean, Louis E., 1945. *Søkortets Stednavne*. 1. del. Søfartens Biblioteks Skrifter, 6. København.

Hahn-Pedersen, Morten, 1991. *Fyrskibe ved Danmarks port mod vest*. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg.

Hansen, Per Hofman (red.), 2008. *At navigere gennem Knudedyb og Grådyb i 1612 beskrevet af den hollandske kartograf Willem Janszoon Blaeu*. Publiceret på internettet: www.aldus.dk/fanoe/kaaver/blaeu-1612.html.

Hansen, Søren Manøe, 1977. *Strandinger og redningsaktioner 1852-1975. Fra Skallingen til Nymindegab*. Historisk Samfund for Ribe Amt. Esbjerg.

Henningsen, Henning. "Papegøje" og vippefyr: *Det danske fyrvæsen indtil 1770*. I: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog, 1960. 1-40. Tilgængelig på M/S Museet for Søfarts hjemmeside: www.mfs.dk/wp-content/uploads/2016/06/1960Papegoejeogvippefyr1-40.pdf.

Hermansen, Ove, 2011. *Danmarks fyrårne og fyrskibe. Beskrivelse og historie fra 1560 til i dag*. Værløse.

Jacobsen, N.H., 1937. *Skibsfarten i det danske Vadehav*. Det Kongelige Danske Geografiske Selskabs Kulturhistoriske Skrifter, Bd. II. Kjøbenhavn.

Jensen, Thyge. *Omkring et søkort*. I: Sjøklen, 1997. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg, s. 8-15.

Jepsen, Palle Uhd. *Blåvandshuk Fyr*. I: Vestjydske fortællere, 2006. Varde, s. 122-139.

Jepsen, Palle Uhd & Mariann Ploug, 2009. *Blåvand*. Museet for Varde By og Omegn. Varde.

Jepsen, Palle Uhd, 2013. *Ho, Langli og Skallingen*. Museet for Varde By og Omegn. Varde.

Jørgensen, Casper & Eske Møller, 2001. *Danske fyranlæg 1750-1950*. Skov- og Naturstyrelsen, Miljø- og Energiministeriet. Tilgængelig på Naturstyrelsens hjemmeside: www.naturstyrelsen.dk/publikationer/2008/dec/danske-fyranlaeg-1750-1950/.

Klem, Knud, *Fra blusfyr til blinkfyr 1770-1830. Løvenørn organiserer det danske fyrvæsen*. I: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog 1960, s. 41-86. Tilgængelig på M/S Museet for Søfarts hjemmeside: www.mfs.dk/wp-content/uploads/2016/06/1960Frablusfyrtilblinkfyr41-86.pdf.

Knudsen, A. Skov. *Lysene tændes igen. Det danske fyrvæsen 1945-1960*. I: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg,

årbog 1960, s. 130-139. Tilgængelig på M/S Museet for Søfarts hjemmeside: www.mfs.dk/wp-content/uploads/2016/06/1960lysenetaendesigen130-168.pdf.

Løvenørn, Poul de, 1815. *Samling af Efterretninger for de Søfarende, henhørende til det voxende Kaart over Nordsøen*. Det Kongelige Søe-Kaarte-Archiv.

Nielsen, John. *Hovedlinier i Fyrvæsenets historie fra 1830 til 1945*. I: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog 1960, s. 87- 129. Tilgængelig på M/S Museet for Søfarts hjemmeside: www.mfs.dk/wp-content/uploads/2016/06/1960Hovedlinierifyrvaesenetshistorie87-129.pdf.

Preisz, Vibeke, 2004. *En begrebsmæssig og terminologisk opstilling over danske og engelske fyrårne*. Speciale fra Handelshøjskolen i Århus. Tilgængelig på Aarhus Universitets hjemmeside: www.pure.au.dk/portal/files/2264/000135170-135170.pdf.

Secher, V.A., 1900. *Det danske fyrvæsens historie 1560-1660*.

Sonnenborn, Liz, 2005. *Guglielmo Marconi inventor of wireless technology*. New York.

Statens Teletjeneste, 1989. *Blåvand Radio i 75 år*. København.

Sørensen, Tage, 1983. *Esbjerg før 1925 i malerkunst og farver – træk af Esbjergs historie*. Esbjerg.

Sørensen, Tage, 1986. *Esbjerg før 1940 i malerkunst og farver – historie og historier*. Esbjerg.

Thomsen, Niels. *Kirkerne som Sømærker*. I: Fra Ribe Amt, 1948. Historisk Samfund for Ribe Amt, bind 12, nr. 1. s. 22-35.

Weitemeyer, H. 1910. Af Præsteindberetninger fra Ribe Stift i 18. Aarh. Sønderjydske Aarbøger, s. 215.

Tak

Bibliotekar Per Hofman Hansen har venligst ladet mig benytte hans og skibsfører Theodor Hansens danske oversættelse af den nederlandske kartograf Willem Janszoon Blaeus vejledning til søkortet *Het Licht der Zeevaert*, 1612.⁴⁸ Jeg har desuden benyttet ældre billedmateriale og anden dokumentation fra Blåvandshuk lokalhistoriske Arkiv og Farvandsvæsenet samt affotograferinger af malerier fra Fanø Kunstmuseum, Vardemuseerne og Fiskeri- og Søfartsmuseet formidlet af henholdsvis museumsleder Birgitte Schack Rasmussen samt museumsinspektørerne John V. Jensen og Mette Guldborg. Centerleder Susanne Fast, Varde Kommune, har været behjælpelig med informationer om kommunens erhvervelse af Blåvandshuk Fyr i 2018. Alle takkes for hjælpen.

Palle Uhd Jepsen (f. 1941) er opvokset i Blåvand og er fortrolig med egnens natur og kulturhistorie. Han har siden 2003 boet i Wales sammen med sin kone, Rosemary. Adresse: Hunters Hollow, Penmaen, Swansea SA3 2HQ, Storbritannien. Han har fra 1965 til 2003 som ansat på Vildtbiologisk Station, Kalø, Landbrugsministeriets Vildtforvaltning og Skov- og Naturstyrelsen primært arbejdet med forskning og overvågning af vandfugle og havpattedyr samt ledet oprettelse og drift af natur- og vildtreservater. Han har deltaget i forskningsprojektet på Svalbard og i Østgrønland samt skrevet flere bøger om natur- og kulturhistoriske emner herunder om arktiske forhold.