

# KUNSTIGE STRANDINGER PÅ THY-KYSTEN

Af

ROBERT SVALGAARD

*Toldinspektør Svalgaard, Thisted, fortæller om en ganske særlig form for strandinger på Thy-kysten. I slutningen af 1800-årene, da man mange steder gik over fra sejlskibe af træ til dampskibe af jern, var det en fordel for thyboerne at købe billige træskibe i Norge og sejle dem på grund på den jyske kyst, hvor kystboerne i den træfattige egn så gik i gang med at partere dem. Undertiden foretog den hårde sø ophugningen ganske gratis, vragestumperne drev i land og blev bjerget.*

I TIDENS løb har Thy-kysten fået sin rigelige part af de alt for mange strandinger, der fandt sted på den jyske vestkyst.

I en periode, hvor der ikke var meget at tjene ved bjergningsvirksomheden i forbindelse med strandingerne, hjalp vestkystens beboere selv med til at holde disse aktiviteter i gang — ikke ved at lokke forbisejlende skibe til stranding — men gennem opkøb af gamle sejlskibe, som man sejlede op på kysten til de grundstødte, hvorefter man tog fat på op-hugning af dem.

Baggrunden for denne virksomhed var den, at der hidtil var noteret høje priser på delene fra de strandede og ophuggede skibe her på kysten. Salget fandt sted på strandingsauktioner, hvor egnens beboere som regel mødte talrigt op, og buddene faldt livligt. Thy var jo en træfattig egn, og skibstømret kunne anvendes som gavntømmer til husbygning og andre formål, og den ringeste del blev anvendt som brændsel.

Ved opførelse af mange landbrugsejendomme langs vestkysten var det tidligere almindeligt at anvende skibstømmer mv., der blev købt på strandingsauktionerne. Eksempler herpå er „Digegården“ i Vigsø, hvor en lade blev opført til dels af tømmer hidrørende fra et ophugget sejl-skib — formentlig den norske bark „Drott“ af Skien (953 tons), der den 14. december 1902 strandede mellem Klitmøller og Hanstholm.

På Morup Mølle kro er der omkring 1880 til opførelsen af en lade anvendt tømmer hidrørende fra et hollandsk skib, der strandede ved Hedegårdene.

På gården „Lyngholm“ er der også anvendt gammelt skibstømmer hidrørende fra ophuggede skibe. Dette gamle tømmer er næsten ufor-gængeligt.

Som endnu et eksempel kan nævnes, at da proprietær Eyber skulle opføre et nyt stuehus til Skaarupgaard i Vester Vandet sogn, købte han tømmer hertil fra to strandede skibe. De gamle skibsdøre med messingbeslag er nu fjernet, men de opbevares endnu på gården.

Skibsreder Christen Jacobsen, Thisted (digteren J. P. Jacobsens far) handlede meget på strandingsauktioner, og her har han formentlig købt det stykke krumt skibstømmer med naglehuller, som han anvendte som overligger i porten, da han omkring 1870 byggede ejendommen Lille-gade 8, Thisted.

I perioden fra 1858 til 1881 strandede der på kysten af det daværende Thisted Amt ialt 365 skibe, hvoraf 86 pct. totalt forliste. Gennem de mange bjergningsarbejder opnåede kystens beboere store erfaringer i ophugning af skibe under de vanskelige arbejdsforhold, som vestkysten byder på. Disse erfaringer var i en given situation mange penge værd.

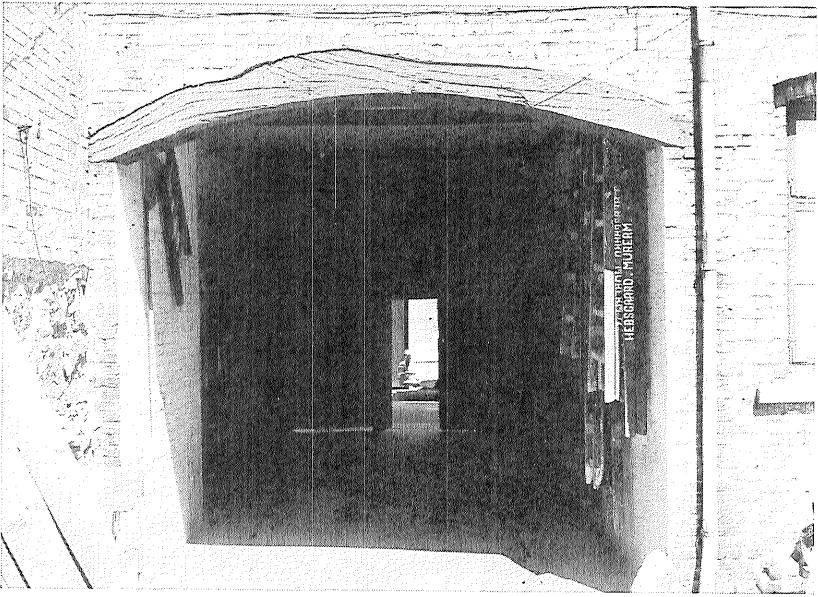
Muligheden dukkede op i årene 1886 og 1887 som følge af de dårlige tider for sejlskibene af træ, der konkurrencemæssigt blev hårdt trængt af dampskibene.

I den norske søfartsby Arendal var rederivirksomheden så godt som udelukkende koncentreret om sejlskibe af træ. I Arendal tolddistrikt var i 1884 hjemmehørende 507 skibe på 209.321 netto register tons, hvilket var ca. 13 pct. af den norske handelsflåde. Skibenes gennemsnitsalder var imidlertid steget, idet en stor del af tonnagesforøgelsen ikke var sket gennem nybygninger, men gennem opkøb af second-hand skibe.

Problemerne med skibenes dalende kvalitet faldt sammen med et dår-ligt fragtmarked, og helt gal blev situationen for byens erhvervsliv, da en bankkrise i efteråret 1886 rystede byen.

Noget skulle der ske, og man gik i gang med at skille sig af med mange af de urentable træskibe. I første række med dem, der lå ubeskæftigede hen, men senere også med skibe, der vendte hjem fra togter. Mange af disse skibes besætninger blev afmønstrede og skibene udbudt til salg.

I oktober 1886 var handelen med de urentable skibe i gang og den 28. oktober 1886 lå en stor bark til ankers ud for Klitmøller. Den skulle imidlertid til Løkken, idet en kreds af Løkkenboere havde købt den i Arendal for 1600 kr. med fuld rigning, sejl og inventar. Nok var det et gammelt skib, men alligevel godt og stadig anvendeligt.



Porten til ejendommen Lillegade 8 i Thisted, opført omkr. 1870 af digteren J. P. Jacobsens far, skibsreder Christen Jacobsen. Som overligger har han brugt et stykke krumt skibstømmer med naglehuller, formentlig købt på en strandingsauktion. Fot. Poul R. Rasmussen, Thisted.

*A piece of timber from a ship wrecked on the west coast of Jutland was used as a lintel over the gateway of a house in Thisted, built about 1870.*

Nordmændene var tidligt på færde for at tilbyde deres skibe. I Thisted Amtsavis kunne man den 23. december 1886 læse følgende annonce:

#### SKIBE TIL OPHUGST TILSALGS

Bark „Kronprinds Frederik“, 389 R.T., Klasse B.2., Taxtsum 14.000 Kr. og Brig „Martin Frederik“, 254 R.T., Klasse B.2. Taxtsum 10.000 Kr., ere meget billige tilsalgs.

Begge Skibe er i fuld sødygtig Stand og udmærket vedligeholdte. Fuldstændige Oplysninger og Inventarielister for begge Skibe kan paa Forespørgsel tilstilles Enhver, samt fast Bud modtages af

Hakon Brøndlund  
Arendal

I 1887 var situationen i Arendal ikke bedre, og udbuddet af skibe fortsattes. Der blev solgt skibe til mange forskellige pladser langs den jydsk vestkyst — uden for herværende tolddistrikt f.eks. til Harboøre og Løkken.

Et af de skibe, der blev averteret til salg, var det tidligere orlogsskib „Freia“ på 952 tons, der var bygget i 1824, men som siden havde gennemgået omfattende vedligeholdelsesarbejder.

Det første skib til ophugning på Thy-kysten ankom til Klitmøller den 10. marts 1887. Det var en brig „Helios“ på 187 tons, der med fuld udrustning havde kostet køberne — et interessentskab med deltagere fra Klitmøller og Thisted — 850 kr. Man havde fået tilbudt et stort fuldskib, hvis byggepris havde været omkring 120.000 kr., men dette skib stak for dybt til at kunne landsættes ved Klitmøller.

Købt blev som nævnt briggen „Helios“, der blev bugseret til Klitmøller af en norsk bugserdamper. Ombord på „Helios“ var der på turen fra Arendal til Klitmøller 3 mand, hvoraf de 2 blev taget ombord på bugserdamperen, og der var således kun én mand, Otto Havsgaard, Klitmøller, på „Helios“, da den tog grunden. Aviserne skrev, at han kunne gå tørskoet i land, men så fredeligt gik det imidlertid ikke til. Vejret var af en sådan beskaffenhed, at redningsbåden fra Klitmøller måtte ud, idet man frygtede, at skibet skulle blive slået i stykker i brændingen med risiko for, at Havsgaard skulle omkomme.

„Helios“ var bygget i Bremen i 1816. Landsætningen af skibet fandt sted i nærheden af landevejen til Thisted således, at det var muligt at køre bestanddelene af skibet derfra, når ophugningen begyndte.

En ophugning af et stort træskib krævede både erfaring og håndelag. Det var jo ikke et stålskib, som med skærebrænder kunne parteres, men et træskib, der gerne skulle skilles ad — nagler trækkes ud og bolte løsnes — uden at ødelægge for meget af tømmeret. Det var jo hensigten at indvinde så meget gavntømmer som muligt — resten blev solgt som brænde.

Hvad kunne man få ud af et sådant skib? Hvad det har indbragt i penge til konsortiets medlemmer vides ikke, da der ingen regnskaber er bevaret herover.

Derimod kan det af de gamle auktionsbekendtgørelser fra datidens aviser ses, at følgende blev averteret til salg fra „Helios“:

skibssankre, varpankre, ankerkæder, skødekettinger, sejl, diverse tovværk og blokke, stålwire, både, ræer, stænger, lanterner, inventarium fra kahytter og kabys, kahytsdøre mm.

Endvidere master, skibsruf, bovspryd, spil, bøgkøl på 40 fods længde, ege- og bølgeplanker, bundtømmer samt forskelligt vrag, jern mv.

Som det ses, var det et righoldigt varelager, der kom under hammeren på strandingsauktionerne, der blev afholdt henholdsvis den 22. marts og 12. april 1887. „Helios“ var ophørt med at eksistere.

Det varede imidlertid ikke længe før det næste skib ankom fra Norge til Klitmøller. Denne gang havde man for 2000 kr. købt en bark „Sølyst“, der var bygget i Canada i 1854. Dette skib havde oprindelig kostet rederne 44.000 kr., men havde sejlet med uheld, og nu blev det solgt til ophugning, endskønt det var fuldt sødygtigt.

Efter en forsinkelse på grund af hårdt vejr dukkede skibet op ved Klitmøller, og længe varede det ikke før de første dele af skibet blev averteret til salg på en auktion. Den sidste del af skibet gik det mere trægt med — muligvis som følge af vejret, men alt får en ende og de sidste rester af „Sølyst“ solgtes i september måned 1887.

Klitmøller var dog ikke alene om ideen. Nogle af de personer, der havde købt skibene til Klitmøller, indgik i et interessentskab med det formål at indkøbe et skib til Vorupør.

Man havde fået sig på en tidligere dansk orlogsmænd, fregatten „Rota“ — det skib hvormed Bertel Thorvaldsen kom til Danmark fra Italien i 1838. Det blev dog ikke „Rota“ men en bark på 478 tons, „Presto“, der var bygget i Boston i 1847.

„Presto“, der i indkøb kostede 5000 kr., blev landsat ved Vorupør den 27. maj 1887, og der gik ikke lang tid før ophugningsfolkene havde gjort det af med skibet, så skibsinventar og dele fra skibet kunne averteres til salg på auktion. På den første auktion blev endvidere solgt en del trælast, som interessentskabet havde købt i Norge og lastet i skibet — fragten var jo gratis.

Eksemplerne smittede, og næste gang det gik løs var i Stenbjerg. Her landsatte man den 29. maj 1887 en bark „Sundsvall“ af Grimstad. Her måtte redningsbåden også i aktivitet, fordi den ombordværende mand, der var hjemmehørende i Stenbjerg, var i fare. Han var imidlertid kommet ombord i slæbedamperen, som så afleverede ham til redningsbåden, da denne nåede ud til skibene.



Parti fra Thisted i slutn. af 1800'erne. I havnen ligger bark „Elida“ af Thisted og tørrer sejl. Den var bygget i Kragerø 1859–62 og blev i 1887 for 2000 kr. købt fra Tønsberg til ophugning. Den blev dog i stedet for sat i fart et par år, indtil den blev ophugget i Rønne i 1890. Efter ældre foto (Aage Pedersen, Thisted).

*The bark “Elida” drying sails in the harbour of Thisted. The vessel, built at Kragerø (Norway) 1862, was bought at Tønsberg in 1887 for breaking up purposes, but was instead put into service, until finally broken up in 1890.*

Pinsedag 1887 kom næste skib til Stenbjerg. Det var barken „Veranda“, bygget i Piteå i 1862, 148 kommercelæster (ca. 296 reg. tons), der var købt i Arendal for 2.500 kr.

Denne gang var det imidlertid på grund af vejrforholdene ved at udvikle sig til en virkelig stranding, men da vejret bedredes henad aften, fik man ved hjælp af lokale fiskerbåde hold på skibet, der bragtes til grundstødning.

Det varede ikke længe før et nyt skib dukkede op og nu ved Lildstrand. Det var briggen „Dag“, der var indkøbt for 3.000 kr. Her var forholdene mindre drastiske, idet der blev afholdt en frokost om bord under grundstødningen. Avisen omtaler stemningen som animeret, så muligvis havde man sørget for at få drikkevarer med på udførsel fra Norge til turen hjemover.

Skibet fik ikke lang levetid, og på egnen talte man om, at der muligvis

ville komme „en anden Dag“, men det blev ved det ene skib. Denne brig har måske givet navn til den skibsmodel (brig), som fisker Johannes Damsgaard, Kæret pr. Frøstrup, i 1950 byggede og skænkede til kirken i Lildstrand.

Nu begyndte indkøbene af skibene imidlertid at ebbe ud, men der skulle dog komme endnu et skib og denne gang ved Agger.

Natten til mandag den 27. juni 1887 landsatte man ved Agger barken „Argo“ af Arendal, der var ballastet med trælast samt brænde — varer som det var nemt at afsætte på egnen. Det var et lokalt konsortium, der stod for indkøbet af barken, som snart blev hugget op og auktionerne over delene fra skibet blev afholdt henholdsvis den 22. juli og 4. oktober 1887.

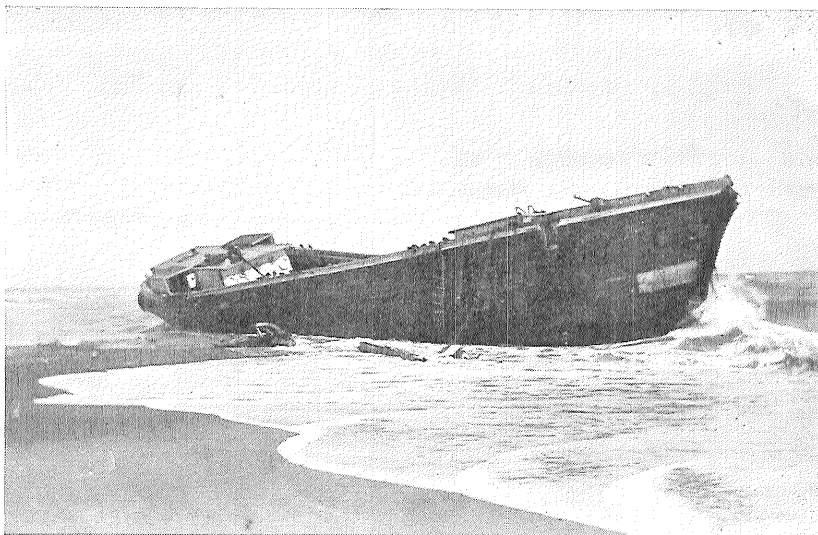
Mange norske sejlskibe fandt således i 1886 og 1887 vej over Skagerrak til Danmark for at ende deres dage på den jydsk vestkyst, hvor ferme kystboere ikke var sene i vendingen til at gøre det af med skibene, men det var dog ikke alle skibene, der blev hugget op straks.

I marts måned 1887 blev der af et interessentskab i Thisted købt en bark på 256 reg. tons i Tønsberg. Det var hensigten at lade skibet hugge op, men man skønnede dog, at skibet var for godt hertil, og i stedet kom barken ud at sejle under dansk flag med hjemsted i Thisted. Det var barken „Elida“, der var bygget i Kragerø i årene 1859/62 af firmaet J. C. Henchs Enke.

I 3 år var „Elida“ hjemmehørende i Thisted, og dets førere var først den senere havnefoged Andreas Jørgensen og derefter Jens Konge Jensen. „Elida“ endte sine dage på Bornholm, idet den blev hugget op i Rønne.

Langs med vestkysten har der ligget mange rester af skibsvrag som har været til gene for fiskeriet og et faremoment for redningsvæsenets arbejde. Det er hændt, at et skib er strandet oven i resterne af et sådant vrag, således, at der var stor fare for redningsbåden og dens besætning under arbejdet med at redde besætningen i det sidst strandede skib. Mange sådanne vrage er blevet sprængt væk, hvilket har betydet udgifter for statskassen.

Kunstige strandinger har ligeledes indebåret et risikomoment for, at vraget eller en del af dette kunne forsvinde under ophugningsarbejdet og derefter blive til gene for skibsfarten samt for fiskeriet og redningsvæsenet. Dette kunne især blive tilfældet i forbindelse med den slags kunstige strandinger, hvor man lod store havarerede sejlskibe grund-



Skonnerten „Cecilie“, der i 1927 medvirkede som filmsskib i Fy og Bi-filmen „Vester Vov Vov“, liggende i strandkanten ved Vorupør som vrag efter dens kunstige stranding.

*The schooner “Cecilie”, which was wrecked artificially at Vorupør in 1927 during the shooting of a Danish film.*

støde på den jyske vestkyst, og derefter lod havet om at slå skibet i stykker, hvorefter man kunne samle de inddrevne vragedele sammen. Denne metode indebar, at man sparede på arbejdskraften.

For at standse de kunstige strandinger blev der derfor ved lov nr. 85 af 30. april 1909 om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895 i § 12 indført en bestemmelse om, at det var forbudt uden justitsministeriets tilladelse at sætte et skib på grund i det øjemed at opnå behandling af vraget efter reglerne om strandet gods (kunstige strandinger), selv om mennesker ikke derved blev udsat for fare. Tilladelser blev givet under forudsætning af, at ansøgeren på egen bekostning traf de fornødne foranstaltninger til at afværge, at menneskeliv kom i fare eller at vraget senere skulle blive til hinder for fiskeri eller sejlads.

En sådan dispensation fra lovens bestemmelser må være givet i et enkelt tilfælde her på Thy-kysten og denne kunstige stranding skal omtales til slut.

Det var i 1927, det foregik, og anledningen var en anden end ved de



hidtil omtalte strandinger. „Palladium“ skulle optage filmen „Vester Vov Vov“ med Fyrtårnet og Bivognen, og i filmens handling indgik en stranding med dramatiske redningsscener.

Efter forudgående forhandlinger havde man sikret sig Redningsvæsenets medvirken, og til formålet var erhvervet en skønnert „Cecilie“, som under et ophold i Thyborøn var blevet rigget om. Endvidere var der akkorderet med Julius Poulsen i Vorupør om, at han skulle hugge skibet op, når filmoptagelserne var forbi.

I maj måned 1927 flokkedes folk fra nær og fjern på stranden ved Vorupør for at se, hvad der foregik, og man måtte optage redningsscenerne i tidlige morgentimer for at undgå den store flok af tilskuere.

Kunstige strandinger er i dag en saga blot — en del af vestkystens historie. Minder om disse strandinger kan man finde i de bygninger, hvor skibstømret fra de ophuggede skibe blev anvendt ved opførelsen.

#### KILDER

1. Birger Dannevig: „Arendal og Næringslivet“, udgivet ved Arendals Handelsforenings 100 års jubilæum, 16. juni 1968.
2. Oplysninger modtaget af Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.
3. Thisted Amtsavis, årgang 1886/87.
4. Danske Søfartslove udgivet ved Navigationsdirektoratets Foranstaltning, 2. udgave.
5. Thisted Distriktstoldkammers arkiv.

#### ARTIFICIAL WRECKINGS ON THE COAST OF THY

##### *Summary*

The west coast of Jutland has always been dangerous for shipping and countless vessels have been wrecked on it throughout the ages. Between 1853–81, for instance, 365 vessels stranded in the Thisted district, in the NW corner of Jutland, alone, 86 per cent of them total wrecks. The people along the coast have always been ready to risk their lives to rescue shipwrecked sailors and also to salvage timber and other goods from the wrecks. Western Jutland has few trees and such timber came in useful in many places for building houses.

During the 1880's a particular type of wreck began to appear on the Jutland coast. It was at a time when for reasons of economy iron steamships were superseding the old wooden sailing ships and many of the latter were up for sale. The people of Thy and Vendsyssel in N. Jutland started buying up such vessels extremely cheaply, from ports along the southern coast of Norway, particularly

in Arendal. They stripped them of all equipment, then towed the vessels to Jutland where they deliberately ran them aground, leaving one man on board. The heavy surf soon broke up the ships, the wreckage was washed ashore and auctioned at a profit. A cheap and easy way of breaking up a ship.

These wreckings were not entirely without danger, however. Human lives were sometimes lost and the wrecks could be a hazard to shipping and fishing. They were forbidden by law in 1909.

The last artificial wreck was contrived in 1927. It was during the making of a film and the lifeboat service were on the spot.