

Frede Bak: Fyrskibsliv i gamle dage

Frede Bak har tidligere skrevet i museets årbog om Læsøboernes traditionsrige sejlads på Grønland. Denne gang er emnet Læsøboernes tjeneste fyrskibe og her specielt på det lokale LÆSØ TRINDEL.

Mandag den 7. oktober 1885 fik Fyrskib Nr. 9, LÆSØ TRINDEL, ny fører. Læsøboen F. J. Poulsen, født og opvokset i Østerby, underrettede Marineministeriet om, at han havde modtaget skibet og alt om bord. Samme dag sendte han sin første tjenstlige skrivelse til overintendanten i København. Sidstnævnte havde spurgt, om fyrskibet var udrustet med haubitzer eller falkonetter, og Poulsen svarede, at fyrskibet var forsynet med to haubitzer.

Det med kanoner om bord i et fyrskib kan i dag forekomme nok så krigerisk, men da Danmarks første fyrskib blev udlagt på Trindelen i 1829, var det også udrustet med to kanoner. Denne bevæbning fandt fyrskibets første skipper, Jens Hein fra Dragør, imidlertid ikke gav skib og besætning tilstrækkelig sikkerhed, så han rekvirerede og fik leveret seks geværer og seks huggerter. Hein begrundede sin rekvisition med, at der i nærheden af fyrskibet opholdt sig mange fiskerbåde og andre fartøjer.

Her et halvt hundrede år senere skal forklaringen til kanonernes tilstedeværelse formentlig søges i et fredeligere hjørne.

Kanonskud var gode advarselssignaler i usigtbart vejr.

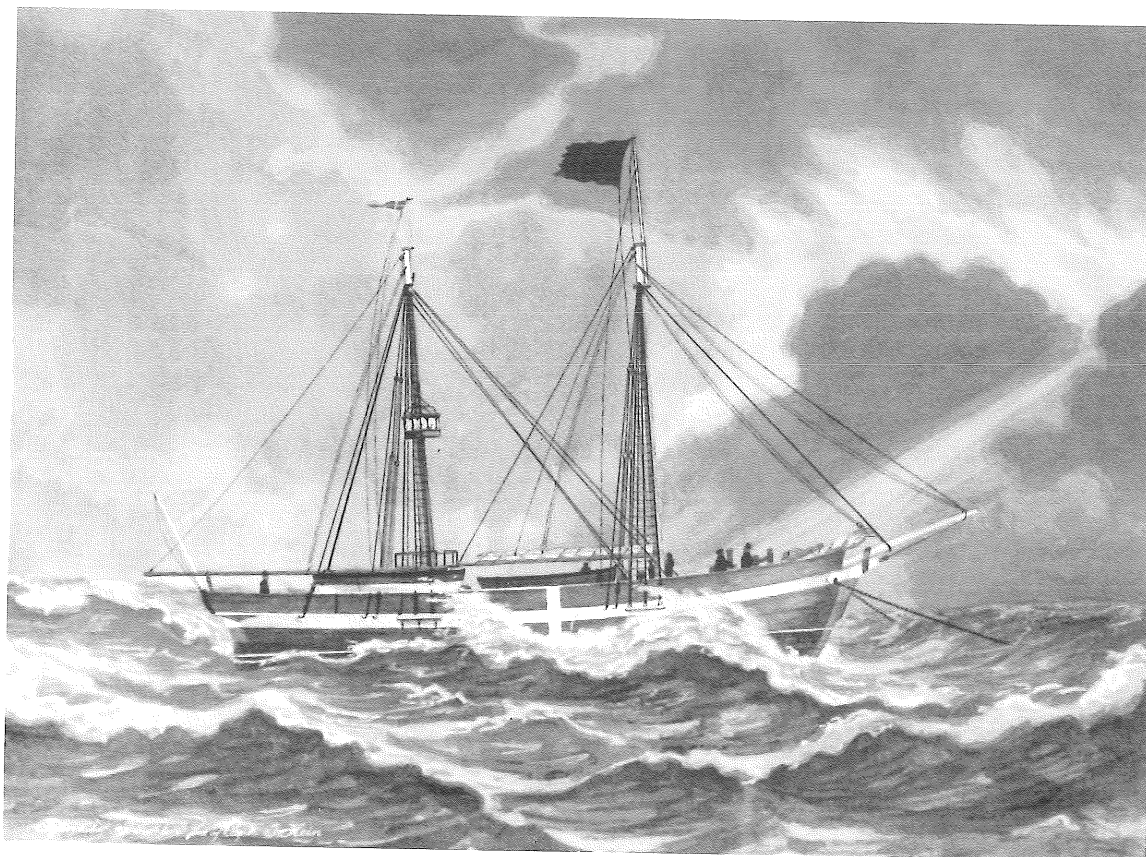
Der lå nok ikke noget krigerisk i denne Poulsens første indberetning til en foresat myndighed. De følgende spalter vil imidlertid vise eksempler på, at fyrskibsfører J. Poulsen, som han underskrev sig, var en person, der ikke stod tilbage for »Krig« med sine foresatte.

Men først lidt generelt om denne historie, der handler om nogle perioder af de godt 150 år, hvor fyrskibe var stationeret omkring Læsø.

Mange Læsøboer har gennem årene gjort tjeneste om bord i fyrskibe, og endnu flere er de timer, der er gået med at fortælle om hændelser og oplevelser på denne særprægede og afgrænsede arbejdsplads langt fra fast land.

Historien her fortæller også om fyrskibstilværelsen, men set fra en helt speciel vinkel, nemlig den, der kan konstateres ved en gennemgang af en fyrskibsførers korrespondance med de »skriveborde«, der leder og fordeler hans daglige arbejde.

Vi kigger først Læsøboen, fyrskibsfører F. J. Poulsen, over skulderen i perioden fra oktober 1885 til marts 1895. I et andet afsnit fortælles om fyrskibsliv under Første Verdenskrig, og der slutes med et besøg på et andet af Læsøs fyrskibe.



Det første danske fyrskib TRINDELEN blev i 1829 udlagt nordøst for Læsø for at advare skibsfarten mod det farlige stenrev Trindelen. Her ses skibet fastholdt med svære kæder på sin station, hvad også det røde stationsflag på fortoppen angiver. Akvarel udført af Jacob Petersen til skibets fører J. Hein på Dragør Museum.
(Kopi på H&S)

*The first Danish lightship TRINDELEN was put out north-east of Læsø in 1829 to warn ships away from the dangerous stony reef Trindelen. The ship can be seen here held to its station by heavy chains, as the red station flag on the foretop also indicates. Watercolour painted by Jacob Petersen for the ship's master J. Hein. The original is at Dragør Museum.
(Copy at the DMM)*

Poulsen ønsker en mand mere

Den 1. september 1889 skrev fyrskibsfører Poulsen et brev, som virkelig satte sindene i kog i Fyr- og Vagervæsenet. Poulsen stillede brevet direkte til Marineministeriet – og det skulle han nok ikke have gjort. En fyr-

skibsfører skal følge spillets regler. Han skal henvende sig til sin nærmeste foresatte, hvis han har et problem eller et forslag.

Og Poulsen havde et problem. Han manglede arbejdskraft – en matros – om bord i TRINDELEN.

Forholdet var det, at fyrskibet SKAGENS REV og fyrskibene i Nordsøen, der alle var af samme størrelse og udrustning som TRINDELEN, havde en besætning på 11 voksne mænd, mens TRINDELENS besætning kun bestod af ni voksne og en dreng.

Poulsen kunne kun få øje på én forskel mellem TRINDELEN og de andre, og det var det arbejde, der var forbundet med den mådnedlige kædeindhivning for at kontrollere, om kæderne var i orden. TRINDELENS kæder var ikke så lange som de andre fyrskibes, fordi de lå på dybere eller mere uroligt vand.

Samme dag, brevet til Marineministeriet blev skrevet, skrev Poulsen også til fyr- og vagerinspektøren og brevet til ministeriet fulgte med til inspektøren. Poulsen bad inspektøren om at anbefale hans brev til ministeriet, og for yderligere at fremme denne anbefaling kom han med endnu et par grunde til ønsket om en matros mere. Poulsen fandt det således vanskeligt at holde TRINDELEN i den stand, som han syntes skibet skulle fremstå i, også selv om såvel han selv som styrmanden jævnligt tog del i skibsarbejdet. Ligeledes måtte fører eller styrmand gå vagt på dækket eller passe maskinerne, når drengen havde vagt, og skete der så et uheld med maskinerne, måtte drengen betros vagten alene, »hvilket helst burde undgås«. Endelig mente Poulsen, at det ville være en dårlig ide at erstatte drengen med en voksen, fordi det »er rart at have en dreng til oppasning og ting, som en voksen ikke så godt kan sættes til«.

De to breve blev altså sendt sammen til fyr- og vagerinspektøren, og der er vel in-

gen tvivl om, at Poulsen har ventet spændt på svar. Men det trak ud. Poulsen blev efterhånden utalmodig, så godt et halvt år efter at have bedt ministeriet om en mand mere til TRINDELEN, skrev han til fyr- og vagerinspektøren og spurgte til sagen. Var hans ansøgning blevet afslået eller bevilget?

Poulsen måtte vente knap en måned, før inspektøren svarede. Men så kom der også et svar, der ville noget. Hans ansøgning, der som tidligere nævnt var adresseret direkte til Marineministeriet, var ikke blevet fremmet af inspektøren og »vil aldrig blive det«, skrev inspektøren. Men så fulgte en lille åbning. Poulsen kunne ombytte drengen med en voksen mand, og så måtte arbejdet på Fyrskib Nr. 10 kunne gå ligeså tilfredsstillende som på de andre fyrskibe. I øvrigt mente inspektøren, at et fyrskib var et dårligt opholdssted for drenge, og det skulle i alle tilfælde ikke være opfostringshus for vordende sømænd. Dette sidste havde Poulsen blandt andet brugt som argument for at beholde en dreng som en del af TRINDELENS besætning. Inspektøren var dog ikke færdig med at holde pegefingeren op for Poulsen, og brevet fortsætter ordret sådan: »Medens jeg har beklædt min nuværende post, er De den eneste fyrskibsfører fra hvem jeg hører besværligheder og bekymringer, og jeg er derved kommet på den tanke, at De muligvis kunne ønske at komme på en roligere station, hvor tjenesten går godt med den almindelige besætning« – og var det Poulsens ønske, ville inspektøren gøre sit bedste for en forflyttelse til for eksempel ANHOLT KNOB.

Så er inspektøren næsten færdig med sin skrivelse, men også kun næsten. Der



Fyrskib fotograferet o. 1920 ud for Fyrmagasinet på Holmen.
(Foto på H&S)

*Lighthouse photographed around 1920 alongside the lighthouse depot on Holmen.
(Photo at the DMM)*

skulle lige en sidste sætning med. Poulsens to skrivelser fra 1. september 1889 (den til Marineministeriet og den til fyr- og vagerinspektøren med anmodning om en anbefaling af den første) blev sendt tilbage til TRINDELEN – »da jeg ikke vil opbevare dem i Vagervæsenets arkiv«,

sluttede inspektør Løitved.

Poulsen indskrev – som han skulle – inspektørens skrivelse i TRINDELENS indgående kopibog, og derfra stammer historien, selv om inspektøren ikke ville have den til at optræde i sit væsens arkiv.

Poulsen retter i en kontrakt

Kaptajnen på fyrinspektionsdampskibet C. F. GROVE hed Maegaard. Han har nok ikke betragtet fyrskibsfører Poulsen som hørende blandt sine bedste venner. Det ved vi i dag ganske vist inset præcist om, men følgende episoder kan nok sandsynliggøre det.

C. F. GROVE var den 11. maj 1891 så nær ved fyrskibet på Trindelen, at der ved hjælp af det internationale signalsystem blev hejst flag, der meddelte, at Poulsen skulle komme om bord i C. F. GROVE.

Hvad de to skibsførere her drøftede, foreligger der for nærværende intet om. En ting ligger dog fast. Poulsen fik overdraget en kontrakt, som han skulle indgå med en af de personer, der servicerede fyrskibet.

Dagen efter mødet på havet nær stenene på Trindelen sætter Poulsen sig til at skrive et brev til C. F. GROVEs kaptajn. Det er ikke så langt, så det meste af indholdet gengives her med brevskriverens egne ord: »Som kaptajnen vil se er kontrakten nu affattet i alt væsentlig efter Deres ønske, hvilket jeg ved nærmere overvejelse fandt at være rettest. Da § 2 er medtaget, har jeg fundet passende at forhøje betalingen med 4 kr.« Poulsen er imidlertid ikke færdig, idet også et andet problem piner ham. så han fortsætter: »I anledning af, at hr. kaptajnen i går ved ankomsten til fyrskibet hejste signal om, at jeg skulle komme om bord, efter det internationale signalsystem, tillader jeg mig herved at førespørge, om de i fyr- og vagerinspektørens skrivelse af 3. juli 1885 vedtagne regler for signalering mellem inspektionsfartøjer og fyrskibene ere trådte ud af kraft?«

Poulsen havde givet kaptajnen noget at tænke på, og det gjorde han i nøjagtig en måned. Den 12. juni blev der sendt følgende skrivelse fra Dragør, hvor C. F. GROVE nu opholdt sig, til TRINDELEN:«I anledning af Deres skrivelse ..., hvori De skriver: »er denne nu affattet i alt væsentlig efter Deres ønsker, hvilket jeg ved nærmere overvejelse fandt at være rettest« skal jeg ikke undlade at bemærke, at jeg ikke ønsker, at De i officielle skrivelser kritiserer mine tjenstlige udtalelser eller handlinger. I de citerede ord ligger der nemlig en kritik.«

Poulsens spørgsmål om brug af signalmidler blev også besvaret, og det på ganske åbenhjertig vis. Maegaard svarede, lidt kryptisk ganske vist, at fra fyrskibene kunne der bruges de signalregler, som Poulsen havde omtalt, medens »jeg til fyrskibene benytter enten signalbogen eller reglerne, der forøvrigt først nu er kommet mig i hænde«.

Det kursiverede må da siges at være en indrømmelse, og den er nok bekommet Poulsen ganske vel.

Det gamle hus i Østerby

Fyrvæsenet ejede et meget gammelt firefags tangtækket hus i Østerby. Det blev brugt som pakhus for skibsbrug til fyrskibet TRINDELEN. Huset var opført i bindingsværk og væggene var dels af mursten, dels opklinet af ler. Fyrskibets fører sørgede for vedligeholdelsen, og hvert år blev vinduer og døre malet og huset hvidtet. Dette arbejde blev betalt med 10 kr. En anden udgift på 20 kr betalte føreren også. Det var penge, som postbådføreren fik for at ind- og udtage gods og brændsel af pakhuset.

Disse to poster på tilsammen 30 kr havde Poulsen problemer med, fordi fyrdirektøren i et cirkulære fra 1890 havde forbudt afholdelse af udgifter, hvortil der ikke forelå en skriftlig bemyndigelse.

I sommeren 1891, helt nøjagtigt den 7. juli, skrev Poulsen derfor til føreren af fyrinspektionsfartøjet C. F. GROVE, fyrdirektørens kontoradresse, og bad om bemyndigelse til at betale for den årlige vedligeholdelse, som altså havde fundet sted i mange år. Dog var der det specielle her i 1891, at Poulsen måtte bede om 30 til 60 kr mere, fordi pakhusets ene gavl var ved at falde ned og nødvendigvis måtte repareres.

Her kunne Poulsen have sluttet sin henvendelse til C. F. GROVES kaptajn. Men hvorfor nu gøre det, når TRINDELENS fører havde fået en god ide? Den gik på, at fyrvæsenet solgte det dårlige hus, der tilmed lå uheldigt, og i stedet lejede pakhusrum hos konsul Axelsen, således som fyrskibet KOBBERGRUNDEN allerede længe havde gjort. Eller endnu bedre, foreslog Poulsen, hvorfor ikke købe Axelsens hus med pakhus og tilhørende grund. Det hele kunne nok erhverves for 2-3.000 kr. Et sådant køb ville give en række fordele. Fyrvæsenets udkigsstillads, der holdt kontakten med de to nævnte fyrskibe, kom til at ligge på egen (fyrvæsenets) grund. TRINDELENS vandtønder kunne komme under tag, og vand til fyrskibene hentes fra en bedre brønd. Endelig opstillede Poulsen et regnestykke, der viste, at hans forslag ville være til økonomisk fordel for fyrvæsenet.

Som nævnt daterede Poulsen sin skrivelse den 7. juli 1891. Seks dage senere svarede C. F. GROVES kaptajn, der opholdt sig i Øre-

sund, at han så snart lejlighed gaves ville undersøge sagen. Indtil da skulle Poulsen intet foretage sig og ikke afholde nogen udgift.

Poulsen hørte ikke mere til sit forslag. TRINDELEN fik snart efter dampskibsforbindelse med Frederikshavn, dvs, forsyningerne kom den vej.

Et halvt år efter blev KOBBERGRUNDEN betjent på samme måde, og pakhuskontrakten med Axelsen blev sagt op.

– og så nogle små sager

Selvfølgerlig havde Poulsen ikke konstant »store« sager løbende med sine foresatte. Gennemlæsningen af TRINDELENS kopi-bøger giver imidlertid det overordnede indtryk, at Poulsene samarbejde med de højere

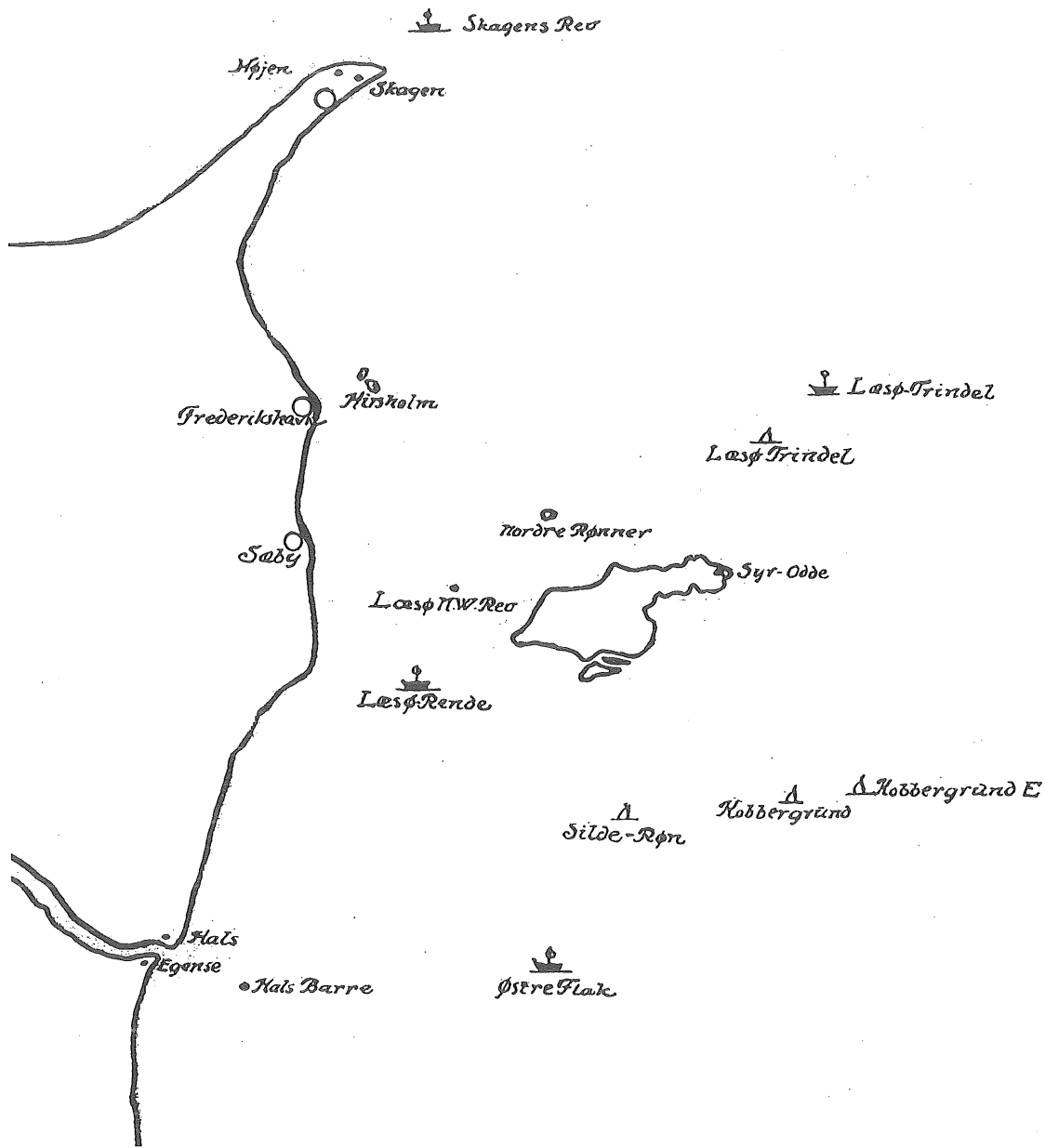
Udsnit af oversigtskort over Fyr, Fyrskibe og Lystønder 1927. Her ses de to fyrskibe, der henholdsvis sydvest og nordøst for Læsø advarede skibstrafikken mod de farlige grunde. På selve Trindelen står en lystønde udlagt 1923.

Fyrskibet LÆSØ-RENDE blev udlagt 1852 og fra 1853-1908 var et fyrskib stationeret på Kobbergrunden sydøst for Læsø.

(Bilag til jubilæumsbogen Det Kgl. Danske Fyrvæsen 1560-1927)

Section of a key map of lighthouses, lightships and light buoys from 1927. It shows the two lightships that warned shipping away from the dangerous shallows to the south-west and north-east of Læsø respectively. On the reef Trindelen itself there is a light buoy which was put out in 1923. The lightship LÆSØ-RENDE was put out in 1852 and from 1853-1908 there was a lightship stationed on the Kobbergrunden shallow south-east of Læsø.

(Appendix to the book marking the jubilee of Det Kgl. Danske Fyrvæsen (Lighthouse Authority) 1560-1927)



myndigheder næsten hele tiden kørte i en slags overgear. Her følger et lille udpluk:

Poulsen får i 1889 leveret nyt inventar til sin kahyt. I følgeskrivelsen står bl a opført fire skabe, men Poulsen indfører kun tre skabe i fyrskibets inventarfortegnelse. Det antegner revisionen og beder om Poulsens forklaring. En sådan forklaring har Poulsen intet besvær med. Der blev ganske rigtigt leveret fire døre, men de to af dørene sad i ét skab. Den forklaring bliver naturligvis godtaget af revisionen, og sagen er ude af verden. Måske kunne Poulsen allerede ved leveringen have gjort opmærksom på den forskellighed i opfattelsen af skabe og døre, som var mellem ham og leverandøren.

Poulsen beder om at få tilsendt en sukker-skål og en flødekande. Det afslår fyringeniøren, fordi det er inventargenstande som fyrskibsføreren selv skal vedligeholde. Poulsen giver ikke op. Han skriver tilbage og gør opmærksom på, at sukkerskål og flødekande er rekvireret, fordi de to genstande ikke tidligere har været om bord, men hører til blandt det, der skal udleveres skibsføreren. Det fremgår desværre ikke af kopibøgerne, om Poulsen fik sin skål og kande, men det er da at håbe, at sagen har fået en lykkelig afslutning.

Poulsen rekvirerer en ny diamant (et signalmiddel) hos fyringeniøren, men får som svar stillet spørgsmålet, om »den ombordværende er ubrugelig?«. Dagen efter at have modtaget forespørgslen svarer Poulsen, at spørgsmålet er ham »ufatteligt«, da det er en gammel regel, at der rekvireres

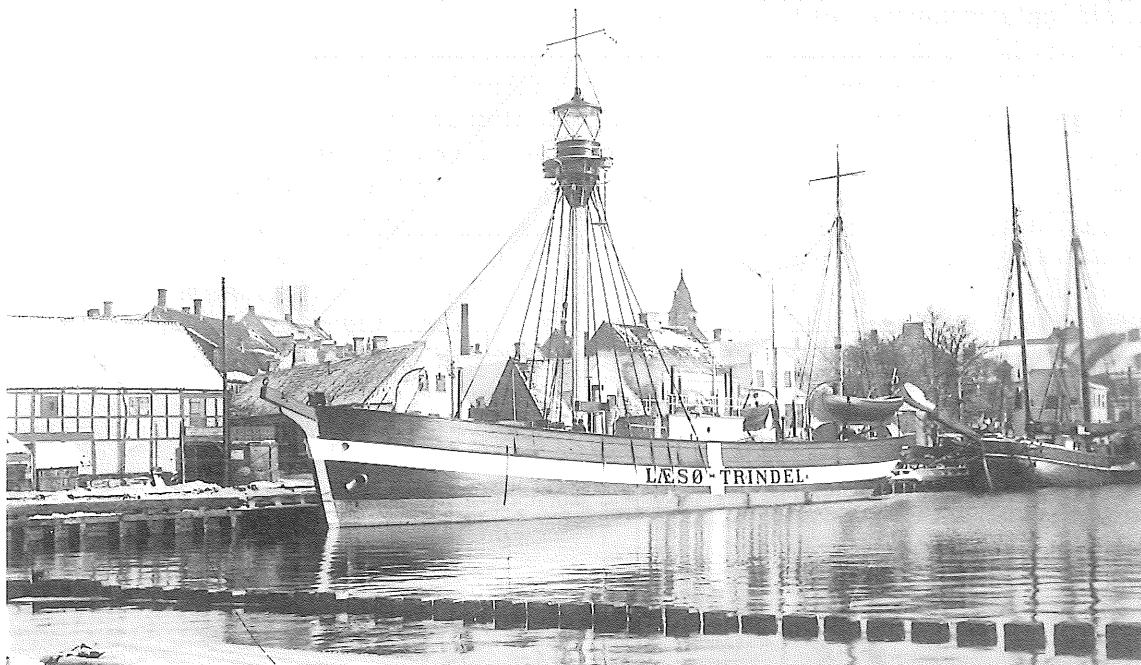
nyt, når det gamle er ubrugeligt, så »det er derfor en selvfølge, at den gamle diamant må være ubrugelig, når en ny rekvireres«. Så fik fyringeniøren den at tygge på, og godt to måneder efter fik TRINDELEN en ny diamant.

Fyrskibsfører Poulsen havde i 1892 udtrykt ønske om at komme til et mere roligt fyrskib. Han ville gerne til KOBBERGRUNDEN. Det fyrskib lå sydøst for Læsø, men ikke længere væk, end der hver dag var visuel kontakt mellem fyrskibet og udkigsstilladset i Østerby.

Der var roligere på KOBBERGRUNDEN end på TRINDELEN, hvis skibenes kopibøger tages som udgangspunkt - og det er jo tilfældet i denne historie. KOBBERGRUNDENS kopibøger fortæller mest om penge, orlov, rekvisitioner og en gang hvert år om bogkasser. Der er imidlertid et par hændelser, som er interessante og i øvrigt af en anden type end dem, vi mødte på TRINDELEN. Det vender vi tilbage til.

Inden vi forlader Poulsen, skal det fortælles, at han ikke kom til ANHOLT KNOB og heller ikke til KOBBERGRUNDEN. I 1895 fik han sin afsked som fører af TRINDELEN – hans helbred var ikke så godt. Fyr- og Vagervæsenet svigtede dog ikke en gammel medarbejder, heller ikke om han havde været besværlig ind imellem. Poulsen fik pladsen som udkigsmand ved stilladset, i Østerby, og det job passede han til sin død i 1909. Da var han 54 år.

Vi bliver på TRINDELEN, men springer fra 1895 og frem til 1914.



LÆSØ-TRINDEL Fyrskib i Fåborg havn 1925 efter endt ombygning og elektrificering på Rasmus Møllers værft.
(Fot. Rasmus Møller, H&S)

*The LÆSØ-TRINDEL lightship in Fåborg harbour after it had been rebuilt and electrified at Rasmus Møller's shipyard 1925.
(Photo Rasmus Møller, DMM)*

TRINDELEN under Første Verdenskrig

1914 var et mørkt år i Europa. Første Verdenskrig brød ud. Mørket kastede også skygger ind over Danmark. Mangt og meget ændrede sig.

Mandskabet på TRINDELEN talte i 1913 de dampskibe, der passerede fyrskibet. Der var 17.698 passager. I 1914 blev der også talt, men der var kun 13.167. Et fald på godt 25 procent. Årsag: Første Verdenskrig.

Indtil efteråret 1914 var Fyrskib Nr. 5 udlagt på Trindelen. Nr. 5 hørte til en serie på i alt ni skibe, der alle målte 22,6 meter i længden og 5,7 meter i bredden. Det var små fyrskibe og navnlig små i forhold til Fyrskib Nr. 20, som i november 1914 afløste Nr. 5 på Trindelen. Nu kom her så til at ligge et af de i alt fem største danske fyrskibe. Det målte 33,6 meter i længden og var 6,4 meter bredt, bygget af eg i 1908 på et værft

i Fåborg. Årsag til udskiftningen: Første Verdenskrig.

Som bekendt blev Danmark ikke inddraget i krigen. Danmark forholdt sig neutral. Men det betød ikke, at alt blot fortsatte som intet var hændt eller ville hænde.

Forsvaret øgede selvfølgelig beredskabet, og der blev indkaldt en sikringsstyrke. Også TRINDELEN var inddraget i de foranstaltninger, som iværksattes for at føre landet bedst muligt gennem de urolige år.

TRINDELENS ind- og udgående kopibøger fortæller i glimt om den rolle, fyrskibet spillede. Når det alene fremgår i glimt, hænger det sammen med, at denne side af tjeneste om bord i fyrskibet blev afviklet efter fortløbende skrivelser, som en gang imellem alligevel indførtes i kopibogen.

Så tidligt som den 12. august 1914 fik TRINDELEN ordre til at observere og opskrive alle skibe, som passerede - helst med angivelse af navn og nationalitet. Endvidere skulle de om bord notere alt, hvad der foregik i nærheden af fyrskibet, således at Forsvaret på forespørgsel kunne få så nøjagtige oplysninger som muligt. Og så kom tilføjelsen: De hidtidige regler for indførsel i fyrjournalen var uændret. Dvs, at de beordrede observationer skulle noteres et andet sted.

TRINDELEN fik endnu en opgave i august. Østerby havde fået en ny indbygger, en kaptajn fra Forsvaret, der bl. a. skulle samle oplysninger fra fyrskibet.

Kommunikationen fyrskib – kaptajn imellem skulle også kunne fungere om natten. Derfor blev der den 27. august 1914 kl 11 om aftenen med tre minutters mellemrum

tændt et rødt, et hvidt og et grønt blus samt opsendt en raket fra TRINDELEN. Alt sammen for at afprøve et signalsystem, som i øvrigt ikke er nærmere beskrevet. Der foreligger heller intet om udfaldet af afprøvelsen.

Midt i november 1914 får vi mere at vide om kaptajnen i Østerby. Han er Marinemini-steriets delegerede i efterretningsøjemed, og netop til brug i dette arbejde er der lejet en motorbåd. For at den kan komme sikkert i havn i alt slags vejr, får Fyrskib Nr. 5 ordre til at aflevere en tågelur, inden skibet bliver slæbt væk fra sin hidtidige station på Trindelen og afløst af Fyrskib Nr. 20.

Som beskrevet var Nr. 20 noget større end Nr. 5. Den ekstra plads blev blandt andet anvendt til installation af radiotelegrafapparater og en radiotelegrafist til at betjene stationen. Telegrafisten var direkte underlagt Flådens Overkommando i København og skulle i øvrigt ikke have noget at gøre med tjenesten for Fyrvæsenet. Telegrafisten kommunikerede med overkommandoens radiostation på Orlogsværftet, og der måtte kun telegraferes i kodesprog.

Endelig fik TRINDELEN besked på, at stationens tilstedeværelse skulle søges hemmeligholdt.

Hvorvidt dette sidste har kunnet efterkommes får stå hen. TRINDELENS faste besætning på en halv snes mand omgikkes selvfølgelig hver dag den militære besætning, således spiste de sammen. At der var mere end en marinesoldat om bord fremgår af de månedlige kostindberetninger.



Fyrinspektionsskibet S/S C. F. GROVE bygget i Helsingør, 1890, udrangeret 1932, ses her i nærkontakt med et af fyrskibene.
(Affot. efter orig. i Fåborg Byarkiv)

*The lighthouse inspection ship S/S C. F. GROVE, built in Elsinore in 1890 and scrapped in 1932. It can be seen here in close contact with one of the lightships.
(Photographic copy of an original in the Fåborg town archives)*

Som tiden gik, er det tydeligt, at situationen i den omkringliggende verden udviklede sig, og at de militære myndigheder skærpede årvågenheden. I maj 1915 kvitterede TRINDELENS fører således for eksemplar nr. 13 af »Taschenbuch der Kriegsmarine 1914-15«.

Nogle måneder senere blev der installeret radiotelegrafapparater i yderligere fem fyrskibe »foreløbig til brug for Flådens Overkommando«. Et af de fyrskibe, der nu fik radiostation, var LÆSØ RENDE.

Der gives også forholdsordre for den værst tænkelige situation, nemlig den, at der skulle opstå fare for, at en krigsførende magt vil bemægtige sig fyrskibet. I så fald skal TRINDELEN straks sende et faresignal, en kort bogstavkode, efterfulgt af en anden kode, der fortæller, om det drejer sig om et engelsk eller tysk krigsskib. Samtidig skal der gøres klar til at kaste kodebøger, kalde-signaler mv over bord i en pose, der straks kan synke.

Det sidste, der skal omtales i denne forbindelse, er en fortrolig skrivelse dateret 1. januar 1916, hvor Flådens Overkommando foreskriver nøjagtige regler for, hvordan meldinger om krigsskibe skal afgives, at der af neutralitetshensyn altid skal sendes i kode, at alle telegrammer, ind eller ud, skal holdes strengt fortroligt, og at udenforstående ikke må gives oplysninger om fremmede krigsskibes bevægelser – alt dette af hensyn til landets neutralitetsforpligtelser.

Selvfølgelig blev der gjort noget for at værne om Danmark – ikke kun på TRINDELEN og i Østerby. Men nu forlader vi det alvorlige og går over til noget mere dagligdags.

TRINDELENS Proviant

Under hele krigen blev der leveret proviant til fyrskibet en gang i kvartalet. Hver levering var fulgt af nøjagtige fortegnelser over mængde og art samt – hvad i dag kan være interessant – pris.

I det følgende er nævnt en række dagligvarer med priser, som de var i henholdsvis 1914 og 1918 – så kan læseren selv konstatere prisudviklingen dengang og i de sidste godt 80 år. Men husk lige, i 1914-18 blev ingen varer pålagt 25 % moms.

Vareart	Pris pr. snes / kg / liter	
	i 1914	i 1918
1 snes æg	2,04 kr.	5,00 kr.
1 kg kartofler	0,08 kr.	0,16 kr.
1/4 kg gær	1,20 kr.	2,80 kr.
1 liter mælk	0,12 kr.	0,25 kr.
1 kg løg	0,30 kr.	2,00 kr.
1 kg margarine	1,46 kr.	2,62 kr.
1 kg ris	0,27 kr.	0,50 kr.
1 kg kaffe	1,54 kr.	2,50 kr.
1 kg kaffetilsætning	0,38 kr.	1,16 kr.
1 kg kakao	1,40 kr.	3,40 kr.
1 kg rosiner	0,59 kr.	2,10 kr.
1 kg hvidkål	0,24 kr.	0,52 kr.
1 ds henkogt mælk	0,27 kr.	1,21 kr.

Selvfølgelig var det et problem med de stigende priser, men al erfaring viser, og viste sig også dengang, at livet trods alt går videre. Priserne stiger, lønningerne stiger, priserne stiger osv., sådan er tilværelsen nu en gang skruet sammen.

Værre er det, når der opstår mangel på en vare, eller en vare forsvinder fra markedet. Dette sidste var der naturligvis også eksempler på under Første Verdenskrig.

Således fik fyrskibene i august 1914 ordre til at spare på koksene, da der kun var små beholdninger i landet. Ordren blev ledsaget af den positive oplysning, at besparelser lod sig praktisere, idet fyrdirektøren havde konstateret, at ens fyrskibe brugte ulige mængder brændsel.

Malararbejde skulle indskrænkes til det absolut nødvendige, og der skulle udvises størst mulig økonomi med alle forbrugsartikler. I april 1915 kunne der ikke mere skaffes terpentiniolie, og følgelig ville den vare ikke blive leveret til fyrskibene.

Nogle fødevarer var rationeret og andre forsvandt fra spisekortet. I sommeren 1918 fik TRINDELEN besked om, at klipfisk og svesker ville blive erstattet af saltet fisk og tørret dansk frugt. Kartoffler var blevet så dyre, så de ikke mere ville blive indkøbt centralt, hvorfor TRINDELEN fremover måtte købe dem lokalt. Sukkerrationen blev nedsat fra 500 g til 450 g, og hvor hver mand tidligere tilkom 1½ g teblade pr dag, måtte han indtil videre nøjes med 1 gram.

Alt i alt var her vel tale om luksusproblemer sammenlignet med situationen mange steder i det krigshærgede Europa.

Besøg på KOBBERGRUNDEN

Af det hidtil fortalte fremgår, at KOBBERGRUNDEN var roligere at opholde sig på end TRINDELEN.

Nu kan ordet rolig forstås på flere måder. I det følgende kan læseren selv danne sig sin mening om ordets betydning i forbindelse med fyrskibet på Kobbergrunden.

I december 1881 fik fyrskibsføreren derude sydøst for Læsø bemyndigelse til at

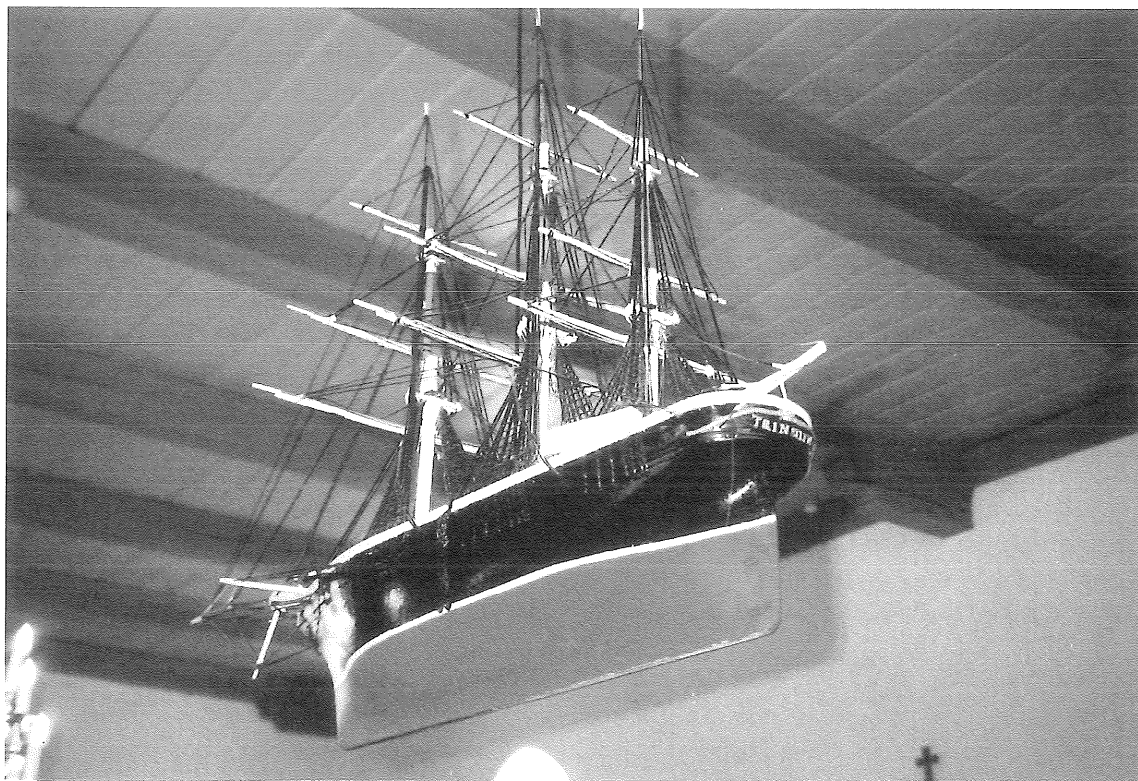
betale en mand 20 kr om året for i mørke usigtbare nætter at vise en lanterne fra et fartøj, så postbåden fra KOBBERGRUNDEN kunne komme sikkert over Barren og ind til ankerpladsen i Krogen (omkring det nuværende Sydhavnen). Beløbet skulle udbetales med 5 kr pr kvartal.

Denne foranstaltning har sikkert gjort sit til, at der ikke foreligger oplysninger om uheld med postbåden mellem Læsø og KOBBERGRUNDEN. Mindre heldig var Fyrskib Nr. 5, som i februar 1882 havde station på Kobbergrunden.

Midt i måneden var det rigtig grimt vejr. Det sneede og orkanagtige vindstød på over 23 meter i sekundet rev i alt. Pludselig sprængtes fyrskibets fortøjninger, og skibet gav sig til at drive. Hurtigt fik mandskabet om bord firet selve fyret ned til dækket. Sidelanterner blev sat, og sejl kom op. Og så gik det sydover. Ned gennem Kattegat, forbi Anholt og først ved Kronborg Pynt fik Nr. 5 assistance af dykkerdamperen DROGDEN, som slæbte det vildfarne fyrskib til København. Der blev ikke meldt om skader på fyrskibet, og snart efter indtog det atter sin plads på Kobbergrunden. Her kunne besætningen så tale længe om en ufrivillig langtur for egen kraft, noget som yderst sjældent var overgået et fyrskib.

Bordets glæder

Hvad der sikkert også blev talt en del om der i 1880-erne, var den ændring til spisereglementet, som kom til at gælde fra den 1. april 1884. I de forudgående fem år havde hvert besætningsmedlem haft ret til en daglig ration af ½ pot brændevin – altså sådan et par pæne snapse hver dag. Og nu



Barkskibet TRINDELEN ophængt som kirkeskib i Østerby kirke på Læsø. Det blev udført i 1868 af tømmermanden på det gamle fyrskib, Morten Nielsen. Hans svoger P. N. Pedersen var skipper. Der er i tidens løb udført mange frivagtsarbejder om bord på de stationære fyrskibe. (Frede Bak fot. 2000)

Model of the bark TRINDELEN hung as a church ship in Østerby church on Læsø. It was made in 1868 by the carpenter on the old lightship, Morten Nielsen. His brother-in-law, P. N. Pedersen was skipper. In the course of time many a piece of work has been created in the off-duty hours on board the stationary lightships. (Photo Frede Bak, 2000)

kommer noget bemærkelsesværdigt. Denne ret til daglige opstrammere gjaldt også for den skibsdreng, der hørte til KOBBERGRUNDENS besætning. Fra nævnte 1. april var det dog slut for drengens vedkommende. Men selvfølgelig skulle han have kompensation for dette tab af en ydelse, et gode, og tabet blev takseret til 50 øre må-

nedlig. At tænke sig, 1½ pot brændevin for 50 øre – 25 øre for en hel Rød Aalborg!! Fremtidig måtte drenge om bord i fyrskibe altså ikke få brændevin, og samtidig blev der indført den bestemmelse, at enhver af den øvrige besætning – altså de voksne – der gav afkald på drikken også kunne få udbetalt 50 øre om måneden. Desværre

har arkiverne indtil videre ikke fortalt noget om, i hvilken udstrækning tilbuddet blev modtaget.

For at blive lidt ved bordets glæder, så skal berettes, at der i 1901 dukkede en ny ret op på KOBBERGRUNDENS menukort, nemlig blodbudding leveret i dåser à 1, 2 og 4 pund. Nyskabelsen blev anbefalet til indtagelse, når ferske varer ikke var til rådighed. Retten kunne serveres to gange om måneden i stedet for salt kød med gemyse. Rationen pr. mand pr. gang bestod af 1 pund blodbudding, 10 g smør, 25 g sukker og stødt kanel som til risengrød.

Mon dog ikke en dram har gjort godt efter det måltid – medmindre altså indtageren var afholdsmand eller meget glad for penge.

Gæster om bord

KOBBERGRUNDENS besætning fik sig en usædvanlig oplevelse i december 1905. Sidst på eftermiddagen den 14. kom en læsekutter, FN 261, tæt på fyrskibet og bad om tilladelse til at fortøje. Tilladelsen blev givet, fordi fyrskibsføreren troede, der var noget galt med kutterens motor.

Problemet viste sig imidlertid at være et helt andet.

Efter at have gjort fast kom en fisker om bord i fyrskibet. Han bad om at måtte blive

natten over, og indtil han kunne komme med en anden kutter eller bragt i land på en måde. Årsagen til dette noget usædvanlige ønske var, at han flere gange i løbet af dagen var blevet overfaldet af skipperen på FN 261.

Slutning

Også for eftertiden vil det være muligt at opleve de snævre kulisser, der gennem flere menneskealdre dannede rammen om livet i et lille isoleret mandssamfund. I 1973 overtog Nationalmuseet Fyrskib Nr. 17, der er bygget efter de samme tegninger som Fyrskib Nr. 20, der fik station på Læsø Trindel i efteråret 1914. Skibet har i mange år ligget i Nyhavns Kanal i København, men er i disse år under reparation i Hvide Sande. I 2003 vil det være tilbage i Nyhavn og vil være åbent for besøgende.

Kilder

Kopibøgerne for fyrskibene TRINDELEN og KOBBERGRUNDEN ligger i Fyr- og Vagervæsenets arkiv på Rigsarkivet.

I øvrigt kan opmærksomheden henledes på en ny publikation: Ove Hermansen: *Danmarks fyrårne og fyrskibe: beskrivelse og historie fra 1560 til i dag*, Billesø og Baltzer, 2001.

Life Onboard a Lightship in the Old Days

Summary

The 116 km² island of Læsø lies in the northernmost part of the Kattegat between Frederikshavn and Gothenburg. With its underwater reefs sticking out on every side the island resembles an octopus, making it difficult to sail to and from the Baltic region. Today the difficulties are no greater than they can be overcome with the aid of modern navigational equipment, but it was a very different thing in the old days.

There are innumerable ships that have ended their voyages on the reefs and shoals around Læsø. It was therefore quite natural to place Denmark's first lightship by the dangerous stony shallow Trindelen north-east of Læsø. This was in 1829.

In the article we are on board the lightship TRINDELEN for two periods. The first period is from 1885 to 1895, where we look over the shoulder of the master of the lightship. Very carefully he records things in the ship's incoming and outgoing letter books, and by reading along with him we can experience the administrative lifelines between the lightship at its lonely post and the

administrative authorities at their desks in the government offices. It is no ordinary skipper we are together with here. He has his own special view of the task entrusted to him. His wishes, suggestions and actions do not always go hand in hand with those of the men in grey suits. That this gives rise to problems – at both ends – is something which we get a very strong impression of.

Many years later, during World War I, we are again on board the TRINDELEN, and we see how the tasks of the lightship are now extended. Its job now is not only to warn ships and guide them away from the dangerous reefs and shoals, but also to join in the task of leading Denmark in the best possible way through its difficult years as a neutral nation on the borders of a war zone.

The story ends with a visit to KOBBERGRUNDEN, another one of the lightships around Læsø. Here the master of the lightship has no problems with the administrators on land, for the KOBBERGRUNDEN is a peaceful lightship. However, dramatic situations can arise and they are of course carefully described in the letter books.