



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

N. M. KROMANN

FANØS HISTORIE



III. BINDS II. DEL

PRIS 7 KRONER

KLAUSUL.

Mit igennem en lang Aarrække indsamlede Materiale til „Fanøs Historie“, Optagelse af Fotografier og Anskaffelse af flere Hundrede Klicheer til Billeder m. v. har bragt mig en saa betydelig Udgift — omend denne er blevet noget reduceret ved Tilskud fra flere Sider —, at jeg ikke vil kunne vente Dækning heraf, uden et tilstrækkeligt Antal Købere melder sig til Bogen. Jeg tillader mig derfor at henstille til Købere af Bogen velvilligst at imødekomme min Anmodning om ikke at udlaane den, men gøre laansøgende opmærksomme paa, at alt det udkomne af Bogen kan faas paa en Gang paa lempelige Betalingsvilkaar ved Henvendelse til mig.

Oplæsning i Radioen forbudt.

N. M. Kromann.

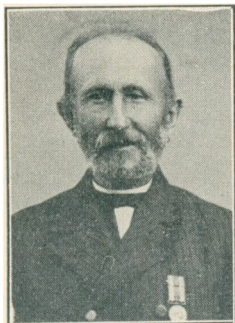
Omslagets Billeder:

- | | | | |
|-----|----------|--------------|--|
| Paa | 1. Binds | 1. Halvbind: | En lille Pige fra Sønderho. |
| „ | 1. | „ 2. | „ Skolepiger fra Nordby. |
| „ | 2. | „ 1. | „ Konfirmandinde fra Nordby. |
| „ | 2. | „ 2. | „ Brud fra Sønderho. Efter Maleri af Jul. Exner ca. 1880. |
| „ | 2. | „ Sluthefte: | Forfatteren i en Sønderho-Skippers Dragt fra omkring 1800. |
| „ | 3. | „ 1. Del: | Briggen „Familiens Haab“ af Sønderho. |
| „ | 3. | „ 2. | „ Bark „Sixtus“ af Nordby. |

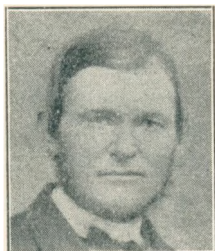
Sønderho Sejlskibsførere.



Th. H. Thygesen.
Forulykket 14. Okt. 1899,
28 Aar.
Jernbk. Venner.



Niels H. Thøgersen.
Død 9. April 1920, 75 Aar.
Gal. Familien.



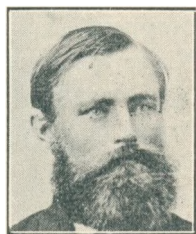
Hans N. Thøgersen.
Død 18. Avg. 1874, 44 Aar.
Gal. Solid m. fl.



Søren N. Thøgersen.
Død 1878, 61 Aar.
Sk. Anne Dorthea Stine
m. fl.



Søren N. Thøgersen.
Forulykket i Dec. 1876,
48 Aar.
Sk. Karen.



Søren N. Thøgersen.
Død i Kjøbenhavn
1932, 78 Aar.
Jernbk. Helene m. fl.



Niels J. Thækker.
Død 19. April 1841,
53 Aar.
Gal. Haabet m. fl.



Anthonis Øhle.
Forulykket 1897, 36 Aar.
Jernbk. Phønix.



Thomas N. Thækker.
Død 6. Dec. 1878, 62 Aar.
Toldassistent, Dbmd.
Gal. Flora m. fl.

„Den 8. Avgust d. A. jagede en ved Fanø under dansk Flag krydsende engelsk Kutter efter et Evertskib „Frau Anna“ kaldet, som kom fra List. Skød et Skud og sendte 2de Baade til samme. Herfra blev straks udsendt 3de Fartøjer med bevæbnet Mandskab for at assistere Everten, som derpaa blev forladt af de Engelske og af vore Fartøjer bragt i Sønderho Havn paa Fanø. Baadene blev atter udsendt for om muligt at afskære de fjendtlige Fartøjer fra Kutteren, men disse flygtede ombord, og da de herfra afsendte Baade ej var indrettet til at føre Skyts, kunde deres Flugt ikke forhindres.“ —

Følgende Heltedaad er omtalt i Fanø Birks Notarialprotokol:

Den 10. Avgust 1812 gik 3 Fiskebaade fra Nordby med Kommandant Wincklers Tilladelse ud at fiske. Efter at være kommet et Stykke ud i Graadyb opdagede de en Slup, der straks blev antaget for et fjendtligt Skib, hvorfor Fiskebaadene vendte om og søgte ind til Nordby. Sluppen satte efter dem og naaede temmelig nær ind paa den ene af Baadene, der, trods Signal fra Sluppen om at standse, dog fortsatte, indtil der blev skudt med Rifler agter for Fiskebaaden og straks derefter et Skud foroven og nok et Skud, som gik gennem Fokken. „Vi nødtes da til at lægge bi“, forklarer Skipper N. N. Pedersen til Kommandanten ved Hjemkomsten, „da vi saa, at vi ikke kunde undgaa ham uden at blive skudt. Han havde 6 Mand om Bord, alle i Gevær; han satte saa en Mand om Bord til os, som straks drog sin Sabel og tog Kommandoen og befalede os at skulle sejle udefter, hvor deres Skib laa; sejlede saa ud med udfirede Skøder og Læstrøm; gjorde derefter en Vending efter Befaling; da han saa Soldater i Land i Gevær, rejste han sig op paa Runddækket for at se hvad det var, kom derefter ned i Hast, tog selv Roret, lagde i Læ til Vinden. Baaden gik langsomt over Stag formedelst Vindens Flovhed. Da Baaden var kommen over Stag, gik han op paa Runddækket; jeg skød da til ham med Hænderne, og han faldt over Bord. Da han nu var over Bord og kunde svømme, fik han fat i Baaden; jeg tog saa en Stage og stødte ham ned med. Han fik fat i Stagen, og jeg maatte slippe den for at faa Baaden til at falde. Jeg lod ham saa drive af.“

I Mellemtiden havde Sluppen bordet en anden af Fiskebaadene og ogsaa dér sat en bevæbnet Mand om Bord. Han beordrede ligeledes denne Baad til at gaa udefter til Skibet; men da han saa sin Kammerat i Vandet, vendte han om og fik ham red-

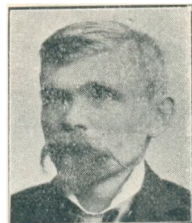
Sønderho Sejlskibsførere.



Poul J. Øhle.
Død 17. Juni 1904, 46 Aar.
Reserveløjtnant.
Jernbk. Anne Jensine
m. fl.



Thomas J. Øhle.
Død 19. Avg. 1895, 65 Aar.
Gal. Herkules m. fl.



Niels N. Aarre.
Død i Kjøbenhavn
i Febr. 1927, 65 Aar.
Jernbk. Venner m. fl.



Hans Jp. Aarre.
Død 1. Nov. 1904, 83 Aar.
Sk. Lene m. fl.



Jeppe H. Aarre.
Død 10. Jan. 1875, 93 Aar.
Fransk Tapperhedsmed.
1811.
Gal. Emanuel.

det. Den fjendtlige Skipper var under alt dette kommen Bateriaet paa Fanø Nordspids saa nær, at dette aabnede Ilden mod Sluppen, der derefter skyndsomst forsvandt.

Der blev saaledes intet Fiskeri denne Gang.

En Signet og dens Historie.

I Krigen 1807—14, da — som foran beskrevet — Mangelen paa Korn var overordentlig stor paa Fanø og Betalingsevnen ringe, maatte mange Folk pantsætte deres Værdisager for at skaffe Korn til Brød. Skibefører Hans N. Jessen, Nordby, død



1856, 82 Aar, pantsatte da sin massive Sølv-
signet til en Mand paa Fastlandet for leveret
Korn. Signeten, der bar Indskriften: *Søen er-
nærer mig og Ejerens Navn*, blev ikke indløst.
120 Aar efter finder den oprindelige Ejers
Datterdatter (Skibsfører P. M. Pedersens Hu-
stru i Esbjerg) Signeten staaende hos en
Guldsmed i Esbjerg, der beredvilligt solgte
hende Signeten for, hvad han selv havde givet
derfor, og den er nu igen i Slægtens Eje.

— — —

Endelig fik Krigen og de mange Trængselsaar en Ende. Fre-
den blev undertegnet i Maj 1814, og Krigsfangerne blev frigi-
vet; der sad da fra Fanø 32 Mand endnu i „Prison“ i England,
blandt disse Skibsfører Hans Peder Jensen fra Sønderho (Forfat-
terens Oldefar), han havde siddet siden 10. September 1809,
vistnok den længste Tid, nogen havde siddet. Samtlige Fanger
kom nu hjem efterhaanden, det skete altsammen lejlighedsvis,
nogle over Norge og nogle over Altona. Mange kom først hjem
i November, enkelte havde faaet Hyre med et eller andet Skib,
men alle tragtede de efter hurtigst muligt at komme til Hjemmet.
Da Hans Peder Jensen kom hjem, gik der en lille Datter paa Gul-
vet paa snart 5 Aar, om hvis Eksistens han intet vidste. Hun
var født 1 Maaned efter, han var blevet taget af Englænderne, og
der havde ikke været nogen Forbindelse mellem ham og Hjem-
met i de snart 5 Aar, han var i „Prison“.

Der var stor Glæde paa Øen, da Freden var sluttet, og for
hver Gang en Mand kom hjem af Fangenskab, var der Fest i
Hjemmet om end kun i al Tarvelighed. Disse Festligheder af-
sluttedes i Sønderho ved en større Sammenkomst hos denne
Bys Anfører ved Militzen, Kaptajn P. H. Brinch, paa Kongens
Fødselsdag den 23. Januar 1815. Herom beretter „Ribe Stifts-
tidende“ følgende:

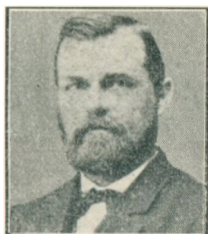
„Lørdag den 23. Januar hilstes Kongens Fødselsdag paa Søn-
derho med 28 Kanonskud. Om Aftenen var Øvrigheden med
flere af Øens agtværdige Familier forsamlet hos Kaptajn P. H.
Brinch, hvor Kongens og Dronningens og det kongelige Huses
Skaaler udbragtes under Kanonernes Brag og tredobbelt Hurra.

Efter Bordet deltog saavel Oldinge som Ynglinge i Øens
Nationaldanse indtil Kl. 4 om Morgenen.

Fanø Sejlskibsførere.

Siden foranstaaende Ark er trykt, er følgende Billeder af Sejlskibsførere tilgaaet mig:

De første 10 er fra Nordby, de sidste 8 fra Sønderho.



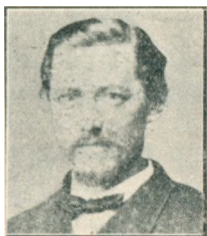
Peder Søren Clausen.
Død i Guatamala 1873,
34 Aar.
Brig Gustav.



N. N. Gregersen, ældre.
Død 24. Febr. 1874, 68 Aar.
Kuf Mette Catrine m. fl.



Hans P. Cl. Hansen.
Født 12. Sept. 1873.
Bark Laura.



H. Chr. Nielsen.
Død 5. Jan. 1873, 35 Aar.
Sk. Elise.



Knud Nielsen.
Født 16. Okt. 1870, Jelling S.
Bark Nanna.



Niels Nielsen.
Forulykk. med sit Skib 1880.
Skbr. Johanne.



Laurids Jp. Pedersen.
Forulykket med sit Skib
1875, 43 Aar.
Sk. Afram.



P. Jessen Pedersen.
Forulykket med sit Skib
1864, 52 Aar.
Sk. Dorthea.



L. N. Sørensen.
Død 22. Nov. 1901, 59 Aar.
Skbg. Hansine Marie m. fl.

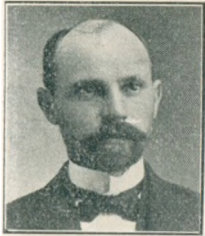
Ogsaa de Husarme blev ved en ikke ubetydelig Gave glædet ved denne Lejlighed.“

Nu var det ogsaa forbi med Festlighederne; der skulde tages fat paa at skaffe nye Skibe i Stedet for de mange af Englænderne kaprede. Sønderho alene havde mistet 40 af sine største Skibe. Til Nybygninger manglede man Midler; men disse blev forskaffet ved Laan paa Bodmeri og Medrederskab hos Venner og tidligere Forretningsforbindelser i Tønder, paa Føhr, i Altona og i Holland samt hos Købmænd i Ringkjøbing. Den gamle Tillid til Fanøboernes Dygtighed som Skibsførere var ikke blevet røket ved de dem i Krigen overgaaede Ulykker. Der blev allerede i 1815 bygget 19 Skibe i Sønderho og 14 i Nordby; men det var alle smaa Skibe; deres samlede Drægtighed beløb sig kun til 422 Kommercelæster; Aaret efter ialt 23 Skibe paa kun tilsammen 214 Kommercelæster. Med disse Smaaskibe kunde der ikke fares ret langt omkring, kun langs Kysterne til Holland og til Norge. Udbyttet var derfor ogsaa kun ringe; der var ikke gode Udsigter til at erhverve sig større Skibe som dem, man havde før Krigen. Der bygges i de paafølgende Aar stadig kun Smaafartøjer. Dertil kom de mange Forlis med Tab baade af Skibe og Mandskab i Aarene efter Krigen. I 1815 forliste fra Sønderho 5 Skibe, deraf 1 med Mand og Mus, og fra Nordby 1 Skib. Hvert Aar gik der flere Skibe bort, og det syntes umuligt, økonomisk set, at komme ovenpaa igen. Den største Ulykke, Fanø har set, begyndte med Forlis af 1 Skib i Foraaret 1824 og senere paa Sommeren endnu et. Den store Storm 3. November tog 12 Skibe, deraf de 7 med alt Mandskab. I 1825 gik 4 Skibe tabt, deraf 2 med alt Mandskab, og i 1826 ligeledes 4 Skibe, dog uden Mennesketab. Disse Ulykker bragte 40 Husmødre i Enkestand med henimod 90 faderløse Børn.*)

Disse Ulykker var ikke de eneste, der trykkede. Mange af de i Krigen opbragte Skippere maatte kæmpe for at faa Assurancegodtgørelse udbetalt. Den blev af uforstaaelige Grunde tilbageholdt. Og dem, der fik Assurancebeløbene udbetalt, fik dem udbetalt i „Kommetésedler“, hvis Værdi kun var en Trediedel af deres Paalydende.

*) Om Sønderhos daværende Præst Paul Winther berettes, at han for Sønderhoningerne i alle disse Ulykker var en Trøstensengel, som med en sand Sjælesørgers store Kald søger at virke paa sin Menighed.

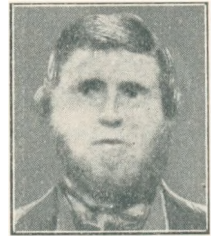
Fanø Sejlskibsførere.



Søren Anker Thing.
Født 11. Sept. 1874.
Fuldr. Gladstone.



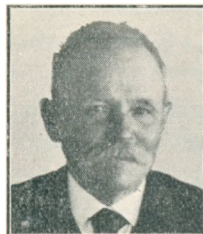
Niels N. Jepsen.
Død 30. Okt. 1863, 57 Aar.
Gal. Haabet.



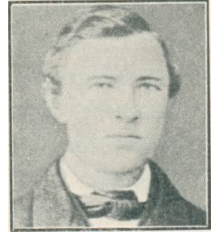
Niels Anthonisen.
Død 21. Maj 1908, 78 Aar.
Sk. Venus.



Hans Lydom Meinertz.
Død 29. Sept. 1934, 72 Aar.
Jernbark Irvine m. fl.



Hans Lydom Møller.
Født 15. Sept. 1859.
Staalbark Martha.



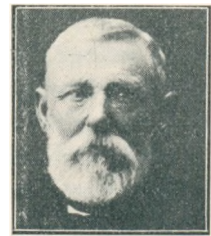
Søren Ibsen Nissen.
Forulykket 1865, 25 Aar.
Sk. Anne Sørine.



Jens S. Pedersen.
Født 26. Okt. 1875.
Jernbark Killena m. fl.



Anders P. Thomsen.
Død 23. Juli 1876, 45 Aar.
Gal. Concordia.



Niels S. Thøgersen.
Død 26. Nov. 1913, 73 Aar.
Sk. Cecilie.

I denne Fortegnelse over Fanø-Sejlskibsførere er kun medtaget dem, hvoraf der findes Billeder. I „Fanø Ugeblad“ fremkommer fra min Haand efterhaanden en fuldstændig Fortegnelse over alle Fanø-Sejlskibsførere. Denne Fortegnelse vil udkomme i Særtryk.

Her skal fremføres nogle Eksempler paa Tilfælde af nævnte Art.

Skipper af Nordby Jens J. Callesen havde gjort en Rejse med sit Skib „Felix“ til Norge for kgl. Regning og paa denne Tur havde faaet Havari, der beløb sig til 429 Rdl., hvilket Beløb han i Assurance godtgørelse havde faaet udbetalt i „Kommitésedler“, hvis Værdi kun var $\frac{1}{3}$ af deres Paalydende. Han ansøger i Oktober 1815 Kongen om Godtgørelse for Tabet herpaa, og Birkedommer Nørup erklærer paa hans Ansøgning: „Saavidt jeg forstaar af Sagen og dens Beviser, skønner jeg ikke, at Andrageren som Skipper i nogen Maade har forsømt nogen Pligt. Men jeg ved, han er uformuende og taaler ikke Tabet, og det er saare naturligt, at Skipperen tyr til Kongens Naade, for hvis Regning Befragtning og Ladning var.“ Han fik imidlertid Afslag paa sit Andragende og maatte saaledes selv bære det ikke ubetydelige Tab.

Samme Skæbne overgik Skipperen Anders M. Nørby med Jagten „Mette“ og Hans N. Hansen med Everten „Cathrine Margrethe“, hvilke Skibe, der var bleven befragtet til Bergen i 1813 med Korn for kgl. Regning, led Havari i Isen. De havde ligeledes faaet deres Assurance godtgørelse udbetalt i „Kommitésedler“ og derved lidt et føleligt Tab. Paa deres Ansøgning til Kongen om Hjælp erklærer Birkedommeren: „Det forekommer mig, at disse Folk har tabt 2 Gange. De fordybede sig i Gæld ved deres Havarier. Sandeligt! dette Tab er stort for uformuende Folk, og min Samvittighed siger mig, at de har megen Føje til at ansøge, hvorfor jeg og frimodig tør bede Stiftet at anbefale Ansøgningen derhen, at de godtgøres det lidte Tab ved Forskellen af Rigsbanksedler og Kommitésedler.“

Blandt de haardest ramte var vel nok Mathias Søren Møller af Nordby; hans Skib blev opbragt i 1808, og endnu i 1818 havde han ikke faaet Assurancen for det. I Marts 1818 rejser han personlig til Stiftamtmanden i Ribe for at faa ham til at hjælpe sig til Assurancesummen. Birkedommer Rosenstand medgiver ham følgende Erklæring: „Skipper Math. S. Møller, som personlig overbringer Deres Højvelbaarenhed sin underdanige Ansøgning om at erholde Assurancesummen for sit i 1808 af Englænderne opbragte Skib med den underdanige Bøn, om Deres Højvelbaarenhed vil forsyne samme med sin Anbefaling, er en meget fattig, men retskaffen Mand. Som Fader til 6 uforsørgede Børn

er hans Stilling meget beklagelsesværdig, da det lidet Hus, han bebor, ikke er hans, men hans Kreditorers Ejendom, paa hvis Langmodighed det ene beror, om han skal blive husvild med sin trængende Familie. Ved at faa den ham tilkommende Assurance udbetalt, kunde han sættes i Stand til atter at sørge for sig og sine, hvilket han nu ikke kan, idet hans Næringsvej er standset. Jeg tager derfor ikke i Betænkning underdanig at forene min Bøn med hans om Deres Højvelbaarenheds naadige Medvirkning for denne ulykkelige Familiefader.“

Først i 1820 fik han Assurancen udbetalt med 1803 Rbdl. i Sølv, hvilket Beløb han maatte af med til Folk, der havde forstrakt ham med Midler til at leve for. Se Side 112 f.

Ligesaa haard en Skæbne maatte Skipper Hans Peder Jensen af Sønderho (Forfatterens Oldefar) friste; han havde endnu i 1820 ikke faaet Assurancesummen for sit i 1809 opbragte Skib udbetalt. Se Side 134. Gennem Stiftamtet indsender han i Januar 1820 en Ansøgning om at erholde denne Sum, 1764 Rdl. Sølv, udbetalt mod Kavtion af Skipperne P. H. Brinch og Mikkel Johansen for saa vidt som Rigtigheden af Paastanden om hans Opbringelse inden et Aar ikke afkræftedes. Birkedommer Rosenstand erklærer paa Ansøgningen: „Ansøgeren blev rekvireret 1809 til med sit da nybyggede Skib at føre Korn herfra til Laurvig i Norge. I Laurvig lod han Skibet assurere og afgik derfra 7. September s. A. for at føres tilbage hertil, men blev opbragt af en engelsk Brig den 10. s. M. og bragt til Leith i Skotland, hans Skib kondemneret og han selv gjort til Krigsfange. I dette Fangenskab var han til Aaret 1814. Det sørgelige Lod af 5 Aars Fangenskab ombyttede han ved sin Tilbagekomst til Fædrelandet med et ikke meget lykkeligere, thi da han var blotet for alt og alle Hjælpemidler til at ernære sin Familie, saa han kun Kummer og Trang i Møde. I den siden forløbne Tid har han ogsaa levet i yderlig Armod, og jeg er overbevist om, at det kun har været Haabet om at erholde Assurancesummen udbetalt og derved igen kunne ernære sig, der har hindret ham fra ganske at tabe Modet og overgive sig til Fortvivelse. Imidlertid var dette Tidspunkt maaske ikke langt borte, da han erholdt det forønskede Budskab om, at Godtgørelse allernaadigst var ham tilstaaet. Den originale Assurancepolice forsikrer han ikke at kunne skaffe tilveje. Efter hans Sigende er det ene Eksempplar afsendt fra Laurvig til Christiania og dér forkommen. Det an-

det Eksemplar, som han ved sin Ankomst paa det engelske Krigsskib leverede til en af sine Landsmænd, som han der traf, men som af Skibskommandøren blev frigivet, skal siden være afsendt til det Rybergske Hus i Kjøbenhavn og dér forkommen.

Da denne Ansøger saaledes er og i lang Tid har været i en højst beklagelsesværdig Forfatning, og det af ham i Ansøgningen anførte er grundet paa den rene Sandhed, tillader jeg mig underdanigst til Deres Højvelbaarenheds højgunstige Anbefaling at rekommandere hans Ansøgning saavel om Bevilling til Erhvervelse af Mortifikationsdom over den bortkomne Police samt om Beneficium paupertatis og fri Prokurator.“

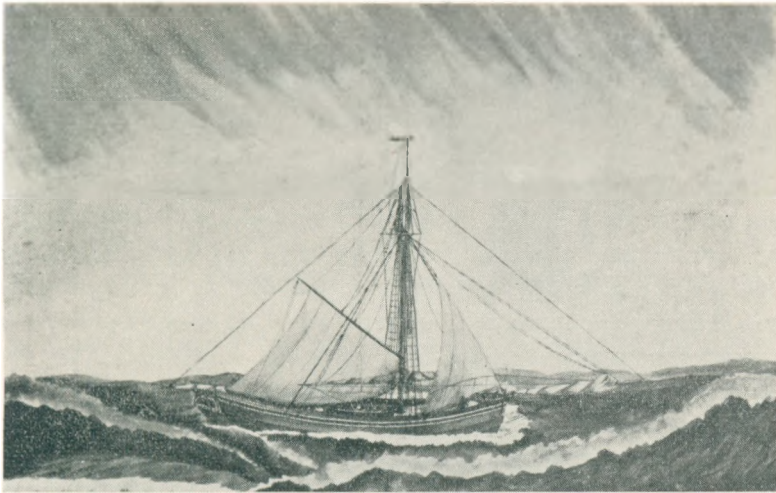
Der blev derefter 30. Marts 1820 udstedt Proklama til Mortifikation af Assurancepolicerne, men først 30. Avgust 1821 faldt Mortifikationsdommen, og først da, 12 Aar efter hans Tilfanges tagelse, fik han Assurancebeløbet udbetalt. Men dette gik til at betale hans Kreditorer med, som havde forstrakt ham med Midler til at leve for i de mange Aar.

Om en Matros Jens Jørgensens Lidelser som Krigsfange i England og Sverrig faar man Oplysning af hans nedenfor anførte „Levnedsbeskrivelse“. Da han begav sig ud som Matros, stod han i Lægdsrullen og havde derfor ikke Lov til at sejle. Hertil fordredes, at han skulde staa i Sørullen. Efter sin Hjemkomst fra Fangenskabet vil han helst ud at sejle igen og søger om Tiladelse dertil. Vedkommende Avtoritet begærer da Oplysninger om hans Liv og Færden, førend han kan overføres i Sørullen. Han forfatter da sin Levnedbeskrivelse. En af ham selv foretaget Afskrift deraf er i min Besiddelse og lyder saaledes:

Nordby, Fanø, 23. Februar 1812.

Min Levnedbeskrivelse.

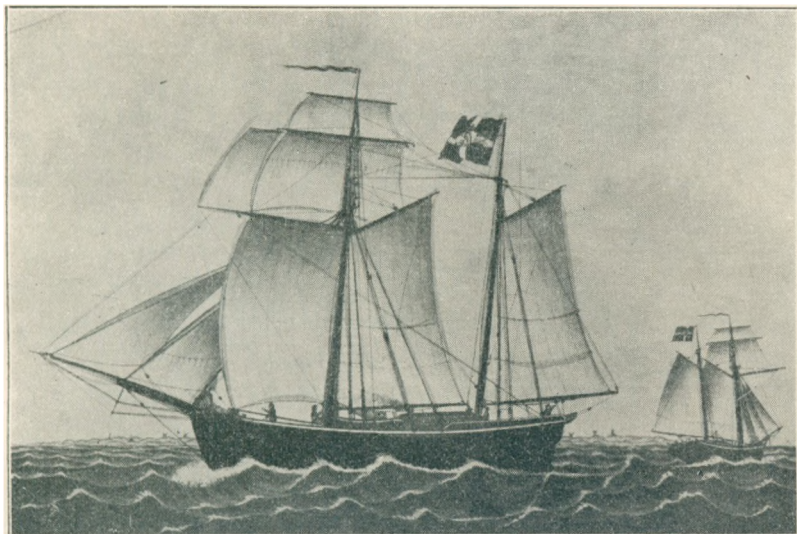
Jeg var paa min første Rejse med Laurids Brinch af Sønderho til Husum efter Tilladelse af Toldkontrollør Jens Sonnichsen paa Sønderho. Da jeg kom hjem tog jeg Hyre med Kaptajn Søren Brinch herfra Nordby for en Rejse med kgl. Transportkorn til Norge; men paa Hjemvejen blev vi taget af en engelsk Fregat og indbragt til Gøteborg, og var vi i Prison i 4 Maaneder og led Kulde og Sult som rigtige Fanger og Slaver. Vi blev dog fri igen og kom til Kjøbenhavn. Som vi kom dér, blev vi straks udkommanderet til Orlogs, og jeg blev udtaget til Skytprammen „Sværdfisken“ og var dér om Bord i 14 Dage. Da vi var dér 5



Slup „Enigheden“.
Ført af N. Anthonisen, Nordby, død 1860, 77½ Aar.

Mand fra Fanø, saa gav vi en Klage ind til Admiralitetet. Vi blev saa fri at rejse hjem at forsvare vor egen Ø. Da jeg kom hjem og var hjemme i 14 Dage, var der en Kaptajn, nemlig Andreas Hansen, som skulde til Norge, og han manglede en Mand, fordi vor Kommandant (Winckler) ikke vilde tillade ham at faa den Mand, han havde akkorderet dertil. Saa kom Kaptajnen til mig, om jeg havde Lyst at gaa med. „Ja, dersom Kommandanten vil tillade det,“ svarede jeg. Da jeg saa spurgte Kommandanten derom, svarede han, at han syntes, jeg lige havde været i Prison, om jeg ikke syntes, det var nok; men jeg sagde, det er ikke sagt, at det skal gaa alle Tider saaledes som sidst. „Det er mig kjært,“ sagde han, „at du ikke er bange paa Fjenden, og da jeg just mangler Folk til de kgl. Transportskibe, skal du faa Lov at gaa med Andreas Hansen, og jeg skal give dig et Pas, om du skal være uheldig og blive opbragt igen og siden komme til en dansk Havn, at du ikke da igen skal blive taget til Kongens Tjenste; men kan rejse uhindret til dit Opholdssted, Fanø.“ Vi gjorde os saa færdig til Afrejse og kom lykkelig og vel over til Norge og tog Last ind igen til Danmark. Da vi kom til Søs, blev vi taget af en engelsk Kutterbrig og blev indbragt til England til en Plads, som kaldes Skiannes og kom der paa Prisonskibet „Irisstebel“, beliggende ved Chatam Revier. Dette

var tungt for mig og alle mine Medfanger, og det var anden Gang for mig. Mange af mine Medfanger sagde, at de vilde hellere gaa med Engelskmanden end sidde her; men jeg sagde, det gjør jeg nu ikke; jeg vil ikke bedrøve min Familie eller forraade mit kære Fædreland, nej, før skal jeg ende mine Dage her i Fængslet. Jeg vil ikke være min Konge og mit Fædreland utro og tjene mit Lands Fjender. Jeg sad saaledes i halvtredie Aar, da min Familie sendte mig nogle Penge til Livets Ophold; men jeg tænkte, om jeg ikke paa en eller anden Maade kunde anvende disse Penge til at opnaa min Frihed for. Det var saaledes i Fængenskabet, at alle dem, som blev stoppet i England i 1807, før end Krigen blev deklareret, havde Engelskmanden givet Lov til, naar der var et dansk Skib, som blev opbragt og Ladningen losset og ellers blev frigivet, men Mandskabet skulde blive i Prison, at dette Skib maatte tage behøvende Mandskab af dem, som var bleven stoppet i England 1807, da de blev anset som en Slags uskyldige Fanger; men paa den Maade var der intet Haab for mig og mine Medfanger, som var taget under Krigen. Der kom nu ogsaa en Stopper i Sagen med Fangerne fra før Krigen, da Engelskmanden syntes, at disse Folk gik til Frankrig til Flaaden, derfor sagde han, at der ingen danske Fanger skulde komme fri, saa længe dette skete; derover blev Fangerne meget bedrøvede og tænkte, at nu skulde de blive siddende til evig Tid. Saa resolverede jeg at købe eller skifte Navn med en Nordmand og skulde give ham i Skifte 4 Pund Sterling. Jeg vilde da prøve at sidde i hans Navn efter at have siddet i mit eget Navn i 2½ Aar (som Nordmand var det lettere at faa Friheden). Nu havde jeg en god Ven i London, og han skrev jeg til, om han ikke kunde skaffe mig Friheden, da jeg havde Navnet Aaslen, og om det skulde koste noget, havde intet at sige, hvis jeg kunde aftjene dem hos ham, eller han vilde betro mig Pengene, til jeg kunde tjene dem hos en anden. Han skrev mig saa tilbage, at Ansøgningen ikke kunde ventes bevilget, da vore Penge stod saa daarlig, der maatte mindst 8 Pund eller 200 Rdl. til, og han vilde gerne forstrække mig dermed og gøre sit bedste for at faa mig fri, som og lykkedes ham. Han ansøgte Parolemanden derom og fik det Svar, at han selv skulde sende en Mand efter mig og selv betale alle Omkostninger, som kom deraf; altsaa kom jeg til at give 300 Rdl. og derover for min Frihed. Saa syntes jeg, det var bedst at rejse hjem, men den gode Ven, som hjalp mig



*Galeas „Flora“, 32 K. L., bygget i Sønderho 1844, forlist 1853.
Ført af Th. N. Thækker, Sønderho, Dbmd., død 1878, 62 Aar.*

til min Frihed, havde jeg intet at klarere med. Han sagde: „Da jeg kender dig, vil jeg betro dig Pengene til Sommer, da her her intet er at tjene hos mig eller nogen anden i Vinter, men rejs hjem til din Familie i Vinter, saa kan du komme hertil til Sommer og skaffe dig Frihed her at være for 2 Aar, som er Kongens Løfte, og da komme med mit Skib.“ Altsaa rejste jeg hjem; men da jeg nu vil over og med min Vens Skib, kan jeg ikke faa Tilladelse dertil; jeg er altsaa nu en fattig Karl og har stor Gæld til.

Jens Jørgensen.

Birkedommer Nørup medgiver hans „Levnedsbeskrivelse“ følgende Erklæring:

„Jeg ved med Vished, at hans Skjæbne hidtil var ganske saaledes, som den i Ansøgningen beskrives, og jeg ved tillige — og jeg skylder Sandheden at sige det — at han stedse udmærkede sig i frimodig at gaa i Tjeneste paa de til Norge med Provision bestemte Skibe, som mange for almindelig Frygt for Opbringelse søgte at undgaa. Ansøgningen viser, at hans Skjæbne var ublid, og dog forsagede han ikke . Standhaftighed, Lyst og Uforsagthed danner den sande Sømand. — — — Af dem, han har faret med, faar han det bedste Vidnesbyrd. Han vil sikkert

blive en duelig Mand og gavnlig i den Stand, han nu har valgt sig. Jeg tør derfor frimodig indstille, at Supplikanten, selv med Hensyn til foranførte og de Lidelser, han allerede som Sømand siden Krigens Udbrud har udholdt, maa nyde allernaadigst Bønhørelse.“

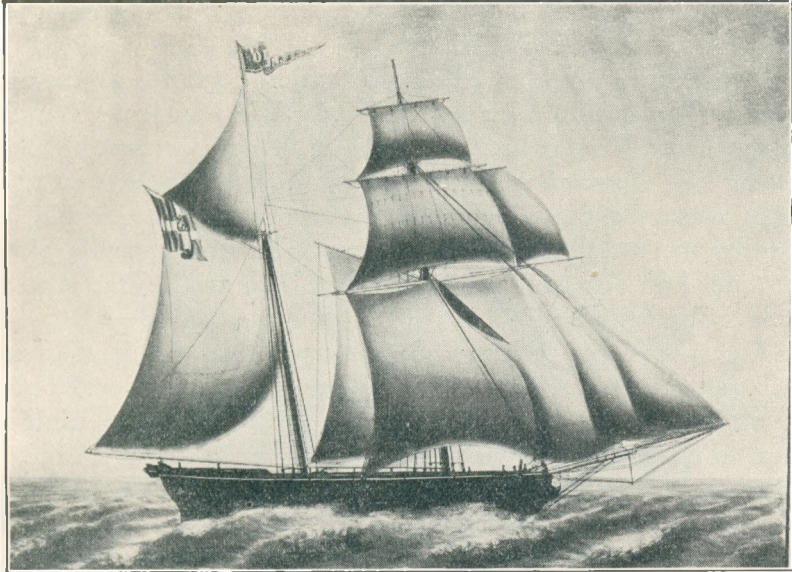
— — —

Den Fanøboerne ved Krigens Udbrud givne Begunstigelse med at være fri for Udskrivning til Orlogs, ganske vist mod selv at forsvare Øen, i al Fald for Skippernes Vedkommende, mente de, skulde ogsaa gælde for Fremtiden. Da dette ikke blev Tilfældet, indgiver Sønderho Skipperne 3. Oktober 1818 en Ansøgning om som hidtil at være forskaanet for Udskrivning. Birkedommeren medgiver Ansøgningen efterfølgende anbefalende Erklæring:

„Det er mig som bekendt ingen Tvivl underkastet, at Beboerne af Sønderho med en Anstrengelse og Kraft, der søger sin Lige, har bestræbt sig for ved nyopbygte Fartøjer nogenlunde at erstatte det Tab, som de i sidst afvigte Krig led ved af Fjenden at berøves et Antal af 40 større og mindre Fartøjer. Ved driftig Flid og Virksomhed har de bragt det saa vidt, at deres Skibsfart nogenlunde igen er begyndt at opblomstre, saavidt det undes disse fri Handel og Søfart. Dette Sogns Beboere vilde ogsaa være meget ulykkelige, hvis ikke Søfarten kunde ernære dem, thi Sandflugten og stundom Havets Overflydelse gør, at Jordens Dyrkning kun giver saare lidt eller intet af sig. Et Skib er saaledes i Almindelighed en Families og stundom fleres Levevej, da dette er besat af Familiefaderen og hans Sønner. Naar nu en saadan udkommanderes (til Orlogs), er Familien i største Forlegenhed for Midler til deres Næringsdrift og Mangel paa det behøvende Mandskab og da enten maa ligge uvirksom eller fremmede maa hyres. Dette sidste er forbundet med Vanskeligheder, og naar det endda kunde erholdes, gaar Fortjenesten fra Familien, som mest trænger dertil.

At en allernaadigst Bønhørelse af nærværende Ansøgning derfor kunde være meget heldbringende for Sønderho, indser jeg fuldkommen og vover derfor underdanigst at anbefale Ansøgnernes Bøn, forsaavidt som Deres kgl. Majestæts og Fødelandets Tjeneste og Tarv maatte tillade Opfyldelsen af samme.“

Ansøgningen blev ikke bevilget officielt, men det ses af Sørellelisterne for de følgende Aar, at Skipperne er blevet for skaa-



Skonnert „Odin“, 52½ K. L., bygget i Randers 1840.
Ført af N. L. Engers, Nordby, død 1891, 77 Aar.

net for Udskrivning, naar de førte „eget“. Skib eller ejede en større Part i det Skib, der førtes.

Om nogle Fragtafslutninger og Forhandlingerne derom i 1820
haves en Del Oplysninger, der viser, at Fanøboerne nu er be-
gyndt at gaa til Middelhavet.

Gennem Stiftamtet blev der i Efteraaret 1820 rettet Fore-
spørgsel til Birkedommeren om, hvor mange Skibe, der fandtes
paa Fanø, som egnede sig til Kornudførsel til Holland. Herpaa
svarer Birkedommeren 2. November og oplyser, „at paa hele
Øen hjemmehører 66 Skibe, som til Kornudførsel kunne benyt-
tes; af dette Antal henhører 18 til Nordby og 48 til Sønderho.

Disse Fartøjer kunne føre fra 250 til 700 Tdr. Rug. Her i
Havnen ligger for Tiden et Skib, som kan tage 1000 Tdr. Rug,
men det er ogsaa det allerstørste her paa Øen.

Disse Skibes sædvanlige Fart er paa Altona, Hamborg, Hol-
land, England, Norge, Østersøen og enkelte til Middelhavet.
De kunne alle bruges til direkte Fart paa Holland med Korn
(d. v. s. kunne indtage Lasterne uden Anvendelse af Omlad-

ning ved Pramme ved Udskeibningsstederne af Vestkystens Byer, (Ribe, Varde og Ringkjøbing).

Det bemærkes dog, at af de fra Sønderho anførte 48 Fartøjer er nu for Tiden kun 6 hjemme; men der kan paa denne Aarstid daglig ventes flere at hjemkomme, dog er det ikke sandsynligt, at det hele ovenanførte Antal af de hjemmehørende Fartøjer inden næste Foraars Begyndelse vil komme hertil. Af de fra Nordby nævnte Skibe er der 6, som føres af herboende Skipperne, der kun ejer en Part deri, medens den største Part ejes af Folk fra Ringkjøbing.“

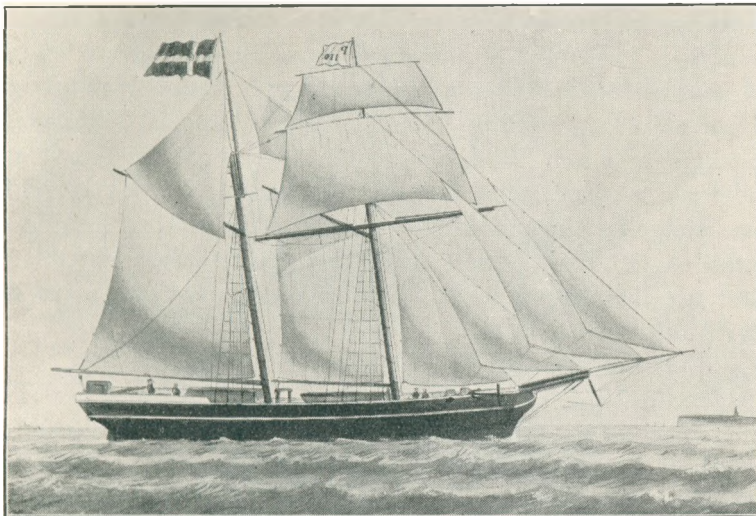
Forespørgslerne gentages i Februar 1821, og deraf fremgaar det, at det er Firmaet C. S. Blacks Enke & Co. i København, der agter at befragte Skibe fra Fanø med Korn til Holland. Birkedommeren meddeler derpaa, at „for Indladung i Hjerting og Ribe til Amsterdam forlanger Skipperne en Fragt af 1 holl. Gylden pr. Tønde samt 15 pCt. Kaplaken, men hvis den først kan oppebæres ved Tilbagekomsten, da 24 Gylden pr. Læst.

Fra Ringkjøbing til Amsterdam fordres 36 Gylden pr. Læst udleveret Maal og 15 pCt. Kaplaken.

De 8 af de Skippere, der tilbyder sig, ville at Ladningen formedelst deres Fartøjers Dybtgaaende skal tilføres dem inden for Søgabet (Nymindegab), medens 7 vilde modtage Ladningen paa Ringkjøbing Red, men fri for Lægteromkostningerne over Grundene eller de saakaldte Pampas Lægtere.

- De anmeldte Skippere (7 à 8 Fanø Skippere, der er Førere af Ringkjøbing Skibe) fordrer i Fragt 25 Styver holl. Kour. pr. Tønde med 15 pCt. Kaplaken tillige med fri Lægter over Grundene i Ringkjøbing Fjord, dersom det tillige maatte være tilladt som anden privat Fragt at indtage lette Varer som Uld eller Skind, naar Skibet i Forvejen var saa dybt lastet med Korn, som det for at komme Gabet ud, kunde risikere. Hvis derimod ikke dette kunde være tilladt, maatte Fragten være 30 Styver holl. Kour. pr. Tønde + Kaplaken.

Amsterdam er taget som Bestemmelsessted ved Fragtens Opgivende, skulde det være Rotterdam eller Antwerpen, bestemmer de Fragten til resp. 4 og 10 Gylden pr. Læst højere. Ladningen forlanges endvidere fri til og fra Skibet, og hvad Sønderho Sogns Skippere angaar, da betinger de ej længere de 21 løbende Lade og Liggedage. Forøvrigt ønsker de snarest mu-



*Skonnert „Anne“, 43 K. L., bygget i Sønderho 1857, forlist 1876.
Ført af Jes N. Jessen, Sønderho, død 1883, 72 Aar
og Sønnerne N. C. Jessen og N. P. Jessen.*

ligt Bestemmelse, da de ellers antager andre Fragter. Dette er især Tilfældet med Sønderho Skipperne, der har angivet, at de i 16 Dage fra Dato vil vente paa Bestemmelse, i denne Henseende, forinden de antager andre Fragter.“

Det omhandlede Korn, som agtedes udført til Holland, var for største Delen af et Parti, der for offentlig Regning laa opmagasineret i de nævnte Byer.

Efter at Afladeren havde forsøgt at tinge Fragten en Del ned uden Resultat, idet alle Skippere holdt fast paa deres Fordringer, bliver til en Begyndelse 3 Skibe beordret til at indtage Ladning, hvoraf Peder Svendsen og Anders Bertelsen fra Nordby skal lade ved Hjerting, den første med ca. 1100 Tdr. og den anden ca. 700 Tdr., medens Søren Svendsen fra Sønderho, der kan tage ca. 750 Td. i sit Skib, skal lade ved Ribe. De to første afgaar henholdsvis 29. Marts og nogle Dage senere.

Inladingen i Søren Svendsens Skib har, som ofte paa Vestkysten, hvor den lave Vandstand særlig ved paakommende østlige Vinde yderlig vanskeliggør en regelmæssig Fart, flere Vanskeligheder at overvinde for at faa Ladningen komplet.

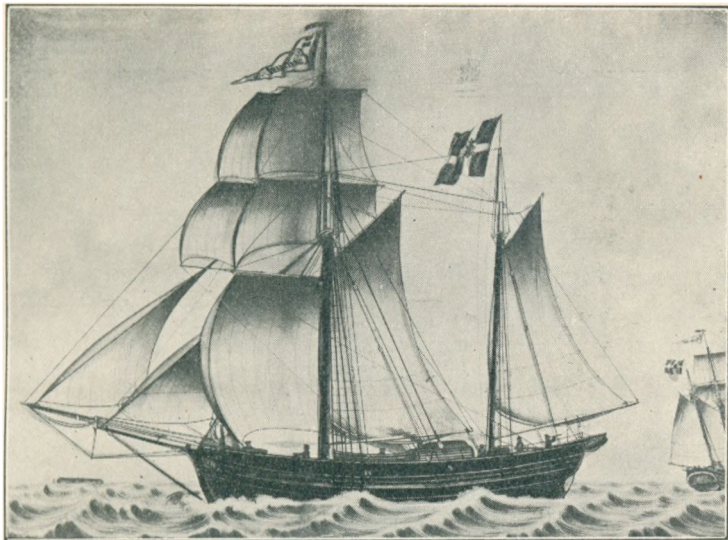
Han skal laste uden for Ribe Aas Munding ved Skøgum. Birkedommer Rosenstand, der har paataget sig at varetage

Afladerens Interesser, skriver under 30. Marts til denne bl. a.: „ thi i Aaen, som er henved et Par Mile lang (Kanalen blev først gennemført i 1850erne) og snor sig i mange Krumninger, skal der altid kun være lidet Vand, saa at ikke 100 Tdr. paa en Gang kan føres i en Baad, og ved østlig og sydøstlig Vind gaar Vandet saa meget lavt, at den er aldeles usejlbær. Heraf vil De ogsaa behageligst kunne skønne, at intet Skib — efter som de søs kyndige siger, ikke engang af fladbundede — kunne flyde op og indtage Ladning, men skal endnu ikke have faaet mere end et Par Hundrede Tønder.“

Derefter befragtes følgende Skibe af Sønderho:

Niels Jensen Nissen, Gal. „Freden“	.....	12½ L. med 700 Tdr.
Thomas Meinertz, Gal. „Fru Mette“	.....	15 „ „ 650 „
Jes Nielsen, Slup „Guldberg“	.....	15 „ „ 650 „
Thyge Sørensen, Slup „Cathrine“	.....	10 „ „ 600 „
Morten Mathiasen, Slup „Ellen Cathrine“	.....	14 „ „ 600 „
Søren H. Ibsen, Slup „Ester Marie“	.....	18 „ „ 750 „

I Begyndelsen af det 19. Aarhundrede og lige efter Krigens Afslutning i 1814 udfoldede Ribe Købmænd en livlig Virksomhed med Handel paa Island og Norge, navnlig Købmændene Fr. Kolvig, (der senere kom til Fanø), og Jørøgen Enevoldsen med en Mand i Vester Vedsted ved Navn N. Davidsen som Medinteressent. Endvidere var der en Købmand ved Navn K. Isfjord, formodentlig en Islænder, der ogsaa deltog i disse ret betydelige Forretninger. Han havde Pakhuse og Oplag paa Island, i Leith og i Ribe samt i Kjøbenhavn, hvor han ogsaa drev Ølbryggeri. Han opholdt sig tidt i Ribe i længere Tid ad Gangen paa Forretnings Vegne. Der nævnes ogsaa samtidig i Ribe en islandsk Købmand Haldorsen. De nævnte Mænd arbejdede i Fællesskab sammen med Skipperne P. H. Brinch og Niels Jensen Thækker i Sønderho og Søren Nielsen Lauridsen junior i Nordby. P. H. Brinch var Fører af en Galioth, „Aurora“, stor 55 Kommercelæster. Dette Skib var købt som Havarist ved Blaa vand i 1815, sat ud og slæbt om til Sønderho, hvor det blev repareret. Niels Jensen Thækker førte en Slup, „Altingvel“, paa 26 K. L. og Søren N. Lauridsen en Galease, „de Anner“, paa 20 K. L. Med disse Skibe gjordes 2 à 3 Rejser aarligt til Island eller Norge. Der udførtes dertil alle mulige Handelsvarer,



Galeas „Emanuel“, 24 K. L., bygget i Nordby 1825 af Joh. Fr. Schrøder.
Ført af S. S. Terkelsen, død 1837, 61 Aar.

som indladedes i Ribe, og hjemførtes alle norske og islandske Produkter.

Jeg er i Besiddelse af et Konossement, udstedt af Niels Jensen Thækker i 1815. Det lyder saaledes:

Jeg underskrevne Niels Jensen Thækker fra Sønderho, Skipper paa mit førende Skib „Altingvel“, nu sejlfærdig liggende ved Ribe for med den første gode Vind, som Gud forlener, at afsejle til Island, hvor min rette Losseplads skal være, beklæder at have annammet under Dækket i samme mit Skib af Købmand Fr. Kolvig i Ribe de nedennævnte specificerede Varer (her følger nu en Fortegnelse over en Mængde forskellige Varer), som alle er vel konditioneret og tegnede med hosstaaende Mærke, hvilke Varer jeg lover, saa snart Gud sender mig lykkelig frem med mit Skib og Gods til Island, at levere lige saa vel konditioneret til den mig meddelende Ordre, som efter rigtig Leverance skal betale til Fragt af samme Gods efter Certeparti saavel som og Avarie efter Sædvane og Brug over Søen. Og til at fuldbyrde, hvad foreskrevet er, forbinder jeg mig selv med alt mit Gods og forbemeldte mit Skib med alt dets Til-

behør. Dette til Bekræftelse har jeg heraf 4 ligelydende Konnossementer undertegnet, hvoraf, naar det ene er fuldbyrdet, de andre er valideret.

Ribe, den 9. Maj 1816.

N. J. Thækker.

Skibet „Altingvel“ var købt som indstrandet Skib paa Rømo i November 1815 af Skibsfører Jes N. Jessen (død 1813, 59 Aar) Sønderho, og slæbt til Sønderho, hvor det blev repareret og indrettet til Handel og Fiskeri paa Island. Derefter afstaar Jessen Halvparten i Skibet til Købmand Fr. Kolvig i Ribe og financierer Udrustningen med Halvparten mod tilsvarende Part af Gevinsten; dernæst „antages Niels Jensen Thækker til at føre samme Skib som Skipper, forestaa Fiskeriets Drift, hyre de fornødne Søfolk samt i ét og alt sørge for Skib og Ladning.“ Fisk og Varer, der blev tilforhandlet paa Island skal føres til Altona og udbringes dér paa bedste Maade gennem Kommissionsfirmaet Mackhaan & Møller.

Da Niels Jensen Thækker afgaar til Island med ovenfor omtalte Ladning Varer medgives ham en Instruks, hvorefter han skal handle. Den lyder saaledes:

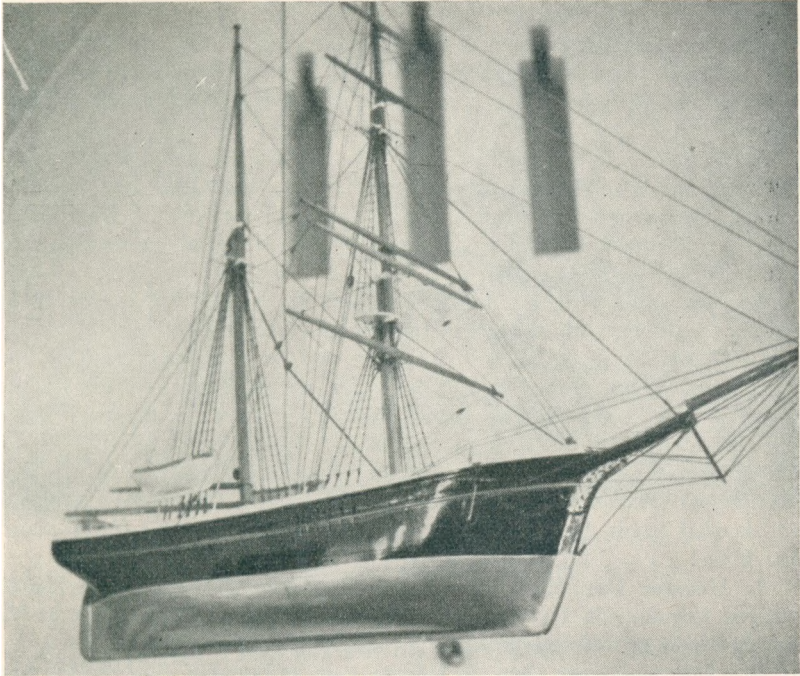
1. Paalægger Dem de almindelige Pligter som Skipper, at De sørger saavel for Skib som Ladnings bedste Konservation, fører en ordentlig Skibsjournal og intet forsømmer i Henseende til Rejsens Fortsættelse samt ved hver forefaldende Lejlighed at underrette os ved Brev om, hvad der har passeret Dem, siden Deres Afrejse herfra.

2. I den første Havn, De træffer paa Island, sørger De at begynde Handelen med Deres Last med de Priser, som er noteret Dem, og hvormed følger rigtige Fakturaer, som saavidt er Rettesnor for Dem, at De ikke maa tage højere Priser, men hellere efter Omstændighederne sælge 25 % derunder for at erholde saa hastig som mulig fuld Ladning, hvormed De sejler til Altona og henvender Dem efter lykkelig Ankomst til Dhrr. Mackhaan & Møller dér.

3. Den Beregningsmaade, der er anført, er halv Sølvværdi, saaledes som Beregningen var sidste Aar; men De søger blot at faa Varer igen; i Mangel deraf modtager De kun halv Pris mod kontant Betaling i rent Sølv, derved forstaas Speciemønt; thi af de saakaldte gamle Skillinger beregner De hver 2 Rigsdaler lige med en Sølvspecie

For at De kan vide til hvad Pris, De maa købe Varer mod Varer noteres her:

Stor Platfisk pr. Skippund 50 Rdl. —, Mindre do. 40 Rdl. —, Højfisk 32 Rdl. —, Klipfisk 50 Rdl. —, Tran pr. Tønde 50 Rdl. —, Enkelt



*Model af Skonnertbriggen „Anne Cathrine“, 156 R. T., bygget i Sønderho 1875 af P. Sonnichsen. Modellen ophængt i Filips Kirke, København.
Ført af Ingv. Woldsen Meinertz, Sønderho, død 1886, 52 Aar.*

baands Trøjer 1 Rdl. pr. Stk. —, Strømper 32 Skill. pr Par —, dobbeltbaands do. 40 Skill. pr Par —, Edderdun, rensed, pr. Pd. 6 Rdl. —, To Toms Vanter pr. 8 Skill. —, Hvid Uld pr. Pd. 48 Skill. —, meleret do. 44 Skill. —, Talg 40 Skill. pr. Pd.

Efter denne Anvisning kan De let selv udregne, hvilket Kvantum af hver Varesort, De giver ved Tuskhandel.

4. Den Havn, De først kan naa paa Østkysten, er Berrefjord. Her vil De især kunne faa Edderdun, Uld, Strømper, Trøjer og Vanter, og er dér en meget god Havn. De sejler derfra nordpaa ca. 10. Mile og har da Eskerfjord og Rødefjords Havn, hvor samme Produkter erholdes, derfra nordpaa ca. 20 Mile til Vapnefjord, som ligeledes er en god Havn og her faas en Del Uld og Skindvarer. Skulde De antræffe Vestmanhavn er dér og Handel at gøre, men saa bør De derfra søge de sydlige og vestlige Havne. Øresfjord er den største, men en noget vanskelig Havn, dernæst (ulæseligt), som næsten er aflagt, da det er slette Havne. Altsaa kunde De forsøge Havnene i Faksebugten som Kieflavig, Havnefjord og (ulæseligt). Derfra kunde De sejle til Strømfjord, hvor De sikkert vil gøre god Handel og derfra til de vesterlandske Havne Buderstad, Olufsvig, Grønnefjord, Stykkisholm, Flatø, Patriksfjord, Dyrefjord og Isefjord. Længere vestpaa skal De

ikke sejle. For at De kan have et bedre Begreb om Havnene i Island samt hvad samme frembringer saavel som, hvad De har at iagttage som Spekulant, medfølger hermed et Eksemplar af Forordn. om den islanske Handel og Søfart, hvori De ofte bør læse for at gøre Dem bekendt med alt nødvendigt.

5. Saasart De har anløbet en Havn paa Island, kan De ved Hjælp af den medgivne Forordn. straks erfare, hvilke Varesorter, der bedst kan afsættes, og dersom De kan faa en Bekendtmand med fra Havn til Havn baade for Sprogets saavel som for Lodsningens Skyld, da antager De en saadan for Rederiets Regning.

6. Med den strengeste Redelighed med Maal og Vægt behandler De Kunderne og sørger for at vinde deres Venskab for næste Aar.

7. Det er en Nødvendighed for Dem at rette Dem ganske efter, hvad de etablerede Handlende (ulæseligt). Og for at faa en hastig Ladning, skal De stedse sælge bedre Køb og betale dyrere, men paase at faa gode Varer, især Uldgods.

8. Naar De hjemkommer til Altona og har virket med Held og brugt Konduite for Deres Rederi samt holdt Deres Folk i god Virksomhed og Orden, da skal baade De og Folkene blive belønnede ud over Deres anordnede Hyre.

9. Hverken Dem eller Deres Folk kan tillades at drive nogen Handel for egen Regning, da De ellers vil risikere ved Skibets Hjemkomst, at Varerne beregnes til Rederiets Fordel.

10. Det paalægges Dem at indføre i en indbunden Bog straks, naar De har gjort en Handel, med vedføjet Pris, og bliver samme Bog at bilægge det Regnskab, De aflægger til os efter fuldendt Rejse.

11. Da jeg, Kolvig, ikke ved, hvad baade Vind og Vejr vil føre Dem paa, saa har jeg ikke kunnet gøre Dem specielle Rekommandationer; men lader en aaben Rekommandation til mine mange Venner i Island medfølge, som De, efter at være bleven vidende om, at nogen kender mig paa den Havn, kan præsentere især for Embedsmænd, da Købmændene i Island jo ikke vil blive Deres Venner, og maa De bruge den strengeste Forsigtighed, naar De handler med disse. Dog tror jeg, at De ved forskellige af Faktorerne kan gøre god Handel.

12. Saavel denne Instruktion som Deres Fakturaer foreviser De ingen, og naar De gaar i Land kan De medtage samme og blot efter Konnossementerne bekendtgøre, hvad Varer De har med.

13. Jo større Partier De kan sælge og købe, bør De og derefter moderere Priserne, samt paase, at noget af hver Sort Varer medfølger.

14. Saasart De har komplet Ladning, maa De sælge det Inventar og Maal, De har medfaaet saavel som ledige Fustager og Emballage, hvad af samme maatte være i Behold.

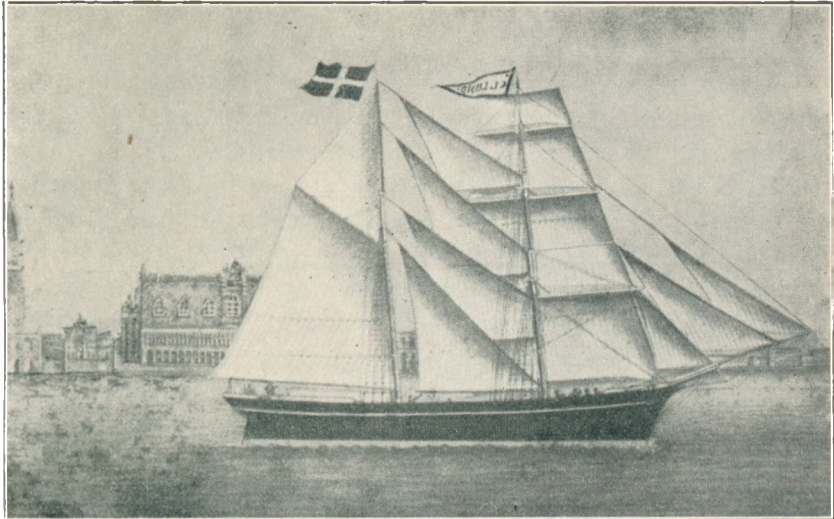
Vi har nu betroet en Del af vort Velfærd i Deres Hænder og vil haabe, at De vil svare til den Tillid, vi har til Dem.

Ribe, den 5. Maj 1816.

J. N. Nissen.

Frederik Kolvig.

Hele Ladningen havde en Værdi af 17.467 Rdl. Kur.



*Skonnertbrig „Chr. L. Lund“, 67 K. L., bygget i Ribe 1867.
Ført af Jg. N. Hansen, Nordby, død 1907, 67 Aar.*

Niels Jensen Thækker var en ung Mand — knap 28 Aar — da han betros en saa vigtig Post at føre en kostbar Ladning Væ-
rer til Island. Helt ukendt med denne Sejlads var han dog ikke, thi Familien ved at fortælle om ham, at han allerede i 1811 har været en Tur som Skipper paa Island og blev da overhalet af af en engelsk Kaper, men undslap med Skib og Ladning. I 1813 var han med et Troppkontingent som Frederik 6. sendte til Frankrig for at hjælpe Napoleon. Han deserterede imidlertid medtagende sin Sabel og kom velbeholden til Sønderho. Sablen er endnu i Slægtens Eje.

Frederik Kolvig var ogsaa en ung, energisk Købmand. Han var ikke ukendt med Handelsforhold paa Island og maa i sin Ungdom og Barndom have opholdt sig dér; thi i Nordby Kirkebog staar om ham, at han er konfirmeret paa Island, ligesom han havde været Medlem af den islandske Matrikuleringskommission og dens Bogholder. Se endvidere om ham 2. B. Side 373 ff. Han var Søn af en Tehandler, der havde Domicil i København.

Denne deres første Handel paa Island maa sikkert være falden heldig ud; thi den gentages i de følgende Aar. I Juli 1818 hjembragte Thækker og afladede i Altona følgende islandske

Produkter: 42,278 Pd. Klipfisk, 16,882 Pd. Platfisk, 2,946 Pd. hvid Uld, 1,961 Pd. meleret Uld, 6 Tdr. Laks, 1 Td. saltet Torsk, 7 Tdr. Tran, hvoraf 1 Td. Torsketrans, 925 Par Strømper, 655 Par Vanter, 40 Stk. Nattrøjer, 49 Stk. Lammeskind, 39 Pd. Edsderdun, 12 Stk. Svaneskind, 29 Pd. Fuglefjer, 1,287 Pd. Talg, 4 Stk. hvide Ræveskind, 2 Stk. blaa do. og 500 Stk. Svanefjer.

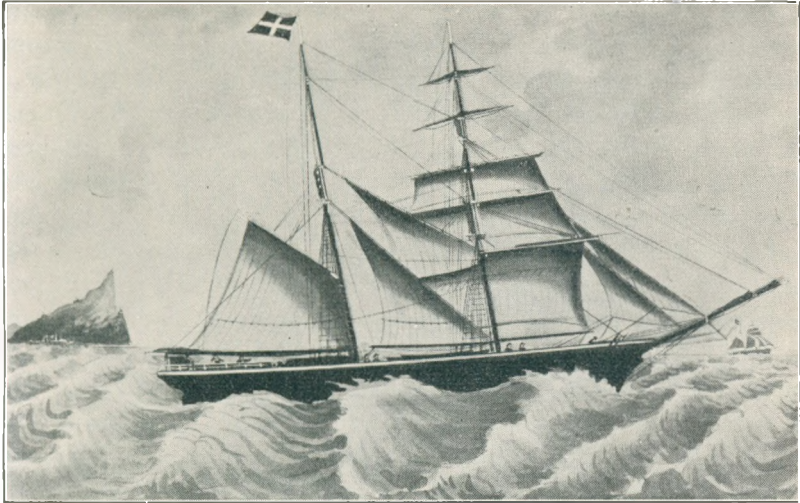
Søren N. Lauridsen af Nordby skal samme Aar gaa til Norge med en Ladning Handelsvarer, som han dér skal afsætte paa bedste Maade. Af den ham medgivne Instruks fremgaar det, at han skal søge at indsmugle Varerne. Instruksen er dateret Ribe, den 3. August 1815, men er uden Underskrift — af Forsigtighedshensyn, hvis Smugleriet skulde blive opdaget. Efter at Varerne er afsat, skal han købe norsk Tømmer for Beløbet samt Sild, Anchioser, Ost m. m. Det er ikke første Gang, han er paa denne Fart, da der i Instruksen henvises til „sædvanlig Maade“.

En Gang i 1812 befragtes Hans Hansen Munch, Sønderho, af Købmand Fr. Kolvig i Ribe til at gaa til Husum med sin Galease „Johanne Marie“ for dér at indtage 50 Tdr. Kornbrændevin for en Fragt af 120 Rdl. i danske Banko Sedler. Han underskriver Konnossement 26. Juni og forpligter sig til at være i Husum 10 Juli. Han skal aflevere Varerne i den Tilstand, han modtager dem i; „indtræffer derimod Søskade eller Fjendtlighed, værner jeg over disse efter brugelig Sømands Konduite og Kotume.“

Niels Jensen Thækker, Sønderho, var dernæst i 1825 paa Island med sit Skib, „Sophie Marie“, lastet med Handelsvarer for Ribe Købmænd. Fra Island gaar han til Kjøbenhavn, lossere nogle af Varerne dér, og indtager en Del Varer bestemt for Rotterdam. Efter hans Skibsdagbog er han færdig til at afgaa 12. Oktober, og Dagen efter er „alt klart, lettede og gik i Guds Navn under Sejl, sejlede ned efter og gik til Ankers under Dyrehaven.“

Den 18. pejlede han Skagens Fyrtaarn i S. V. og satte Kursen mod Norge, da Vinden tog til at blæse haardt. Nu hedder det i hans Dagbog:

„Skibet arbejdede meget og tog Vand over, laa nu bestandig under Vand i Læsiden, Stormen tiltog med tyk Luft om Formiddagen. Kl. 9 stak vi Reb i Storsejlet og gjorde Topsejlet fast. Vi bemærkede Vand ved Pumpen. Kl. 12 Middag pejlede vi Hirtshals i Syd, efter Gisning 3½ Mil af Landet. Kl. 1 om Eftermiddagen halsede vi Nord over. Vinden N. V. med svær



Skonnertbrig „Esbjerg“, 126 R. T., bygget i Esbjerg af Th. Dahl 1874.
Forlist 1882.

Ført af Mads Math. Brinch, død 1888, 55 Aar.

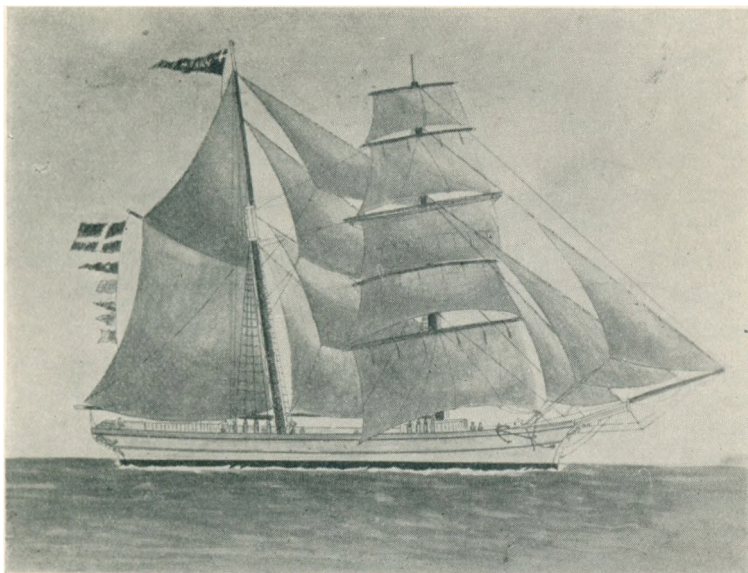
Storm og Regn; ved samme Tid gjordes Mesan og Klyver fast, gik saa for Vragsejl N.N.Ø., fik af og til svære Søer over. Kl. 9 om Aftenen satte vi alle Sejl for at støtte Skibet imod den svære Sø, da Vinden tog mere og mere af. Vi maatte af og til pumpe til Kl. 10, da det blev ganske stille.

19. Oktober. Kl. 4 om Morgenen. Vinden af en Ø. med tyk Luft og Regn. Vi styrede N.N.V. Vinden N.N.Ø. Vi maatte presse med Sejl for at klare Landet fra os. Skibet arbejdede meget svært imod den høje og overvældende Sø. Lækken tiltog, og vi bemærkede Rug ved Pumpen. Vi blev nødsaget at bjerge Sejl, da Stormen mere og mere tiltog. Kl. 12 pejlede vi Hirtshals i S.S.V., efter Gisning 2 Mile af Land. Skibet arbejdede nu meget svært og tog stadig Vand over. Kl. 7 om Aftenen Vinden N.Ø., tyk Luft med Regn og Storm. Vi maatte bestandig pumpe. Skibet laa bestandig af den overvældende Sø i Læ. Kl. 10 om Aftenen fik vi en svær Bræksø over, som fyldte Kahytten og Ruffet fuldt med Vand og slog Baaden løs af sine Surringer og Rælingen bort paa Bagbords Side, saa det saa maadeligt ud for os at bjerge Liv, Skib og Last, da vi ikke kunde holde læns med Pumpen og maatte da nødsages til at sætte den anden Pumpe til, uagtet vi alle var udmattede af Arbejdet ved den ene

Pumpe. Vi pumpede nu af alle Kræfter med begge Pumper, men kunde ikke holde læns Skib, og Vandet steg mere og mere. Vi havde ingen Magt over Skibet. Holdt nu Skibsraad og resolverede at holde paa Stranden og arbejdede for alle Kræfter for at faa halset, og samme Tid blev Styrmanden sendt ned i Kahytten for at efterse, om Vandet steg, da det allerede stod paa Ladningen, saa der var lidet eller intet Haab om at bjerge Livet; imidlertid erfarede Styrmanden, at Vandet susede ind, absenterede og fandt en Økse og Koben og dermed kappet igenem og fandt Lækken. Imidlertid gik begge Pumper, Skipperen kom til Hjælp i Kahytten og fik saa nogenlunde Lækken tilstoppet. Vi var efter Gisning 2 Mil af Landet. Resolverede igen at holde tilsøs for om muligt at redde Skib, Liv og Ladning.

20. Oktober. Kl. 6 om Morgenen pumpedes bestandigt med tvende Pumper. Kursen vest med Stormsejl. Storm og Regn af N.N.Ø. Kl. 10 om Formiddagen var Folkene ganske udmattet. Satte Kursen V. t. S. hen imod Landet med alle Reber i Sejlene, af og til mange Bræksøer over, maatte bestandig pumpe med begge Pumper. Kl. 8 om Formiddagen havde vi uklar Pumpe med Rug, blev nødsaget at øse Rug og Vand. Kl. 12 Middag Vinden N.N.V. med Regnbyger, satte saa Kursen langs Jyllands Vestkyst S.V. t. V., maatte bestandig bruge Pøs og Pumpearbejde, som vi bedst kunde. Kl. 4 om Eftermiddagen pejlede vi Bovbjerg efter Gisning 3 Mil af Kursen S.V. t. V. Kl. 5 om Aftenen Vinden S.S.Ø. med Regnbyger. Kursen S.V. t. V. Skibet havde svær Slagside, saa det laa helt under Vand i Læ. Kl. 11 om Natten Vinden Ø.S.Ø., blaa Luft og godt Vejr. Kursen S. t. V. Pumpede bestandigt og arbejdede med at faa Rugen fra Pumpen.

21. Oktober. Kl. 4 om Morgenen. Vinden den samme og Kursen S.S.V. Kl. 7 om Formiddagen aabnedes Kastlugen for om muligt at faa Lasten over. Fik ogsaa med stort Besvær noget overlæmpet, saa vi fik Læbov oven Vandet. Pumpede bestandigt. Vinden Ø.N.Ø., Kursen S.S.V. Erfarede nu, at Rugen var kommen igennem Skotten og nede i Kjælderen, var nødsaget at opsamle samme med Pøs og kastet overbord. Kl. 10 om Aftenen var vi paa 3 Favne Vand paa Refshorn, og Kl. 11 samme Aften sønden for 14 Favne Vand. Vi resolverede at søge den nærmeste Havn eller Strand for at konservere Ladningen, da Folkene tillige var udmattet, og Skibet ikke godt vilde lade sig styre,



*Skonnertbrig „Karen“, 152 K. L., bygget i Sønderho 1868.
Ført af H. H. Frederiksen, Sønderho, død 1884, 48 Aar.*

formedelst Potasken var udlækket, som laa agter i Skibet og altsaa var for lastig. Vi styrede S.Ø. t. Ø. og maatte bestandig pumpe og kaste Rug op af Kahytten.

22. Oktober om Morgenen ved Dagbrækningen var vi ved den yderste Tønde i Graadyb og var nødsaget til at sejle ind uden Lods. Stille og flov Kuling af en Norden med Regn. Kom paa Grund Kl. 9, men flot Kl. 11 og kom Kl. 12, Gud ske Lov, i Nordby Havn og satte Skibet med det samme paa Grund. Kl. 12½ i Land for paa behørig Maade at melde Søprotest hos Øvrigheden og om muligt at faa losset for at faa Ladningen konserveret.

23. Oktober gik Øvrigheden, Doktoren og tvende Mand ombord for at besigtige Ladningen. Fik begyndt at losse og fik 100 Tdr. Rug i Land.“

— — —

Hele Ladningen, som bestod af Rug, Uld og islandske Uldvarer, Sæl- og Odderskind samt Potaske, bliver nu udlosset og besigtiget. Rugen var aldeles bedærvet og maatte straks sælges paa lidt nær. Af de 28 Foust. Potaske, som var om Bord, var næsten alt udlækket.

Skibet skulde nu repareres, og de i den Anledning udnævnte Takseringsmænd vurderede Skaden til 1337 Rdl.

Efter endt Reparation af Skibet bliver den Del af Ladningen, der har kunnet taale den skete Søskade, først i Maj atter bragt om Bord for at føres videre til sit Bestemmelsessted. Ladningen havde en Værdi af 10.000 Rdl. og deraf ejede Niels Jensen Thækker selv en Del.

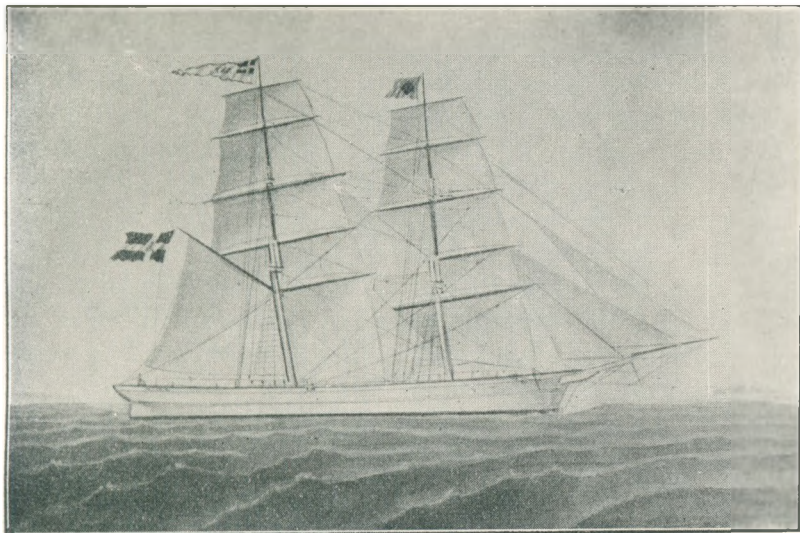
Hans Jensen Jessen af Nordby førte et efter Forholdene dengang (omkring 1803—10) større Skib, nemlig Huggertgaleas „Anne Marie“ paa 48 Kommercelæster. Han havde Medredere i Aalborg, hvor Skibet ogsaa var hjemmehørende. Navnlig i Krigsaarene 1807—10 tjente han en ret betydelig Formue ved „at sejle med dobbelte Papirer“, et af Datidens Udtryk for, at man sejlede med Kontrebande. Jessen havde i yngre Dage sejlet som Styrmand med københavnske og hollandske Skibe paa Ost- og Vestindien og de betydeligste Pladser i Europa. Han var derfor godt kendt med Søfartsforholdene paa mange Pladser; dette kom ham tilgode, da han selv fik Skib at føre. Han gav sig da til at sejle for de Magter, der var indviklet i Krigen.

Efter at have tjent nogle Penge, byggede han den Ejendom, der senere blev Færgegaard, og som anført i 1. Bind Side 422 ff. overtog han ogsaa Færgeriet.

Peder Hansen Brinch har i 1821*) været paa Island med en Ladning Handelsvarer for egen og Ribe Købmænds Regning. De paa Island tilforhandlede Varer har han været i Rotterdam med og gaar derfra 19. Oktober ballastet til Altona for at indtage en Ladning Kolonialvarer til Ribe. Storm og Modvind slog ham ud af Kurs med havareret Skib, saa han tilsidst maatte søge Nødhavn ved Fanø. Om denne Rejse beretter hans Skibsdagbog følgende:

„19. Oktober. Vinden N.V., kom uden for Rotterdam, laa der med Storm og kontrarig Vind til den 22. Oktober Kl. 6 Morgen. Vinden S.Ø., Lodsens kom om Bord, ankrede op. Kl. 9, gik til Ankers ved Deubril. Kl. 10, var færdig, ankrede op og

*) Disse lange Rejser har foranlediget Sognepræsten i Sønderho til at ansøge om, „at det maatte tillades Søfarende i hans Menighed at kommunikere paa Søgndage, naar de efter lang Fraværelse anløb Øen et Par Dage og ikke uden i Tab i deres Næring kunne opholde sig dér til den sædvanlige Altergang om Søndagen næstefter.“ Ved Kancelliskrivelse af 17. Marts 1821 bevilgedes det ansøgte.



*Brig „Ane“, 192 R. T., bygget i Varnanäs 1867, forlist 1871.
Ført af P. Brinch, R. a. D., død i Esbjerg 1908, 67 Aar.*

sejlede imod Floden ad Søen til. I Gabet toges Grunden, men dog tæt Skib. Kl. 1½ var vi i Søen, kvitterede Lodsens. Vinden S.Ø., stiv Kuling, Kursen N., alle Sejl til, svær Sø af V. Kl. 4 Eftermiddag sprang Vinden til en V.S.V. med Himmeltag og Storm, fik alle Sejlene bjergede og alle Reber ind, var nødsaget at presse paa for at klare Landet. Skibet arbejdede haardt. Kursen N.N.V. 6½ Mil i Vagten. Om Natten Kl. 12 Kursen Ø. t. N.

23. Oktober. Tyk med Regn og Storm. Kl. 12 Middag var vi paa 53° 44' M. nordlig Bredde. Kursen Ø. t. Ø. efter Helgoland. Vinden S. t. Ø., blæste en Storm, svære Søer og Overhalinger. Erfarede, at Stormasten under Dækket gav sig og var skørnet, fik en Vire om den og fik Vantet smegtet saa godt muligt. Om Aften Storm og Regn, alle Reber ind, pressede paa i Haab om at faa Elben. Vinden S.Ø. t. Ø. Kl. 12 Nat Ø. t. N. 24 Favne Vand.

24. Oktober. Kl. 6 Morgen fik vi en svær Bræksø over og Vand i Kahytten, 12 Favne Vand, Kl. 9 saa vi Sildring Klev (Røde Klev paa Sild) 1½ Mil Øst fra os, Vinden S.V. Tyk med Regn og Storm, saa det saa maadelig ud for os. Vest og Nord paa kunde vi ikke klare Refshorn, og Syd paa havde vi Amrum Banke. Holdt Skibsraad og resolverede at gaa List ind og bjerge

Skibet. Tyk med Regn og Storm. Kl. 10 var vi i Gabet af Listerdyb, og i Brændingen brækkede Topsejlsraaen, og Bramse-
raaen gik i Stykker, Mesanen gik og Bugsprødet skørnet og
knækket. Kappede Topsejl, Bramsejl og alt bort for at undgaa
at komme i Stranden, da Skibet nu var som et Vrag, resolverede
at faa Skibet om for Vinden for ikke at forlise, nu tog Skibet
Grunden, Sejlene fløj, Masten gik, men en Lykke, at Roret
holdt, da Skibet kom af Grunden og over til Lister Dyb, var der
nødsaget at gaa til Ankers paa 7 Favne Vand. Vand paa Bug-
dellingen og i Ballasten. Pumpede læns. Kl. 3 Eftermiddag Bal-
lasten oversejlet, arbejdede paa at faa Nødræer med Lanterner
paa op om Natten, da Skibet laa lige for Stranden. Vinden S.Ø.
med Regn. Skibet havde givet sig overalt.

25. Oktober. Kl. 6 Morgen sprang Vinden til N.V. med Regn
og Storm. Var nødsaget at ankre op, fik med Møje Ankeret ind
og lænsede ind paa Reden af List; men der var ingen Materialer
eller noget at faa til at gøre Skibet i Stand, altsaa nødsaget at
søge nærmeste Havn, fik en af Forsejlene op og Lods om Bord
til Fanø.

26. Oktober. Kl. 4 Morgen ankrede op. Vinden S.V., godt
Vejr, kom ind paa Reden af Fanø Kl. 12, gik dér til Ankers.

27. Oktober Aften faldt en af Skibets Matroser over Bord,
Erik Hansen af Rømø, og druknede uden nogen vidste det.

29. Oktober. Søgte efter bemeldte Matros paa Sandbankerne
uden at finde ham. Vinden S.

Saaledes passeret, som vi med Ed bekræfter.

Fanø, 1. November 1821.

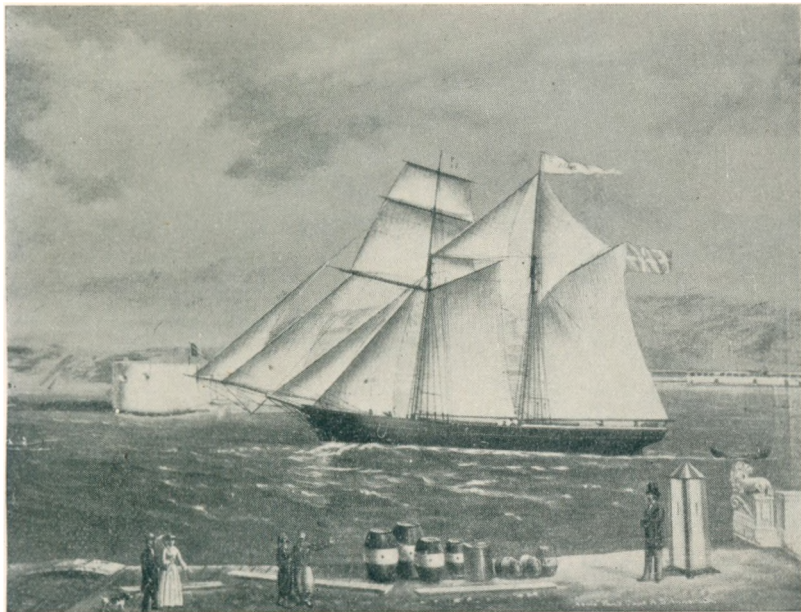
P. H. Brinch, Skipper. H. P. Brinch, Styrmand.

Niels P. Ferlin, Baadsmand.

Hans E. Dahl, Johan E. Schultz, Matroser.“

Havariet blev vurderet til 1896 Rdl. Sl. holst. Kurant.

Hvorledes de økonomiske Forhold var 6 Aar efter Krigens
Slutning, faar man at vide af den Erklæring, Birkedommer Ro-
senstand gav paa en Ansøgning fra Fanø-Skipperne, da de i
1820 indgav en Ansøgning om at maa fritages for den Fragt-
afgift, der ved Forordn. af 5. November 1813 var dem paalagt
for Skibes Vedkommende, som ikke var over 20 Kommercelæ-
ster. Han skriver da:



Skonnert „Acme“, 66 K. L., bygget i Nordby 1857.

Ført af Anker S. Ankersen, Nordby, død 1875, 47 Aar.

„Acme“ var en heldig Messinafarer, der 3 Gange har taget Præmie for hurtig Sejlads med Frugt til St. Petersborg. Skibet ses her i Messinastrædet.

„Det er vist, at de fleste her bosatte Skipperes Kaar ere slette og daglig forringes, da Omstændighederne for Handel og Skibsfart er mindre gunstige. At de allerfleste er i Gæld saavel inden som udenrigsk, har jeg flere Gange i min Embedstid haft Lejlighed til at bringe i Erfaring, ligesom det og er mig bekendt, at naar vedkommende Kreditorer engang for Alvor vil anfælde dem, vil Pluralitetens Ruin blive den visse Følge. Krigen har tilføjet denne Øs Beboere en Skade, som saare sent vil forvindes, da mange Fartøjer af Fjenden blev opbragt. En Del Fartøjer er vel igen bleven bygget; men de fleste af disse er for laante Penge, saa at disse Ejere derved er gældbunden.

Bønhørelsen af denne Ansøgning vil bevirke en betydelig Lettelse i de her bosatte Skipperes Kaar.“

Fanøboerne kæmpede sig trods al Modgang fremad, om end langsomt, til bedre økonomiske Kaar.

Af Vanskeligheder, der taarnede sig op for Skipperne i Udøvelse af deres Næringsvej, kan nævnes de større Krav, der fra

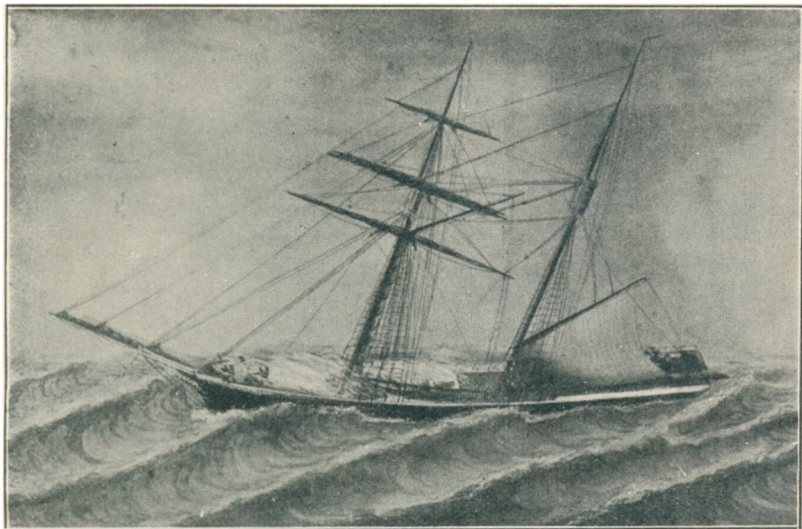
Avtoriteternes Side stillede dem om Kundskab i Navigation. Saalænge Farten kun gik langs Kysten til Altona, Hamborg og maaske til Holland, klarede de fleste Skippere sig uden Eksamen og kunde da klare sig med et Sætteskipper-Certifikat. Efterhaanden, som de tjente noget, fik de større Skibe bygget, og de gik da over Vesterhavet til England, til Vestkysten af Norge og ogsaa til franske Pladser; men hertil fordredes Styrmandseksamen, som mange altsaa ikke havde. Der er dog vist opnaaet Dispensationer fra denne Regel, da der i Tiden fra 1825—31 efter Birkedommerens Kopibog ses, at flere Skippere har søgt derom. Birkedommeren anbefaler dem alle til virkelig Skipper-Certifikats Erholdelse ud fra den Betragtning, at de har de praktiske Kundskaber og Erfaring.

Af dem, der søgte om udvidet eller virkelig Skipper-Certifikat, og som Birkedommeren anbefaler dertil, skal nævnes følgende:

Sætteskipper af Sønderho Hans Møller Mortensens Ansøgning er af 18. Marts 1830. Birkedommeren udtaler, „at Ansøgeren er almindelig anset for en duelig Skibsfører; og da han i mange Aar har ført Skib for forskellige Redere uden at der, saavidt mig bekendt, er klaget over ham, hverken med Hensyn til Uduelighed eller misligt Forhold, samt da han nu ved Flid, Sparsommelighed og Dygtighed har bragt det saavidt, at han er bleven Hovedreder i Galeasen „De gode Venner“, hvilke Omstændigheder meget maa anbefale ham, tør jeg ærbødigst indstille ham til gunstig Naade, uagtet han ikke teoretisk har lagt de Kundskaber i Navigation for Dagen, som han praktisk besidder.“

Thomas Sonnichsen Møller af Sønderho søger 16. August 1831 om udvidet Sætteskipper-Certifikat. I Birkedommerens Anbefaling herfor anføres, at

„da det Skib han fører, og hvoraf han ejer $\frac{1}{3}$ Del, er for stort til at bruges i den indenrigske Fart, vil Ansøgeren lide betydeligt Tab, hvis hans Andragende ej bliver bønhørt, og han vil komme ud af sin Virksomhed som Skipper, hvorved Frugten af hans mangeaarige Flid og Sparsommelighed ganske vil tilintetgøres. Jeg tillader mig tillige at bemærke, at naar en velerfaren og retsindig Sætteskipper som Hans Møller Mortensen fornylig fik en lignende udvidet Skipperbevilling, bør nærværende Ansøger, hvem jeg i min Embedstid her paa Øen har haft Lej-



*Skonnert „Lene“, 89 R. T., bygget i Sønderho 1865, forlist 1888.
Ført af J. N. Jepsen, Sønderho, død 1908, 67 Aar.
Skibet er undervejs fra Vadsø til Genua med Tørfisk.*

lighed til at lære at kende som en i alle Henseender paalidelig Mand ogsaa tildeles en saadan. Naar slige passende Sømænd benaades med Skipperbevilling, ville andre fattige Sømænd, hvoraf der gives mange her paa Øen, deri finde en stor Opmuntring til ligesom hine ved fortsat Stræben at erhverve sig en Skibspart, hvorved de har Haab om at komme enten i samme Stilling som de, der fødte af formuende Forældre, har haft Lejlighed til at underkaste sig Styrmandseksamen.“

— — —

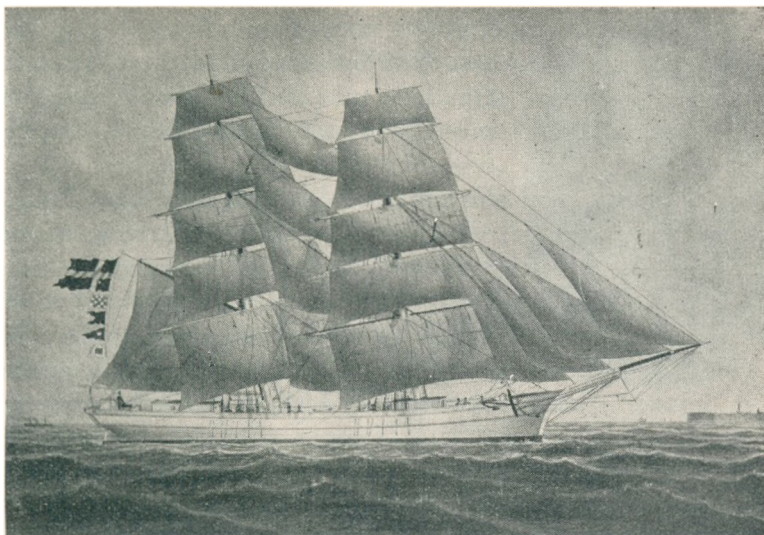
Under den stadige Udvikling af Skibsflaaden bliver der Mangel paa Styr mænd. Der fandtes endnu ikke Navigations-skole paa Fanø, og det var ikke enhver ung Sømænd, der havde Lejlighed og Raad til at rejse til Tønning eller Kjøbenhavn for at tage Styrmandseksamen, mange nøjedes med den Undervisning i Navigation, de fik ad praktisk Vej, saa at de kunde sejle som „Bedstemand“. De Skippere, der kun havde Sætteskipper-Certifikat, d. v. s. maatte kun føre Skib inden for dansk og slesvig-holstensk Territorium (en Begrænsning, der ikke overholdtes), kunde nøjes med en ueksamineret Styrmand, en „Bedstemand“. Men da hverken Styr mænd eller Bedstemænd var for-

skaanet for Orlogstjeneste, og da det synes, at Udskrivningen af Fanø-Søfolk, som i Aarhundreder forud, sker lidt haardhændet, hvorved der opstaar Mangel paa Skibsmandskab, særlig Styrsmænd og Bedstemænd, indgiver 9. Januar 1838 21 Skippere fra Nordby og 22 fra Sønderho en Ansøgning til Admiralitetet om Skaansel heri, idet de anfører, at „vi Skippere her paa Fanø helst ønsker vor Skibsbemanning her af Øen, og særdeles er det os magtpaaliggende at have vores Bedstemænd eller Styrsmænd herfra, da de tidlig — fra 12 a 14 Aars Alderen — kommer i Farten og derved nøje lærer at kende alle Søgab, Inds og Udsejlinger herfra og til Ejderen, hvor ingen Lodser er at faa paa flere Steder, og hvor mange Steder hverken er Sõtønder eller Mærker, til lige bliver de ogsaa tidlig bekendt med at indløbe i adskillige udenlandske Havne, som ogsaa er meget nyttigt. Da det ikke sjældent med Stormvejr og i usigtbart Vejr, især i de korte Dage, er umuligt at faa Lods ombord, maa vi da tit søge her ind i Bugten. Det beror da paa Kendskab og Erfaring — om Skipperen kunde være syg —, i Braad og Brænding, kun paa vores Lod at kunne lykkelig naa Havn.“

Om Ansøgningen blev bevilget, eller der opnaaedes nogen Læmpelse vides ikke, det er næppe sandsynligt, da Loven jo var ens for alle.

— — —

Sømanden fra Trediverne og Fyrreterne, der havde den Ærgerlighed at ville højere op end i Matrosernes Stand, begyndte gerne at fare til Søs i en meget ung Alder, og længe før Skoletiden var endt. Fanø Drengene toges af Baadskipperne med — for saa smaat at vænnes til Søen — i 8 Aars Alderen paa deres Sejlad til det lige overfor liggende Fastland, hvor de dog kunde gøre saa meget Tjeneste at løbe længere ind i Landet og anmelde Ankomsten hos dem, der skulde befragte Baaden med Tørv, Lyng, Hø, Kartofler o. l.; og var de naaet 10 Aars Alderen, blev de fritaget for Skolen i Sommermaanederne og paa behørig Maade paamønstreret, alt for en Hyre af 5 Rdl. og et Par Træsko eller et Par brugte Søstøvler for hele Sommeren. At det gik ud over Skolekundskaberne er givet. Det var derfor almindeligt, at Konfirmationen udsattes til Drengens 16. Aar, og at de om Vinteren — efter det 12. Aar gjorde de tidt Rejsen med til Norge og Amsterdam — gik i Skole og i to Vintre til Præst. Hvad der muligt manglede i Skolekundskaber, fik de igen i praktisk Sø-



*Briggen „Familiens Haab“, 163 R. T., bygget i Sønderho 1870.
Ført af Niels Madsen Kromann, Sønderho, død 1896, 57 Aar.*

mandskundskab. Søens Skole var som oftest ingen blid Skole; men hvad der lærtes her blev til Gengæld hængende godt fast — thi det blev gerne banket fast.

Skipperne fra de Dage var hærdede Folk og gerne haardhændede og indprentede ikke alene deres Lærdomme med Mund, men af et godt Hjerte baade med Haand og Fod. Gennem Savn og Slid under Udførelse af deres Arbejde i al Slags Vejr, med daarligt Vejr ofte paa daarlig eller dog enkel og tarvelig Kost og med næsten ingen Fritid eller kun ringe Hvile opdroges der dengang en Slægt af ægte, haardføre Sømænd, der gjorde Stand og Fædreland Ære, hvor de end kom hen, og som, naar den dengang i sig selv enkle Styrmands-Eksamen var overstaaet, blev Skippere paa „eget understaaende Skib“, og hvad praktisk Sømandskab angik ikke stod tilbage for nogen anden Nations Skibsførere. Om Bord i deres Skibe var disse Skippere uovertræffelige, paapassende, nøjsomme og udholdende. I sproglig og merkantil Uddannelse stod de selvfølgelig tilbage for Nutidens Skibsførere; men ikke desto mindre kunde de klare sig fortræffelig overalt, hvor de kom, og den Mægler eller Skibshandler, der vilde prøve paa at narre dem, kom alvorlig tilkort. Dog tror jeg, at for Fanø-Skipperes Vedkommen-

de faldt fremmede Sprog dem lettere paa Tungen end deres Standsfæller fra Østkysten. Ved Søforhør holdte ved Fanø Birketing over paa Fanø strandede udenlandske Søfolk har ældre Skippere ofte optraadt som Tolk i baade Tysk, Engelsk og Holandsk.

Forøvrigt var Forholdet mellem Skipperen og hans Mægler, Befragter og Modtager dengang et ganske andet end nu, mere tillidsfuldt, næsten venskabeligt. Jeg har set mange Breve fra de Forretningsforbindelser, Fanøskipperne havde i ovenomtalte Aartier i Ind- og Udland, de er alle Bevis paa gensidig Tillid og Hengivenhed. Ret morsomt er det at se, at mange Fanødrengene er opkaldt efter Skibsmæglere i Udlandet, med hvem deres Fædre har staaet i Forbindelse, ligesom ogsaa saadanne Forbindelser i Udlandet ret ofte har ladet Velgørenhedsforeninger paa Fanø tilflyde Gaver, enkelte endog stiftet Legater til Fordel for Fanøs Skibsførerstands betrængte Medlemmer eller Efterladte.

Skipperne fra 30'erne og 40'erne var for det meste deres egne Redere, eller ejede i det mindste langt over Halvdelen i deres Skibe. De skulde derfor ikke, forinden Fragt skulde sluttes, først korrespondere med en hjemmeværende Reder, saaledes som Forholdet nu er. Han var sin egen Mand, hvad selvfølgelig ikke afholdt ham fra nøje at overveje Fragttilbudene — der var jo ogsaa dengang nærmest Mangel paa Tonnage — og hvilke Faldgruber en Aflader vilde forsøge indført i Certepartiet, skulde han snart opdage, og i Betingelserne for det Antal Liggedage, der kunde tilstaaes ham paa Lossestedet, skulde han nok sørge for, at de blev efter Behov med tilbørlige Liggedagspenge. I katolske Lande med mange Helligdage kunde Liggedage, naar de ikke i Certepartiet var angivet som Løbedage, ofte forlænges betydeligt i Antal til Skade for Udlosningen. Ogsaa her overfor maatte han være vaagen.



Skipper-Type
fra omkring 1840
(H. P. Winther, Nordby,
død 1879.)

I de gamle Skipperhjem paa Fanø findes endnu en Del Sølvtoj med Inskriptioner. Det er Foræringer fra Ladnings-

modtagere, der i Erkendtlighed for god og hurtig Rejse har skænket Skipperne disse Ting.

Nogle Skibsregnskaber fra 1840'erne er i min Besiddelse. De udviser en betydelig Fortjeneste. Saaledes har Skipper N. N. Svarrer af Nordby, førende Skonnerten „Johanne Marie“, for Aaret 1843 haft en Bruttoindtægt af 12.225 Kurantmark. Den samlede Udgift har været 10.941 Kurantmark, og Nettoudbyttet til Deling blandt Parthaverne 1744 Kurantmark. Skipper Niels H. Jessen af Nordby har for 1844 delt 1800 Kurantmark foruden at have en Kassebeholdning af 483 Kurantmark. Han førte Galeasen „Leo“, 33 K. L. Skipper C. P. Clausen af Nordby har i 1844 med sin Skonnert „Johanne“ gjort en Rejse til Vestindien fra Altona. Han kunde efter denne Rejse dele 3000 Kurantmark foruden at have en Kassebeholdning af 1554 Kurantmark (187 Kurantmark er omregnet til 100 Rdl. Sølv).

— — —

I Aarene 1824—40 krævede Søen en Mængde Ofre fra Fanø. Om den Glæde, Befolkningen følte, da den i 1841 blev forskaaet for Tab af Gods og Menneskeliv beretter „Ribe Stifts Avis“ for 10. Januar 1842 følgende fra Sønderho:

„Aaret 1841 var derimod et sjældent lykkeligt Aar for Fanø, idet ikke én Mand var omkommet, ikke det mindste er blevet Havets Bytte, skønt Fare ofte har truet. Kun et Par Fartøjer er ikke hjemkommen til Vinteren; men fra disse haves dog god Efterretning. Følende hvor stor en Naade, da i det henrundne Aar af Forsynet er vist, strømmede derfor unge og gamle paa Aarets sidste Aften til Kirken for forenede i fælles Andagt at bringe Alherren deres Tak. Kirken var i den Anledning smukt og godt oplyst og saa talrig var Forsamlingen, at intet Stade var ubesat. Af Menighedens Tusinde Medlemmer var vistnok enhver, der kunde være det, her tilstede. Sognets Præst, Pastor Kliene, holdt en Tale foran Alteret. Da Takkefesten var endt,



*Skipper-Typer
fra omkring 1855.
Jens Jørgensen Beck,
Nordby (tv.), død 1863,
40 Aar, Fører af Gal.
„De tre Brødre“. — Jens
N. Hansen, Nordby (th.),
død 1901, 79 Aar, Fører
af Skbg. „Ane Cathrine“.*

gik enhver til sit, glad og lykkelig ved Haabet om Forsynets Varetægt i det Aar, der nu er oprundet; thi fra Aarets Morgen og til dets Aften færdes Sognets raske og rørige Mandskab for at tjene Brødet paa de usikre Vover.“

Hvad Havet krævede af Ofre, vil ses af følgende spredte Notitser, jeg har fundet om Antallet af Enker efter paa Havet omkomne Mænd:

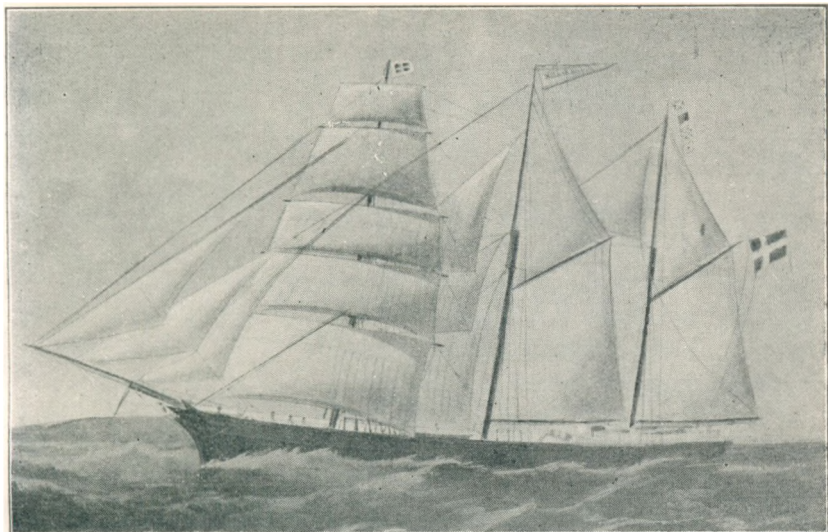
I 1834 har Sønderho 63 Enker, Nordby 91 Enker; i 1844 angives Antallet af Skippere paa hele Fanø at være noget over 100, og der findes der ca. 150 Enker og over 100 faderløse Børn; i 1845 har Nordby alene 116, i 1850 122, i 1855 108 (Sønderho 56) og i 1860 118 Enker.

Forplejningen om Bord i Skibe.

Efter Forordningen af 15. Marts 1756 skal Mandskabet have „sund og tilstrækkelig Skibskost, dog tør det ikke uden skellig Aarsag laste de modtagne Spise- og Drikkevarer ej heller for- lange anden Spise inden Skibsborde end sædvanlig er og Dagen tilhører.“

Efter Kancelli-Plakat af 21. April 1828 skal en Mands Kost eller Ration hver Uge udgøre:

„5 Pund haardt Brød (Kiks eller Skonrokker, d. e. ca. 1 Tomme tykke tørrede Skiver af Rug- eller Sigtebrød) og 8 Pd. blødt Brød, 1½ Pd. raat, saltet Flæsk for 2 Dage, 3 Pd. raat, saltet Kød for 3 Dage, 1½ Pd. tør Fisk for 2 Dage (hvis Fisk ikke haves, gives hver Fiskedag ½ Dags Ration af Flæsk og Kød), 1 Pd. Smør (naar Smørret slipper op, og Skibet ligger ved et Sted, hvor Olivenolie kan erholdes, faar hver Mand i dets Sted ½ Bouteille om Ugen. Mangler der baade Smør og Olie, tilstaaes der hver Mand i Stedet 2 Pd. Flæsk om Ugen), ¼ Otting Byg-gryn eller i Mangel deraf Risengryn, ¾ Otting Ærter eller i Mangel deraf Bønner, 1/16 Pot Eddike. Hver Mand faar hver Morgen en Snaps Brændevin eller Rom. 1 Td. Skibsøl medtages for hver Mand paa Rejsen, naar Skibet gaar fra Norden vest efter paa lange Rejser, hvoriimod de, der farer paa kortere Rejser, saasom Østersøen, Norge, England og Holland, hvor til alle Tider Øl er at faa, medtage Øl til Rejsen efter eget Behag. Af dette Øl faar hver Mand daglig 1½ Pot, men naar Øllet er sluppet op undervejs daglig 1½ Pot Vand og hver Middag en Snaps Brændevin eller Rom, indtil Skibet kommer til et Sted,



3 m. Skonnert „Mota Hermenes“, 296 R. T.,
Reder H. P. Brinch, Sønderho, død 1891, 43 Aar.

hvor Øl og Vin kan erholdes. Der hvor Vin er at faa, saasom i Frankrig, Portugal og overalt i Middelhavet, faar hver Mand i Mangel af Øl hver Kød eller Flæskedag $\frac{1}{4}$ Pot Vin, men i Øst eller Vestindien, hvor Vin ikke er Menigmands Drik, faar hver Mand, naar Øllet er sluppet op og ikke kan erholdes, hver Middag en Snaps Brændevin eller Rom foruden Morgensnapsen.

Det skal iøvrigt bero paa Skibsføreren, hvorvidt der paa Rejsen i enkelte Tilfælde skal gives Forfriskninger (saasom mere Vin eller Brændevin end bestemt er) enten til hele Mandskabet eller en Del deraf, dog at han ikke heri gaar udenfor, hvad Omstændighederne, Rejsen og Mandskabets Tarv kan fordre. Heraf vil fornemmelig i Tilfælde af haardt Vejr eller af ualmindelig anstrængende Arbejde blive at gøre Brug.

Hvor fersk Kød er at faa, tildeles Mandskabet dette i det mindste en Gang om Ugen til Forfriskning, og hver Mand faar da 1 Pd. fersk Kød i Stedet for saltet Kød eller Flæsk, hvorved for hver Dag fersk Kød saaledes gives 1 Dags Ration saltet Kød eller Flæsk bespares. Til fersk Kød gives fornødent Grønt, saafremt dette kan faaes. I Sygdoms Tilfælde erholder den syge ingen Ration, men han bespises efter Sygdommens Art.

Kaptajnen og Styrmanden, som spiser i Kahytten, nyder $1\frac{1}{2}$

Mands Ration af Smør, Kød og Flæsk, Vin og Brændevin.“

Jeg er i Besiddelse af en Regning over Provianten, som Skipper Jens J. Nissen af Sønderho, førende Galeasen „Mette Kirstine“, fik om Bord til sin første Rejse til Norge i Foraaret 1826. Der var:

- 5 Lispund (40 Kilo) saltet Flæsk à 5 Skill. pr. Pd.
- 10 Pd. Pølser à 5 Skill.
- 3 Lisp. og 4 Pd. tørret Kød à 3½ Skill. pr. Pd.
- 1 Lisp. og 8 Pd. saltet Kød à 3 Skill. pr. Pd.
- 4 Skæpper Gryn à 2 Mark.
- 4 Skæpper Ærter à 2 Mark.
- 5 Skæpper Bygmel à 1 Mark.
- 6 Skæpper Rug til Brød à 1½ Mark.
- 12 Pd. Lys à 8 Skill.
- 4 Fjerdinger Øl à 2 Mark.
- 2 Skæpper Kartoffler à 10 Skill.
- ½ Pd. Te, 2 Mark.
- 37 Potter Brændevin à 10 Skill.
- 4 Pd. Kaffe à 1 Mark 12 Skill.
- 2 Pd. Kandis à 1½ Mark.
- 35 Pd. Brød à 1¼ Skill.

Rejsen varede fra 2. April til 18. Maj, og da var alt saa godt som fortæret. Besætningen bestod af 3 Mand foruden Skipperen.

Ovennævnte Reglement for Bepisingen var gældende til 1867, da det blev i høj Grad forbedret.

Krigen 1848—50.

I 1840'erne mærker man ikke mere til Efterdønningerne fra Krigen i Aarhundredets Begyndelse. De økonomiske Forhold har bedret sig betydeligt, og Fanøs Skibsflaade er blevet udvidet i Antal og Tonnage for hvert Aar. Ved Begyndelsen af 1848 er Øens samlede Flaade oppe paa et Antal af 127 større og mindre Skibe, hvoraf flere nu gaar til Middelhavet, Brasilien og Sydamerika. Velstanden er tiltagende; de hjemlige Skibsbyggerier har nok at bestille, og man lever i Haabet om en lys og lykkelig Fremtid. Saa bryder Oprøret løs i Hertugdømmerne. Natten mellem 23. og 24. Marts overrumplede Prinsen af Nøer i Spidsen for oprørske Tropper Rendsborg og med ét Slag bredte Oprøret sig over hele Holsten, og i Slesvig sluttede en hel Del af Befolknin-



*Bark „Emilie“, 377 R. T., bygget i Nordby 1893.
Ført af Jacob Thomsen, Nordby, død 1928, 80 Aar.*

gen sig til Bevægelsen. Rygterne herom gik nord paa og skabte Uro blandt Jyderne.

Da Begivenhederne var blevet bekendt i Nordby, sammenskaldte Sogneforstanderskabets Formand, Pastor Biering, Forstanderskabets Medlemmer til Møde 31. Marts. Her drøftedes, hvad der burde gøres for at forsvare Øen mod mulige Overfald af Oprørerne. Tilstede ved Mødet var 2 Officerer, Kommandørkaptajn *Ellbrecht* og Kaptajnløjtnant *Wullf*, hidsendt efter Ordre fra Marineministeriet for at forberede et muligt Forsvar af Øen og at sætte sig i Besiddelse af de ved Øen stationerede Toldkrydsere, hvis Chef var *Johan Otto Donner*, og som man frygtede vilde gaa over til Oprørerne. Denne Frygt var ikke uden Grund (se I. B., Side 309); thi da *Ellbrecht* ankom til Fanø, havde *Donner* beordret samtlige Toldkrydsere sydpaa. (Paa Toldkrydseren, der var stationeret ved List paa Øen Sild, var min Bedstefar, *Mads N. Kromann*, ansat. Han havde været i Krydstoldvæsenets Tjeneste under *Donner* siden 1836 og af ham anerkendt som en dygtig Mand. Ham tilbød *Donner* at ville skaffe en god Stilling som Lods ved Elben, hvis han vilde føre Kryds-

seren sydpaa og gaa over til Oprørerne; men Kromann svarede med de djærve Ord: „Vig fra mig Satan, jeg vil ikke være Forrædder mod sit Fædreland“, derpaa spyttede han Donner i Ansigtet og forlod ham, der blev saa forfjamsket over Kromanns Ærlighed, at han intet gjorde ham.)

Paa ovennævnte Møde enedes man om et Forslag af Biering om at sammenkalde alle forsvarsdygtige Mænd til at møde næste Dag ved Havnen og at medbringe saa mange Geværer som muligt. Det antoges, at der i Sognet fandtes 150 forsvarsdygtige Mænd, og at der kunde tilvejebringes mindst 50 Geværer. Endvidere udpegedes en Del Mænd til i Hold paa 3 at patrullere fra Havnen til Batteriet paa Nordpynten. Det vedtoges dernæst, at ingen maatte tilstedes Landgang eller med Skib eller Baad at indløbe i Havnen mellem Kl. 9 Aften og 5 Morgen, og „som det bliver de vagthavende at indskærpe Aarvaagenhed og Paa-passelighed, saaledes maatte de ogsaa paamindes om særdeles Forsigtighed med Geværer og strængt advares for uden grundet Aarsag at løsne noget Skud, da saadanne let vilde blive antaget som Signal til, at hele Styrken hastig skulde kaldes til Alarmpladsen, hvortil Pladsen ved Tinghuset bestemtes.“

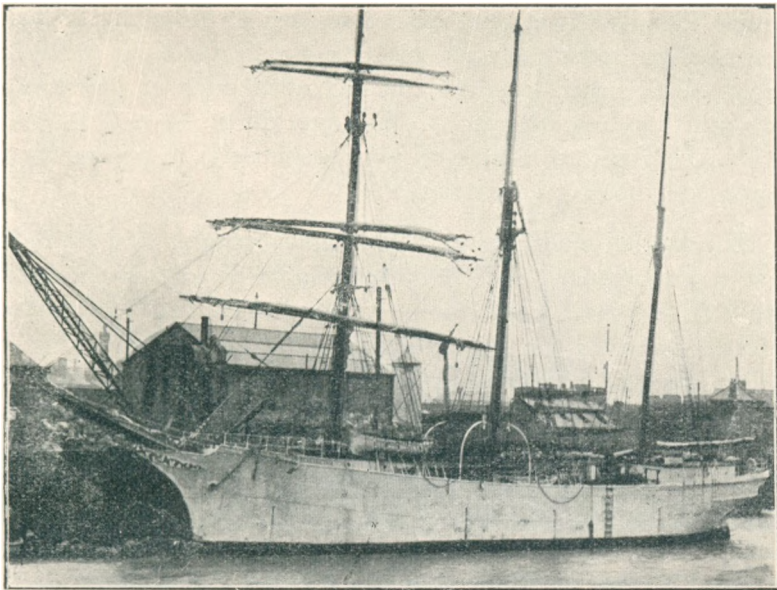
Mandskab, der var villig til at forsvare Øen, samt Geværer havde man, men ingen Ammunition. Der blev derfor tilskrevet Amtmanden med Anmodning herom samt et Ønske om at faa et Par Feltkanoner skaffet tilveje.

Senere fastsattes at sammenkalde det forsvarsdygtige Mandskab til at møde til Øvelse 5. April og for at faa Geværerne efterset samt for at antage Befalingsmænd. Enhver, der ikke kunde medbringe et brugeligt Gevær, havde at anskaffe sig og medbringe et andet passende Vaaben som Sabel, Spyd, Leer, Høforke og lignende.

Den 5. April mødte alle vaabendygtige Mænd paa Pladsen ved Tinghuset. Nærværende var ogsaa Birkedommeren og de to forannævnte Officerer. Det var imidlertid kun et ringe Antal Geværer, der var tilvejebragt, hvorfor Ellbrecht Dagen efter hos Stiftamtmanden forlangte og fik tilsendt 50 Flintgevrer med Bajonetter, 300 Pd. Bly og 2 Kugleformer til Støbning af Kugler. Helt villige



Carl Ludv. Ellbrecht.
1796—1869.
I 1848—50 Chef for
Kanonbaads-
eskadrillen paa Fanø.



3 m. Jernskonnert „Elisabetha“, 288 R. T., bygget i Tønningen 1892,
Sønderhos sidste Skib.
Ført af S. A. Fischer, Sønderho, død 1917, 76 Aar og Sønnen
H. Th. Fischer, død 1934, 71 Aar.

til at deltage i Øens Forsvar syntes Beboerne ikke at have været at dømme efter et Brev, Kommandør Ellbrecht skrev til Stiftamtmanden 27. Maj, hvori det bl. a. hedder:

„Min første Plan var paa selve Fanø at danne et Forsvar til Øens Beskyttelse, og i dette Øjemed blev indrettet en Kanon, der kunde transporteres fra den ene Ende af Øen til den anden, og med hvilken jeg i Forening med 40 med Skydevaaben veløvede Matroser kunde gøre en ret antagelig Modstand, støttende mig til den Hjælp, Beboerne vilde yde mig til Øens Forsvar. Hvad denne Plan angaar, maatte jeg snart opgive den, da jeg hos de fleste Øboere mødte Ligegyldighed og Mangel paa Lyst til at underkaste sig de højst nødvendige Øvelser. De unge Søfolk var udskrevet til Krigstjeneste paa Flaaden, og de ældre er Fiskere, der hverken kunde eller vilde opgive deres Erhverv. — Egennytte har ved flere Lejligheder søgt at gøre sig gældende.

At have gjort Fanø til Oplagssted for Vaaben og andre betydningfulde Genstande er sikkert en Fejl, da disse snarere

bringer Fjenden til at gøre et Forsøg paa at sætte sig i Besiddelse af Øen, end de ellers vilde have gjort. Hvad der hidtil har afholdt dem, fatter jeg ikke; thi saa ubeskeden er jeg ikke at tiltro min lille Søstyrke at have bidraget dertil. — —“

Den 11. April afholdt Nordby Forstanderskab paany Møde, hvorom det hedder i Protokollen:

„Formanden meddelte, at Sognefoged Spangsberg i Strandby m. fl. Sognefogeder havde besluttet at give de udkommanderede Søfolk fri Rejse til Vejle, hvilket Tilbud man med Tak modtog og vedtog at meddele Sognefoged Spangsberg dette.

Paa gjort Forespørgsel, hvorledes skulde forholdes med Fiskebaadene, som kunde nødsages til at sejle ved Nattetid, bestemtes, at saadant ikke burde formenes, dog skulde de, m. H. t. tidligere trufne Foranstaltninger, paalægges at løbe saa nær ind til Pakhuspladsen som muligt. Der kunde da en Mand af den stedlige Nattevagt have Station og paa Anraab, skal Skipperen om Bord nævne sit Navn, hvorpaa Baaden kan passere med et „Vel“.

Da Fredsudsigterne desværre endnu ikke vare forhaanden, anses det fornødent — hvad man foreløbig havde udsat — at sammenkalde det forsvarsdygtige Mandskab og foretage den fornødne Ordning til Selvforsvaret. Mødet bestemtes til Søndag Eftermiddag Kl. 4; hver havde da at medbringe et Vaaben.

Dernæst fremlagdes en gennem Amtet tilsendt Opfordring fra Brigadegeneral Castenskjold til ved frivillige Bidrag at stille én eller flere med Hest og alt Tilbehør udrustet Rytter, som paa given Ordre kunde drage bort for at indøves til Krigstjeneste og Landets Forsvar.

Skøndt nu unægtelig Forholdene her stiller sig langt forskjelligt fra dem paa Fastlandet, hvortil den egentlige Opfordring synes rettet, og skøndt man saaledes navnlig paa denne Maade ikke kunde stille hverken Hest eller Rytter af Sognets egne Midler, fandtes det dog, at man ej burde afvise eller undslaa sig for Opfordringen, om hvis Anvendelse saa senere Bestemmelse kunde tages.

Man gjorde Begyndelsen ved samme Møde, idet Forstanderskabets Medlemmer, blandt hvilke ogsaa den konstituerede Birkedommer var tilstede, tegnede sig for en Sum af 62 Rbdl. Sølv.“

Af andre Foranstaltninger, der foretoges, kan nævnes, at



3 m. Staalskonnert „Maracaibo“, 280 R. T., bygget i Grangemouth 1892.
 Nordbys sidste Skib.
 Ført af A. Cl. Svarrer, Nordby, død 1932, 80 Aar.

Ringning med Kirkeklokkerne blev forbudt, da saadan skulde være Signal for Fjendens Komme.

Som frivillige Bidrag til Fædrelandets Forsvar tegnede Beboerne i Nordby sig for 280 Rdl. Sølv.

Af Hensyn til de mange Blankeneserfiskere, der til Stadighed laa uden for Øen og fiskede, hvilke man frygtede havde Sympati for Oprørerne, blev der ansat Strandvagter med 3 Mand i hvert Hold og en bemanded Baad udlagt ved Indsejlingen i Graadyb.

Et Ønske fra Beboernes Side om at faa en Kanonbaad stationeret ved Øen, saa Ministeriet sig ikke i Stand til at imødekomme, da Vejen til samme for Tiden var afskaaren.

I Juni kom der Ordre fra Ministeriet, at Øens vaabendygtige Mandskab skulde grundig indøves i Brugen af Vaaben og stilles under Kommandør *Ellbrechts* Kommando. „Da imidlertid nu den travle Højbjergning m. m. stod for Døren, maatte man ombede Hr. Kommandøren at tage al mulig Hensyn hertil“ hedder det i Forhandlingsprotokollen.

De ønskede Feltkanoner fik man ikke, hvilket var en stor Skuffelse. Saa fik man imidlertid at vide, at Restavrator Rosen

vinge i Ringkjøbing var i Besiddelse af en 28 pundiger Kanon, som han godt vilde afhænde. Forstanderskabet var villig til at købe den, naar den kunde skaffes til Veje uden al for stor Bekostning for Sognet. Kanonen kom, og Smed Beck fik travlt med at støbe Kugler til den. Herfor fik han i første Omgang 13 Rdl. 2 Mark 8 Skill. Da Kommunens Kasse var tom, maatte man laane dette Beløb i Havnens Kasse. Nu havde man Kanon og Kugler, men intet Krudt. Dette syntes at være vanskeligt at opdrive, og uden dette var Kanonen værdiløs. Den tidligere Birkefuldmægtig Nees, der nu var Prokurator i Varde, hørte om Fanøboernes Nød derfor. Han fik hos Købmændene i Varde samlet $5\frac{3}{4}$ Pund Krudt for et Beløb af 2 Rdl. 2 Mark 9 Skill. Dette blev saa sendt til Fanø. Nu var Forsvaret i betryggende Tilstand! Fjenden kunde bare vove at komme, saa vankede der braadne Pander. Han kom ikke, og der blev vist ikke løsnet et Skud fra Batterierne paa Fanø i denne Krig i Forsvars Hensigt. Men Fanø blev Basis for Ekspeditioner sydpaa for at fordrive Oprørerne paa de sydlige Vesterhavsøer.

Som Højstkommanderende over den til Besættelse af Øerne i Vesterhavet bestemte Styrke beordredes *Ellbrecht* til at operere med størst mulig Kraft og Hurtighed. Han maatte ikke vige selv for en noget stærkere Fjende; men skulde denne stille aldeles overlegne Kræfter imod ham, blev det ham paalagt at retirere saa langsomt som muligt til Fanø, men paa ingen Maade videre, da han med sine Undergivne maatte staa og falde med denne Øs Forsvar. Den 15. Marts 1849 kom der ca. 100 Mand til Fanø, som han skulde udskibe sig med for at gaa syd paa og besætte Øerne dér. Til dette Brug udtog han paa Fanø 4 Everter, der blev armeret, og tillige 10 andre Fartøjer til Transport af de 100 Mand Landsoldater og Officerer.

Kommandoen hejses paa denne Eskadrille 30. Marts, og den følgende Dag om Morgenen indskibedes Tropperne, og med en jævn sydøstlig Vind stod Eskadrillen ud af Graadyb; men Vinden gik mere i Syd, og Kulingen tiltog, saa Eskadrillen blev nødsaget til at returnere til Fanø, hvor den ankrede 1. April om Aftenen, og Tropperne landsat dér. Det blæste fremdeles haardt, og Ekspeditionen blev foreløbig udsat. Først 8. April lykkedes det at naa Sild. *Ellbrecht* kom tilbage til Fanø 4. Maj, efter at han fra Sild havde gjort en Tur med en Jagt til Helgoland. Major Kjærulf, der kommanderede Tropperne paa Sild, maatte



*Jernbark „Erna“, 379 R. T., forlist 1900.
Ført af Jens H. Thomsen, død 1894, 37 Aar og
Broderen Jens Thomsen, Sønderho.*

vige for den derværende alvorlige fjendtlige Styrke og retirerede med sine Folk tilbage til Fanø, hvortil de ankom 3. Maj. Nu frygtedes der alvorligt for, at Fjenden skulde forsøge at besætte Fanø, hvorfor man straks tog fat paa at træffe Foranstaltninger til Øens Sikring med de ringe Midler, der havdes til Raadighed. Alle Sømærker borttoges fra Indsejlingen, 2 armerede Fartøjer stationeredes ved Sønderho, hvor der henlagdes et Detachment paa 1 Officer og 40 Mand samt 2 3 Punds Kanoner og 2 Haubitser, medens Resten af Kompagniet forblev i og ved Nordby. Fjenden forsøgte heldigvis ikke nogen Landgang paa Fanø. Herfra foretoges der fra Tid til anden Rekognosceringer til Fastlandet for at skaffe Underretning om Fjenden, som dér udskrev Kontributioner, ligesom der ogsaa foretoges Rekognosceringer i Farvandet sydpaa.

En Dag i Juni Maaned (1849) ankom Stiftamtmand Grev Sponneck fra Ribe som Flygtning til Fanø. Han havde opholdt sig i Kolding, hvor der var Fare for, han skulde blive taget af Oprørerne. Stiftamtmanden blev paa Fanø, til han erfarede det heldige Udfald af Slaget ved Fredericia. Den 7. Juli var han atter i Ribe.

Den 8. Avgust blev den paa Fanø værende militære Styrke overført til Fastlandet for at slutte sig til 4. Forstærkningsbataillon i Fredericia. Der blev dog saa meget Mandskab tilbage, som var nødvendigt til Besætning paa de 2 armerede Fartøjer.

Den 15. Juli 1849 døde en af Soldaterne i Nordby. Hans Navn var Jens Lauridsen Fruerlund af 6. Linie Infanteri-Bataillon. Han blev begravet med al militær Hønnør. —

Til Sønderho naaede Efterretningerne om Oprøret i Holsten omkring 1. April med en fra Ribe kommen Skipper, som fortalte alt det frygtelige, man kunde vente fra Oprørernes Side, og den Frygt, man i Ribe nærede derfor. Foranlediget heraf blev Sogneforstanderskabet af den konstituerede Formand Pastor vikar. C. C. Møller sammenkaldt til Møde 4. April for at drøfte, hvad der burde foretages under disse Forhold og „hvorledes man i Tilfælde af Angreb fra Søsiden bedst skulde kunne forsvare sig, og blev da bestemt at undersøge, hvilke Skydevaaben man kunde disponere over, hvis mistænkelige Skibe, f. Eks. de store Fiskebaade fra Blankenese, der idelig ligger for Kysten af Øen for at fiske og derfor er kendt med alle Farvande her, skulde vise sig i Nærheden. Man besluttede da at lade Patrouillen vise sig paa Klitterne og ved Stranden for mulig allerede derved at afholde dem fra Udøvelse af fjendtlige Hensigter.“

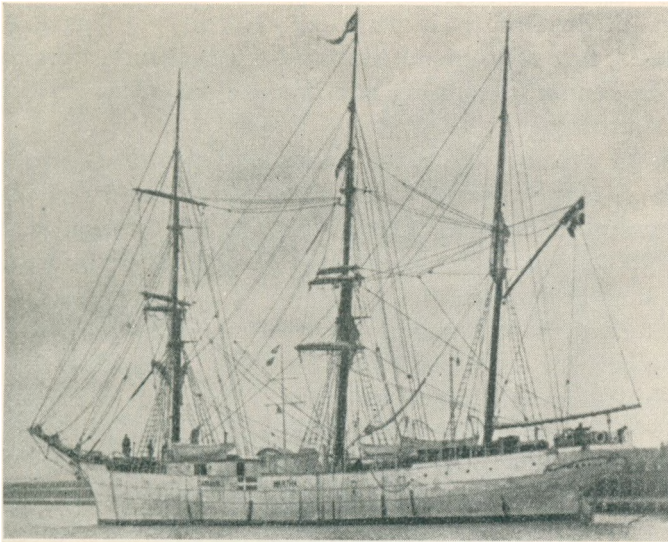
Der blev derefter udstillet Vagtposter langs Stranden for at kunne alarmere Beboerne, hvis Landgang af Fjenden vilde blive forsøgt. Dette skete dog ikke.

Nogle Dage efter blev det fra Amtet henstillet til Sønderho — ligesom til Nordby — at Byen stillede en armeret Rytter til den paabegyndte Folkevæbning. Herpaa svarede Forstanderskabet, at „da alle unge Mænd er udskreven til Orlogs og ingen, selv om ogsaa nogle af de unge var hjemme, havde Øvelse i at ride, udbad man sig Amtets Tilladelse til i Stedet for en armeret Rytter at sende et Pengebeløb eller ogsaa 2 Heste“.

Ved frivillige Bidrag indsamledes 160 Rdl. i Stedet hertil.

Siden blev det paalagt, at Sønderho og Nordby i Forening med Ho-Oksby Kommune skulde levere en Trækhest. Hesten blev indkøbt i Ho for et Beløb af 87 Rdl., heraf skulde Sønderho udrede 7 Rdl. og Nordby 17 Rdl., Ho-Oksby Resten.

Til en Begyndelse var Stemningen paa Fanø en Del tung og trykkende. Man frygtede for at skulle opleve 7 Aars Krigens Rædsler endnu en Gang. Der er ogsaa Eksempler paa, at



*Staalbark „Martha“, 367 R. T. (i Esbjerg Havn 1914), bygget i Tønning 1892.
Ført af Niels Nissen, død 1903, 55 Aar
og Th. B. Fischer, Sønderho, forulykket med Skibet 1917, 44 Aar.*

Folk af Forskrækkelse begravede deres Sølvtoj i Klitterne borte fra Hjemmet og først drog det frem, da Krigen var sluttet. En enkelt Mand i Sønderho fandt ikke alt det begravede Sølvtoj. Mange Aar efter fandt min Far en Del deraf; det var kommet frem efter en Sandknog.

Et Par Oplevelser, der virkede oplivende paa Beboerne, skal her anføres:

Nogle Dage efter Oprørets Udbrud — sidst i April — kom Skipper Wilhelm Holm af Nordby fra Antwerpen med en Ladning Stykgods bestemt for Altona, deriblandt 47 Kasser med Geværer og Ammunition, der uden Tvivl var bestemt for Oprørerne. Paa Grund af Modvind blev hans Skib forsat nordpaa. Her blev han antruffet af Kommandør Ellbrecht, der beordrede ham ind til Fanø, hvor Ladningen blev beslaglagt.

Den 30. Avgust indkom til Nordby Lodsgaleasen, der havde Station paa Elben. Besætningen havde vist oprørske Sympatier. Den indbragtes af Kommandør Bille med Fregatten „Belladona“, og Besætningen, 6 Mand, gjort til Fanger. Lodsgalieten blev omdannet til dansk Krigsskib og overgivet til Kommandør Ellbrecht.

Den 3. September indkom til Nordby Orlogsskonnerten „Hermod“, ført af Løjtnant Skibsted, medhavende Fyrskibet fra Elben og dennes Besætning som Fanger, da ogsaa de bekendte sig til Oprørerne.

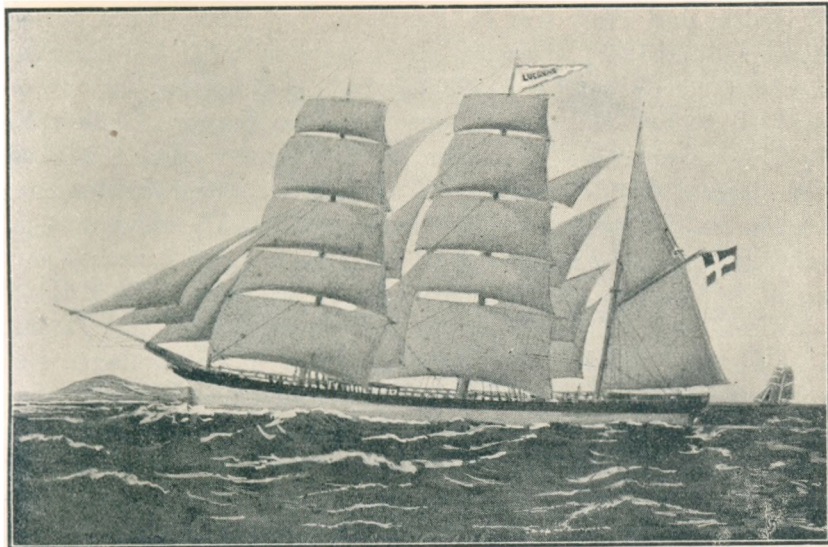
Den 15. April indkom paa Fanøs Red det oldenburgske Ga-liotskib „Vrou Margrethe“, der kom fra England med en Ladning Stenkul bestemt for Oprørerne. Skibet var taget af Fregatten „Rota“, Kapt. C. B. Jansen, paa Højden af Helgoland. Ladningen blev beslaglagt.

I Efteraaret 1849 har man nok overvundet Skrækken for Krigens Følger, thi da fejres Kong Frederik VII.s Fødselsdag (6. Oktober) i Sønderho med al mulig Lystighed. Der var (efter Ribe Stifts-Tidende) ikke alene almindelig Flagning fra Husene, men ogsaa fra alle i Havnen værende Skibe samt ved Sødiget langs Havnen. Der affyredes Kanonsalut Morgen, Middag og Aften. Efter den sidste Salut om Aftenen udbragtes et Leve for Kongen af den ved Havnen talrige Forsamling ledsaget af et trefoldigt Hurraraab. Derefter samledes man til Spisning i den gamle Kro, om hvis Indgang Kongens Navnetræk med Ønske „Længe leve Kongen!“ var anbragt i Transparent. Efter Maaltidet blev udbragt Skaaler for Kongens Held og Lykke og for Danmark til Ejderen.

Derefter dansedes til den lyse Morgen. —

Noget egentligt Afbræk i Søfarten, naar undtages den rent lokale Fart langs Hertigdømmernes Kyst, skete mig bekendt ikke i denne Krigsperiode. Tyskland havde ikke nogen Flaade, der kunde understøtte Oprørerne eller forhindre danske Skibes Sejlsads. Farten gik i al Fald udmærket paa neutrale Havne. Kun manglede Skibene ofte Mandskab, da saa mange af Fanøs unge Sømænd blev udskreven til Orlogs, saa man maatte nøjes med helt unge Mænd, der endnu ikke var orlogsplichtige; dette virkede selvfølgelig lidt hæmmende paa Sejladsen.

Af dem, der var med i tre Aars Krigen, kan nævnes fra Nordby Skibsfører Math. M. Nørby, død 1888 (var med i Egernfjord), Baadskipper Niels P. Jepsen, død 1915 (Fregatten „Rothe“), Fisker P. H. Pedersen, død 1914, Skibsfører Math. S. Jepsen, død 1915 („Skjold“ og „Hertha“), Styrmand Hans Andersen, død 1914 („Skjold“ og „Rothe“), Skibsfører Chr. H. Nielsen („Chr. 8.“), Skibsfører N. N. Gregersen, død 1901 (var med i Egernfjord), Gaardejer Søren L. Nørby, død 1905



Jernbark „Lucayas“, 455 R. T., Fanøs første Jernskib, købt i England 1884 for 2.000 £.

Ført af A. M. Knudsen, Sønderho, død 1931, 82 Aar
og Th. S. Hansen, Sønderho, død 1928, 78 Aar.

(Egernfjord), Gaardejer Jens Jensen, død 1909 (kom i Fangenskab), Smed H. M. Beck, død 1904, Købmand Niels H. Ende, Skibsbygmester H. M. Jepsen, død 1901, Manufakturhandler Math. S. Mathiasen, død 1902, Skibstømrer S. N. Madsen, Skibsfører P. Sv. Svarrer, død 1902, Skibsfører P. M. Lauridsen, død 1902, Skibsfører Søren N. Mortensen, død 1909, Skibsfører Laust Jp. Hansen, død 1906, Skomager J. Chr. Beck, død 1904, Politibetjent Hans Terkelsen (dekoreret for Tapperhed med Danebrogskorset), Skibsfører P. Poulsen, død 1900, Baadskipper H. Chr. Gundersen, død 1910, Skibsfører Gregers P. Gregersen, død 1904, Anders Jensen og M. S. Rødgaard.

Fra Sønderho Skibsførerne Peder Mathiasen, død 1878, Jes P. Brinch, død 1905, Niels Anthonisen, død 1908, Jens Christiansen ældre, død 1915, Jens H. Lydom, død 1915, C. C. Christiansen, død 1898, H. H. Olsen, død 1919 („Havfruen“ i Egernfjord), Hans N. Mikkelsen, død 1900, Anth. N. Kromann (haardt saaret i Laaret under Affæren i Egernfjord), død 1910, Mikkel J. Brinch, død 1879 („Gefion“ i Egernfjord, saaret i Kinden), Niels Andersen, død 1895, Peder Poulsen Clausen, død 1880, Niels

H. Ibsen, død 1867, Jens N. Pedersen, død 1895, Chr. Clausen Kallesen, død 1888, Styrmand Jes N. Kromann, (de 8 sidstnævnte blev taget til Fange), Baadskipper Hans Pedersen (Clemmensen), død 1905, Skibstømrer Jens Abraham Jensen, Snødker N. Poulsen, død 1910, Ravdrejer N. C. Clausen, død 1917, og Gaardejer P. N. Gammelby, død 1891. Sidstnævnte var den eneste Landsoldat fra Sønderho. Han fik ved sin Hjemkomst overrakt af Beboerne en Gave af 20 Rdl., da han sad i smaa Kaar, og til de 8 Fanger blev der indsamlet og sendt godt 200 Rdl.

Efter 3 Aars-Krigen kom der en Opgangstid for Skibsfarten. I de tre Byer Ringkjøbing, Varde og Ribe var Befolkningen stegget betydelig, og mange dygtige Forretningsmænd anlagde Fabrikvirksomheder som Cikoriefabriker, Saltværker, Jernstøberier, Bryggerier, Tekstilfabriker, Kalkværker, Tobaksfabriker og andre større Virksomheder, der til Importen af Kul og Raastoffer havde Brug for Tonnage. I 1849 hævdede England Tolden paa Korn, som derved blev en mægtig Eksportvare for Danmark. Fanø-Skipperne søgte nu om til Bælterne og tog Fragter derfra med Korn til England og Kul tilbage. Der var stadig Efterspørgsel efter Tonnage, og Fragterne steg betydeligt. Jeg har hørt Skippere fra den Tid fortælle om, hvorledes Befragtere løb efter dem paa Gaden („rykkede dem i Frakken“) og tiggede dem for at lade sig befragte af dem. Kornpriserne var stigende, og flere Skippere købte Korn for egen Regning eller var Deltager i Opkøbet. Herved tjentes store Penge. Denne Opgangstid krævede flere Skibe, og de 9 Skibsværfter, der da var paa Fanø, havde fuldt op at bestille med at bygge nye Skibe, særlig Skonnerter (se 2. B. Side 345). De kunde endog ikke tilfredsstille Kravet. Mange maatte lade bygge Skibe udenbys. Jens P. Svendsen lod bygge Skonnert „Anne“ i Altona 1848, N. L. Engers Brig „Acme“ i Haderslev 1852, M. N. Poulsen Skonnert „Cathrine“ i Middelfart 1859, N. L. Nørby Skonnert „Dan“ i Haderslev 1855, P. N. Jensen, Sønderho, en Skonnert i Haderslev 1854, P. Th. Jessen, Sønderho, Skonnert „Hekla“ i Haderslev 1854. Peder Ankersen, Nordby, og Hans J. Aarre, Sønderho, fik deres Skibe hovedrepareret ligeledes i Haderslev 1854, Niels H. Svarrer Skonnert „Helga“ i Karrebæksminde.

Hvad der ogsaa bidrog til en forøget Handel og Vareomsætning med deraf følgende Skibsfart var de frie Næringsforhold, der opstod som en Følge af Næringsloven af 1857.

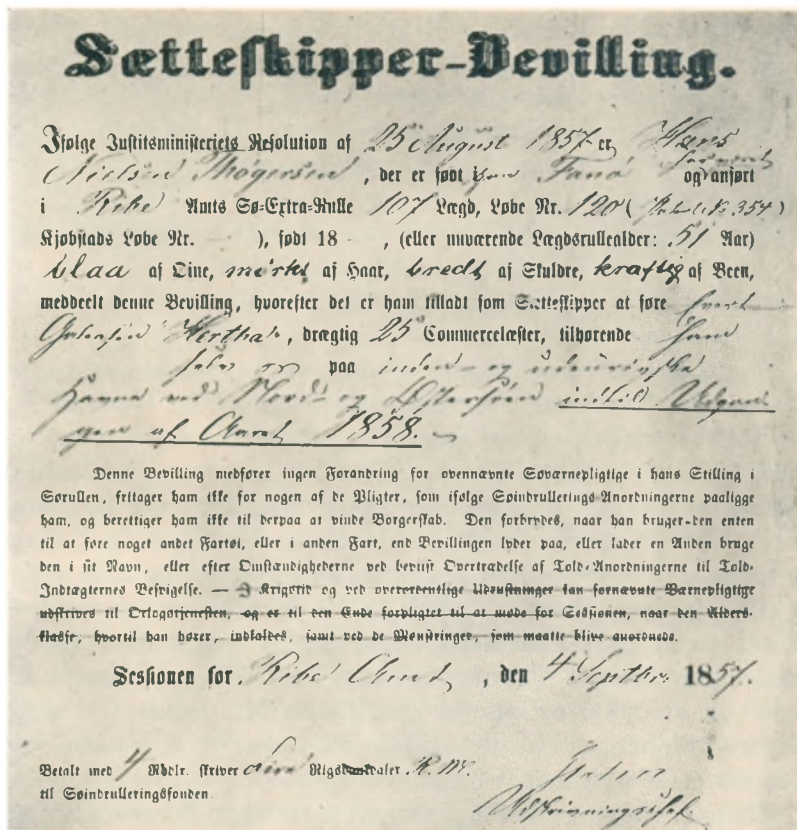


Skipper-Certifikat fra 1854. Udstedt af Udskrivningschefen.

Med de større Skibe, som Fanø nu byggede, kom man efterhaanden videre omkring paa Kloden. Før 3 Aars-Krigen havde enkelte Skibe været i Middelhavet og i Brasilien med godt Udbytte. En Nordby Skipper ved Navn Søren Sørensen med Tilnavnet de groote vides at have sejlet paa Vestindien i 1790erne med sin lille Galease „Fanø“. Han oplevede endog i 1796 at blive kapret og indbragt til St. Martinique, hvor Skib og Ladning (Sukker) blev beslaglagt. Denne Fart var nok noget ualmindeligt for denne Tid, thi han kaldtes den *Vestindiske Kaptajn*. Jens Pedersen Oldefar var med sin Skonnert „Cornelia“ i Senegal i Afrika 1802, hvor han døde 20. September, 37 Aar. Chr. Husted (død som Kroejer i Gredstedbro 1880) var med sin Skonnert „Emil“ i 1850erne i Kalifornien, da Guldfeberen rasede, hvad der havde til Følge, at hele hans Mandskab deserterede og gik op i Guldminerne. Da han intet nyt Mandskab

kunde faa, solgte han Skibet og gik selv paa Guldgravereventyr. Han tjente saa mange Penge herved, at han snart kunde rejse hjem, og købte da Gredstedbro Kro. N. L. Engers var ogsaa i Kalifornien i 1851 og forøvrigt ret viden om. Ogsaa paa Kina's kysten finder vi Fanø-Skibe i 1860erne. Den første, der kom derud og sejlede dér paa Kysten i nogle Aar, var N. N. Svarrer (død 1864). Han sejlede dér til 1863, da han solgte Skibet, Skbg. „Carl“. Kort derefter blev det plyndret af kinesiske Sørøvere og hele Mandskabet dræbt. H. M. Clausen (død 1885) sejlede paa Kinakysten i Aarene 1863—67 med sit Brigskib „Conrad“. Peder Clausen (død 1887) gik i 1864 med sit nybyggede Skib, Skonnertbriggen „Cathrine“, til Kina og sejlede dernede nogle Aar paa Kysten med godt Held. I 1866 færdigbyggedes i Nordby Barken „Fanø“ paa 274 R. T., det hidtil største Skib, der var blevet bygget paa Fanø, med Farten paa Kina for Øje; det blev ført af N. L. Nørby, der førte det til 1877. M. Rødgaard (død 1912) gik derud i 1870 med sin nybyggede Brig „Cathrine“, 225 R. T., og tjente Skibet frit i Løbet af 2 Aar. Endelig skal nævnes den endnu levende Skibsfører Hans Svarrer (født 1850), som med Briggen „Medor“ gjorde mange Rejser paa Kinakysten i 1880erne (er kommen 12 Gange rundt det berygtede Kap Horn uden Havari). Disse var de første Skippere, som gjorde direkte Rejser dertil eller blev derude i flere Aar, siden efterfulgtes de af adskillige andre. —

En Del foruroligende Omstændigheder i 1861, der nærede Frygten for en Krigsfare, bevirkede, at der blev sendt en Division Kanonjoller til Fanø. De ankom 15. Maj, 8 ialt, bugseret dertil af Dampskibet „Hammer“, og fik Station ved Nordby. Disse smaa Krigsfartøjer, som ved første Øjekast syntes saare uskyldige, var imidlertid ikke at foragte, navnlig ikke i Farvandede paa Vestkysten og paa Vaderne mellem Øerne. Her var kun grundet Vand, og Tidevandet maatte iagttages ved alle Manøvrer, saa at kun mindre, letflydende Fartøjer havde Betingelser for at kunne gøre Gavn i paakommende Krigstilfælde og kunde i høj Grad være farlige for Angribere, selv for et større Krigsskib. De var dertil ret svært bemandede. De 4 Baade førte hver 1 sekspundet Bombekanon, der kunde naa paa meget lang Afstand. Foruden den svære Kanon førte de 3 mindre Skyts, og dertil var Besætningen, 23 Menige, paa hver Jolle forsynet med Geværer, Pistoler og Huggertter, i hvis Brug de efter An-



Sætteskipper-Bevis fra 1857. Da Vedkommende er udgaaet af Søruellen, er de sidste Linier bleven overstreget af Udskrivningschefen.

komsten hver Dag indøvedes og ekserceredes. Besætningen skulde nemlig gøre Tjeneste som Landgangskorps.

Nærværelsen af denne lille Orlogsflaade, hvis Besætning med Officerer (8 Løjtnanter) udgjorde henimod 200 Mand, bragte Liv i den paa denne Aarstid ellers rolige By Nordby. Søfolkene var nemlig alle i Farten, og Badesæsonen var endnu ikke begyndt.

Chefen for Divisionen var Løjtnant Braag. Eskadrechef var Kaptajn Muxoll, til hvis Benyttelse Dampskibet „Limfjorden“ blev stillet til Raadighed.

Der arrangeredes flere Festligheder for saavel Menige som Officererne i den Tid, Divisionen opholdt sig paa Fanø.

Den 17. Juni var Marineministeren Admiral Steen Bille paa

Fanø for at inspicere, og Flotillen afholdt da Øvelser i Farvandet mellem Fanø og Hjerting.

Uvejrsskyerne drev imidlertid over. 25. Juli permitteredes Mandskabet, og de 8 Kanonjoller oplagdes. Tilbage blev en Undersøfficer og 10 Menige for at have Opsyn med Jollerne og Inventariet m. v.

Det skulde dog ikke vare mere end godt et Par Aar, inden det blev til Virkelighed med en Krig. I December 1863 blev alle Styrmand og Helbefarne beordret til at møde i Logisskibet ved Nyhavn 5. Januar 1864.

Omtrent samtidig henledte Chefen for Krydstold- og Vagervæsenet paa Vestkysten Kaptajnløjtnant *Otto Chr. Hammer* Regeringens Opmærksomhed paa, at der straks burde iagttages adskillige Ting til Øernes Forsvar, forinden Vinteren og fjendtlige Indfald gjorde det umuligt. Som Følge heraf blev alle Krydsfarer tøjter samt Sømærket fjernet fra Holstens Vestkyst og Ejderen og oplagt i Vyk paa Føhr. Da Situationen syntes at blive alvorlig, beordredes Løjtnant *Holbøll* af Marinen til at begive sig til Fanø og overtage Kommandoen over de dér oplagte Kanonjoller. Han ankom dertil 1. Februar og fandt dér 30 Mand, der var beordret til at opkaste Batterier paa Fanøs Nordspids for at beskytte Indløbet til Nordby Havn. Paa Grund af haard Frost blev dette Arbejde noget forsinket.

Efter at Hammer havde foretaget adskillige Foranstaltninger til Sikring mod Overfald paa de sydlige Vesterhavsvær, ankom han efter Ordre til Fanø 10. Februar og overtog straks Kommandoen. Her fandt han et Telegram fra Marineministeriet, der bl. a. indeholdt den Ordre, at „Materiellet paa Fanø ødelægges hellere end at falde i Fjendens Hænder, men man stoler paa, at dette dog kun sker i yderste Nød.“ Samtidig meddeltes, at der var beordret 140 Mand Søværnspligtige til at møde paa Fanø. Dagen efter sammenkaldte Hammer til et Møde ved Tinghuset i Nordby og gav Beboerne Besked om, hvorledes Sagerne stod. „Alle Folk her, der som bekendt er Søfolk, lovede paa min Opfordring at staa mig bi efter bedste Evne og Kræfter med at sætte Kanonjollerne til Vands og til enhver Haandsrækning, som jeg i paakommende Tilfælde maatte forlange. Uagtet de Ulykker, der allerede havde ramt Danmark, var Stemningen her fortræffelig; man besad en urokkelig Tro paa den retfærdige Sags Sejr, og Mødet sluttede med et nifoldigt begejstret Hurra



Otto Chr. Hammer.
1822—1892.
I 1864 Chef for
Vesterhavsoernes
Forsvar.

for Konge og Fædreland," skriver Hammer i sin Bog *Vesterhavsoernes Forsvar*, hvorfra en Del af følgende ogsaa er hentet.

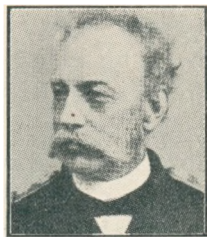
Kanonjollerne blev kaldte fatrede og sat i Vandet, men paa Grund af stærk Isgang blev Kommandoen ikke hejst om Bord i nogen af dem før 1. Marts. Hammer var stadig i stærk Aktivitet og var snart paa den

ene og snart paa den anden af Vesterhavsoerne. Han undslog sig endog ikke for at lade sig ro i aaben Baad gennem Iskvadder fra den ene Ø til den anden.

Da Fjenden slog sig ned ved Strandby og derved forhindrede Overfart og al Samfærdsel med Øen, beordrede Hammer, at Posten til ham skulde dirigeres ned gennem Skallingen og derfra med Baad sættes over til Fanø. Den Mand, der paatog sig denne Tjeneste, hed Jes Chr. Mortensen og var fra Oksby Sogn. Han har fortalt mig, at han et Par Gange, da der ingen Baad var tilstede til Overfarten, svømmede over Dybet med Posten bunden paa Hovedet og ellers med Tøjet paa. I dette vaade Tøj begav han sig saa til Fods til Sønderho med Posten, der blev modtaget af Toldkrydsskipper Mads N. Kromann, der sejlede sydpaa med den til Hammer, mens Jes gik til Sengs, og Kromanns Kone havde faaet Tøjet tørret. Det Jes Chr. Mortensen mange Aar efter tildelte Danebrogskors havde han vel fortjent. Skipper Gregers P. Gregersen af Nordby var ogsaa en af Hammers betroede Mænd under Krigen, og Toldassistent Th. N. Thækker, Sønderho, var som Lods med ved Helgoland. Han var under hele Slaget paa Broen ved Suensons Side.

Fjenden fik aldrig sat en Fod paa Fanø, endskønt han mente at have Ejendomsret til den. I et af ham udsendt Flyveskrift paastod han, at „Fanø, som Dansken har røvet fra den frisiske Jord“ maa med til Slesvig.

Nogen større Nervøsitet var der vist ikke tilstede hos Beboerne. Selv skulde de ikke — som Menigmand — deltage i Forsvaret i Modsætning til tidligere Krige. De stolede ogsaa



P. J. C. Holbøll.
1828—1911.
I 1864 Chef for
Kanonjolledivisionen
ved Fanø.

fuldt ud paa Hammer og de Foranstaltninger, han gjorde for at beskytte Øen mod Overfald. Dog kom der en Uro blandt Befolkningen, da Vaabenstilstanden hævedes. Dette foranledigede Sogneforstanderskabet til at sammenkalde til et Møde, hvorefter følgende Udtog af Forhandlingsprotokollen beretter:

„Anno 1864 d. 31. Juli blev et Møde afholdt i Sønderho Skole, efter at Beboerne Dagen i Forvejen ved Trommeslag var underrettet om Mødetiden, for at tage under Overvejelse, hvad der skulde gøres, da Vaabenhvilen mellem de krigsførende Magter udløb d. 31. Kl. 12 Midnat, og som Følge deraf en fjendtlig Overgang til Øen kunde befrygtes, da den danske Militærstyrke havde forladt Øen.

Ved nærværende Forsamling blev besluttet, at Lærer Sørensen, Forstanderskabsformand Hans Hansen, Skipper N. Nielsen jr. og Sognefoged P. Sonnichsen Dagen efter skulde rejse til Nordby for at erkyndige sig om, hvad man dersteds agtede at foretage, hvis Fjenden vilde gæste Øen.

Ankommen til Nordby tog Udvalget ind til Nordby Forstanderskabs Formand, Pastor Kuhlmann, der meddelte, at der vilde blive sammenkaldt samme Dag til et Møde Kl. 2½ paa Tinghuset, og vi blev tilraadet at danne en Komité, der sammen med en Komité fra Nordby i Forening kunde optræde paa Beboernes Vegne i det Tilfælde, at Fjenden skulde komme over og gøre Fordringer.

Komitéen i Sønderho kom til at bestaa af N. Nielsen jr., Agent N. Sonnichsen, Gæstgiver L. Christensen, Sognefoged P. Sonnichsen og Forstanderskabsformand H. Hansen, der da fik Bemyndigelse til at forhandle med Fjenden, og om dens Fordringer skulde være af den Beskaffenhed, at det vilde være umuligt at imødekomme disse, da at optræde med vel overlagt Betænkksomhed med Hensyn til, hvad der kan være i Sagens Interesse at foretage sig paa Sognets Vegne.“

Samtidig tilgaar der Birkedommer Schönau følgende Skrivelse:

Infanteridetachmentet paa Vesterhavsøerne.
Nordby paa Fanø, 31. Juli 1864.

Ifølge Skrivelse fra Kommandoen for Flotillen paa Vestkysten anmodes Hr. Birkedommeren herved tjenstligst om at foranledige, at alle her i Odden og Nordby værende Vogne, hver forspændt med to Heste, hurtigst muligt bringes tilstede i Tilfælde af, at Fjenden forsøger Landgang paa Øen, for at disse, hvis Øen ej kan holdes mod et overlegent Angreb, kunne transportere det herværende Militær til Sønderho. Hr. Birkedommeren ville behage at tilstille mig en Liste paa de her i Odden og Nordby værende Vogne og iøvrigt varetage det med Hensyn til ovenstaaende fornødne samt navnlig indskærpe Ejerne af be-

meldte Vogne at give øjeblikkelig Møde med, saa snart det maatte komme til deres Kundskab, at en fjendtlig Landgang forsøges mod Øen.

Vognene skulde holdes opkørte i en Række paa Landevejen til Sønderho i den sydlige Udkant af den tætsluttede By Odden.

Ærbødigst

F. Uldall.

Løjtnant, Detachementskommandør.

Grunden til Beboernes Nervøsitet, der giver sig tilkende i Forstanderskabets Beslutning, var en Begivenhed, som indtraadte en Dag (6. Juni) under Vaabenstilstanden, da nemlig 6 af de Officerer, der laa i Strandby, ledsaget af Vinhandler Reicke fra Ribe og Proprietær Danielson fra Sneumgaard, begge af tvivlsom politisk Sindelag, landede paa Fanø, og uden at nogen forhindrede det, besaa Krudtmagasinet, Kanonjollernes Oplagssted samt Kysten fra Nordby nord efter og Klitrækken vest for Byen.

Da Hammer, der opholdt sig paa Føhr, erfarede dette, indberetter han det passerede til Marineministeriet 8. Juni og skriver bl. a.: „Beboerne paa Fanø er meget ilde stemte ved dette Besøg af Fjendens Officerer, da dette ikke kan anses stemmende med Betingelserne for Vaabenhvilen; men da der ingen dansk Militærmagt var tilstede, troede de ikke at kunne modsætte sig deres Landgang, saameget mere som bemeldte fjendtlige Officerer siges at have været i Besiddelse af et Pas fra den danske Regeringskommission i Nørrejylland (selvfølgelig falskt), hvilket de som Legitimation skal have forevist den Færgemand, som førte dem over.“ Hammer skriver derefter, at hvis han havde været tilstede vilde de nævnte Personer være bleven afvist paa Trods af, hvilket som helst Pas de maatte forevise og for at forebygge sligt i Fremtiden, vil han nu sende en Afdeling Infanteri til Fanø. — —



En Orlogsgast fra 1864.
(Den senere Skibsfører
Jes M. Knudsen, Sønderho.)

En af de Soldater, der i 1864 som Underkorporal opholdt sig paa Fanø, S. Schaltz fra Thisted, har i „Esbjerg Folkeblad“ for 17. og 18. Juli 1896 givet en Skildring af sine Oplevelser dengang. Han skriver bl. a.: „Jeg hørte til et Detachement paa 100 Mand af 11. Regiment, som under Kommando af Løjtnant Ullsdal (senere bekendt som Arkitekt i Randers) og 4 Underofficerer blev beordret til Vesterhavssøerne og den 31. Marts blev modtaget af Kaptajnløjtnant Hammer i Hjerting. Vi blev indskibet og straks overført til Føhr, hvorfra vi gjorde kortere og længere Afstikkere til flere af de andre Øer, bl. a. var jeg en Gang med nogle andre en lille Sviptur paa Fanø. — — —

Som Forholdene udviklede sig, blev det nødvendigt for Bevarelsen af Fanø, at hele Detachementet blev sendt derop, og den 26. Juni afgik vi over Rømø og Mandø til Fanø, hvor vi kom den 27., og da der skulde komme noget Fodfolk og noget Artilleri, begyndte vi straks med Skansebygning. Den ene, og største, laa lige overfor Strandby, den anden midt imellen denne og „Odden“, en mindre nærmere Byen. Jeg var, om end kun Underkorporal, skiftevis Feltvagtmand over disse Værker. Den 4. Juli ankom Dampskibene „Freja“ og „Vidar“ med 60 Mand Fodfolk, 1 Løjtnant og 2 Underofficerer, 6 Stkr. 24 pundige Kanoner samt 24 Mand Betjeningsmandskab fra Søværnet og 2 Kvartermænd. Skanserne, der forresten saa godt nok ud, men var ikke af 1. Klasses Arbejde eller Materialer, som jo ikke var til at faa, blev straks monteret, og da der ikke var Skyts nok, blev der, formodentlig efter Hammers Ordre lavet nogle Trækanoner og sat i Stedet. Fjenden kunde selvfølgelig ikke i Kikkert se, om det var rigtige Kanoner. — — —

Fjenden var paa Fastlandet, navnlig lige overfor laa, efter hvad vi kunne forstaa, en større Afdeling Østrigere. Vi gjorde alt for at gøre os til saa svære Karle som muligt. Saaledes brugte vi ved Afløsningen at gaa i Gaasegang og gøre saa langt imellem os som muligt. Og for at det ikke skulde opdages i Kikkert, gik nogle raskere til, saa at der i enkelte Øjeblikke var 2, 3, 4, ja 5 Mand paa Siden af hinanden, — saa kunde den blinde March ikke opdages. —

En Søndag Eftermiddag, efter at jeg var blevet afløst om Formiddagen, fik jeg Ordre til at tage 6 Mand af de bedste Skytter og gaa ud til Skansen lige overfor Strandby. Samtidig blev Kanonerne rettet i skudfærdig Stand mod Strandbygaarden.



De da levende Krigsveteraner i Nordby i 50-Aaret efter Krigens Slutning 1864. I forreste Række fra venstre: Skibstømrer B. Brodersen, Dbmd., død 1929, 87 Aar. Smed H. P. Jorgensen, død 1915, 75 Aar. Skibsfører Math. Jepsen. Styrmand Hans Andersen, død 1915, 85 Aar (var med i begge Krige og i Fangenskab 1864). Skibsfører N. P. Jepsen. Snedker Carl A. Møller, død 1917, 86 Aar (saaret ved Dybbøl). Søren Mathiasen, død 1917, 77 Aar. I anden Række: Avlsbr. Th. True Jacobsen, Dbmd., død 1926, 85 Aar. Skibsf. Anders B. Hansen, Dbmd. Skibsf. P. N. Winther, R. Snedker Ditlev Madsen, Dbmd., død 1931, 88 Aar. Ølh. S. N. Svarrer, Dbmd., død 1926, 86 Aar. I bageste Række: Snedker Claus Olsen, død 1923, 85 Aar. Skibsfører N. Ankersen, Dbmd.^o)

Projektilerne skulde slaa ned ved Siden af Gaarden, saa det Mandskab, som vi formodede var der inde, kunde lokkes ud. Fiffet lykkedes. Fjenden — det var Østrigere — kom ud i et Antal mellem 50 og 100 og kiggede nysgerrigt efter disse Løjer. Pludselig knaldede det fra Batteriet, og Pokker tog saa ved Østerrigerne. Der var ikke sigtet saa galt, men Skade gjorde Skuddet ikke, og vi fik heller ingen paalidelig Efterretning om, hvor mange Fjender, der var. Men jeg tror, at hvis Fjenden havde tænkt paa Overgang, blev dette nu opgivet. — — —

Under Opholdet paa Fanø i 1864 var Beboerne meget opmærksom mod os Soldater. Vi fik baade Morgendrik og Middag sendt ud paa Feltvagt, naar vi ikke kunde gaa hjem. Vore Maaltider var de nationale. Vi fik ristet Bakskuld og Kaffepunch. De fleste fik alt gratis. —

^o) De Personers Data, der forhen er anført, gentages ikke senere.

Kære Fanniker! Jeg er glad ved Mindet om Eders lille Ø og en hjertelig Tak for udvist Venlighed mod os danske Soldater. Naar af og til nogle af os fra dengang træffer sammen, mindes vi tidt vort Ophold hos Eder med Glæde.

Først i August ankom en svensk Damper for at overføre os til Kjøbenhavn — — —.

Schaltz omtaler, at han og en Del andre Soldater over Rømø og Mandø kom til Fanø (Sønderho) 27. Juni. Denne Begivenhed har jeg ofte hørt omtalt af ældre Folk i Sønderho. Til en Begyndelse hensattes Folk i en Skræk for, at det var Fjenden, der kom. Fra Mandø var Kompagniet i Baade blevet sat over til Kjeldsandet, øst for Sønderho, i Ebbetiden, da Sandet laa tørt og marcherede mod Sønderho, hvor man fra Havnen havde iagttaget det passerende og troet som anført, at det var Fjenden. Først da Soldaterne kom i Nærhed af Havnen, blev Dannebrog sat op, og man vidste nu i Sønderho, at det var vore egne Jenser; disse blev nu i en Fart afhentet med Baade og modtaget med Hurraraab og forsynet med Mad og Drikke. Kompagniet blev ført af Løjtnant Ulldal. En Underofficer og 14 Menige blev indkvarteret i Sønderho i 3 Dage, hvorfor der senere ydedes Værterne en Godtgørelse paa 12 Skill pr. Dag. —

En Del Tab og Forstyrrelser i Sejladsen led enkelte af Fanø Skipperne. Skipper Toft af Nordby kom med sit Skib, Galeasen „Edel“, til Flensborg i Efteraaret 1863, forinden Krigen var udbrudt. Efter at have losset Skibet lod han det ligge i Vinsterleje dér. Da de tyske Tropper i Februar 1864 gik over Dannevirke og besatte Flensborg, blev Skibet beslaglagt af disse. Efter Fredsslutningen søgte han at faa Skibet frigivet, og ved en Skrivelse til Udenrigsministeriet søger han om at faa sine Tab ved Beslaglæggelsen godtgjort. Han opgør disse ialt til 3050 Rdl.

Jørgen Svendsen af Nordby havde en lille Skonnert, som blev anvendt til Transportfartøj af Kaptajnløjtnant Hammer. Den faldt i Fjendens Hænder ved Hammers Overgivelse ved Føhr, og Svendsen, der maatte gaa i Fangenskab, opgiver sit Tab af Skibet til en Værdi af 1600 Rdl.

Skipper Nørby af Nordby, førende Skonnerten „Rebekka Abrahamsen“, gik det ligesaa. Han fordrer en Godtgørelse af 3280 Rdl.

Skipper Anthonis Nielsen Kromann af Sønderho blev af den militære Kommando paa Fanø forbudt at gaa ud med sit Fartøj „Karen Marie“ paa en Rejse til England, da man frygtede for,



*De da levende Krigsveteraner i Sønderho i 50=Aaret efter Krigens Slutning.
I forreste Række fra venste: Skibsfører S. Thomsen. Skibsfører, Dbmd. J. H.
Lydom. Ravsliber Niels Clausen. Skibsfører H. H. Olsen.
Købmand, Dbmd. P. Sonnichsen.
I bageste Række: Skibsfører N. H. Thøgersen. Styrmand Jens Berg, død
1924, 69 Aar. Skibsfører Jens Christiansen, ældre.
Skibsfører Johannes Nielsen. Skibsfører Jes M: Knudsen.°)*

at Skibet vilde blive taget af Fjenden og anvendt til Transport-skib. Han ansætter sit Tab til 250 Rdl.

Skipper af Sønderho Th. Meinertz's Skib blev beslaglagt i Aabenraa. Han fordrer en Skadeserstatning af 1121 Rdl.

Skipper Math. J. Knudsen ses ogsaa at have gjort Erstatningskrav gældende af samme Aarsag.

Som bekendt maatte Hammer overgive sig med hele Flotillen og dens Mandskab ved Føhr 19. Juli. Blandt Mandskabet, der maatte vandre i Fangenskab, var der flere baade fra Nordby Sønderho. Hammers Overgivelse skyldes mange indtrædende Omstændigheder, som han var uden Skyld i. Han har redegjort herfor i sin Bog *Vesterhavsoernes Forsvar i 1864*.

Otto Christian Hammer var bleven Officer i Marinen 1843; to Aar efter var han med Briggen „Ørnen“ paa Togt til Guinea og deltog dér i Undertrykkelsen af et Negeroprør. 1848—49 var

°) I Esbjerg levede samtidig: Veteranerne Jens Mikkelsen Nielsen, Dbmd. (Billede S. 161), og Skibsbygm. N. S. Nielsen (Billede 2. B. S. 334).

han udkommanderet paa Eskadren, der blokerede Elben. Det følgende Krigsjaar ansattes han som næstkommanderende ved den maritime Styrke paa Fanø. Han besatte herfra Øerne Nordstrand og Pelworm og deltog tillige i Frederiksstads Forsvar. Paa Pelworm og Nordstrand gjorde han et Bytte af flere Tusinde Infanterigeværer, Jagtrifler og en 12 pundiger Kanon.

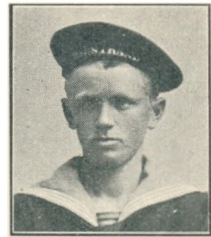
En Dag i 1850 blev Hammer som ung Løjtnant med en lille Styrke paa 15 Mand i en Baad afskaaret fra de øvrige danske Skibe. Om Bord havde han kun 2 smaa Messing-Haubitser, der ikke var stort andet end Legetøjskanoner. Med denne lille Styrke, omgivet af Fjender baade til Lands og til Vands, indtog han ved flere Kunstgreb Flækken Højer. Der fortælles, at han om Natten havde anbragt nogle Jydepotter i Havdiget vendende saaledes mod Byen, at de havde Udseende af at være Mundinger paa Kanoner. Fjenden troede saa, han raadede over en større Styrke, der var placeret bag Havdiget, og overgav sig straks, da han ellers truede med at vilde bombardere Byen.

Efter 3½ Aars Krigen konstitueredes han som Krydstold og Vagerinspektør paa Vestkysten, og fra 1854 var han fast ansat og udtraadte dermed af Marinen. Ved Krigens Udbrud indtraadte han paany i aktiv Tjeneste og ansattes som Chef for Forsvaret af Vesterhavsøerne, hvortil ingen bedre næppe fandtes. Han kom med ringe Hjælpemidler og under ret haabløse Forhold (halvraadne Kanonjoller — en sank ved Afgivelsen af det første Skud) til at kæmpe mod en betydelig Overmagt og mod en Del af de sydlige Øers ildesindede Befolkning; men under alt dette udviste han et Mod og en grænseløs Aktivitet og Energi. („Han var en haard Hund at staa under“ fortalte en gang en af hans undergivne mig, „han var ikke til at følge, men alligevel en prægtig Mand at staa under.“) Her skal lige fortælles om et Par af hans modige Optrin fra 1864.

Medens han en Dag laa med en af sine Kanonbaade ved Føhr, højste en derboende Slesvig-Holstener, opmuntret ved Østerrigernes Nærhed, Oprørsflaget lige for Hammers Øjne. Han lod straks Oprøreren — en Skibsfører — samt hans Haandlangere hente om Bord paa sin Kanonbaad og tvang dem til at ro flere Timer, indtil Oprørsiveren var kølnet. Flaget kom ikke op mere.

Selv i Fangenskab skal Hammer have vidst at indgyde sine Fjender baade Ærefrygt og Respekt, og der siges, at den Officer, der skulde bevogte ham, aldrig havde mere Glæde end til sig selv.

I Januar 1864 gjorde han et lille Besøg i den prøjsiske Orlogshavn ved Jahdebugten. Han sejlede lige ind i Havnen med sin Kryds-kutter og gik derfra, kun ledsaget af en Baadsmand lige op til den prøjsiske Kommandant og udbad sig Tilladelse til at bese Befæstningen. Prøjseren blev saa forfjamsket, at han ikke vidste, hvad han skulde gøre. Han undskyldte sig til en Begyndelse med, at der intet var at se, men Hammer gentog sin Begæring, og Kommandanten var i den største Forlegenhed; imidlertid kom hans Frue ind; hun gav sig til at skælde Hammer ud. Hammer stod ganske rolig til det hele og fremsatte sin Begæring paany; men Fruens Optræden havde givet Manden mere Mod, og nu nægtede han at opfylde Hammers Anmodning. Hammer forføjede sig saa rolig bort, men Kommandanten og Besætningen i Fæstningen var sikkert i lang Tid derefter urolige for, at Hammer ved given Lejlighed vilde planlægge et Overfald.



En Orlogsgast fra ca. 1900.
(Den senere Dampskibsfører Jeppe Anton Sonnichsen, Sønderho, født 1878.)

Efter Hammers Hjemkomst fra Fangenskab gik han over i det praktiske Liv. Han blev Leder af et større Hvalfanger- og Fiskeriselskab og senere Direktør for et Savværk.

I 1866 fik han af Beboerne paa Øerne i Vesterhavet overrakt en Æressabel, hvis rigt damascerede Klinge paa den ene Side bar Indskriften: *O. C. Hammer 1850—64* og paa den anden: *Fra Venner ved Vesterhavet*. Og da han i 1881 stillede sig som Folketingskandidat i Esbjerg og i den Anledning holdt Vælgermøde i Nordby og Sønderho, blev han mødt med den største Hjertelighed af sine gamle Stridskammerater og fik en Passiar med hver især af dem. Paa Valgdagen stemte de — og forøvrigt alle Fanøboere paa ham. Han blev dog ikke valgt.

Hammer døde 10. Marts 1892, 70Aar.

I 1870 oprettedes en Vaabenbroderforening paa Fanø med Sæde i Nordby. Den fik til en Begyndelse 48 Medlemmer, hvoraf nogle dog var fra Esbjerg. Her blev der Aaret efter oprettet en selvstændig Forening med 76 Medlemmer.

Fanø Vaabenbroderforening fik en Fane indviet 20 Marts 1871. Herom beretter „Ribe Amtstidende“:

„Vaabenbrødrene drog i et Optog til Tinghuset, hvor Birkedommer Kruise udbragte et Leve for Kongen. Distriktslæge Petræus holdt Indvielsestalen og mindede i denne om Fanens Betydning og om Sagnet om Dannebrog's Oprindelse. Efter at Birkedommer Kruise havde talt for Vaabenbrødrene og ønsket dem Held, drog Forsamlingen med Musik i Spidsen gennem Byen. Undervejs gjordes atter Holdt ved Tinghuset, hvor Kirkesanger Tingborg talte om Ordene „Vaaben“ og „Brødre“. Han fremhævede den Pris, vore Forfædre satte paa deres Vaaben, der dengang blev ført af kraftige Hænder og ønskede, at dette atter maatte ske. Om Aftenen samledes man til Festmaaltid for lukkede Døre hos Restauratør Duysen, hvor der atter fulgte Tale paa Tale. Den vellykkede Fest sluttede med raske Svingom, der først endte ud paa Natten.“

Sejlskibsflaadens Udvikling.

Den første Efterretning, vi kender om Tilstedeværelsen af „Skibe“, en Fremgang fra Baad til Fartøj, paa Fanø er Stiftamtmandens Indberetning af 31. Januar 1755, hvori han meddeler, at der af Skibe findes en Del mindre paa Sønderho. Da deres Antal efterhaanden stiger og Størrelserne ligesaa, har Tolderen i 1767 fundet det formaalstjenligt bag i Toldbogen at optegne Navnene paa Skipperne paa Fanø og ligeledes Navnene paa deres Skibe og disses Drægtighed; de mindre, dem paa 3 Læster og derunder, maa dog betegnes som smaa Fiskebaade, om end der dermed, siden Friheden af 1741 erhvervedes, ogsaa gøres Fragtrejser ned langs Hertugdømmernes Kyster. Byggeaarene findes ogsaa angivet for Skibene i Tolderens Liste. Det viser sig da (1767), at mange af de mindre er 30 à 40 Aar gamle. Nordby har 24 Skibe, hvoraf kun én, en Snække, er paa 5 Læster, en paa 4 Læster, de øvrige derunder. Sønderho har 23 Skibe; de er gennemgaaende større; den største er en Kuf paa 9 Læster, den ejes af Thomas Sonnichsen; en Kuf paa 7 Læster og 3 paa 6 Læster; saa er der 5 Jagter paa hver 3 Læster. Læstedrægtigheden paa de enkelte Skibe har dog sikkert været betydeligt større, end Ejerne har opgivet. Da forskellige Afgifter beregnedes efter Drægtigheden, viser det sig nemlig ret ofte længere hen i Tiden, da Eftermaalinger finder Sted, at mange da er over en halv Gang saa store som oprindelig opgivet.

I 1771 spores der allerede en Fremgang i Antal og Tonnage;



Jernbark „Ribe“. 449 R. T.

Ført af Carl Schou og N. S. Kromann, Sønderho, død 1904, 44 Aar.

da opgiver Birkedommeren, at der paa Fanø findes 22 Galeaser, 12 Jagter og Tjalker, 2 Sprydssejlere, 7 store Everter, nogle Smakker og 60 Baade uden fast Dæk, alle paa en Smakke nær bygget paa Fanø. Matrosernes Hyre angives samtidigt til 50 à 60 Rdl. aarlig.

I 1778 opgives Antallet at være for Sønderho alene „30 store Skibe og Fartøjer, som fragtes til Norge, Hamborg, Holland og England, foruden et større Antal Fartøjer, som farer paa Elben, Bremen og Hamborg, med et samlet Mandskab af 73. Den samlede Hyre for disse er for hele Aaret 730 Rdl.

I 1781 findes Baadenes Antal at være stærkt forringet som en Følge af Anskaffelse af større Fartøjer. Deres Antal for hele Fanø opgives da at være 31 under 2 Læster; „de sejler med Brændsel, Potter, Smør og Flæsk til Rendsborg samt og til Tønder og Husum.“

I 1789 er Nordbys Antal af Skibe over 3 Læster 22, deraf 2 Brigger, 3 Galeaser, 1 Sluppe, 1 Smakke, 1 Tjalke og 4 Jagter foruden 18 større Everter og 32 Baade, der som ovenfor anført sejler med Brændsel, sorte Potter, Korn, Kartoffler m. v. fra det nærmeste Fastland til Øerne sydpaa.

I Sønderho er der af over 3 Læster 40 Skibe, deraf 5 Gale-

aser, 3 Snækker 12 Smækker, 4 Tjalke, 1 Kuf, 10 Jagter foruden 21 større Everter og 6 Baade, der ligeledes sejler med Brændsel o. s. v. Det samlede Mandskab paa hele Fanøs Flaade er 411 Mand.

I 1796 har Sønderho 60 Skibe over 3 Læster, foruden 19 Everter paa 1 à 2 Læster, ialt 79 Fartøjer med en samlet Drægtighed af 620 Læster og med en Bemanning af 199 Mand. Indberetning fra Nordby for dette Aar savnes; men i et Andragende omtrent samtidig (7. April 1798 fra Ribe Købmænd om Sejladsens Forbedring til Ribe), klages der da over den Fremgang, som er i Skibsfarten paa Fanø til stor Skade for Ribe og dens Handel. Det oplyses da, at der er 80 Skippere paa Fanø; da der, som foran anføt, er 60 paa Sønderho, falder der saaledes kun 20 paa Nordby. Det hedder endvidere i nævnte Andragende: „Den Fordel, Ribe skulde have af Søfart og Handel, har taget Sæde paa Fanø og Sønderho Havne. Skibene kan gøre 4 à 5 Rejser aarlig paa Hamborg og kan paa Fanø gaa lige ind til Landet med, hvad de har inde.“

For 1802 har Toldfuldmægtig Jens J. Sonnichsen opgivet Sønderho Skibes Antal som Bilag til et Andragende af 29. November til 65 over 3 Læster foruden 22 derunder, altsaa en ikke ringe Fremgang i de sidste 6 Aar. Skibene er dertil betydeligt større; de største er paa 20 à 30 Læster.

For 1805 er Antallet paa hele Øen, store og smaa, ca. 170 foruden de smaa Baade, der kun er i Fart mellem Øen og det faste Land. Sønderho er stadig foran med Skibenes Tonnage. Det hedder hos *Begtrup*: „Øens Befolkning er dog ikke tilstrækkelig til Bemanning af dens Skibe, især maa Sønderho aarlig hyre mange Matroser fra Havsiden paa Fastlandet.“

For 1806 har hele Fanø 170 Skibe med en Drægtighed af 1275 Læster.

Sønderho med 27 Skibe over og 67 under 10 Læster.

Nordby med 11 Skibe over og 65 under 10 Læster.

Bemanning 408 Personer.

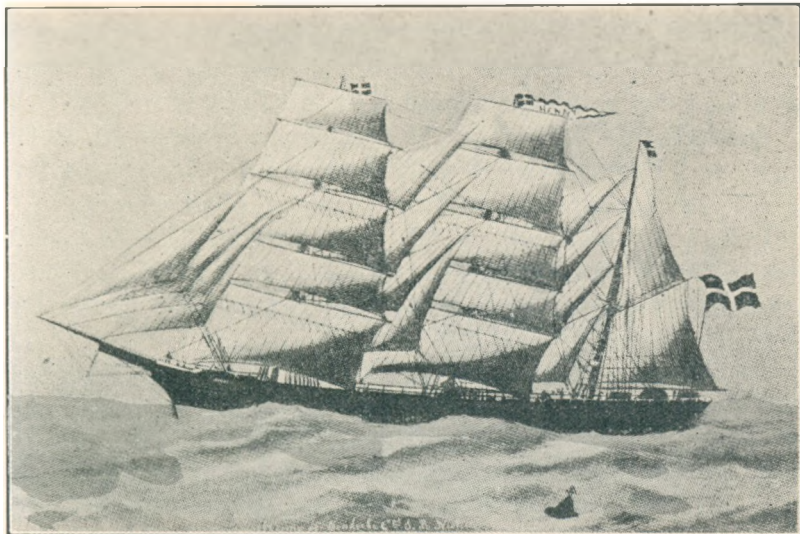
For 1807 har hele Fanø 165 Skibe med en Drægtighed af 1316 Læster.

Sønderho med 28 Skibe over og 65 under 10 Læster.

Nordby med 12 Skibe over og 60 under 10 Læster.

Bemanning 411 Personer.

For 1808 paa hele Fanø 167 Skibe med en Drægtighed af 1326 Læster.



*Jernbark „Henny“, 498 R. T.
Ført af S. Rask Nielsen, død 1894, 42 Aar
og Niels Ibsen, Sønderho, forulykket med Skibet 1899, 40 Aar.*

Sønderho med 29 Skibe over og 65 under 10 Læster.
Nordby med 12 Skibe over og 61 under 10 Læster.
Bemanding 459 Personer.

„Berl. Tid.“ Nr. 5 for 1808 har denne Notits: „Blandt vore Smaaøer er Fanø en af de mærkeligste. Siden Beboerne købte Øen i 1741, har Øens Skibsfart, især siden den nordamerikanske Krig, mærkelig tiltaget. Næst efter Ærø, som har omtrent 300 Skibe i Søen, har ingen flere end Fanø.“

For 1809 paa hele Fanø 155 Skibe med en Drægtighed af 899 Læster.

Sønderho med 13 Skibe over og 62 under 10 Læster.
Nordby med 9 Skibe over og 71 under 10 Læster.
Bemanding 449 Personer.

For 1810 paa hele Fanø 147 Skibe med en Drægtighed af 692 Læster.

Sønderho med 6 Skibe over og 70 under 10 Læster.
Nordby med 8 Skibe over og 63 under 10 Læster.
Bemanding 400 Personer.

For 1811 paa hele Fanø 149 Skibe med en Drægtighed af 765 Læster.

Sønderho med 6 Skibe over og 78 under 10 Læster.
Nordby med 8 Skibe over og 57 under 10 Læster.
Bemanding 429 Personer.

For 1813 have følgende Oplysninger: Nordby har 1 Galeas

47 Læster, 1 Slup 27½ Læster, 1 Jagt 8 Læster, 1 Jagt 2 Læster, 31 Everter à 2—6 Læster, 2 Pramme og 12 Baade à 1—1½ Læster, ialt 313 Læster med en Bemanding af 118 Personer.

Sønderho har 1 Brig (P. H. Brinch), 5 Galeaser, 1 Kuf, 9 Jagter og 5 Everter samt 45 Smaaeverter (à 4½ Læster) og Baade, ialt 343 Læster med en Bemanding af 142 Personer.

For 1815: Sønderho har 10 Skibe med fra 12—20 Læsters Drægtighed, 2 paa 9 Læster, 2 paa 8 Læster, 3 paa 6 og 5 paa 5 Læster og 14 paa 4 Læster og 53 derunder, ialt 356 Læster med en Bemanding af 95 Mand.

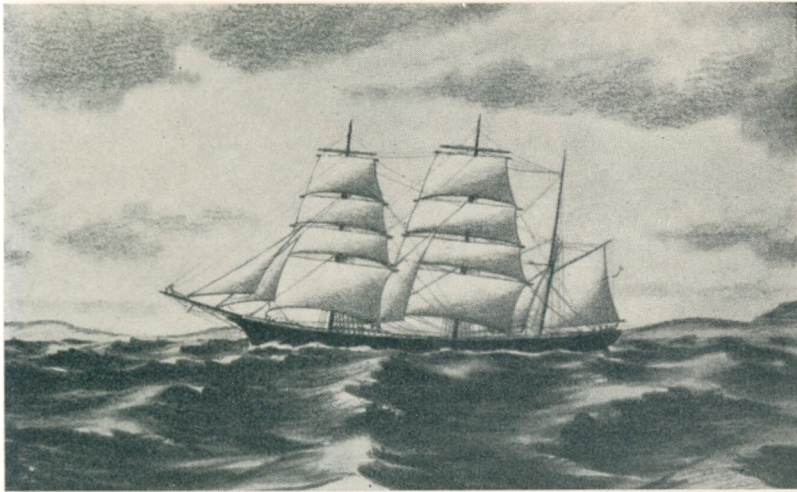
Nordby har 8 Skibe med fra 20—59 Læsters Drægtighed, 8 fra 10—19 Læster, 11 fra 5—9, 9 paa 4 Læster og 19 derunder, ialt 542 Læster med en Bemanding af 136 Mand.

Krigsaarene 1807—14 viser en betydelig Nedgang i Antal og Tonnage af de større Skibe, da Englænderne jo kaprede mange deraf, samtidigt med at Antallet af de mindre Fartøjer er forøget, hvilket har sin Grund i, at Befolkningen mere maatte drive Fiskeri, tvunget dertil af den herskende Nødtilstand.

Den store Drægtighed, som Nordby fremviser fra 1815, da den er bleven Sønderho overlegen, hidrører fra, at 2 store Skibe, Kuf „Ferdinand“ paa 59 Læster og Galeas „Henriette“ paa 47 Læster, som strandede ved Nordby, blev købt af derværende Redere, og af 6 norske Skippere, der under Krigen havde drevet Fragtfart med Tømmer, som de udlossede i Nordby, nu havde ladet deres Skibe, ialt 153 Læster, indregistrere i Nordby, ligesom et Skib fra Sønderho, Galeasen „Amtmand Lybecker“, ført af Mads S. Jessen, Sønderho, var bleven overført til Nordby, da dens Reder, Peder Svendsen, boede dér, og endelig er et Skib paa 29 Læster overført fra Ribe til Nordby. De blev dog ikke staaende længe som tilhørende Nordby Skibsflaade, idet de forsvandt ved Salg og Forlis, og tilsvarende Tonnage fremkom ikke. Nordby har paa samme Tidspunkt 10 Skibe, i hvilke Førerne ejer den største Part, men som er hjemmehørende i Ringkjøbing. Sønderho ligevis et Skib.

Nordby Skibsflaade ved Udgangen af 1826.

Galeas	Johanne	20	K. L. Jens. P. Callesen.
„	Charlotte Lovise	20	„ P. N. Svarrer.
„	Dorthea Maria	15½	„ H. N. Svarrer.
„	Emanuel	15	„ Søren S. Terkelsen.



Jernbark „Irvine“, 612 R. T.

Ført af P. Svarrer Ankersen, Nordby.

Billedet viser Skibet runde Cap Horn 1895 paa Rejsen til Guayquil.

Evert Anne Dorthea	13½	K. L. Peder Svendsen.
„ Fru Anne	12½	„ N. N. Svarrer.
„ Sidsel Maria	12½	„ Jørgen Hansen.
„ Cathrina	12	„ Jens P. Svendsen.
„ Mette Johanne	11	„ Jens S. Terkelsen.
„ Haabet	11	„ Jes H. Jessen.
„ Ebenetzer	11	„ Niels Bertelsen.
„ Cathrine Margrethe	11	„ Hans N. Hansen.
„ Cathrine Kirstine	11	„ Sonnich Hansen.
„ Anne Cathrine	11	„ H. H. Lauridsen.
„ Johanne	11	„ Søren Ankersen.
„ St. Peder	10	„ Anders Jørgensen.
„ Anna Kirstine	10	„ P. M. Nørby.
„ Anne Cathrine	9½	„ Peder Jessen.
„ Cecilie	9	„ Svend P. Svendsen.
„ Regina Lybecker	9	„ Jens Mortensen.
„ Karen og Dorthea.....	9	„ Peder Clausen.*)

*) Han døde 1827. Han efterlod sig bl. a. 1 Guldprobersten, 1 Guldvægt, 1 Sølvskrivetøj, 1 Perlemorsskrin, 16 Skilderier, 124 Øl-, Vin- og Snapseglass, 3 Ølkruse med Tinlaag og indlagt Sølvmonter, 1 Topseng og flere kostbare Møbler.

„ De jonge Jan	8	„ Jens J. Clausen.
„ Christine	8	„ S. A. Fanningær.
„ Kirstine	7½	„ Jes Hansen.
„ Emanuel	7½	„ Mads S. Madsen.
„ Dorteaa Elina	7½	„ Math. H. Jessen.
„ Mette Maria Cathrine...	7	„ M. H. Lauridsen.
„ Fru Johanne	6½	„ Søren N. Toft.
„ Ellen Marie	6	„ L. H. Lauridsen.
23 under 6 K. L.	72	„

Ialt 29 større og 23 mindre Skibe paa tilsammen 384 K. L. foruden 9 større Skibe hjemmehørende i andre Byer.

Samtidig var Købmand J. N. Jacobsen af Nordby Hoveds ejer af og Reder for følgende Skibe:

Galeas Forsøget, 43 K. L., bygget i England 1812.

Brig Sejeren, 34 K. L., bygget i Trondhjem 1813.

Skonnert Numedals Prøve, 28 K. L., bygget i Trondhjem 1810.

Slup Haabet, 21 K. L., bygget i Trondhjem 1813.

Slup Fru Niltena, 17 K. L., bygget i Arendal 1812.

Slup Admiral Lütken, 12 K. L., bygget i Mandal 1812.

Kutter Ørnen, 9 K. L., bygget i Christianssand 1815.

Evert Christine, 3 K. L., bygget i Bergen 1813.

Disse Skibe havde tilhørt hans afdøde Fader, Købmand N. Jacobsen, men var indregistrede som hjemmehørende i Norge. De førtes ogsaa alle af norske Skipper. Jacobsen maatte dog kort efter paa Grund af økonomiske Vanskeligheder afhænde hele Flaaden.

Sønderho Skibsflaade ved Udgangen af 1826.

Galeas Ester Maria	25 K. L.	S. H. Ibsen.
„ Grethe	22½	„ Jeppe P. Andersen.
„ De gode Venner	22½	„ Mikkel Johansen.
„ Flora	22	„ N. H. Olsen.
„ Freden	20	„ N. J. Nissen.
„ Mette Kirstine	20	„ Anth. H. Jessen.
„ Fru Mette	19½	„ H. Th. Kromann.
„ Maria	19	„ N. N. Jepsen.
„ Sophie Maria	19	„ Anth. Pedersen.
„ Johanne Margrethe	19	„ N. P. Harby.



*Jernbark „Vennerne“, 550 R. T.
Ført af N. N. Aarre, Sønderho.*

Galeas	Mette Cathrine	18½	K. L.	N. J. Fischer.
„	De tvende Brødre.....	18½	„	Th. Sonnichsen.
„	Det gode Haab	17½	„	P. P. Andersen.
„	Flora	16½	„	S. Mikkelsen.
„	St. Johannes	16½	„	Mads Johansen.
„	Ellen Cathrine	15	„	Math. Mortensen.
„	Haabet	15	„	H. H. Jessen.
„	Fortuna	14½	„	H. P. Madsen.
Jagt	St. Peder	14	„	Poul P. Jørgensen.
Evert	Anne Margrethe	14	„	Cl. Christiansen.
„	Anne Cathrine	13½	„	J. P. Knudsen.
„	Anna	13	„	N. J. Nielsen.
„	Cathrina	12½	„	S. Th. Foged.
„	Liden David	12½	„	P. P. Andersen.
„	Flora	12½	„	
Slup	Edel	12	„	
Evert	Edel Cecilie	12	„	N. J. Thøgersen.
„	Cathrine	12	„	J. P. Ibsen.
„	Haabet	11½	„	N. N. Degn.
Jagt	Anna	11	„	N. N. Nissen.

Jagt Fru Cathrine	11	K. L. S. H. Knudsen.
„ Anne Kirstine	11	„
„ Fru Sidsel	10½	„ Jp. H. Aarre.
„ Fru Anne Marie	10	„ Hans Jessen.
Evert Cecilie	10	„
„ Gine	10	„ Anth. J. Øhle.
„ Marie Cathrine	10	„
„ Fru Mette	10	„ H. N. Uldahl.
„ Cathrine	9	„ S. H. Knudsen.
„ Fru Anne	9	„ N. N. Nissen.
„ Fru Cathrine	9	„ Thyge Sørensen.
„ Fru Sidsel	9	„
„ Mette Marie	9	„ Jes N. Thøgersen.
„ Anne Cathrine	9	„ N. N. Frandsen.
„ Viktoria	8	„
„ Abelone	8	„
„ Anne Hedevig	7½	„ Jens Mortensen.
„ Maria	7½	„
„ Anne Hedevig	7	„ N. M. Frandsen.
„ Haabet	7	„ N. N. Degn
„ Maria Cecilie	7	„ H. N. Dækker
„ Mette Cathrine	6½	„
„ Fru Lene	6½	„ Mads Thomsen.
„ De tre Fruer	6½	„
„ Mette	6	„ H. N. Uldahl.
„ Anne Maria	6	„ J. N. Kromann.
„ Cathrine	6	„
17 Everter under 6 K. L.	73	„

Ialt 57 større og 17 mindre Skibe paa tilsammen 790 Kon. Læster.

1830 har hele Fanø 136 Skibe m. en Drægtighed af 1657 K. L.

1832 har hele Fanø 138 Skibe m. en Drægtighed af 1705 K. L.

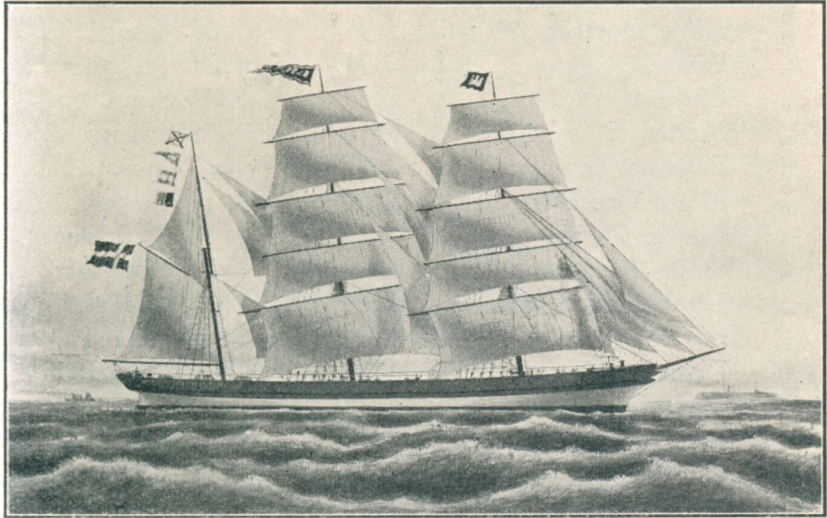
1833 har hele Fanø 130 Skibe m. en Drægtighed af 1612 K. L.

Sønderho 80 med 977 og Nordby med 715 K. L. Det største Skib har Nordby med 45 K. L.

I 1833 forliste 6 Skibe fra Sønderho med 17 omkomne, fra Nordby 2 Skibe uden Mennesketab.

1836 har hele Fanø 118 Skibe m. en Drægtighed af 1401 K. L.

1837 har hele Fanø 112 Skibe m. en Drægtighed af 1307 K. L.



Jernbark „Else“, 475 R. T., forlist 1894.
Ført af H. J. Thomsen, Sønderho.

1838 har hele Fanø 115 Skibe m. en Drægtighed af 1363 K. L.

1839 har hele Fanø 106 Skibe m. en Drægtighed af 1430 K. L.

For dette Aar betegnes Fanøs Skibsflaade at være $\frac{1}{4}$ Del af hele Jyllands.

1840 har hele Fanø 115 Skibe m. en Drægtighed af 1740 K. L.

Er nu for Jyllands Vedkommende næst efter Aalborg.

1843 har hele Fanø 116 Skibe m. en Drægtighed af 1843 K. L.

1844 har hele Fanø 118 Skibe m. en Drægtighed af 1978 K. L.

I 1845 ser Skibslisten saaledes ud:

Nordby:

Skonnert Emil	54	K. L.	Chr. E. Husted.
„ Johanne Marie	44 $\frac{1}{2}$	„	N. N. Svarrer.
„ Jørgiane	43 $\frac{1}{2}$	„	M. M. Andersen.
Galeas Familien	40	„	J. J. Warrer.
„ Minerva	38	„	S. P. Clausen.
„ Anne	36 $\frac{1}{2}$	„	N. Hansen.
„ Anna Marie	36 $\frac{1}{2}$	„	S. Ankersen.
Skonnert Johanne	34 $\frac{1}{2}$	„	C. P. Clausen.
Galeas Leo	33	„	N. H. Jensen.
„ Anna	32 $\frac{1}{2}$	„	N. Ankersen.
„ Mette Claudiane	32 $\frac{1}{2}$	„	J. Poulsen.
„ Ellen	31 $\frac{1}{2}$	„	P. N. Svarrer.

Galeas Anne Cathrine	31	K. L. J. P. Svendsen.
„ Anne Dorthea Ottilia..	31	„ J. H. Jessen.
„ Fanø	31	„ J. N. Jessen.
„ Cathrine	28½	„ S. P. Svendsen.
„ Maria	28½	„ N. H. Svarrer.
„ Emanuel	27	„ Jes Clausen.
„ Mette Cathrine	24½	„ J. J. Warrer.
„ Lovise Cecilie	24	„ J. M. Pedersen.
„ Stadt Tondern	23½	„ J. M. Rødgaard.
„ Ingeborg Kjerstine	20½	„ N. J. Warrer.
„ Lovise	19½	„ H. H. Nielsen.
„ Dorthea Maria	18½	„ Jens Mortensen.
Smak Emanuel	18	„ A. Cl. Sørensen.
Galeas Dorthe Maria	17	„ H. P. Clausen.
Evert Ingeborg	14	„ J. H. Borck
„ Johanne	13	„ P. C. Pedersen
„ Johanne	12	„ N. Hansen
„ Tvende Brødre	12	„ H. M. Lauridsen.
„ Anne Kjerstine	12	„ L. H. Lauridsen.
„ Stadt Tondern	11	„ N. H. Jessen.
„ Fru Sidsel	11	„ H. M. Winther
„ Kirstine	10	„ S. Mathisen.
„ Johanne Cecilie	10	„ N. J. Jessen.
„ Emanuel	10	„ H. Jensen.
„ Anna	10	„ H. J. Brick.
„ Christine	10	„ H. Hansen.
„ Cathrine	9	„ N. S. Brinck.

Ialt 39 Skibe med en Drægtighed af 943½ K. L.

Sønderho:

Skonnert Sophie	38½	K. L. P. P. Brinck.
Galeas Aurora	36½	„ S. P. Brinck.
„ Erinding	36	„ Th. H. Ibsen.
„ Providentia	34½	„ H. H. Pedersen.
„ Concordia	33½	„ N. Nielsen jun.
„ Flora	32	„ S. Mikkelsen.
„ Hedevig	30	„ P. N. Nissen.
„ Flora	29	„ Th. N. Thækker.
„ Marie	29	„ Jep Nielsen.

Galeas Haabet	27	K. L. N. N. Jepsen.
„ Thomsen	27	„ Hans Nissen.
„ Anna	25½	„ S. L. Brinch.
„ Anne Dorthea	25½	„ P. Carstensen.
„ Anna	25	„ P. P. Jørgensen.
„ Abelone	23½	„ H. M. Ibsen.
„ Haabet	23½	„ Niels Sørensen.
„ Freden	23	„ N. J. Nissen.
„ Thøgersen og Cecilie...	22	„ Th. N. Jerne.
„ Mette	21½	„ H. P. Brinch.
„ Tvende Brødre	21	„ J. Th. Sonnichsen.
„ Haabet	21	„ N. P. Harreby.
„ Concordia	20½	„ N. Th. Nielsen.
„ Marie	20½	„ Math. J. Knudsen.
„ Henrica	20	„ P. G. Carstensen.
„ Familien	20	„ Jep. N. Thøgersen.
„ Sophie Christiane	20	„ N. H. Mandø.
„ Flora	20	„ N. Poulsen.
„ Ingeborg Anne	19	„ N. H. Anthonisen.
„ Haabet	17	„ H. H. Jessen.
„ Emanuel	16	„ J. H. Aarre.
„ Anna	16	„ J. P. Andersen.
Evert Catrine	14	„ H. Andersen.
„ Edel Cecilie	14	„ H. N. Pedersen.
„ Maria	13	„ J. H. Mandø.
„ Fire Søstre	12	„ J. J. Clemmensen.
„ Anna Cathrine	11	„ A. S. Schrøder.
„ Fru Lene	8	„ H. H. Lydom.
„ Johanne	8	„ J. P. Fischer.

Ialt 38 Skibe med en samlet Drægtighed af 853½ K. L. Nordby har nu for første Gang faaet et lille Forspring i Tonnagen. Desuden paa hele Fanø 39 under 8 K. L. = 116 Skibe med en Drægtighed af 2115 K. L.

1846 har hele Fanø 116 Skibe m. en Drægtighed af 2025 K. L.

1847 har hele Fanø 126 Skibe m. en Drægtighed af 2191 K. L.

1848 har hele Fanø 127 Skibe m. en Drægtighed af 2264 K. L.

1852 har hele Fanø 131 Skibe m. en Drægtighed af 2792 K. L.

Der findes nu 1 Brig paa 74 K. L., 1 Skonnertbrig paa 57 K. L. 9 Skonnerter paa ca. 40 K. L. og 68 Galeaser paa 20 à 25 K. L.

1854 har hele Fanø 135 Skibe med en Drægtighed af 3796 K. L.

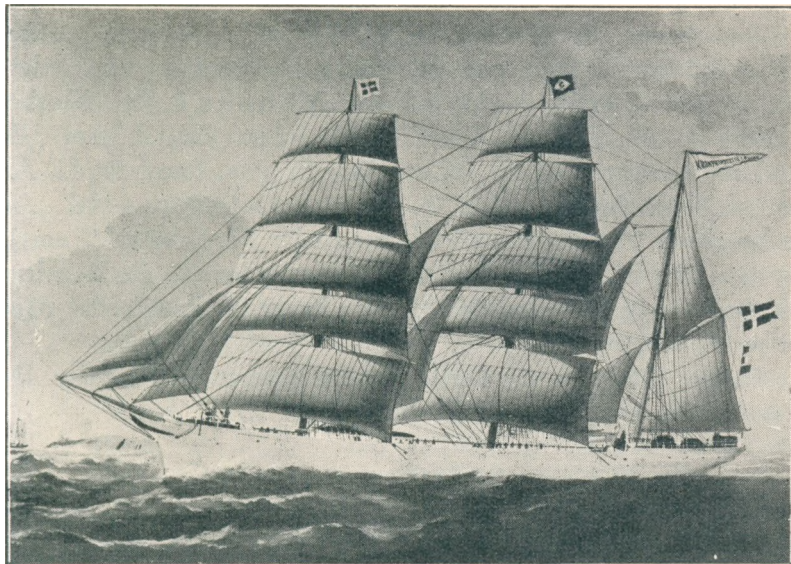
Hertil kommer for Nordbys Vedkommende 10 Skibe, som er indregistrerede udenbys paa tilsammen 318 K. L.

Til Sammenligning kan anføres, at Aalborg dette Aar har 77 Skibe med 2751 K. L., Svendborg 199 med 5316 K. L., Marstal 211 med 2789 K. L. og Ærøskjøbing 90 med 1501 K. L. Fanø har altsaa baade det største Antal Skibe og den største Tonnage næst efter Svendborg udenfor Kjøbenhavn.

Nordby Skibsliste ser for 1854 saaledes ud:

Brig Anna Jørgiane	74	K. L. M. M. Andersen.
Skonnert Johanne	52	„ Th. N. Jessen.
„ Rosalia	50	„ N. H. Svarrer.
„ Anna	48	„ H. M. Clausen.
„ Onkel	48	„ Math. P. Clausen.
Brig Nordby	47	„ M. C. Kræmer.
Skonnert Karen Lovise	44	„ Hans H. Nielsen.
Galeas Mette	43	„ N. Svarrer.
„ Maria Cathrine	41	„ M. H. Winther.
Skonnert Anna	38	„ J. P. Svendsen.
„ Anne Elisabeth	38	„ M. J. Mortensen.
„ Johanne	37	„ J. H. Borck.
Galeas Anna	36	„ N. Hansen.
Skonnertbrig Anne Cathrine...	35	„ P. Clausen.
Kuf Concordia	34	„ P. Sv. Svarrer.
Galeas Karen og Maria	33	„ N. P. Winthersen.
„ Emanuel	33	„ Jes Clausen.
„ Leo	33	„ N. H. Jessen.
„ Mette Claudiane	32	„ N. M. Winther.
„ Elane	32	„ N. Ankersen, yng.*)
„ Anna	32	„ Niels Ankersen.
„ Ellen	31	„ N. P. Svarrer.
„ Fanø	30	„ Jes N. Jessen.
„ Formica	29	„ J. Mortensen.
„ Flora	28	„ P. Schmidt.
„ Dorthea Cathrine	26	„ Anker Jensen.
„ Frederikke Marie	24	„ H. P. Svarrer.

*) Han har i 1853 gjort 3 Rejser paa Randers—Newcastle, tour og retour, og kunde dele et netto Udbytte med sine Parthavere paa 1605 Rdl.



Staalbark „Kronprinsesse Louise“, 608 R. T., bygget i Sunderland 1891.
Ført af Morten J. Jepsen og Morten A. Pedersen, Nordby.

Tjalk Mette Cathrine	24	K. L. J. J. Warrer.
Galeas Lovise Cecilie	24	„ J. Math. Pedersen.
„ Oskar	21	„ N. M. Jessen.
Kuf Louise	21	„ P. H. Mathiesen.
Galeas Union	21	„ Las Ankersen.
„ Dorthe Marie	19	„ J. Mortensen.
„ Anne Cathrine	18	„ M. J. Kolster.
„ Anne Kjerstine	15	„ S. H. Fanø.
Kuf Christiane Sophie	15	„ N. H. Andersen.
„ Ane	14	„ S. Mathisen.
Slup De tre Brødre	13	„ J. J. Beck.
Galeas Margrethe Mathilde ...	13	„ Chr. J. Beck
„ Festivalente	12	„ Gr. P. Grøgersen.
„ Ingeborgs Minde	12	„ H. S. Brinck.
Jagt De to Brødre	12	„ H. M. Lauridsen.
Evert Stadt Tøndern	11	„ N. M. Jessen.
Jagt Emanuel	11	„ H. Jensen.
„ Johanne Cecilie	10	„ H. J. Nielsen.
„ Krabben	10	„ T. Chr. Andersen.

Desuden ca. 20 Everter under 10 K. L. og følgende Skibe, der er hjemmehørende paa de Steder, hvor der er Medredere: Sk. „Rosalia“, Fører N. H. Svarrer, Medreder P. W. Kiørboe, Aarhus. — Gl. „Oscar“, Fører N. M. Jessen, Gl. „Union“, Fører Lars Ankensen og Gl. „Christiane Sophie, Fører N. H. Ankensen, Medreder Konsul H. P. Rygaard, Holstebro. — Gl. „Anne Elisabeth“, N. J. Mortensen, Medreder M. Schmidt, Lemvig. — Sk. „Marie“, Fører N. Svarrer, Medreder C. A. Kondrup, Randers. — Jg. „Frederikke Marie“, Fører H. P. Svarrer, Medreder M. Thorup, Skive.

Aarene 1850—56 var særlig skæbnesvangre for Nordby. Der blev i disse Aar 39 Mand paa Havet.

Sønderho Skibsliste for 1854 ser saaledes ud:

Skonnert Plutus	55	K. L. Mikkell J. Fischer.
„ Ane	47	„ J. Th. Sonnichsen.
„ Cito	44	„ Jes N. Nissen.
„ Fides	44	„ P. N. Nissen.
„ Anna	44	„ N. Nielsen, jun,
„ Peder og Jens	43	„ Jens N. Jensen.
„ Dorteaa	40	„ Mikkell J. Brinch.
„ Erindring	40	„ Mikkell J. Ibsen.
„ Sophie	39	„ P. P. Brinch.
„ Ida	39	„ H. P. Harreby.
„ Abelone	38	„ Sonnich Mathiasen.
Galeas Minerva	38	„ Jes. H. Schmidt.
„ Abba	38	„ P. P. Harreby.
„ Abelone	38	„ Poul P. Jørgensen.
Skonnert Mathilde	38	„ P. N. Jensen.
„ Fortuna	37	„ Th. Meinertz.
Galeas Anne Marie	37	„ P. Gr. Carstensen.
„ Flora	37	„ Niels Poulsen.
„ Aurora	37	„ S. P. Brinch.
„ Familien	36	„ H. N. Pedersen, y.
„ Providentia	34	„ H. H. Pedersen.
Skonnert Maria	34	„ N. H. Jessen.
Galeas Anne Marie	34	„ H. N. Mandø.
„ Else	34	„ Hans Nissen.
„ Edel	34	„ Jørg. Th. Schmidt.
„ Anne Dresine	34	„ S. N. Thøgersen.

Galeas Theodor	34	K. L. Th. Sonnichsen.
„ Anne Cathrine	34	„ M. Joh. Ibsen.
„ Irene	33	„ Th. J. Anthonisen.
„ Concordia	33	„ Th. H. Ibsen.
„ Marie	32	„ Jens J. Anthonisen.
„ Flora	32	„ Th. L. Brinch.
„ Familien	32	„ P. P. Thomsen.
„ Patrioten	31	„ H. J. Frederiksen.
„ Familien	31	„ Jes P. Andersen.
„ Anna Cathrine	31	„ Jens Mikkelsen.
„ Anne Kjerstine	31	„ Poul P. Jørgensen.
„ Cecilie	31	„ H. N. Pedersen.
„ Fanø	30	„ H. N. Thøgersen.
„ Cathrine	30	„ Mikkell J. Fischer.
„ Anne Lovise	30	„ H. H. Jessen.
„ Lene	30	„ N. H. Anthonisen.
Skonnert Karen Bothilde	30	„ Math. J. Knudsen.
Smak Hedevig	30	„ Hans P. Madsen.
„ Fides	30	„ Jens Svendsen.
Skonnert Ellen	30	„ H. C. Berg.
„ Karen Anne Sophie.	29	„ Jes. N. Jessen.
Galeas Maria	29	„ Jøp Nielsen.
„ Edeline	29	„ Peder N. Jensen.
„ Abelone	28	„ A. J. Clemmensen.
„ Haabet	28	„ Niels Sørensen.
„ Rasmus	26	„ Niels Andersen.
„ Thomsen	26	„ Jens J. Sonnichsen.
„ Anne	26	„ H. H. Johansen, y.
„ Fortuna	26	„ H. N. Fischer.
Tjalk Ringkjøbing	25	„ H. N. Thøgersen.
Galeas Anna	24	„ Peder P. Jørgensen.
„ Meta	24	„ S. J. Sonnichsen.
„ Anne Dorthea	24	„ Hans Jessen.
„ Anne Lene	24	„ H. J. Aarre.
„ Anne Magdalene	24	„ P. N. Poulsen.
„ Alart	24	„ J. Th. Sonnichsen.
„ Emanuel	23	„ P. J. Aarre.
„ Freden	23	„ N. J. Nissen.
„ Thøgersen og Cecilie ..	22	„ Th. N. Jerne.
„ Anna Caroline	22	„ Anth. P. Sørensen.

Galeas Haabet	21	K. L. N. P. Harreby.
„ Sophie Christiane	21	„ H. Johansen.
„ Concordia	20	„ N. Th. Nielsen.
„ Maria	20	„ H. H. Jessen, y.
„ Maria	20	„ Peder Mathiasen.
„ Sophie Christiane	20	„ P. C. Lunde.
„ Familien	20	„ H. N. Pedersen.
„ Trine Marie	20	„ Chr. Callesen.
Tjalk Christiane	19	„ Hans Andersen.
Jagt Edel Cecilie	14	„ Peder Olesen.
Galeas Anna	12	„ H. H. Lydom.
Evert Lovise Nicoline	12	„ Jørg. A. Schmidt.
„ Anna	6	„ S. N. Sørensen.

Desuden 18 Everter paa under 10 K. L. Sønderho er nu igen Nordby langt overlegen i Antal og Tonnage.

1856 har hele Fanø 129 Skibe m. en Drægtighed af 3061 K. L.
 1857 har hele Fanø 149 Skibe m. en Drægtighed af 3512 K. L.
 1858 har hele Fanø 155 Skibe m. en Drægtighed af 3833 K. L.
 1860 har hele Fanø 141 Skibe m. en Drægtighed af 2453 K. L.

Der har i dette Aar været usædvanligt mange Forlis; Sønderho mistede 4 Skibe alene i en haard Storm 19. April med Tab af alle Mandskaber.

1863 har hele Fanø 162 Skibe m. en Drægtighed af 4833 K. L.
 1865 har hele Fanø 159 Skibe m. en Drægtighed af 5354 K. L.

Tonnagen er nu Kongerigets 3. største.

1869 har hele Fanø 161 Skibe m. en Drægtighed af 7045 K. L.
 1871 har hele Fanø 161 Skibe m. en Drægtighed af 7045 K. L.

I de sidste 10 Aar er baade nybygget og tilkøbt mange Skibe i Ind- og Udland for omtrent 2 Millioner Rdl.

1873 har hele Fanø 163 Skibe m. en Drægtighed af 7342 K. L.
 1874 har hele Fanø 160 Skibe m. en Drægtighed af 7411 K. L.

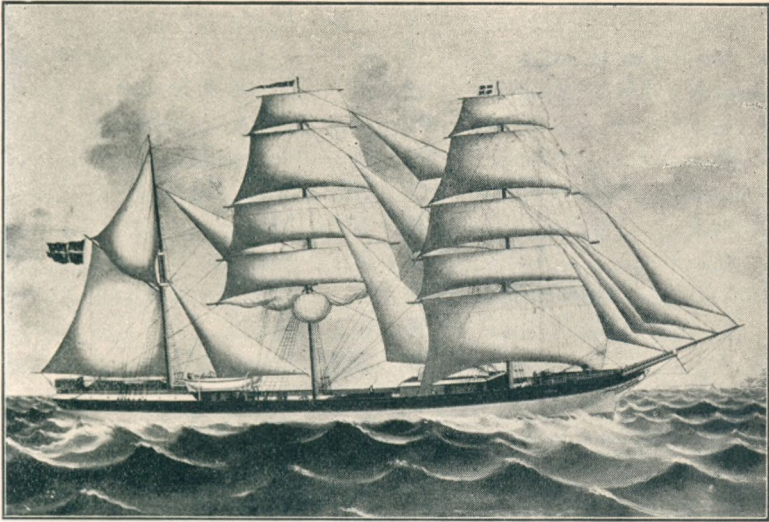
1875 har hele Fanø 163 Skibe m. en Drægtighed af 7982 K. L.
 1876 har hele Fanø 163 Skibe m. en Drægtighed af 17,686 Reg.

Tons*).

1877 har hele Fanø 162 Skibe m. en Drægtighed af 17,947 Reg. Tons.

I dette Aar er tilkøbt 8 Skibe og nybygget 5; der er solgt 5 og forlist 9.

*) Fra nu af angives Drægtigheden i Register Tons. 1 Reg. Ton er ca. 2 K. L.



Jernbark „Phønix“, 683 R. T.
Ført af Anth. J. Øhle, Sønderho.

Hele Fanøs Sejlskibsflaade i 1878.

Jagt Hjælperen	10	Evert Marie	24
„ Abelone	10	Galeas Festina lenta	25
Evert Theodor	10	Slup Karen Elida	27
„ Karen	12	Evert No. 56	28
„ Anne Margrethe	12	„ Fortuna	30
„ Emanuel	12	„ Naf	36
„ Anne	12	Sk. Ellen	39
„ Elbe	12	Galeas Dania	46
„ Flora	12	„ Dorthea Cathrine	52
Galeas Karen	12	„ Karen	56
„ Kirsten Jensine ...	14	Sk. Emanuel	62
Evert Fortuna	14	Galeas Concordia	65
„ Maren Nielsine	14	„ Familien	69
„ Mette	14	Galeas Karen Dorthea ...	71
Jagt Anne Johanne	14	Sk. Anne Cathrine	71
Galeas Emanuel	15	„ Venus	71
„ Maren	15	„ Fortuna	76
„ Anne Cathrine ...	16	„ Ansine Marie	77
Evert Emanuel	20	„ Abelone	75
Galeas Anne	22	„ Dorthea	79

Sk. Anna	84	Skb. Mette	130
„ Anne Marie	85	„ Mette Cathrine	130
Galeas Haabet	89	„ Anne Johanne	133
Sk. Anne	89	„ Thomas Jerne	134
„ Plejades	90	„ Sønderho	135
„ Lene	91	Sk. Anne Marie	135
„ Anne	100	Skb. Marie	135
„ Asma	101	„ Åcmel	135
„ Abelone Kirstine	103	„ Chr. Lützau Lund ...	136
„ Annedorthea Stine ...	107	Sk. Elise	136
Skb. Erna	107	Skb. Emanuel	140
Sk. Cathrine Marie	107	Sk. Johannes	145
„ Dorthea	108	Skb. Termanne	146
„ Karen Marie	108	„ Mette	148
„ Anne Kjerstine	109	Sk. Annesørine	150
Skb. Hansine	109	„ Maren	150
Sk. Maria	109	Skb. Nielsine	150
„ Anne Louise	110	Sk. Mathilde Caroline ...	151
„ Ellen	110	Brig Familiens Haab	151
„ Fides	112	Skb. Dorthea	152
„ Haabet	113	„ Karen	153
„ Mette	113	„ Anne Charlotte	153
„ Marie Peträus	113	Brig Anne Jørgiane	154
„ Brage	114	Skb. Cathrine	156
„ Karen Bothilde	114	„ Anne Catrine	156
Skb. Mette	117	„ Dorthea Marie	156
Sk. Peder & Niels	117	„ Mette Cathrine	157
„ Kathrine	118	„ Grev A. Rantzau ...	158
„ Anne Cathrine	120	„ Mette	159
„ Sophie	120	„ Mette	161
„ Marie	122	„ Providentia	161
„ Cecilie	123	„ Argus	162
„ Anne Kjerstine	124	Brig Familiens Haab	163
Skb. Esbjerg	124	Skb. Cathrine	163
Sk. Abba	125	„ Maya	165
„ Karen	127	„ Maren	166
„ Johanne	128	„ Mette Johanne	166
Skb. Mary	128	„ Johanne	167
„ Anne	130	Brig Dorthea	171
Sk. Acme	130	Skb. Anne	171

Skb. Røhl	172	Brig Jørgiane II	223
„ Margrethe	174	„ Cecilie	224
Brig Anne Marie	176	„ Cathrine	225
Skb. Anne Cathrine	178	„ Henrik & Maren ...	227
„ Venerne	179	„ Anna	229
Brig Conrad	190	„ Sørine	229
„ Christiane	195	„ Louise	243
3.m. Sk. Erna	195	3.m. Sk. Sørine	252
Brig Marie	198	Bark Fanø	283
Skb. Karen	200	Brig Crimhilde	326
Brig Ingmar	204	Skb. Brunhilde	350
3.m. Sk. Mette	217	Bark Dora	361
Brig Claus	217		

Ialt 145 Skibe med en Drægtighed af 17,506 Reg. Tons.

1879 pr. 1. Januar har hele Fanø 153 Skibe m. en Drægtighed af 17,433 Reg. Tons.

I det forløbne Aar er 6 Skibe forliste, 6 solgte og 2 ophuggede. 3 tilkøbte paa tilsammen 361 Reg. Tons.

1880 pr. 1. Januar har hele Fanø 148 Skibe m. en Drægtighed af 16,853 Reg. Tons.

1 Skib er forlist, 7 solgte og 3 ophuggede. 3 er tilkøbte paa 294 Reg. Tons og 3 nybyggede paa 305 Reg. Tons.

1881 pr. 1. Januar har hele Fanø 148 Skibe m. en Drægtighed af 15,237 Reg. Tons.

1 forlist, 6 solgte og 3 ophuggede, 4 er tilkøbte og 1 nybygget.

1882 pr. 1. Januar har hele Fanø 130 Skibe m. en Drægtighed af 15,614 Reg. Tons.

3 forliste, 1 solgt og 4 ophuggede, 3 købte og 2 nybyggede.

1883 pr. 1. Januar har hele Fanø 125 Skibe m. en Drægtighed af 15,599 Reg. Tons.

5 er solgte, 4 tilkøbte og 1 nybygget.

1884 pr. 1. Januar har hele Fanø 129 Skibe m. en Drægtighed af 16,369 Reg. Tons.

4 forliste, 1 solgt og 1 ophugget, 6 er tilkøbte og 4 er nybyggede.

1887 pr. 1. Januar ser hele Fanøs Skibsflaade saaledes ud (efter „Flagbogen“):

Nordby:

Galeas Karen Elida	26	R. T. N. S. Madsen.
„ Nordby	27	„ M. J. Mortensen.

Galeas Bernhard	27	R. T. P. Cl. Pedersen.
Kuf Fortuna	30	„ J. N. Jessen.
Skonnert Ellen	39	„ N. J. Mathiasen.
Tjalk Marie Cathrine	42	„ J. J. Toft.
Galeas Karen	56	„ J. H. M. Toft.
Skonnert Anne	99	„
„ Acme	101	„
„ Dorthea	108	„ M. J. Mortensen.
„ Maria	109	„ N. H. Svarrer.
Skonnertbrig Marie Peträus...	113	„ H. L. Beck.
„ Mette	117	„ J. N. Jessen.
Skonnert Ane Cathrine	120	„ Math. S. Jepsen.
„ Ane Kjerstine	124	„ N. H. Svarrer.
Skonnertbrig Anne Johanne ...	133	„ J. M. Sørensen.
„ Hansine Marie ..	134	„ H. J. Mathiasen.
Skonnert Emanuel	140	„ Sv. Clausen.
3-m. Skonnert Barsø	141	„ P. Poulsen.
Skonnertbrig Dorthea	142	„ P. J. Brinck.
„ Johanne	145	„ H. Jessen.
„ Maren	150	„ M. N. Madsen.
„ Cathrine	156	„ P. Ank. Poulsen.
„ Margrethe	159	„ S. J. Farup.
„ Clara	162	„ A. Riber.
„ Cathrine	163	„ S. A. Dam.
„ Maren	166	„ N. J. Svarrer.
„ Argus	166	„ M. N. Thing.
„ Argus	166	„ L. Svendsen.
„ Jørgiane Anne ...	167	„ J. H. Poulsen.
Brig Dorthea	171	„ H. Christiansen.
Skonnertbrig Anne	171	„ M. N. Poulsen.
„ Røhl	172	„ M. H. Mortensen.
Brig Anne Marie	176	„ P. N. Harrebye.
Skonnertbrig Anne Cathrine ...	178	„ M. A. Warrer.
„ Margrethe	178	„ M. J. Kolster.
„ Afma	190	„ P. S. Ankersen.
„ Venus	190	„ C. P. Holm.
Brig Anne Cathrine	193	„ N. Ankersen.
„ Marie	198	„ C. C. Nielsen.
„ Ingmar	204	„ A. H. Jørgensen.
„ Clara Andrea	217	„ P. H. Terkelsen.



*Jernbark „Tercera“, 1024 R. T., forlist 1906.
Ført af H. M. Beck, Nordby.*

Brig Fanø	227	R. T. M. N. Mortensen.
„ Anne Jørgiane II	227	„ M. N. Mathiasen.
„ Cecilie	227	„ M. M. Nørby.
„ Cathrine	227	„ M. M. Rødgaard.
„ Sørane	229	„ J. N. Hansen.
„ Claus	240	„ H. H. Clausen.
„ Louise	243	„ P. M. Pedersen.
„ Ines Röhl	248	„ Th. M. Andersen.
3 m. Sk. Sørine	252	„ P. H. Clausen.
Brig Johanne	258	„ J. P. Clausen.
„ Medor	266	„ H. Svarrer.
„ Coquette	281	„ M. J. Nielsen.
„ Nordby	290	„ N. H. Kallesen.
3 m. Sk. Ameta	292	„ S. A. Winther.
Brig Dorane	299	„ A. H. Rødgaard.
3 m. Sk. Verdande	299	„ D. H. Duysen.
„ Agur	300	„ H. A. Mathiasen.
Brig Crimhilde	326	„ L. A. Mathiasen.
Skbr. Brünhilde	360	„ M. M. Andersen.
Bark Dora	361	„ Jg. N. Hansen.
„ Embla	384	„ P. L. Winther.

Ialt 63 Skibe med en Drægtighed af 11,502 Reg. Tons.

Sønderho:

Galias Maren	13	R. T. J. H. Jessen.
„ Emma	15	„ M. J. Ibsen.
„ Karen	16	„ Jens Andersen.
Slup Nr. 27	16	„ A. N. Kromann.
Galias Anne Caroline	41	„ H. Lydom.
Skonnert Emanuel	62	„ Ant. J. Mikkelsen.
Galias Familien	69	„ N. H. Thøgersen.
Skonnert Anne Marie	85	„ H. Hansen.
„ Camilla	88	„ Jes Pedersen.
„ Haabet	89	„ N. Nielsen.
„ Anne	89	„ Th. S. Thomsen.
„ Neffert	89	„ J. N. Jepsen.
„ Lene	91	„ Joh. Nielsen.
„ Brødrene	96	„ Jeppe Jessen.
„ Anne	101	„ P. M. Brinch.
„ Otto	103	„ N. H. Fischer.
„ Fides	112	„ Chr. Jensen.
„ Brage	114	„ P. Calle Larsen.
„ Maren	122	„ S. A. Sørensen.
„ Abba	125	„ S. L. Harreby.
Skbr. Mary	128	„ Jes Mikkelsen.
„ Mette Cathrine	132	„ S. A. Fischer.
„ Union	135	„ P. N. Harby.
„ Fausingø	146	„ Jens Svendsen.
„ Nielsine	151	„ N. H. Brinch.
„ Familiens Haab	151	„ N. Nissen.
„ Anne Charlotte	153	„ H. S. Pedersen.
Skonnert Renner	155	„ P. Thomsen.
Skbr. Anne Cathrine	156	„ J. W. Meinertz.
„ Dorteia Marie	156	„ Th. H. Brinch.
Brig Familiens Haab	163	„ N. M. Kromann.
„ Christiane	195	„ P. S. Mortensen.
Skbr. Karen	200	„ J. M. Knudsen.
„ Edelene	218	„ H. N. Jerne.
Brig Ane	218	„ H. P. Brinch.
„ Birgitte Gjøe	296	„ N. H. Anthonisen.
Bark H. C. Berg	360	„ N. J. Outzen.
„ Christine	394	„ N. Hansen.
„ Glad	399	„ L. H. Lauridsen.

Jernbark Lucayas	445	R. T. A. M. Knudsen.
„ Hoang Ho	544	„ S. Meinertz.
„ Sagitta	573	„ Mads N. Brinch.

Ialt 42 Skibe med en Drægtighed af 7,015 Reg. Tons.

1888 pr. 1. Januar har hele Fanø 124 Skibe m. en Drægtighed af 16,337 Reg. Tons.

12 er forliste, 6 er solgte og 2 er ophuggede, 2 er tilkøbte.

1890 pr. 1. Januar har hele Fanø 112 Skibe m. en Drægtighed af 22,986 Reg. Tons.

7 er forliste, 12 er solgte og 2 er ophuggede, 14 er tilkøbte.

1891 pr. 1. Januar har hele Fanø 119 Skibe m. en Drægtighed af 23,349 Reg. Tons.

6 er forliste, 4 er solgte, 15 er tilkøbte og 1 er nybygget.

1894 pr. 1. Januar har hele Fanø 124 Skibe m. en Drægtighed af 41,109 Reg. Tons.

5 er forliste og 3 er solgte, 4 er tilkøbte og 4 er nybyggede.

1896 pr. 1. Januar har hele Fanø 128 Skibe m. en Drægtighed af 41,109 Reg. Tons.

4 er forliste og 2 er solgte, 10 er tilkøbte og 1 er nybygget. Fanø var nu det Sted i Provinsen, der havde den største Tonnage.

Sejlskibe paa Fanø ved Udgangen af 1897.

Nordby:

Galias Nordby	31	R. T. L. J. Holst.
Skonnert Helga	37	„ M. J. Mortensen.
Galias Emma	38	„ J. N. Brinck.
Skbr. Cathrine	153	„ H. Christiansen.
„ Røhl	159	„ P. M. Nørby.
„ Jørgiane & Anna	164	„ N. A. Hansen.
3 m. Jernsk. Thea	189	„ H. J. Jessen.
Skbr. Afma	190	„ P. S. Ankersen.
„ Nancy	236	„ P. Svendsen.
Brig Claus	240	„ H. L. Hansen.
3 m. Sk. H. Grohmann	242	„ N. H. Gregersen.
3 m. Staalbk. Bertha	243	„ J. Nørholm.
Brig Anna & Mathias	247	„ N. Madsen.
3 m. Sk. Anna & Emmy	247	„ N. Svarrer.
Brig Ines Røhl	249	„ G. Th. Jessen.
Brig Sophie	255	„ N. M. Svarrer.

Brig Medor	266	R. T. H. Svarrer.
3 m. Jernsk. Merdor	266	„ P. J. Brinck.
3 m. Staalsk. Maracaibo	280	„ A. C. Svarrer.
Brig Cito	290	„ A. Christensen.
3 m. Sk. Ameta	292	„ Jul. A. Nielsen.
3 m. Staalsk. Agnes	294	„ A. Riber.
Brig Dorane	299	„ A. H. Rødgaard.
Jernbrig Rosa	299	„ N. H. Brinck.
3 m. Sk. Verdande	299	„ M. Nielsen.
Bark Annita	302	„ J. P. Lybecker.
3 m. Jernsk. Marie Louise	323	„ L. A. Mechlenburg.
3 m. Sk. Anne	334	„ J. J. Clausen.
„ Frantz	358	„ S. J. Pedersen.
Brig Dora	361	„ H. N. Sonnichsen.
Bark Poul	362	„ A. P. Svane.
Jernbark Dania	363	„ N. Gr. Nielsen.
Bark Nanna	345	„ J. Husted Warrer.
„ Laura	369	„ P. H. Clausen.
„ Hans	376	„ P. F. Jensen.
„ Emilie	377	„ Jacob Thomsen.
„ Sørine	381	„ A. Cl. Andersen.
„ Thora	384	„ Th. A. Thomsen.
„ Embla	385	„ H. M. Jepsen.
„ Mathilde	385	„ Oluf Steffensen.
3 m. Jernsk. Lemvig	387	„ H. J. Hansen.
Jernbark Lenita	401	„ S. P. Clausen.
„ Venus	448	„ N. Jp. Pedersen.
„ Puck	474	„ J. P. Clausen.
„ Johanne	509	„ H. P. Thomsen.
„ Professor	522	„ H. Christiansen.
Bark Frantz Schwalbe	537	„ J. H. Poulsen.
Jernbark Nor Wester	547	„ Th. Nielsen.
„ Peruvian	591	„ Jens Hansen.
„ Nordby	601	„ H. Christiansen.
„ Anne Marie Schwalbe	605	„ J. N. Brinck.
Staalbk. Union	608	„ A. N. Svarrer.
„ Kronprinsesse Louise	608	„ M. J. Jepsen.
Jernbk. Anna Agnete	612	„ M. P. Mathiasen.
„ Irvine	612	„ P. Sv. Ankersen.
Staalbark Aalborg	614	„ M. P. Clausen.
Jernbark Mary Jose	625	„ S. Ankersen.



*Staalbark „Prins Valdemar“, 1239 R. T., efter Søsætning i Helsingør 1892.
Ført af S. A. Winther og H. Svarrer Hansen, Nordby.*

Jernbark Casma	634	R. T.	S. H. Sonnichsen.
„ Doris Brodersen	647	„	H. A. Mathiasen.
„ Esmaralda	673	„	P. H. Pedersen.
„ Thor	803	„	D. H. Duysen.
Fuldrigger Wilhelmine	842	„	P. M. Pedersen.
Jernbark Serapis	965	„	M. N. Winther.
„ Olga	981	„	C. P. Holm.
„ Tercera	1024	„	C. P. Holm.
„ Clara	1047	„	A. N. Svarrer.
Fuldrig. Gladstone	1118	„	M. J. Christiansen.
Staalbark Prins Valdemar	1239	„	S. A. Winther.
„ Prinsesse Marie	1288	„	P. L. Winther.
„ Havila	1325	„	M. H. Mortensen.
Jernbk. Sixtus	1707	„	H. P. Lassen.
Fuldrigger Copley	1740	„	Fr. Struckmann.

Ialt 72 Skibe med en Drægtighed af 36,245 Reg. Tons.

Sønderho:

Galeas Emma	26	R. T. J. H. Pedersen.
Skonnertbr. Marry	119	„ S. B. Lydom.
„ Clara	163	„ J. Carstensen.
3 m. Sk. Fortuna	189	„ H. Jensen.
Skonnertbr. Zara	228	„ Th. H. Brinch.
Jernbark Hans	244	„ H. Brinch.
Staalbark Agnes	274	„ J. A. Thøgersen.
Jernbark Merida	293	„ H. S. Pedersen.
3 m. Staalsk. Elisabetha	295	„ S. A. Fischer.
Bark Daniel	327	„ S. Thøgersen.
Staalbark Martha	347	„ N. Nissen.
Bark Anna	367	„ P. S. Mortensen.
Jernbark Erna	385	„ J. H. Thomsen.
„ Fides	397	„ N. Sørensen.
„ Ribe	450	„ N. S. Kromann.
3 m. Sk. Maagen	458	„ L. H. Lauridsen.
Jernbark Elisabeth	461	„ S. L. Harreby.
„ Henny	463	„ N. Ibsen.
„ Anne Jensine	476	„ P. J. Øhle.
„ Helene	484	„ S. N. Thøgersen.
„ Eliza	489	„ J. S. Jessen.
„ Georg Schwalbe	501	„ N. J. Pedersen.
„ Venner	588	„ N. N. Aarre.
„ Else	633	„ H. J. Thomsen.
„ Cingalesa	664	„ L. Harreby.
„ Phønix	684	„ A. J. Øhle.
„ Killena	765	„ Th. S. Hansen.

Ialt 27 Skibe med en Drægtighed af 10,770 Reg. Tons.

Paa hele Fanø ialt 99 Skibe med en Drægtighed af 46,915 Reg. Tons.

1899 pr. 1. Januar har hele Fanø 103 Skibe m. en Drægtighed af 39,270 Reg. Tons.

1901 pr. 1. Januar har hele Fanø 84 Skibe m. en Drægtighed af 32,760 Reg. Tons.

1903 pr. 1. Januar har hele Fanø 69 Skibe m. en Drægtighed af 27,260 Reg. Tons.

1905 pr. 1. Januar har hele Fanø 63 Skibe m. en Drægtighed af 23,275 Reg. Tons.

Herefter gaar det nedad med Tonnagen Aar for Aar og i

1915 er der kun tilbage af Fanøs stolte Sejlskibsflaade 4 Skibe, nemlig Staalskibene „Havila“ og „Maracaibo“ af Nordby og „Martha“ og „Elisabetha“ af Sønderho; de forsvandt i Krigsaarene og Aarene lige derefter. — Fanøs Sejlskibsperiode, der varede godt 160 Aar, er forbi.

I Begyndelsen af 60'erne var de fleste Fanøskibe endnu kun Skonnerter eller Galeaser, der i Reglen ejedes af Føreren, mulig nogle faa Venner og Slægtninge som Parthavere; men den største Part ejede for det meste Føreren, der, om han ikke havde Midler til selv at tage en saadan, havde let ved at skaffe de nødvendige Penge dertil ved Laan. Samtlige Parthavere hæftede hver forholdsmæssig for Skibets Forpligtelser. Aktieselskabsformen var endnu aldrig bleven anvendt.

Skipperen førte selv Regnskabet, der sædvanligvis blev opgjort hver Vinter, naar Skibet blev lagt op.

Nogen særlig valgt korresponderende Reder valgtes ikke. En saadan vilde ogsaa i de Tider have ret vanskeligt ved hjemmefra at øve nogen Indflydelse paa Fragtslutning eller Skibets økonomiske Drift i det hele. Alt dette maatte Skipperen selv klare paa eget Ansvar.

Naar Vinteren kunde ventes at indtræde, søgte Galeaserne saa vidt muligt hjem til Fanø for dér at ligge i Vinterleje.

Skonnerterne, der havde faret paa Østersøen og østjyske Havne, lagde op dér.

Senere søgte de saa vidt muligt at gaa med Stokfisk og Klipfisk fra Island og Norge til Middelhavet for at undgaa Oplægning i Vintertiden; tidlig paa Aaret kom de saa tilbage med Frugt, Olie og Vin til Kjøbenhavn og Østersølandene.

Iøvrigt laa den største Fart foruden med Trælaster fra Sverrig og Finland med Korn til England og Kul tilbage.

Skibene var alle jernfaste, saa de kunde ikke kobberforhudes. hvorfor de, da Damperne fortrængte dem fra Østersøen, forsøgte at give dem en Zinkforhudning for at gaa paa Vestindien eller Afrika, men disse Rejser forløb ikke heldigt. Skibene var ikke gode Sejlere nok til den Fart. De var for længe undervejs, saa Fortjenesten blev for ringe. Disse Skibe havde en Drægtighed af omkring 70 Kommercelæster.

Efter at Dampskibene som en mørk og truende Sky, der trak hen over Horisonten, begyndte at fortrænge Sejlskibene bort fra

de mest lønnende Fragter med de mere værdifulde Varer, blev disse efterhaanden mestendels henvist til Trælast^s og Kulfragter, en Sejlads, der paa Grund af de korte Afstande gav mere Slid og Arbejde end Fortjeneste. Paa Grund heraf sank de store Træsejlskibe stadig i Værdi, da Vanskeligheden ved at opsejle et Overskud blev stedse større. Mange Skibe solgtes derfor ud af Landet for meget ringe Summer.

Under denne Kamp for Tilværelsen begyndte Fanøboerne at se sig om efter en anden Type Skibe end de hidtil benyttede (Galeaser og Skonnerter), og man valgte saadanne, som man mente vilde kunne optage Konkurrencen med Dampskibene og af en saadan Størrelse og en saadan Dybtgaaende, at de kunde besejle saadanne oversøiske Pladser, som Dampskibene vanskeligt kunde naa ind til eller lægge til ved, navnlig Pladser ved det nordlige Afrikas Vestkyst, Brasilien, Vestindien og Mellemamerikas Østkyst. Til denne Fart valgtes Brigger og Skonnertsbrigger, som til en Begyndelse fortrinsvis byggedes i Varnanäs i Sverrig. Det første Skib, der byggedes dér, var Briggen „Cathrine“ paa 225 Reg. Tons til M. M. Rødgaard, Nordby. Indtil 1884 byggedes der i Kalmar og Sundsval og i Oskarshamn o. fl. Steder omkring ved 18 store Skibe af omtrent samme Størrelse til Fanø, desuden nogle i Middelfart, Vejle, Fredericia og Svendborg m. fl. Steder.

Af nedenstaaende Fortegnelse vil ses, at Fanøboerne har bygget mange Skibe udenfor Øen.

Til Nordby saaledes:

1834*) Sk. Johanne, 34 K. L., bg. i Aabenraa. Fører C. P. Clausen.

1840 Sk. Odin, 52 K. L., bg. i Randers. Fører N. L. Engers.

1840 Sk. Emil, 54 K. L., bg. i Altona. Fører Chr. E. Husted.

1841 Sk. Randers, 61 K. L., bg. i Randers. Fører Jens Clausen.

1842 Sk. Union, 67 K. L., bg. i Flensborg. Fører Jørg. Andersen.

1846 Sk. Elisabeth, 38 K. L., bg. i Horsens. Fører M. J. Mortensen.

1847 Bg. Anne Jørgiane, 74 K. L., bg. i Aabenraa. Fører M. M. Andersen.

1848 Sk. Anne, 38 K. L., bg. i Altona. Fører J. P. Svendsen.

*) I dette Aar er der efter en samtidig Avisnotits bygget 5 Skibe i Udlandet til Nordby og 3 til Sønderho.



*Jernbark „Sixtus“, 1707 R. T.
Ført af Hans P. Lassen, Nordby.*

- 1849 Skbg. Carl & Johanne, 117 K. L., bg. i Aabenraa. Fører S. Brinch Hansen.
- 1849 Gal. Mette Cathrine, 41 K. L., bg. i Mandal. Fører H. M. Winther.
- 1850 Sk. Onkel, 48 K. L., bg. i Mandal. Fører M. P. Clausen.
- 1852 Bg. Acmel, 108 K. L., bg. i Haderslev. Fører N. L. Engers.
- 1885 Sk. Dan, 54 K. L., bg. i Haderslev. Fører N. L. Nørby.
- 1856 Skbg. Karen Marie, 52 K. L., bg. i Haderslev. Fører H. Jp. Jørgensen
- 1858 Sk. Helga, 77 K. L., bg. i Karrebæksminde. Fører N. H. Svarrer.
- 1859 Sk. Cathrine, 48 K. L., bg. i Middelfart. Fører M. N. Poulsen.
- 1860 Sk. Marie, 43 K. L., bg. i Randers. Fører P. Sv. Svarrer, ældre.
- 1861 Bk. Anita, 120 K. L., bg. i Aabenraa. Fører M. P. Cl. Andersen.
- 1863 Bg. Johanne, 78 K. L., bg. i Kiel. Fører J. H. Christiansen.

- 1863 Bg. Conrad, 92 K. L., bg. i Kiel. Fører H. M. Clausen.
- 1865 Sk. Sophie, 60 K. L., bg. i Randers. Fører P. Sv. Svarrer, yngre.
- 1867 Skbg. Grev Rantzau, 79 K. L., bg. i Horsens. Fører N. N. Svarrer.
- 1869 Bg. Cathrine, 225 R. T., bg. i Varnanäs. Fører M. M. Rødgaard.
- 1869 Bg. Johanne, 258 R. T., bg. i Varnanäs. Fører J. Poulsen Clausen.
- 1870 Sk. Cecilie, 123 R. T., bg. i Middelfart. Fører N. S. Thøgersen.
- 1871 Skbg. Margrethe, 159 R. T., bg. i Varnanäs. Fører S. J. Farup.
- 1871 Skbg. Venus, 190, bg. i Middelfart. Fører C. P. Holm.
- 1871 Skbg. Johanne, 145 R. T., bg. i Varnanäs. Fører P. N. Madsen.
- 1872 Bg. Louise, 243 R. T., bg. i Varnanäs. Fører H. P. Lassen.
- 1872 Gylding, 240 R. T., bg. i Vejle. Fører P. N. Winther.
- 1873 Sk. Sophie, 136 R. T., bg. i Odense. Fører L. Jp. Hansen.
- 1875 Bg. Cathrine, 195 R. T., bg. Fredericia. Fører M. N. Winther.
- 1875 Skbg. Maren, 166 R. T., bg. i Varnanäs. Fører J. M. Rødgaard.
- 1876 Skbg. Cathrine, 162 R. T., bg. i Vejle. Fører S. A. Dam.
- 1876 Skbg. Maria, 135 R. T., bg. i Vejle. Fører J. H. Meinertz.
- 1876 Bk. Dora, 376 R. T., bg. i Varnanäs. Fører Jg. N. Hansen.
- 1876 Skbg. Mette Cathrine, 157 R. T., bg. i Taasinge. Fører M. H. Winther.
- 1877 Skbg. Brunhilde, 360 R. T., bg. i Arnis. Fører A. Math. Andersen.
- 1877 Skbg. Røhl, 156 R. T., bg. i Varnanäs. Fører J. J. Kallesen.
- 1880 Bg. Claus, 240 R. T., bg. i Varnanäs. Fører H. H. Clausen.
- 1800 Bk. Couquette, 281 R. T., bg. i Varnanäs. Fører P. L. Winther.
- 1881 Bg. Ines Røhl, 248 R. T., bg. i Varnanäs. Fører Th. M. Andersen.
- 1882 Bg. Johanne, 258 R. T., bg. i Varnanäs. Fører J. Poulsen Clausen.
- 1884 Bg. Medor, 266 R. T., bg. i Varnanäs. Fører Hans Svarrer.

- 1885 Skbg. Afma, 190 R. T., bg. i Svendborg. Fører P. Sv. Andersen.
- 1893 3 m. Sk. H. Grohmaan, 294 R. T., bg. i Oskarshamn. Fører N. H. Gregersen.
- 1894 Bg. Anne & Emmy, 247 R. T., bg. i Oskarshamn. Fører Niels Svarrer.
- 1894 Bk. Lenita, 400 R. T., bg. i Sundsvål. Fører S. P. Clausen.

Om de i Sverrig byggede Skibe kan oplyses angaaende Prisen, at Skbg. „Maren“, 166 R. T., har kostet 35,400 Kr. Bk. „Dora“, 376 R. T., 70,376 Kr. Brig „Claus“, 240 R. T., 35,000 Kr. Skbg. „Brunhilde“, 360 R. T., 78,000 Kr. Bg. „Ines Røhl“, 248 R. T., 36,327 Kr. Bg. „Johanne“, 258 R. T., 36,000 Kr. Bg. „Medor“, 266 R. T., 37,868 Kr. Hertil kommer 3 pCt. Indførselstold.

Til Sønderho:

- 1851 Sk. Mathilde, 38 K. L., bg. i Ribe. Fører P. N. Jensen.
- 1854 Sk. Hekla, 40 K. L., bg. i Aabenraa. Fører P. Th. Jessen.
- 1854 Sk. Peder & Jens, 44 K. L., bg. i Haderslev. Fører J. N. Jensen.
- 1856 Sk. Karen Marie, 54 K. L., bg. i Haderslev. Fører H. H. Olsen.
- 1856 Sk. Plutus, 54 K. L., bg. i Aabenraa. Fører M. J. Fischer.
- 1857 Abba, 50 K. L., bg. i Middelfart. Fører Th. N. Jerne.
- 1858 Gl. Familiens Haab, 42 K. L., bg. i Kolding. Fører J. S. Meinertz.
- 1859 Sk. Kjerstine, 47 K. L., bg. i Middelfart. Fører H. H. Pedersen.
- 1861 Sk. Lene Marie, 41 K. L., bg. i Aabenraa. Fører S. A. Fischer.
- 1866 Sk. Hessiane, 49 K. L., bg. i Vejle. Fører Th. N. Jerne.
- 1867 Sk. Anne Dora Stine, bg. i Thurø. Fører S. N. Thøgersen.
- 1867 Bg. Christiane, 195 R. T., bg. i Kalmar. Fører J. H. Madsen.
- 1867 Bg. Jens Wulff, 82 R. T., bg. i Middelfart. Fører H. S. Thygesen.
- 1867 Bg. Ane, 192 R. T., bg. i Varnanäs. Fører P. Brinch.
- 1869 Skbg. Providentia, 168 R. T., bg. i Oskarshamn. Fører H. H. Pedersen.
- 1869 Skbg. Anne Sørine, 130 R. T., bg. i Horsens. Fører J. N. Nissen.

- 1870 Sk. Cecilie, 122 R. T., bg. i Vejle. Fører N. S. Thøgersen.
 1870 Sk. Anne Louise, 110 R. T., bg. i Middelfart. Fører M. J. Brinch.
 1872 Bg. Ane, 229 R. T., bg. i Varnanäs. Fører P. Brinch.
 1873 Skbg. Anne Charlotte, 153 R. T., bg. i Randers. Fører J. N. Jensen.
 1874 Skbg. Esbjerg, 126 R. T., bg. i Esbjerg. Fører M. M. Brinch.
 1875 Skbg. Mette, 130 R. T., bg. i Middelfart. Fører J. A. Thøgersen.
 1875 Skbg. Dorthea Marie, 156 R. T., bg. i Esbjerg. Fører Th. H. Brinch.
 1876 Skbg. Termanne, 146 R. T., bg. i Esbjerg. Fører P. P. Thomsen.
 1876 Skbg. Thomas Jerne, 134, bg. i Vejle, Fører N. J. Jerne.

De hjemlige Skibsværfter byggede desuden i samme Tidsrum, særlig 1882—96, mange store Skibe til samme Fart, især paa S. Abrahamsens Værft i Nordby, hvor der fra 1884 endog byggedes flere Barkskibe paa henimod 400 Reg. Tons og ikke saa faa købtes i Udlandet. De gik nu paa Fart over hele Verden og bragte — navnlig i Aarene 1888—93 — store Kapi- taler hjem. Til Farten paa Centralamerika, Mexiko og Brasilien var de paa Fanø byggede Sejlskibe særdeles velegnede; de gjorde forholdsvis hurtigere Rejser end Jernskibene, og Træskibene havde af den Grund vedvarende Velyndere. En for disse Skibe begejstret Skibsfører udtalte en Gang, at „de sejler og manøvrerer godt, vender og drejer som en Top, er fortrinlige og stærke Søskibe, der klarer sig fortræffeligt i Storm. Jeg vil meget hellere gøre en Rejse rundt Kap Horn i et af disse end i de større Jern- eller Staalskibe.“ En vistnok ikke overdreven Anerkendelse af Fanø-Skibenes Fortrinlighed.

At Skibsbygningen til denne Fart tog saa stort et Opsving, skyldtes to energiske Mænd, begge fødte i Nordby, som selv med egne Skibe — kun smaa Skonnerter — fra først af havde sejlet i den gode Tid paa Kina, Australien, Kalifornien etc., og som havde tjent saa rigeligt, at de i en forholdsvis ung Alder var i Stand til at opgive Søen og nedsætte sig i Altona. Ved egen og andres Hjælp dannede de efterhaand en hel Flaade af gode praktiske Skibe, som de forstod at bestyre saadan, at Rederne



*Fuldrigger „Copley“, 1740 R. T., Fanøs største Skib.
Ført af Fr. Struckmann.*

fik stort Udbytte. Disse Skibe var bemanded med Fanø Sø-
mænd og Fanø Skippere.

Den ene af disse Mænd var Kaptajn N. L. Engers, der vir-
kede som bestyrende Reder.

Den anden — hans Svoger — C. P. Clausen. Han virkede
som Inspektør, der tilsaa Skibenes Bygning, Udhaling og Provi-
antering, hvortil der krævedes stor Erfaring og Kendskab. Begge
Dele besad Clausen og var til uvurderlig Gavn for de unge Skip-
pere, der maaske endnu slet ikke havde sejlet i oversøisk Fart.

Disse to Mænd var til det yderste besjælet af Vilje til og
føjte den største Glæde ved at opofre sig for Skibsfarten, der
kunde sætte mange Mennesker fra deres Fødeø i Stand til at
tjene Udkommet.

Det er disse to Mænds Ihærdighed og store praktiske Dyg-
tighed samt ærlige og uegennyttige Arbejde, som Fanø — særlig
Nordby — har at takke for de fleste af de større Skibe, der byg-
gedes i Tiden 1860—95 og senere og saa for en stor Del intere-
serede sig for Køb af nogle Jernskibe, dog vist med noget For-
behold. Selv om de ikke vilde anerkende Dampskibenes Over-

legenhed paa visse Farter, saa frygtede de dem dog, men saa dog ikke lige straks klart, at Udviklingen gik i Retningen af Dampens Anvendelse ogsaa paa Havet; som forhen var de dog altid tilrede med Raad og Daad til alle, der kom til dem. Havde den unge Styrmand et godt Lov paa sig som Sømand, var han altid sikker paa en hjælpende Haand til selv at blive Fører.

De største Træskibe, Fanø ejede fra hjemlige Værfter, var indtil 385 Reg. Tons. Aarene 1880'erne, især de midterste, var en drøj Tid at komme over. Thi Fragterne var saa lave, og overalt kom Dampskibe i Gang og fortrængte Fanøskibene fra de bedste Farter, saa det kun med den største Anstrengelse, den yderste Økonomi og — Lykke og Held var muligt at tjene lidt.

Selv Kaptajn Engers, der nu var bleven gammel, tabte Troen og Tilliden til Sejlskibene og mente — med Rette — at Sejlskibenes Tid var forbi og fraraadede endog andre at sætte Pengene i dem, men Fanøboerne havde ikke Mod til at forlade Sejlskibene og heri blev de støttet af H. Grohmann, Medindehaver af det gamle danske Sejlmagerfirma A. K. Schmidt & Co. i Altona.

Han havde længe været Parthaver i mange danske Skibe, deriblandt flere Fanøskibe, og han støttede fremdeles alle Bestræbelser paa at holde Sejlskibsfarten vedlige og opmuntrede andre til at tage Parter i nye Skibe.

Indtil 1884 fandtes ingen Jernsejlskibe i Danmark; men i dette Aar blev der indkøbt 3 Jernbarker til Sønderho: „Lucayas“ paa 445 Reg. Tons til A. M. Knudsen, „Hoangho“ paa 566 Reg. Tons til S. Meinertz og „Sagitte“ til Mads M. Brinch. De to førstnævnte tjente sig fri paa ca. 3 Aar, det sidste, der allerede forliste 3 Aar efter med hele Besætningen paa en Rejse til Sydhavet, var knap saa heldig, men dens Fortjeneste var dog god. Man havde længe paa Fanø haft Opmærksomheden henledt paa de engelske og tyske Jernskibes gode Affærer paa de lange Oceanure. Men til Bygning af disse Kolosser af Skibe havde man ikke tilstrækkelige Midler. Kendskab til de store Fragtmarkeder manglede vel ogsaa. Englænderne og Tyskerne dels byggede større Jernskibe og solgte de mindre og dels gik de over til Dampskibene. Der var derfor altid Jernskibe at faa til Købs, og da de ovennævnte første Forsøg var faldet heldigt ud, spekuleredes der paa fortsat Køb af Jernskibe. Alene turde Fanø-Skipperne til en Begyndelse dog ikke vove sig ind i

et saadant Foretagende, trods deres uforlignelige Dygtighed som Sømænd og langt fra manglende Kundskab til oversøisk Fart, som de unge Sømænd i mange Aar havde praktiseret. Der maatte store, rutinerede Mægler-Firmaer, kendt paa Verdens Handels-Centrer, til Hjælp. Først skete der Henvendelse til Kjøbenhavn om Deltagelse i Indkøb af Jernskibe, men uden Resultat. Man henvendte sig da til Hamborg og fandt dér, hvad der ønskedes, nemlig Folk, der havde Tro paa Fanøboernes Hæderlighed og Sømandsdygtighed og kendte deres medfødte Sans for Økonomi, og som derfor var villige til at være Medinteressenter i deres Forehavende. Men Hamborgerne forudsatte den Betingelse, at Fragtslutningen helt og holdent lagdes i Hænderne paa første Klasses hamborgske Skibsmæglere. Herpaa indgik man, og Fanøboerne stod sig derved, om end dette Arrangement var en klækkelig Afkortning i Fortjenesten. Man turde dog ikke endnu bygge nye Jernskibe, men indlod sig kun paa Købet af ældre engelskbyggede, som ogsaa købtes fordelagtigt efter Tidsforholdene. Heldigvis gik Fragterne i 1888 og følgende Aar godt i Vejret, og Skibene gav snart godt Udbytte. Hvert Skib blev et Aktieforetagende for sig, og vist for dem alle var mindst Halvparten af Aktierne paa Førerens eller hans Families Hænder, altsaa hjemmehørende paa Fanø.

I Jacob Meier (født i Aalborg), Chefen for Mæglerfirmaet Knøhr & Burchards Eftfl. i Hamborg, fandtes en Mand, der med Energi deltog i Arbejdet for at skabe en Sejlskibsflaade til Fanø. I mange Aar havde han arbejdet sammen med Kapt. N. L. Engers og erhvervet sig en stor Del af dennes praktiske Kundskab til Handels-, Søfarts- og Befragtningsforhold i Udlandet.

Da der var god Udsigt til gennem Søfarten at tjene Penge, var det ikke vanskeligt at skaffe Kapital til at købe Skibe for, og ved Meiers Hjælp blev der nu købt flere Skibe til Fanøboere, blandt hvilke der var adskillige mindre gode, nogle forældede Typer, men dog mange gode Jern- og Staalskibe, i hvilke Skibe der anbragtes baade tysk og dansk Kapital. Det var Meiers Plan at faa samtlige nykøbte Skibe ind under et Selskab, og heri fandt han ogsaa Støtte fra nogle Fanøboeres Side, men Planen lod sig dog ikke realisere; man mente fra anden Side, at Skibsførerne burde som hidtil i hvert enkelt Skib være interesseret med den størst mulige Kapital og derved betragte Skibet som sin egen Ejendom, og for hvilket han havde det største An-

svar og derved skabe Garanti for den mest økonomiske Drift. Fanøskipperne vilde nødigt betragtes som en Slags Kusk paa et Befordringsmiddel.

Følgende Fortegnelse udviser, hvor mange Jernskibe, der købtes til Fanø i Tidsrummet 1884—96 (Fanøs Jernalder kaldet):

Til Nordby:

- 1887 Jernbark Venus, 447 R. T., Pris 40.000 Kr., Fører C. P. Holm.
- 1888 Jernbark Coranne, 820 R. T., Pris 90.000 Kr., Fører H. J. Jessen.
- 1888 Jernbark Maria, 545 R. T., 54.000 Kr., Fører P. L. Kolster.
- 1888 Jernbark Maren, 580 R. T., Pris 58.000 Kr., Fører J. H. Svarrer.
- 1888 Jernbark Puck, 473 R. T., Pris 40.000 Kr., Fører J. Poulsen Clausen.
- 1888 Jernbark Elna, 464 R. T., Pris 50.000 Kr., Fører Math. M. Madsen.
- 1889 Jernbark Havilah, 489 R. T., Pris 42.000 Kr., Fører M. H. Mortensen.
- 1889 Jernbark Anne Agneta, 612 R. T., Pris 90.000 Kr., Fører Th. M. Andersen.
- 1889 Jernbark Casma, 638 R. T., Pris 79.000 Kr., Fører S. H. Sonnichsen.
- 1889 Jernbark Serapis, 995 R. T., Pris 127.300 Kr., Fører M. N. Winther.
- 1889 Jernbark Professor, 512 R. T., Pris 63.000 Kr., Fører H. Christiansen.
- 1889 Jernbark Lottie, 513 R. T., Pris 74.400 Kr., Fører Sv. Clausen.
- 1889 3 m. Jernskonnert Thea, 189 R. T., Pris 27.500 Kr., Fører H. Jessen.
- 1889 Jernbark Nordby, 601 R. T., Pris 90.000 Kr., Fører P. L. Kolster.
- 1889 Jernbark Doris Brodersen, 643 R. T., Pris 102.000 Kr., Fører H. A. Mathiasen.
- 1890 3 m. Jernskonnert Solid, 342 R. T., Pris 35.555 Kr., Fører H. N. Jørgensen.
- 1890 3 m. Jernskonnert Dania, 362 R. T., Pris 50.850 Kr. Fører P. Math. Nørby.

- 1890 Jernbark Peruvian, 590 R. T., Pris 90.000 Kr., Fører Jens Hansen.
- 1890 Jernbrig Rosa, 229 R. T., Pris 55.000 Kr., Fører N. H. Brinck.
- 1890 Jernbark Aarhus, 640 R. T., Pris 91.000 Kr., Fører Chr. N. Gram.
- 1890 Fuldrigger Wilhelmine, 842 R. T., Pris 122.667 Kr., Fører P. M. Pedersen.
- 1890 3 m. Jernskonnert Lemvig, 387 R. T., Pris 57.600 Kr., Fører H. J. Hansen.
- 1890 Jernbark Tercera, 1024 R. T., Pris 134.667 Kr., Fører C. P. Holm.
- 1890 3 m. Jernskonnert Mærdor, 266 R. T., Pris 58.500 Kr., Fører Oskar Mørch.
- 1891 Jernbark Halnaker, 538 R. T., Pris 72.000 Kr., Fører Th. Nielsen.
- 1891 Fuldrigger Gladstone, 1118 R. T., Pris 122.400 Kr., Fører M. J. Christiansen.
- 1891 Jernbark Julie, 610 R. T., Pris 52.000 Kr., Fører A. Riber.
- 1892 Bark Anita, 304 R. T., Pris 31.000 Kr., Fører J. P. Lybecker.
- 1893 Jernbark Irvine, 612 R. T., Pris 50.400 Kr., Fører P. Sv. Ankersen.
- 1893 Jernbark Anne M. Schwalbe, 605 R. T., Pris 31.500 Kr., Fører J. N. Brinck.
- 1894 Jernbark Johanne, 509 R. T., Pris 34.000 Kr., Fører A. A. Møller.
- 1894 Jernbark Esmeralda, 673 R. T., Pris 44.000 Kr., Fører H. N. Madsen.
- 1894 Jernbark Thor, 803 R. T., Pris 63.000 Kr. Fører D. H. Duysen.
- 1895 Jernbark Norwesster, 547 R. T., Pris 33.000 Kr., Fører Th. Nielsen.
- 1895 Fuldrigger Copley, 1740 R. T., Pris 137.000 Kr., Fører Fr. Struckmann.
- 1895 Jernbark Mary Jose, 600 R. T., Pris 44.000 Kr., Fører S. Ankersen.
- 1896 Jernbark Sixtus, 1707 R. T., Fører H. P. Lassen.
- 1896 Jernbark Mexiko, 477 R. T., Pris 17.100 Kr., Fører J. P. Lybecker.
- Jernbark Valpariso, 713 R. T., Fører H. N. Jørgensen.

Til Sønderho:

- 1884 Jernbark Lucayas, 445 R. T., Pris 36.000 Kr., Fører A. M. Knudsen.
- 1884 Jernbark Hoangho 566 R. T., Pris 30.600 Kr., Fører S. Meinertz.
- 1884 Jernbark Sagitta, 573 R. T., Pris 32.400 Kr., Fører Mads M. Brinch.
- 1888 Jernbark Eliza, 489 R. T., Pris 34.000 Kr., Fører J. M. Knudsen.
- 1888 Jernbark Bertha, 720 R. T., Pris 75.000 Kr., Fører Søren Hansen.
- 1889 Jernbark Henny, 498 R. T., Pris 54.000 Kr., Fører S. Rask Nielsen.
- 1889 Jernbark Else, 483 R. T., Pris 54.000 Kr., Fører H. J. Thomsen.
- 1889 Jernbark Erna, 379 R. T., Pris 57.600 Kr., Fører J. Thomsen.
- 1890 Jernbark Hans, 237 R. T., Pris 36.900 Kr., Fører Th. H. Brinch.
- 1890 Jernbark Elisabeth, 499 R. T., Pris 59.400 Kr., Fører S. L. Harreby.
- 1890 Jernbark Fides, 474 R. T., Pris 62.250 Kr., Fører Niels Sørensen.
- 1890 Jernbark Helene, 524 R. T., Pris 65.250 Kr., Fører S. N. Thøgersen.
- 1890 Jernbark Max, 578 R. T., Pris 76.000 Kr. Fører N. N. Aarre.
- 1891 Jernbark Phoenix, 683 R. T., Pris 76.000 Kr. Fører A. J. Øhle.
- 1891 Jernbark Ribe, 449 R. T., Pris 50.000 Kr., Fører Carl Schou.
- 1891 Jernbark Cingalesa, 698 R. T., Pris 90.000 Kr., Fører N. Jg. Thomsen.
- 1893 Jernbark Killena, 765 R. T., Pris 77.400 Kr., Fører Th. S. Thomsen.
- 1893 Jernbark Vennerne 558 R. T., Pris 25.700 Kr., Fører N. N. Aarre.
- 1893 Jernbark Else, 654 R. T., Pris 54.000 Kr., Fører H. J. Thomsen.
- 1893 Jernbark Anne Jensine, 458 R. T., Pris 28.000 Kr., Fører P. J. Øhle.

1894 Jernbark Venner, 375 R. T., Pris 24.300 Kr., Fører N. N. Aarre.

Med Farten paa Sydamerikas Vestkyst, Australien, de østindiske Rishavne for Øje havde man begyndt at anskaffe flere Staa skibe paa indtil 1000 Tons og derover.

I Helsingør byggedes saadanne smukke Staa skibe, og Brødrene P. N., S. A. og P. L. Winther, der havde ladet flere store Sejlskibe bygge i Vejle og paa Fanø, byggede i 1892—93 Staa skibene „Prinsesse Marie“ og „Prins Valdemar“, praktiske og bekvemt indrettede Skibe, der fuldt ud kunde maale sig med Skibe bygget paa de skotske Værker.

De nævnte Bygherrer var praktiske, indsigtfulde og erfarne Mænd, der i Forbindelse med Skibenes Bygmester fik Skibene byggede til den størst mulige Fuldkommenhed, og Fanø er disse to Mænd megen Tak skyldige for mange smukke saavel Træ som Staa skibes Bygning.

Nævnes skal ogsaa som Foregangsmænd for Anskaffelse af Jernskibe P. Clausen Svarrer, Casper Holm og P. N. Harreby af Nordby, N. H. Brinch, A. M. Knudsen og S. A. Fischer af Sønderho. Det var alle Mænd, der som forhenværende Skibsførere sad inde med stor Erfaring i Skibsfarten og havde aabent Øje for alle Fremskridt heri.

I „Esbjerg Avis“ for 27. September 1893 faar det nybyggede Staa skib „Prinsesse Marie“ følgende Omtale:

„Prinsesse Marie“ løb af Stabelen fra Helsingør Jernskibsværft 9. Juni 1893, fuldt sejlfærdig, og den 14. bugseredes Skibet ud af Havnen for at gaa til Sundsvall og indtage Trælast til Algoa Bay paa Afrikas Sydkyst. Det blev betegnet som en af den danske Handelsflaades smukkeste og bedste Skibe, der ogsaa viste sig at være meget hurtigsejlende, idet det efter at være gaaet fra Sundsvall sejlede forbi alle medgaaende Skibe.

Skibet var forsynet med alle de nyeste Indretninger, saa at Besætningen trods dets Størrelse, ca. 1300 R. T., kunde holdes nede paa kun 20 Mand. Det havde saaledes Patent Ankerspil, der blev dreven af et Gangspil paa Bakken. Kæderne gik lige op og ned af Kædekassen uden Anvendelse af Haandkraft. 4 smaa vandrette Svingspil til Anhaling af Fokke og Stor Skjoder, to særlige Patentpil til at hejse og nedfire Mersesejlene med, hvilket Arbejde da kunde udføres af kun 2 Mand. Kahytter, Lu

kafer, Kabys, Sejlkøjer og Proviantrum udmærkede sig efter deres forskellige Brug ved smagfuld og praktisk Indretning. Det var forsynet med 4 Redningsbaade, der havde lufttætte Kasser. Hds. kgl. Højhed Prinsesse Marie, efter hvem Skibet var opkaldt, skænkede det sit Billede i Ramme; det fik sin Plads i Kahytten.

Ved Ankomsten til Sundsvall blev Skibet Genstand for megen Beundring, og et Par Hundrede Mennesker var om Bord for at bese det, deriblandt flere Skibsredere, Bygmestre og andre Fagfolk. En Præst fra Land holdt Gudstjeneste om Bord en Dag, og et Sangkor assisterede og ledede Sangen."

Af Jern- og Staalskibe nybyggedes til Nordby:

- 1891 Staalbark Kronprinsesse Louise, 618 R. T., bygget i Sunderland, Pris 126.000 Kr., Fører Morten J. Jepsen.
- 1891 Staalbark Kronprins Frederik, 618 R. T., bygget i Sunderland, Pris 126.000 Kr., Fører Fr. Struckmann.
- 1891 Staalbark Aalborg, 618 R. T., bygget i Sunderland, Pris 126.000 Kr., Fører Math. P. Clausen.
- 1892 Staalbark Esperance, 615 R. T., bygget i Sunderland, Pris 126.000 Kr., Fører J. P. Toft.
- 1892 3 m. Staalsk. Maracaibo, 280 R. T., bygget i Grangemouth, Pris 89.000 Kr., Fører A. Cl. Svarrer.
- 1892 Staalbark Union, 608 R. T., bygget i Sunderland, Pris 126.000 Kr., Fører A. N. Svarrer.
- 1892 Staalbark Prinsesse Marie, 1288 R. T., bygget i Helsingør, Pris 130.000 Kr., Fører P. L. Winther.
- 1893 Staalbark Havila, 1327 R. T., bygget i Dumbarton, Pris 270.000 Kr., Fører M. H. Mortensen.
- 1893 3 m. Staalsk. Bertha, 243 R. T., bygget i Dumbarton, Pris 75.000 Kr.
- 1893 Staalbark Prins Valdemar, omtrent samme Størrelse og Pris som Prinsesse Marie, Fører S. A. Winther.

Til Sønderho:

- 1891 3 m. Staalsk. Agnes, 294 R. T., bygget i Tønning, Fører Jp. A. Thøgersen.
- 1892 Staalbark Martha, 367 R. T., bygget i Tønning, Pris 97.000 Kr., Fører N. Nissen.
- 1892 3 m. Jernskonnert Elisabetha, 288 R. T., bygget i Tønning, Pris 75.000 Kr., Fører S. A. Fischer.

Ethvert nyt Skib, der blev tilført Fanøs Flaade, blev af hele Øens Befolkning hilst med største Glæde, og alle knyttede de store Forhaabninger til en øget Indtægt, der vilde komme hele det lille Samfund paa den isolerede Plet tilgode. Men det maa ikke glemmes, at denne gyldne Tid ogsaa kunde faa en Baggrund mørk og sorgfuld. Jeg skal i denne Forbindelse anføre, hvad den gamle Skibsfører P. H. Clausen (død 1924) har anført i nogle Optegnelser, han har overleveret mig:

... Og hvad har saa denne Handelsflaade kostet Fanøerne i en Retning, der ikke kan betales med Penge? Kom en Gang herover paa Fanø og gaa i Kirke. Se paa Kvinderne. Mange er helt eller halvmørkt klædte. Mænd, Fædre og Brødre er gaaet væk paa Havet eller døde af Klimafeber langt borte fra Hjemmet, eller Skørbug har knækket dem paa de lange Rejser og saa fremdeles. — Taarer, Lidelser og Savn for de, der maatte miste deres nærmeste i deres lovlige Kald langt borte fra Hjemmet!

Og saa denne skrækelige Ventetid, naar de kære blev borte uden Efterretning, afvekslende med Haab og Frygt, indtil Haabet maatte opgives. Mangen Sømandsbrud fik under en saadan Periode et Knæk paa Helbredet, der aldrig forvandt.

Hvor store Procenter af Menneskeliv, Søfarten kræver, kan jeg belyse med et Par Eksempler, som ligger mig nærmest. Af 22 Dreng, der konfirmeredes sammen i Nordby i 1862 gik de 20 til Søs, af disse er nu (1893) kun 3 i Live og er Skibsførere. Af 7 andre, som sammen med mig i 1875 og 1876 byggede Skibe, er 5 døde af Afrikafeber eller paa Søen.

... Hvad det vil sige at komme til et Feberland og se den ene efter den anden af Mandskabet bukke under — i Dag rød, i Morgen død — og ikke være i Stand til at hjælpe, hvad det vil sige selv at være syg og selv være Læge eller Sygepasser med kun faa eller ingen Hjælpemidler, vil ingen kunne ane, som ikke har gennemgaaet en saadan frygtelig Tilstand.

... At ligge paa Havet i Maaneder og tit døje Storm, Modvind og Kulde, at leve af simpel enkel Mad, at være borte fra Hjem og Familie Aar ad Gangen, at leve næsten som Eneboere eller mellem halvt civiliserede Mennesker og dog holde Humøret oppe og Arbejdsevnerne vedlige, er noget, der mere burde paaagtes, end det sker. Det er ikke min Mening at gøre nogen bange for at gaa til Søs. Min Fader var Sømand og blev paa Havet, men jeg ønsker mig ikke noget bedre end at være Sø-

mand. Der er ogsaa mange Behageligheder og Glæder ved Sømandens Liv. Han erhverver sig Kundskaber og Indblik i Forhold, som ingen anden opnaar. Jeg vil derfor ogsaa helst mine Drengene bliver Sømænd. Sømandslivet er trods alt frit, sundt og oplivende.“

Saaledes skriver den gamle erfarne Skibsfører, der har sejlet paa alle Jordens Have og oplevet baade godt og ondt. Da han „lagde op“ efter over en Menneskealders Fart paa Havet, udtalte han:

Lad andre harve, hvad jeg har pløjet,
saa faar de at vide, hvad jeg har døjet.

Af nedenstaaende Positionsliste over Fanøskibe i Juli—September 1899) faar man et Indblik i Skibenes omfattende Fart.*

Staalbark „Alexandra“, M. J. Nielsen, ankom til Rosario, La Platafloden, 16. Avgust fra Cardiff.

3 m. Skonnert „Ameta“, Julius A. Nielsen, afgang fra Rio Janeiro 21. Avgust til Table Bay, Australien.

Staalbark „Aalborg“, Math. P. Clausen, ankom til Lyttelton, Australien, 12. September fra Hamborg.

3 m. Skonnert „Anne“, J. J. Clausen, ankom til Rio Grande 10. Juli fra Liverpool.

Jernbark „Anne Agnete“, Math. P. Mathiasen, afgang fra London 25. Juli til Port Natal, Afrika.

Brig „Anne & Mathias“, V. B. Eriksen, ankom til Hamborg 19. Avgust fra Rio Grande.

Brig „Anne & Emmy“, N. Svarrer, afgang fra Liverpool 12. September til Rio Grande.

3 m. Staalskonnert „Bertha“, J. J. Nørholm, ankom til Hamborg 20. Avgust fra Porto Galejos, Falklandsøerne.

Jernbark „Casma“, Jørgensen, ankom til Falmouth 16. September fra Taltal i Chile.

Fuldrigger „Copley“, F. Struckmann“, afgang fra Table Bay 4. September til Liverpool.

Jernbark „Cingalese“, L. Harreby, ankom til Bahia 12. Avgust fra Hamborg.

Brig „Cito“, A. Christensen, ankom 24. Juli til Menado, Celebes, fra New York.

*) Efter „Fanø Ugeblad“ No. 90 1899.

Jernbark „Dania“, N. Gr. Nielsen, afgik fra Aruba, Sydamerika, 27. Juli til Harborg.

Jernbark „Doris Brodersen“, H. L. Hansen, afgik fra Liverpool 7. Juli til Guayaquil, Ecuador.

Brig „Dorane“, Mathiasen, ankom til Rio Grande 31. Avgust fra Cardiff.

Bark „Erna“, J. Thomsen, afsejlede 5. Avgust fra Santos til Barbados.

Bark „Emilie“, Jac. Thomsen, ankom 19. Avgust til Menado fra London.

Jernbark „Esmeralda“, P. H. Pedersen, afgik 6. Juli fra Gefle til Melbourne.

Jernbark „Elisabeth“, S. L. Harreby, ankom til Carabelle, Brasilien, 22. Juli fra Pernambuco.

Bark „Embla“, Hans M. Jepsen, afgik fra Cardiff 3. Avgust til Progresso Yucatan.

Bark „Franz Schwalbe“, J. H. Poulsen, afgik fra Barry, England, 12. Marts til Manilla, Ny S. Wales.

3 m. Skonnert „Franz“, S. J. Pedersen, ankom til Cardiff 14. September fra Liverpool.

Fuldrigger „Gladstone“, Morten J. Christiansen, ankom til Ny Caledonien 1. September fra Canooona.

Bark „Havilla“, J. Thøgersen, ankom til Taltal 6. Juli fra Ny S. Wales.

Bark „Hans“, J. P. F. M. Jensen, ankom til Amsterdam 7. September fra Hernøsand.

3 m. Skonnert „H. Grohmann“, N. H. Gregersen, afgik 12. September fra Svartvik til Portleven.

Skonnertbrig „Ines Røhl“, P. M. Nørby, ankom til Antwerpen 15. September fra Paysandu, Uruguay.

Jernbark „Johanne“, H. P. Thomsen, afgik fra Rosario 11. Juli til Falmouth.

Staalbark „Kronprinsesse Louise“, M. J. Jepsen, afgik fra Rangoon 24. Juli til Rio Grande.

Bark „Laura“, M. Kallesen, afgik fra New York 25. Juli til Corinto, Vestindien.

Bark „Lenita“, S. P. Clausen, ankom til Guayaquil 18. September fra Callao, Peru.

Jernbark „Max“, Poulsen, ankom til Manta 21. Avgust fra Callao.

Bark „Mathilde“, Strömberg, afgik fra Westport 26. Maj til Marchaløerne.

3 m. Staalskonnert „Maracaibo“, A. Cl. Svarrer, afgik fra Maracaibo 2. Avgust til Hamborg.

Bark „Mærdor“, P. J. Brinck, ankom til Rio Grande 21. Juli fra Cardiff.

Brig „Medor“, H. Svarrer, ankom til Boston 9. September fra Gefle.

Jernbark „Mary Jose“, H. N. Svendsen, ankom til Port Natal 19. September fra Drammen.

Jernbark „Mexiko“, J. P. Lybecker, ankom til London 10. September fra Port Stanley, Falklandsøerne.

Bark „Nordby“, Christiansen, ankom 1. September til Hamborg fra Taltal.

Bark „Nanna“, J. H. Warrer, ankom til Belize, Br. Honduras 7. Avgust fra Nantes.

Bark „Nancy“, N. A. Hansen, afgik fra Cardiff 7. Juli til Rio Grande.

Jernbark „Nor Wester“, Th. Nielsen, afgik fra London 24. Avgust til Dunedin, New Zealand.

Staalbark „Prinsesse Marie“, P. L. Winther, arfgik fra Delaware Breackwater 26. Avgust til Nagasaki, Japan.

Staalbark „Prins Valdemar“, S. A. Winther afgik fra Freemantle, Avstralien, 16. Avgust til London.

Bark „Poul“, A. P. Svane, ankom til Menado 2. Juli fra Madagascar.

Jernbark „Puck“, J. P. Clausen, afgik fra Rosario den 29. Avgust til Falmouth.

Bark „Røhl“, J. J. Callesen, ankom til Hamborg den 22. Avgust fra Rio Grande.

Jernbark „Serapis“, Winther, ankom til Valparaiso den 25. Avgust fra Swansea.

Jernbark „Sixtus“, H. P. Lassen, afgik fra Cardiff 21. Juli til Valparaiso.

Bark „Sophie“, N. M. Svarrer, sejlede fra Algoa Bay, Capstaten, 16. Avgust til Port Natal

Bark „Sørine“, A. Cl. Andersen, afgik fra Corinto 26. Maj til Falmouth.

Jernbark „Tercera“, N. P. Pedersen, afgik fra London 29. Juli til Algoa Bay.

Bark „Thora“, Th. A. Thomsen, afgik fra Amsterdam 31. Juli til Macassar, Celebes.

Jernbark „Thor“, H. Th. Meinertz, ankom til Port Louis 4. Avgust fra Madagascar.

Bark „Rosa“, N. H. Brinck, afgik fra Buenos Ayres 4. Avgust til Falmouth.

Staalbark „Union“, A. N. Svarrer, afgik fra Liverpool 24. Juli til Delagao Bay, Afrikas Østkyst.

Bark „Verdande“, M. Nielsen, ankom til Hamborg den 31. Avgust fra Rio Hache, Colombia.

Jernbark „Vega“, N. J. Pedersen, ankom til Rio Janeiro 15. Avgust fra Hamborg.

Fuldriiger „Wilhelmine“, P. M. Pedersen, ankom til Junin 23. Avgust fra Newcastle N. S. W.

3 m. Staalbark „Agnes“, A. Riber, afgik fra Antwerpen 14. September til Para.

Bark „Ane Jensine“, P. Øhle, afgik fra Ceara 2. Avgust til Canada.

Jernbark „Else“, H. J. Thomsen, afgik fra San Juan del Sur, Nicaraguas Vestkyst, 6. Maj til Kanalen.

3 m. Jernskonnert „Elisabetha“, S. A. Fischer, afgik fra Rio Grande 12. Juli til Falmouth.

Jernbark „Fides“, N. Sørensen, afgik fra Port Natal 5. Maj til Sidney.

Bark „Georg Schwalbe“, N. J. Pedersen, afgik fra Macassar 20. Juni til Amsterdam.

Bark „Helene“, H. Christiansen, ankom til Antwerpen 30. Avgust fra Houtmann Abrolhos.

Jernbark „Killena“, H. Th. Hansen, afgik fra Rosario 10. Juli til Falmouth.

Staalbark „Martha“, N. Nissen, afgik fra Rio Grande 1. September til Kanalen.

Her skal lige anføres nogle enkelte Eksempler paa meget heldige Udfald af Skibsfarten sidst i 1880'erne og først i 1890'erne:

J. J. Clausen købte 3 m. Skonnert „Anna“ i 1889 for ca. 63,000 Kr., og i Løbet af 4 Aar var Skibet godt og vel tjent fri. M. A. Warrer, Skonnertbrig „Anne Cathrine“, gav for Aaret 1889 et Udbytte svarende til 63 pCt. af Skibets Værdi. P. H. Clausen med Bark „Laura“ gav i 11 Maaneder 1889—90 22 pCt.

Udbytte. H. Christiansen med Jernbark „Professor“ gik i 1889 fra Bremen til Vestkysten af Mexiko og gav for Udrejsen alene 28 pCt. Udbytte. Jernbark „Havillah“, ført af M. H. Mortensen og købt i 1888 for 42,000 Kr., blev solgt i 1892, da havde den indtjent langt over, hvad den havde kostet. Anders H. Rødgaard, hvis Skib „Dorane“ fra nyt (1883) havde kostet 105,000 Kr., tjentes frit paa 3 Rejser til Vestkysten af Amerika. Ikke alle var saa heldige, men i nogenlunde gode Aar var Udbytter paa 8 à 15 pCt. ikke ualmindelige.

Om enkelte Fragter kan oplyses:

N. N. Aarre med Jernbark „Max“, 587 R. T., fik i 1890 i Fragt fra Newcastle til Guayaquil 28,800 Kr. Jens Hansen med Jernbark „Peruvian“, 680 R. T., fik i 1890 i Fragt fra England til Tasmanien 20,000 Kr. H. Svarrer med Brig „Medor“, 266 R. T., 7,650 Kr. fra Hamborg til Pernambuco i 1894. P. M. Pedersen med Fuldrigger „Wilhelmine“, en Rejse i 1890—91 fra Hamborg til Sydney i Avstralien paa 84 Dage med en Fragt af 25,200 Kr. Anth. J. Øhle med Jernbark „Phønix“, 683 R. T., i 1891 London—Freemont i Avstralien 22,500 Kr. M. A. Mathiasen i 1890 med Jernbark „Doris Brodersen“, 647 R. T., fra London til Delago Bay i Sydøst Afrika 27,000 Kr.

Førens Hyre var samtidig 80 à 90 Kr. pr. Maaned + 4 pCt. af Bruttofragten; dette kunde give en aarlig Gage af 4 à 5000 Kr. + Kosten; dertil kommer saa Udbyttet af hans Part i Skibet.

For at bevare de i Sejlskibene indestaaende Kapitaler mod Splittelse ved Skibenes Salg eller Forlis, hvilket ofte var Tilfældet og derved vanskeliggjorde Anskaffelse af nye Skibe, besluttede nogle Mænd i Nordby, nemlig Skibsbygmester S. Abrahamsen, Skibsrederne C. P. Holm og P. N. Winther med Støtte af Direktør M. Clausen, Ringkjøbing, og Folketingsmand N. Andersen, Søholm, hvilke to sidste Herrer alt i flere Aar havde været økonomisk interesseret i Fanø Skibe, at søge samtlige Fanø Skibe sammensluttet til ét Aktieselskab.

Et Selskab til dette Øjemeds Opnaaelse dannedes i Foraaret 1897, og Barkskebene „Poul“, „Emilie“, „Hans“, „Mathilde“ og „Thora“ samt Briggen „Sophie“ gik ind under det nye Selskab, der fik Navnet „A/S Fanø Skibsrederi“ med en Aktiekapital af 500,000 Kr. Selskabet virkede dog ikke mange Aar, og dets Hensigt opnaaedes heller ikke. Det syntes umuligt paa Grund af

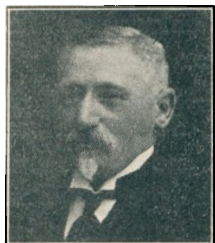
mange indtrædende Forlis og den stærke Konkurrence fra Dampskibenes Side at bevare Sejlskibsflaaden for Fanø.

Nogle Forsøg paa at skabe Fanø en Dampskibsflaade er dog af og til gjort. Efter Anlægget af Esbjerg Havn, der havde saa mange Fødselsveer, var der enkelte Mænd paa Fanø — om end de helst havde set, at Havnen var komme til at ligge paa Østsiden af Øen og gjort et ihærdigt Arbejde herfor og navnlig for at gøre Havnen til en Frihavn — der godt kunde se, at Esbjerg Havn vilde faa Betydning baade som Import- og Eksporthavn. Disse Mænd var Skibsreder S. Brinch Hansen, Købmand og Konsul J. K. Bork og Skibsfører N. H. Kalleisen, alle af Nordby. De lod bygge et Dampskib 1872 i Skotland til en regelmæssig Fart paa Ruten Esbjerg—England. Det løb af Stabelen 7. November 1872 og havde en Størrelse af 296 R. T. og med 75 Hestkræfter. Det kostede 150,000 Rdl. og fik Navnet „Esbjerg“ med Hjemsted i Nordby. Til Fører antoges førnævnte N. H. Kalleisen. (Billede Side 101).

Det gjorde først nogle Rejser til Middelhavet; men den 6. Oktober 1873 løb det — som første Dampskib til Esbjerg — ind i Esbjerg Havn og blev modtaget ved Kajen af en stor Menneskemængde, der gentagne Gange raabte Hurra som en Hyldest til Begivenheden.

Senere (1874) antoges den unge Styrmand, *Johannes Warrer*, fra Sønderho til Fører. Han blev saaledes Sønderhos første Dampskibsfører, ligesom Kalleisen var den første Dampskibsfører fra Nordby. I 1876 overgik „Esbjerg“ til Det forenede Dampskibsselskab, og Warrer fulgte med. Han førte det til 1878, da han overtog Damperen „Esbern Snare“, siden de større Skibe „Riberhus“, „Botnia“, „Nidaros“, „Koldinghus“, „N. J. Fjord“, og hver Gang et nyt og større Skib indgik i Ruten, fik Warrer det som Fører, sidst „A. P. Bernstorff“, som han forlod 1919, efter at han havde gjort ca. 5000 Rejser over Vesterhavet uden noget Uheld af Betydning.

1899 oprettedes et Selskab i Nordby under Navn A/S Dampskibsselskabet „Fanø“ med en Aktiekapital af 85,000 Kr., det skulde drive Fragtfart med et i den Anledning i Tønning bygget Dampskib, „Clara“, paa en Drægtighed af ca. 400 Tons død Vægt. Selskabets Bestyrelse bestod af Konsul H. Pagh, Esbjerg, Skibsrederne D. H. Duysen og P. N. Winther, Nordby.



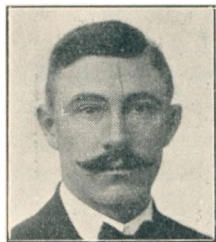
Kapt. Joh. J. Warrer,
R. a. D.
Død i Kjøbenhavn
4. Dec. 1931, 82 Aar.

Til Fører antoges *L. J. Holst* af Nordby. Denne Damper sejlede i nogle faa Aar og til Tider med godt Udbytte.

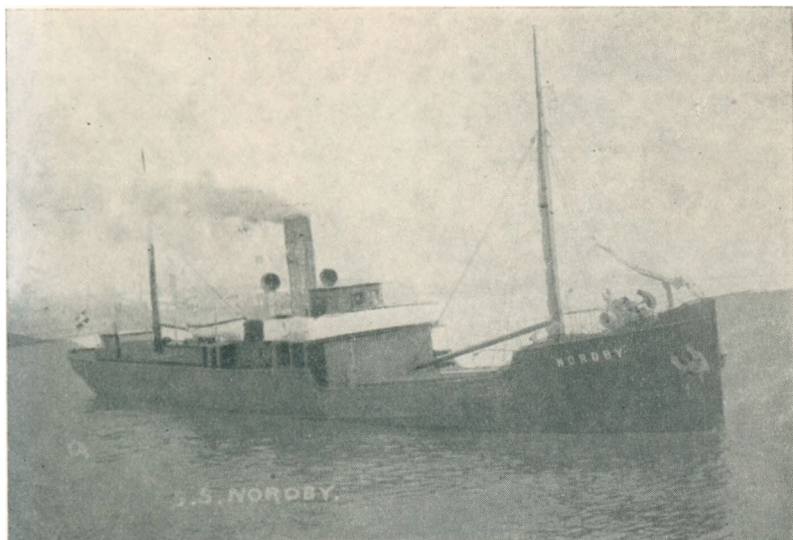
I 1913 købtes med Kaptajn J. Christiansen som Reder et Dampskib til Nordby paa 650 R. T. Det fik Navnet „Nordby“ og førtes af Kaptajn *Søren Clausen* (født 6. Jan. 1881).

I den senere Tid er der atter gjort Forsøg paa at skaffe Fanø en Dampskibsflaade, idet den driftige Skibsbefragter *N. Winther*, som i mange Aar havde arbejdet indenfor Befragtnings- og Rederibranchen, satte sig i Bevægelse for og ogsaa fik købt en Damper, der fik Navnet „Juliane“; den fik Hjemsted paa Fanø. Desværre naaede denne driftige Mand, som var af den kendte Skibsrederslægt Winther i Nordby, ikke at se Foretagendet komme mere end i Gang, idet han døde 24. Nov. 1933. Dampere sejler dog fremdeles. Rederen er forhenværende Kaptajn, Amtsraadsmedlem *Knud Nielsen*, Nordby, og den føres af Kaptajn Schmidt. —

I 1870'erne gik mange af Smaaskibene paa Fanø bort, dels ved Salg og dels ved Forlis. Det var saadanne Skibe, hvis Fart mestendels laa i Vesterhavet og Østersøen, og var bleven saa gamle og utætte, at de kun var brugelige til Farten med Trælast („flød paa Lasten“), som det hed om disse Skibe. Disse Smaaskibsejere var langt fra Kapitalister, selv om de ejede den største Part i Skibet. De fire à fem Rejser, de højst kunde drive det til om Aaret for de flestes vedkommende, gav ikke mere end af Haanden og i Munden. Tidligt maatte de lægge op om Efteraaret, da Skibene ikke var modstandsdygtige over for Efteraarets Storme og endnu mindre, naar Vinteren med Is og Sne holdt sit Indtog. Skibene svandt ind i Antal — om end Øens Tonnage voksede ved Bygning af større Skibe. Dette havde til Følge, at der blev færre Hyrer at opnaa for saavel de yngre som ældre Sømænd, og Udsigten til at faa Skib at føre betydelig formindsket. Derfor var der mange af de unge Sømænd, der en Tid undlod at tage Styrmandseksamen og gik over som Matroser, Kokke og Hovmestre samt Maskinmestre paa Dampskibene, særligt paa



Kapt. S. Clausen.



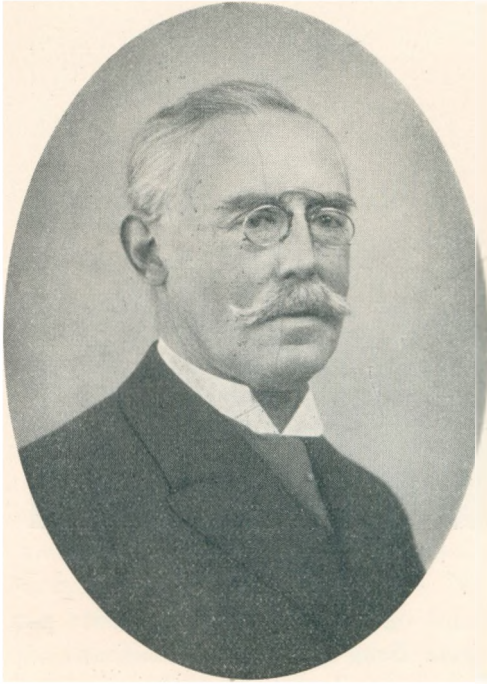
Dampskibet „Nordby“. Ført af Kaptajn S. Clausen.

Rutebaadene Esbjerg—England og i Fyrvæsenets Tjeneste paa Fyrskibene. Her var dog ogsaa Brug for dygtige Sømænd, og da efterhaanden Dampskibenes saavel som Fyrskibenes Antal øgedes, blev der ogsaa Brug for flere Sømænd og Førere, og som saadanne finder vi efterhaanden en hel Stab af Fanø Søfolk, anbragte som Styrmand, Radiotelegrafister og Førere i Fyrskibene og de store Dampskibsselskaber og paa Færgerne.

Ligeledes er mange gaaet over i Lodsvæsenets Tjeneste, hvor til kræves Navigatorer. Fanø-Navigatorer har saaledes været ansatte ved Lodseriet i Kjøbenhavn, Helsingør, Korsør, Odense, Fredericia, Horsens, Aarhus, Hals, Esbjerg og flere andre Steder.

Som et af de Dampskibsselskaber, der har den allerstørste Betydning for Fanø, skal nævnes det med Konsul D. Lauritzen som Reder ledede Selskab. Dette Selskab, der for snart 50 Aar siden begyndte med et Par smaa Dampskibe og nu tæller over 40 store Dampere, er og har altid for største Delen været bemannet med Fanøboere. Mange af dem har begyndt som Skibsdreng og har arbejdet sig op gennem alle Grader til Skibets Fører eller Styrmand i dette Selskab, og mange har fundet Ansættelse som Matroser, Hovmestre og Maskinmestre dér.

Nævnes skal det ogsaa, at Konsul Lauritzen har betænkt Fanø med store Gaver til forskellige Formaal, hvorom der paa



Skibsreder D. Lauritzen,
R. a. D. p. p.
Født i Ribe 1859.

adskillige Steder i denne Bog er fortalt under de paagældende Institutioners Historie. Naar dertil kommer, at han gerne opholder sig paa Fanø en Tid om Sommeren og har vist Ønden Opmærksomhed at kalde sit Skoleskib „Fanø“, tør man sikkert regne med, at dette er Udtryk for Konsulens Tilfredshed med de af Fanøs Sønner, han har haft i sit Brød.

I Dampskibsselskabet „Dania“, hvis Reder er Konsul Chr. Andersen, har ligeledes mange Fanøboere fundet Ansættelse baade som Matroser og Officerer m. v.

Inden jeg slutter Afsnittet om Søfarten, kan jeg ikke andet end nævne 3 af Fanøs gode Sønner i det fremmede — alle andre ufortalt —. De har hver paa sin Vis været Fanøboerne til Støtte, Vejledning og Hjælp, naar det behøvedes.

1. Mægler, Konsul, Lordmayor og Fredsdommer *J. Chr. Nielsen* i Hartlepool, R. af D., født i Nordby 1827, død 24. December 1896.

Ved et betydeligt Kendskab til engelske Forhold, navnlig Skibsfarten, og sin store Indflydelse paa mange Omraader, skaffede han en Mængde unge Mennesker ind i gode Stillinger. Selv var han Medejer af flere Skibe, ført af Fanø Kaptajner, som da havde taget engelsk Eksamen i Navigation. Hans Interesse for Forbedring af Færgeriet og Oprettelse af en Navigationsskole i Nordby er omtalt under de paagældende Afsnit her i Bogen.

2. Clark *M. N. Madsen*, født i Nordby, død sammesteds 8. September 1916, 78 Aar, i ca. 40 Aar Clark i Antwerpen.



Konsul J. Chr. Nielsen.

Peder Jensen Clausen.

Clark M. N. Madsen.

Efter at have sejlet i nogle Aar, fik han Ansættelse paa et stort Mæglerkontor i Antwerpen. Fanø Ugeblad skrev i Anledning af hans Død:

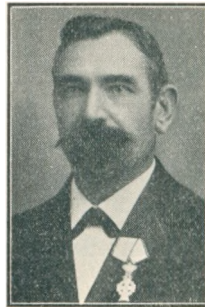
„De fleste af vore ældre Sømænd har, hver Gang de med Skibene kom til Antwerpen, næsten altid truffet paa Skibsclark Madsen, og derved blev han en i Søfartskredse saare velset og velkendt Mand. Han lod aldrig noget dansk Skib komme i Havn uden at gaa dér om Bord og tilbyde sin Hjælp med Ordningen af alt, hvad et Mæglerkontor har med at gøre. Fanø-Sømændene husker og mindes ham nok bedst; thi dem havde han, af gode Grunde, mest tilovers for; det er vistnok grumme faa af dem, som ikke har haft Lejlighed til at aflægge et Besøg i hans Hjem, altid mærkede og vidste de, at de var velkommen, og at der blev taget imod dem med Glæde. At man saa i Samtalens Løb kom til at tale om Fanø, kan man ikke undre sig over; thi Tankerne droges der ude i det fremmede ganske af sig selv til de hjemlige Strande. Alle vore Søfolk lærte at sætte Pris paa den hjælpssomme og pligtopfyldende Fanobo.

At han var et Menneske, som der blev lagt Mærke til, kan man forstaa deraf, at den belgiske Konge ikke mindre end to Gange viste sig Paaskønnelse af hans Virksomhed ved at tildele ham Ordener, og da vor nuværende Konge, Christian den Tiende, kort før Krigens Udbrud besøgte enkelte Byer i Belgien, fik gamle Madsen Dannebrogsmændenes Hæderstegn overrakt af Kongens egen Haand. Men da Krigen brød ud, maatte han forlade sin mangeaarige Virksomhed. Efter at have været interneret i nogen Tid, kom den gamle Mand til Skotland og nød der en god og velfortjent Pleje. Senere lykkedes det saa

Af Fanø-Sømænd i Fyrskibsvæsenets Tjeneste kan nævnes:



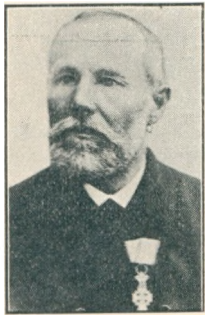
Aage Rasmussen,
Fører.
Født 17. Marts 1888.



Jul. Jensen,
Fører, Dbmd.
Født 21. Avg. 1865.



Aage H. Schmidt,
Fører.
Født 12. Jan. 1877.



N. J. Kromann,
Fører, Dbmd.
Død i Sønderho 9. Okt.
1931, 80 Aar.



H. Sonnichsen,
Fører, Dbmd.
Død i Sønderho 1930,
77 Aar.



J. S. Ibsen,
Fører, Dbmd.
Født i Sønderho 19. Feb.
1861, nu pens.



Chr. Jensen,
Skibstømrer, Dbmd.
Født i Sønderho 10. Nov.
1875.



Chr. E. Søjborg,
Fører.
Født 28. Maj 1882.



H. N. Sørensen,
Overmatros, Dbmd.
Født i Sønderho
19. Okt. 1866.

for ham at komme hjem til sin gamle Barndomsø, hvor han havde levede sine sidste Maaneder, indtil en Lungebetændelse afsluttede hans Livsløb."

3. Søekviperingshandler *Peder Jensen Clausen*, født i Nordby 1852, død i Hamborg 8. Juni 1925.

Kom til Hamborg i en yngre Alder og blev Rigger af Skibe, siden Søekviperingshandler. Det var særligt de unge Mennesker, han tog sig af, naar de kom til den store By enten for at søge Hyre eller naar de blev afmønstret. I hans Hjem blev de altid venligt og gæstfrit modtaget.

FANØ NAVIGATIONSSKOLE.

DET første vi hører om, at nogen har beskæftiget sig med at give de unge Sømænd Undervisning i Navigationskundskaber paa Vesterhavsøerne er, da *Jesper Ørum* paa Rømø i 1696 faar Bevilling til at give Undervisning dér paa Øen i Navigation. Og den 26. August lod han tinglæse et kongeligt Brev af 21. Maj s. A. ved Fanø Birketing. Det „bevilger og tillader, at *Jesper Ørum* forundes alene at holde en Navigationsskole paa Rømø samt paa de andre dér omkring liggende Ølande og udi Navigationskunst for billig Betaling alle og enhver, som det af samme begærende vorder, saa længe han sig i samme tilbørlig og forsvarlig forholder.“ — Hvem denne *Jesper Ørum* ellers er, vides ikke. Da han i 1695 søger om at faa Bevillingen, giver Stiftamtmanden (22. Juli 1695) ham den anbefaling, at han efter nøje Udforskning og efter en Attest fra Sognepræsten paa Rømø „og særdeles efter Attest efter tvende gamle forstandige Skippere, hvoraf den ene Farer som Kommandør paa Grønland, og andre erfarne, skal Supplikanten være god og dygtig en Navigationsskole her paa Ølandet at forestaa — — —.“

Om han nu har faaet oprettet den paatænkte Navigationsskole, og om saa er sket, vides intet om, at Fanøboerne har søgt den, hvad de dog næppe har, eftersom det endnu ikke var dem forundt at drive Søfart. Den Ret erhvervede de sig først ved Øens Køb af Kronen i 1741. Og selv umiddelbart efter dette Aar bekymrer Fanø-Skipperne sig ikke om de teoretiske Sømandskundskaber. Til den Sejlads, de endnu kun udførte — langs Kysterne — klarede de sig stolt med den praktiske Erfaring. Alle Punkter som Klitter, Kirker og andre Bygninger langs Kysten fra Holland til Skagen og paa Sydnorges Kyst var dem Vejledning nok til Stedbestemmelse i Forbindelse med Benyttelse af Loddet. Strømforholdene kendte de nøje, og disse gav dem ogsaa Oplysning om Skibets Position. Skibets Fart udfandt man ved at kaste en Pind over Bord ved Skibets Forende og saa følge den til Agterenden. Af den Hastighed, hvormed man maatte flytte Benene, kunde Skibets Fart saa nogenlunde bestemmes. Var man kommen saa langt fra Land, at dette ikke

kunde øjnes, kunde en gammel og erfaren Skipper næsten bestemme Afstanden derfra ved at iagttage Fuglenes Flugt og den Retning, de tog. Og meget andet i Naturen tjente dem til Rette-
snor under deres Sejlads.*) Om en gammel for ikke mange Aar siden afdød Sønderho-Skipper, der var kendt for sit flegmatiske Væsen, fortælles det pudsige Kendetegn, hvorpaa han paastod at kunne kende Lands Nærhed. Denne Skipper opholdt sig meget i Kahytten, beskæftiget med Læsning, og Folkene bragte ham da Melding, saa ofte noget særligt passerede, ogsaa naar der snart kunde ventes Landkending. Nu havde han engang en Styrmand, der blev nervøs, naar de stod overfor denne Situation og fik da gerne Mavepine. Naar der derfor blev meldt Skipperen, at man snart maatte have Landkending, og man bad ham komme op paa Dækket, svarede han: „Saa længe Styrmanden ikke har „ondt i æ Lyv“, er der ingen Fare.“

Da man i Slutningen af det 18. Aarhundrede havde faaet bygget større Skibe og dristede sig til at gaa over Vesterhavet til England og igennem Kanalen til Pladser i Frankrig samt gennem den holstenske Kanal om i Østersøen, begyndte Fanø-Sømændene at „studere Styrmandskunsten“.

I 1771 blev der gjort et Tilløb til at give Undervisning i Navigation i Ribe, idet der fra Regeringen blev paabudt, at de beskikkede Skoleholdere skulde give Undervisning i Navigation. Stiftamtmanden indberetter noget efter, at „Undervisningen er uden Betydning af Mangel paa Lysthavende formedelst Handelsens Ringhed. Forresten er der ingen Navigationsundervisning i Stiftet uden paa Vesterland, Føhr, men de gamle Skippere paa Fanø og i Hjerting underviser de Unge her.“

Paa Føhr har der været Navigationsskole siden Begyndelsen af det 18. Aarhundrede, og dertil rejste saa Fanø-Sømændene og tog deres Eksamen. Det vides, at Skipper Hans Thomsen i Sønderho (død 1818, 77 Aar) i 1766 har taget Styrmandseksamen paa Føhr. En Skibskaptajn, Henrich Brarens, fik i 1796 af det kgl. Kancelli Koncession paa at drive en Navigationsskole paa Føhr og at udstede Certifikater, der skulde have samme Gyldig-

*) Hos Løwenørn hedder det i 1825, „at Skipperne sejler over Nordsøen uden Kort og Bog og næppe bruger Kompasset, men benytter sig kun af Lodskuddet, og de kender alle Banker og Dybdeforhold dér meget nøje. De sejler efter Landkendinger og forstaar at beregne Afstanden fra Kysten, naar de vidste Højden paa Fyrtaarn, Kirker eller Klitter.“

hed som de ved Kjøbenhavns Navigationsskole erhvervede. Da han i 1799 udnævntes til Lods i Tønning, henflyttede han Skolen hertil. Han døde 1826 og Skolen fortsattes af *Middelboe*.*) I Tønning og senere i Flensborg, hvortil *Middelboe* henflyttede Skolen, har mange af Fanøboerne**) taget deres navtiske Eksamen, før Fanø fik sin egen Skole i 1860.

Det første Forsøg paa at oprette en Navigationsskole paa Fanø gjordes i 1799. da Skibsfører *Niels Michelsen* af Sønderho fik Bevilling derpaa. *Niels Michelsen* havde ikke selv nogen Eksamen i Navigation, men han var en dygtig og praktisk uddannet Skipper, der havde sejlet med hollandske Skibe i mange Aar og derved erhvervet sig grundige Kundskaber i Navigation. Efter at han i 1795 havde mistet sit Skib ved Forlis, begyndte han at undervise de unge Sømænd i Navigation, hvorefter de rejste enten til Føhr eller Kjøbenhavn for at tage Eksamen. Hans Ansøgning til Admiralitetskollegiet om at faa sin Skole avtoriseret lyder saaledes:

Da jeg undertegnede, *Niels Michelsen*, forhenværende Skipper i Sønderho, ved et uheldigt Tilfælde i 1795 gik forlorent af mit Skib og derved blev sat rent ud af min Næringsvej, begyndte jeg til min og min Families Underhold paa at undervise en Del unge Mennesker i de Videnskaber, som henhører til Navigationen, og da jeg derved har erfaret lykkelig og heldig Fremgang, har jeg vedholdt dermed i en Tid af 3 Aar og undervist 16 Personer i Professor C. C. Lous Skatkammer og Marinekalender med begge Tillæg, Günterschalen og RudeKvadranten, tilmed Plat og Voksen under Kortpassing, af hvilke tvénde Personer har underkastet sig den offentlige Eksamen og blev erklæret at have Grunddygtighed i de behørigte Navigationskundskaber, som dem alene ved mig er bibragt. Saadan har endmere

*) Jeg er i Besiddelse af et Eksamensbevis udstedt af *Brarens* for *Jes Hansen Spelmann* af Nordby, dat. Tønning 4. Febr. 1826. Det er udstedt paa Tysk og et Eksamensbevis, udstedt af *Middelboe* for *Niels Math. Jessen* af Nordby, dat. Flensborg 17. Juni 1854.

**) Om den i sin Tid saa kendte og dygtige Skibsfører, *Math. M. Andersen*, død i 1896, fortælles, at da han som ung Matros (omkring 1828) kom til Hamborg med et Skib, der kun skulde opholde sig dér, saa længe Losning og Ladning varede, fik han Tilbud om at kunne komme med Skibet ud som Styrmand, hvis han indenfor det Tidsrum, Skibet benyttede til Losning og Ladning, kunde erhverve sig Styrmandsbevis. Han rejste da til Tønning Navigationsskole, og paa Grundlag af sine praktiske Kundskaber i Navigation, blev han eksamineret af Forstander *Middelboe*, der befandt ham kvalificeret til Styrmands Certifikat, som han derpaa fik udleveret. Og med dette i Haanden ved sin Tilbagekomst til Skibet blev han paamønstret som Styrmand. Nogen dygtigere Styrmand og senere Skibsfører har Fanø vel næppe haft.

opmuntret mig til nu underdanigst at tage den Dristighed at anholde hos det høje Kollegium, om det ikke maatte blive mig tilladt at udstede Eksamensbevis under saadanne Foranstaltninger, som naadigst maatte blive foreskrevet, da den største Del af mine Elever for Rejsebekostningens Skyld afholdes fra at underkaste sig Eksamener. Jeg har ikke selv underkastet mig den offentlige Eksamen, men føler mig dog, uden deraf at prale, selv overbevist om at have, om ikke just de vidt udbredte, saa dog de nødvendige Indsigter og Kundskaber, som nu almindelige Navigationslærere bør have inde, hvorfor jeg indgaar paa med Glæde og beredvillig at underkaste mig, hvad Prøve det maatte være, og for hvem det naadigst maatte beordres og naar som helst, hvis jeg kunde blive ansat som offentlig Navigationslærer paa dette Ejland, hvilket er mit underdanigste Andragende for det høje kongelige Kollegium.

Forventende naadigst Bønhørelse.

Underdanigst

Niels Michelsen.

Sønderho, den 5. Januar 1799.

To af hans Elever, Mads Hansen Ibsen og Hans Jørgen Anthonisen medgiver hans Ansøgning den Erklæring, at de efter at have modtaget Undervisning i Navigation hos ham har taget Eksamen i Kjøbenhavn hos Professor Lous med et fint Resultat. Ogsaa hans udmærkede Evner til at undervise giver de to eksaminerede Navigatører, Skipperne Hans Thomsen og Niels Callesen Pedersen ham Attest for. Øens Birkedommer, Hr. Engelse toft, giver ham ligeledes den bedste anbefaling. Han indstiller sig nu for at aflægge Prøve i sine Kundskaber hos Navigationsdirektøren, Professor C. C. Lous, der erklærer ham „for at være en dygtig Skipper og Sømand, hvis Elever, der har været fremstillet til Eksamen hos ham, har været veluddannet, hvorfor det kan anbefales ham Tilladelse til at oprette en Navigationsskole i Sønderho.“

Ved Skrivelse af 20. Juni 1800 fra Kollegiet fik han saa Tilladelse til at oprette en Navigationsskole i Sønderho, „naar han bruger den samme Undervisningsmetode som i Kjøbenhavn og anvender Lous Skatkammer samt nøje paaser. at de informerende lærer Færdighed i at regne: 1) Høj- og Lavvande ud ved ru og korrekt Regning. 2) Poli Højde ved Solen om Middag og Midnat. 3) Solens Middagshøjde og derefter at stille Kvadranten eller Oktanten. 4) Poli Højde ved Stjernerne. 5) Misvisningen ved Aften- og Morgenpejling. 6) Misvisning ved en Pejling op- eller nedgaaende. 7) Misvisning ved en Azimith Pejling. 8) At stille og forbedre Kurs. 9) At regne Strømkrøbling med og mod

Strømmen. 10) Et Stykke af det platte eller voksende Korts Regning, hvilket de informerende læres. 11) At passe i det platte og voksende Kort de fornødne Vækststykker og 12) at regne Bestik efter Marinekalenderen saaledes som paa vor Klode bruges.“

At udstede Eksamensbeviser fik han dog ikke Lov til. Hans Elever skulde indstille sig til Eksamen i Kjøbenhavn eller Tøning.

Han gav nu Undervisning om Vinteren, men sejlede om Sommeren. Da han ikke selv havde Skib mere, sejlede han som Styrmand.

Desværre for ham og Øens unge Sømandsstand fik han ikke mange Aar Lov til at virke i den Gerning, som han saa gerne vilde vi sine Kræfter, og hvortil han syntes velskikket. I Sommeren 1806 sejlede han som Styrmand med Skipper Hans Peder Jensen fra Sønderho. Paa sidste Rejse hjemefter strandede Skibet ved Amrum 28. November, hvor ved han tilsatte Livet. Han efterlod sig en Søn og en Datter, der begge døde ugift.

Omtrent samtidig med, at Niels Michelsen i Sønderho gav Undervisning i „Styrmandskunsten“, fandtes der i Nordby en ældre, velbegavet og praktisk uddannet Skipper ved Navn *Hans N. Anthonissen*, der i flere Aar havde været „Skoleholder“. Han gav ogsaa Undervisning i Navigation for de derværende unge Sømænd. I 1804 søger han om at blive „Eksaminator i Navigation paa Fanø“. Hans Ansøgning har jeg eftersporet, men ikke kunnet finde den i noget Arkiv. I Birkedommer Nørups Kopibog findes anført, at Birkedommeren har medgivet Ansøgningen følgende Erklæring:

„Saavidt jeg har erfaret, har han længe med Held informeret i denne Videnskab. For Landets unge og tilvoksende Ungdom, der i Almindelighed anvendes til Søfarten, var det en stor Lettelse, om de herhjemme kunde eksamineres i Stedet for at gøre bekostelige Rejser til Hovedstaden desangaaende. Fra den Side betragtet (hans Duelighed i dette Fag forstaar jeg ikke at bedømme) var det ønskeligt, om Ansøgningen muligt under visse Betingelser til Bønhørelse maatte indstilles.“

Eksaminationsretten opnaaede han ikke. Han vedblev med at undervise til sin Død 8. December 1814, 66 Aar gammel. Hans Elever, der tog Eksamen i Kjøbenhavn, opnaaede gennemgaaende Karakteren: Bekvem, der blev betragtet som bedste.

Efter Anthonisens Død paabegyndte Fanøs Kommandant,

Kaptajn *W. M. Winckler*, at undervise i Navigation, hvad han gjorde aldeles gratis. Ogsaa hans Elever opnaaede gode Eksamenner i Kjøbenhavn. Winckler underviste lige til sin Død 1833. Se Side 82.


Samtidig har Skibsfører *Peder Morten Terkelsen* i Nordby taget sig af de Unges Uddannelse og Oplæring i Navigation. Han var tillige Lægdsmand. Han døde 1829, 63 Aar. Efter ham vides Skibsfører *Jens Søren Terkelsen*, død 1844, 78 Aar, at have givet Navigationsundervisning og efter ham Styrmand *Niels M. Mortensen* i 1850'erne. Han sejlede som Styrmand om Sommeren og underviste om Vinteren. Paa en af sine Rejser faldt han over Bord og druknede. I 1841 nævnes en Navigationsinformatør *Ørum* i Nordby, men noget nærmere om hans Virksomhed, kender jeg ikke.

Omkring denne Tid rejste Sømændene efter at have faaet Forberedelse hjemme paa Øen for det meste til Tønning og efter 1848 til Flensborg, da Middelboe havde flyttet sin Navigationsskole dertil fra Tønning, for at tage Eksamen. En af Lærerne ved Skolen dér, *M. Thobøl*, en Søn af Landmaaler Thobøl i Hjersting, havde vel nok gennem sit Kendskab til Fanøboerne ledet Strømmen dertil.

Saaledes foregaar Undervisningen til henimod 1860, da Tanken opstaar om at faa en Navigationsskole med Eksamensret oprettet paa Øen. Den Mand, der førte Tanken ud i Livet, var Fanøs Distriktslæge, *J. H. Lorck*. I Vinteren 1859—60 holdt han flere Møder med Beboerne i Nordby og Sønderho, hvor da Sagen drøftedes. Senere rejste han til Kjøbenhavn for personlig at virke for Sagen hos Avtoriteterne, og i sit Arbejde for Videreførelse af Tanken blev han kraftigt støttet af Konsul *J. Chr. Nielsen* i Hartlepool.

For at sikre Navigationsskolen en mulig økonomisk Støtte kædedes dennes Virksomhed sammen med Driften af en Badeanstalt, som man særligt havde stor Tiltro til vilde give et godt Overskud, og Aktieselskabet, der oprettedes, omfattede derfor Driften af begge Virksomheder. Et Arrangement, der dog vist kun varede en føje Tid.

Paa et Møde i Nordby den 21. Marts 1860 dannedes et Aktieselskab til Grundlæggelse af en Navigationsskole i Nordby, og til Bestyrelse valgtes Distriktslæge *J. H. Lorck*, Sognefoged *M. J. Nørby* og Postekspeditor *C. W. Kolvig*. Til Repræsen-

Nr. 5.  84 Krigsbartilling Eolv.
 84 Krigsbartilling Eolv.
 Schiffer. 1831. *Fuldenhold*
 No. *13106*
 27 833 J. 1831.
 27 424 J. 1832.

Efter de af Hans Kongelige Majestæt Skipper-Lauget
 allernaadigst meddeelte Artikler, de Dato 25 Januar 1707, er

Under-Indberetning
af 1ste Sjefskibe-Lieut. Distrikt-Vibe (Off.)
omd. 1831. Løyd 11-96. Høvd. Ritt. Patent 8. 1831.
 barnfødt *(Løyd) von Fowis.*
 gammel *27* Aar, bleven examineret i:

Det platte og voxende Knaats Regning og Panning;
 At holde Journal, rigne Bestik ved Marin-Kalender, afsætte og stille sin Cours,
 og forbedre den for Strøm, Afdrift og Misvisning;
 At bruge Octanten til at mærke Høider af Sol eller Stjerne;
 At finde Compassets Misvisning ved een eller toende Peilinger i Horizonten, eller
 og ved Azimutpeiling;
 At finde Bredden såvel ved Meridian-Høider af Solen eller Stjernene, som ved to
 Høider af Solen udenfor Meridianen med Tiden mellem Observationerne; samt
 At finde Tiden af Hoi- og Lav-Vande;

og befunden at fortjene Characteren: *Beqvem.*
 Hvilket hermed under vore Hænder bekræftes.

Skipper-Laugets Forsamlings-Huus i Kjøbenhavn,
 den *20de April* 1831.

Navigations-Directeur *P. M. Winckler*
 Skipper-Laugets
Constitutionel Oldermænd
Henning, H. Rønne

27 833 J. 1831
27 424 J. 1832
27 1190 J. 1831
27 1191 J. 1831
27 1192 J. 1831

Eksamensbevis for Skibsfører P. Ankersen, Nordby, (død 1875), ved Kjøbenhavns Skipperlaug 1831. Han var undervist af Winckler.

tanter valgte Skipper P. Ankersen, Skibsbygmester J. Th. Hansen, Høker N. Hansen Ende, Konsul J. K. Bork, Møller P. Thyssen, Møller M. J. Mortensen, Tømmermester A. L. Berg, Skipper J. P. Svendsen, Agent N. Sonnichsen, Sønderho, og Sognefoged P. Sonnichsen, Sønderho.

Dette Repræsentantskab valgte den 25. Marts til Formand Konsul J. K. Bork og til Kasserer Skipper J. P. Svendsen.

Nogle Dage efter købtes den P. Duysen, Nordby, og E. Mathiasen, Hjerting, tilhørende Bygning ved Nordby Færgebro for

3800 Rdl. (den Bygning, som nu benyttes til Toldbod). Dér har Skolen haft Lokaler indtil November 1893 og siden i den af Forstander L. Nic. Sørensen opførte nye og tidssvarende Bygning ved Vestervejen.

Den 6. April 1860 valgtes til Bestyrer for Skolen Navigationsslærer *Hempel*, og den 13. Juni s. A. tillagdes der ved kgl. Resolution indtil videre den i Nordby paa Fanø paatænkte Navigationsskole samme Andel i Eksamensgebyr, som tidligere er bleven tilstaaet Kjøbenhavn, Svendborg, Aarhus, Randers og Aalborg.

Konsul J. Chr. Nielsen tegnede sig straks for 40 Aktier à 25 Rdl. og udsatte en Flidspræmie (1 Oktant), der skulde uddeles aarlig til de flinkeste Elever.*)

I Løbet af et Par Dage blev der tegnet Aktier til et Beløb af 5000 Rdl., og i Dagene derefter kunde man i „Ribe Stiftstidende“ læse følgende Bekendtgørelse:

„Undervisningen i denne Skole, der ledes af S. Hempel, hidtil Lærer ved Navigationsskolen i Kjøbenhavn, vil tage sin Begyndelse den 1. Oktober d. A. (1860). — Ifølge Marineministeriets Resolution af 13. Juni d. A. vil der blive afholdt Navigationseksamen i Nordby paa Fanø to Gange om Aaret i Tiden mellem 15. og 30. April og 15. og 30. September, forsaavidt mindst 3 Elever fra denne Skole ønsker at indstille sig til Eksamen. Skolen er forsynet med gode Instrumenter og alle andre for Undervisningen nødvendige Rekvisiter og Hjælpe midler. Hvad Eleverne til eget Brug behøver af Søkort, Lærebøger, Almanaker, Bestikker osv. vil de ved Skolen kunne erholde for den samme Pris, hvorfor disse Genstande kunne købes i Kjøbenhavn. De unge Søfolk, der ønsker at deltage i Undervisningen i denne Skole, bedes om desangaaende at gøre skriftlig Anmeldelse til Bestyrelsen for Navigationsskolen paa Fanø.“

Den 6. Oktober 1860 indviedes Skolen under Navn af Frederik VII.s Skole. (Skolens oprindelige Navn er saaledes Frederik VII.s Skole). Indvielsesdagen var Kongens Fødselsdag,

*) Af dem, der har modtaget Konsul Niensens Flidspræmier kan nævnes: I 1862 S. A. Fischer, Sønderho, og Jens Poulsen Clausen, Nordby, i 1863 Hans Falk, Rønne, i 1870 P. Clausen Pedersen, Nordby, i 1871 Chr. Frank Christensen, Rømø, i 1872 Simon Johnsen Kolster og i 1873 Jef Nielsen Pedersen, Mandø.

som derefter ogsaa maa betragtes som den egentlige Jubilæumsdag).

Om Indvielseshøjtideligheden læses følgende i „Ribe Stifts Tidende“ for 11. Oktober 1860:

„Paa Fanø fejredes Hs. Majestæt Kongens Fødselsdag paa en smuk Maade ved Indvielsen af den nye *Navigationsskole*. Kl. 11 indfandt en talrig Forsamling sig i den med Dannebrogssflag og Blomsterguirlander festlig smykkede Badesalon; over Talerstolen var Kongens Portræt anbragt. Efter Afsyngelsen af Psalmen: „I Jesu Navn bør al vor Gjerning ske“ holdt Hr. Pastor Kuhlman Indvielsestalen og lyste Herrens Velsignelse over den nye Skole. Derefter gav Formanden for Navigationsskolens Bestyrelse nogle historiske Meddelelser om Skolens Tilbliven og udtalte sig om dens fremtidige Virksomhed, idet han indtrængende opfordrede enhver især til efter Evne at frede om det saa godt begyndte Værk, at gjøre sig Skolens høje Betydning ret levende og klar og at bidrage sit til, at den benyttes paa rette Maade. De Unge opfordrede han til ret levende at paaskønne, hvad Skolen byder dem, og tilføjede det Ønske, at ingen af dem nogensinde maatte komme til at angre, at de havde forsømt at benytte Lejligheden, da den gaves dem. Derefter meddelte Formanden, at han gennem Indenrigsministeriet havde modtaget et kongeligt Reskript, hvorved Hans Majestæt paa derom indgiven allerunderdanigst Ansøgning allernaadigst har tilladt: at Skolen for Fremtiden fører Navn af „Frederik den Syvendes Navigationsskole paa Fanø“. Efter Afsyngelsen af nedenstaaende Sang istemmede derpaa Forsamlingen et nidobbelt enthusiastisk Hurra for Hans Majestæt Kongen, hvormed Højtideligheden sluttede.

Om Aftenen afholdtes der i Badesalonen et Festmaaltid, hvori omtrent 50 Personer deltog, og hvor nedennævnte Sang blev afsunget:

Vor Skole bærer Kongens Navn,
 Gid den maa Navnet bære
 Til Sømands og til Landets Gavn,
 Den fører det med Ære.
 Fra Frederiks Skole gange ud
 En Flok af flinke Svende!
 O! bliv den nær, du Naadens Gud!
 Du ej fra dem Dig vende.

Da nys vi Skolen vied ind
 Til fjerne Slægters Nytte,
 Hver bad vist i sit stille Sind:
 „Vor Herre! den beskyttel“ —
 Men sign og Kongen, store Gud!
 Sign hvert hans Skridt forneden!
 Sign hver hans Gjerning, hvert hans Bud,
 Sign ham i Evigheden.“

Den første Eksamen afholdtes 18. April 1861, til hvilken kun én Elev indstilledes. Han bestod Bredde-Eksamen og tog Længde-Eksamen 16. September s. A. Der skulde have været indstillet 7 Elever til Eksamen, men lige før denne skulde afholdes, blev 6 af Eleverne udtaget til Orlogs og maatte derfor rejse til Kjøbenhavn. De fik dog dér Lejlighed til at blive eksamineret af Navigationsdirektør Tuxen som hørende til Fanø Navigationsskole. De tog alle 1. Karakter.

I Aaret 1861 var Skolen besøgt af 45 Elever, hvoraf 16 bestod Eksamen, deraf 13 med første Karakter. Den 1. Januar 1862 var Skolens Elevantal 31, deraf 22 fra Fanø, de øvrige forskellige Steder fra. Skolen har altsaa ligestraks faaet god Tilslutning.

Hvad der dengang fordredes af Kundskaber for at faa sin Eksamen fremgaar af følgende Eksamensbevis fra 1867:

EKSAMENSBEVIS.

Anders Bertelsen Hansen,

født i Nordby 17. November 1845 har jeg eksamineret i det, der efter Plakat af 11. April 1837 skal læres til den

Almindelige Styrmandseksamen,

nemlig:

Kort Begreb om Regning med Decimalbrøker, Talforhold og Brugen af Lagoritmer; de allerførste Grundbegreber af Geometrien samt Begreb om de trigonometriske Linier og deres Anvendelse til retvinklede Trianglers Beregning.

Kundskab om Kompassets og Loggens Indretning og Brug.

Kundskab til Jordens Figur, dens Bevægelser samt de Linier og Punkter, man tænker sig paa den, og som tjener til at bestemme Stedets Beliggenhed.

Begreb om det platte og voksende Kort samt om Afsætning i Kortene og de dermed forefaldende Beregninger om Misvis-

ningens Foranderlighed og Lokalattraktionen i Skibe, Kundskab om de forskellige Maader at bestemme et Skibs Afstand fra Land saasom ved 1 eller 2 Pejlinger, ved udsejlet Distance eller Maaling af Vinkler imellem Genstande paa Land, om Loddets Vigtighed for Navigationen i Almindelighed og som Middel til at berigtige Bestikket, samt om Brugen af den for Tiden erkendte bedste Loddemaskine.

At holde Journal, regne Bestik ved de dertil indrettede Tabeller og kende Rudekvadranten, samt at afsætte og stille sin Kurs i Kortet og forbedre den for Strøm, Afdrift og Misvisning.

Begreb om den Maade, hvorpaa Himmellegemernes almindelige eller daglige Bevægelse sker, om de Cirkler, man tænker sig paa Himmekuglen, om Solens egen Bevægelse, samt hvad Kimmingdaling, Refraktion, Halvdiameter og Parallax er.

At undersøge og rette Spejlenes Stilling paa Oktanten eller Sekstanten, samt at bruge Instrumentet til at maale saavel Højden af Solen eller en Stjerne, som Afstanden mellem Genstande paa Land.

At finde, hvilke Stjerner, der til en given Tid kommer i Meridianen paa deres Højeste eller Laveste, eller hvad Tid og hvor høj en given Stjerne kommer i Meridianen, at finde Bredden saavel ved Meridianhøjden af Solen eller en Stjerne, som ved tvende Højder af Solen udenfor Meridianen, med Tiden imellem Observationerne givne, at finde Kompassets Misvisning ved en eller tvende Pejlinger i Horizonten samt ved Azimuthpejling, at beregne Tiden af Solens Op- og Nedgang samt Tiden af Høj- og Lavvande.

og finder, at han fortjener Karakteren *Bekvem*.

Fanø, den 24. April Aar 1867.

G. Tuxen,
Navigationdirektør.

Betalt den anordnede Gebyr:

Til Navigationsdirektøren	5 Rdl.
Til Navigationsskolen paa Fanø	7 „ 4 Mk.
Stempel og Blanket	4 „

Bekvem var første Karakter.

Den 1. Maj 1868 afgik Hempel som Forstander og afløstes af C. Drewsen, der var Skolens Bestyrer til 1. April 1894. C.



S. N. Buch,
R. a. D.

Drewsen opkøbte efterhaanden Aktierne i Skolen og har fra Begyndelsen af 70'erne været dens Ejer, indtil han, efter Vedtagelsen af en ny Lov om de 7 godkendte Navigationsskoler af 30. Marts 1892 og Regulativ af 24. Februar 1893 solgte den til L. Nic. Sørensen, der har været Lærer ved Skolen siden August 1875, og hvem det paalagdes, som Betingelse for Godkendelsen, at opføre den nuværende Skolebygning, der indviedes den 21. November 1893 og samtidig toges i Brug.

Som Lærere har i den forløbne Tid fungeret senere Skolebestyrer i Kjøbenhavn N. A. Vodder fra 1872 til 1883, senere Adjunkt i Ribe C. P. Spang fra 1871 til 1875, senere Bestyrer af Rømø Navigationsskole Carl Falck fra 5. September 1892 til 1. November 1899, Kontorchef i Handels- og Søfartsministeriet Emil Krogh fra 1. November 1899 til 1. November 1900, nuværende Fører af Havnedamperen „Aros“ i Aarhus V. Nielsen fra den 1. Maj 1901 til 1. August 1910 og S. N. Buch (tidligere Bestyrer af Fredericia Navigationsskole) fra 1. April 1894 til 1. November 1930 og derefter Hjælpelærer til 1. Juli 1933.

L. P. J. Hansen fra 4. Januar 1911 til 27. November 1913 (nu Lærer ved Svendborg Navigationsskole).

Som Lærer i Sygepleje har Distriktslæge Jensen virket fra 30. Marts 1892 til 1. Maj 1915, da han afløstes af Læge N. H. Anthonisen, der endnu leder denne Afdeling.

De nuværende Lærere er foruden Forstanderen J. P. Pedersen fra 21. September 1914, A. Eskesen fra 4. Januar 1930, A. Joensen fra 1. August 1933, og som Radiolærer P. M. Laursen. Som Læreraspirant er for Tiden ansat P. V. Funder.

Den Lærer, som har virket den længste Tid ved Skolen, er S. N. Buch. Han er født i Jellinge 21. Oktober 1855. Efter at have sejlet til Søs nogle Aar tog han de forskellige Grader af Styrmandseksamen i Kolding og paa Fanø. Læste senere til Navigationslærer; som saadan virkede han i Rudkjøbing, og i 1881 blev han Forstander for Navigationsskolen i Fredericia, hvilken Skole han ledede i 13 Aar, til den med flere andre mindre Skoler blev nedlagt. Buch kom saa til Fanø Navigationsskole 1. April 1894, ved hvilken han som bekendt kom til at virke i en lang



Fanø Navigations-skole.

Aarrække, næsten 40 Aar. Hans Hovedfag var Navigation, og som Lærer heri er han bleven betegnet som Danmarks ypperste.

Han nyder sit Otium i den By, hvor han fik Lov til at virke saa længe. Den 26. September 1919 modtog han Ridderkorset.

Den særlige Kasket, som Eleverne bærer i deres Undervisningstid, holdt sit Indtog paa Fanø 1. August 1896 og anvendtes for første Gang, da Skolen Dagen efter var paa Udflugt til Kolding. Ideen til Kasketens Anvendelse udgik fra daværende Elev E. Vielandt med Støtte af Forstander L. Nic. Sørensen og Navigationsdirektør J. A. D. Bildsøe. Den samme Kasket bruges nu ved samtlige Navigations-skoler her i Landet.

Som Eksaminatorer har i de Aar, Skolen har virket, følgende Herrer fungeret.

Navigationsdirektørerne *G. Tuxen*, *M. Fischer*, *I. A. D. J. Bildsøe* og *C. D. Neergaard*.

Som Medlem af Eksamenskommissionen virkede Kaptajn *de Conninck* fra 1869 til 1. Maj 1898.

For Tiden bestaar Eksamenskommissionen af Navigationsdirektør *V. L. Lorck*, Kaptajn *C. Izard* og Kaptajn *H. A. Gulddammer*, foruden



Carl Falck.



Forstander S. Hempel.

Forstander
L. Nic. Sørensen,
R. a. D.Forstander C. Drewsen,
R. a. D.

Special-Censurere i Dansk, Engelsk, Søret^s og Handelsvidenskab samt i Maskinlære.

Skolens Forstandere.

Den første Forstander, S. Hempel, tidligere Lærer ved Navigationsskolen i Kjøbenhavn, ledede Skolen til 1. Maj 1868, da C. Drewsen overtog den. Han var oprindelig Sømand og tog sin Styrmandseksamen ved Kjøbenhavns Navigationsskole, som han derefter blev knyttet til en Tid som Lærer. Drewsen var Forretningsmand; han saa snart, at Skolen i Nordby havde en Fremtid for sig, saa det varede ikke længe, førend han begyndte at opkøbe Aktierne i Skolen, som han paa den Maade først i 70'erne blev Eneejer af.

Da Ministeriet ifølge en Lovændring i 1892 forlangte en ny Skolebygning opført, solgte han, da han ikke var villig til at opføre den forlangte Bygning, og fratraadte sin Stilling den 1. April 1894, ved hvilken Lejlighed han blev dekoreret med Ridderkorset. De mellemliggende Aar havde været Opgangsaar for Fanø; Skolen var godt besøgt, og Drewsen, der var en dygtig og forstaaende Skolemand, trak sig tilbage som en velhavende Mand. Han flyttede kort efter til Gelsted paa Fyn, hvor han døde 1914, 79 Aar.

Da Drewsen fratraadte Skolen, overdroges den til L. Nic. Sørensen, der siden 1875 havde været Lærer derved, og som foran anført opførte han den ny og moderne Skolebygning.

Sørensen var født 18. September 1848 i Skanderborgengen. Han tog 1869 Lærereksamen og udvidede senere sine Kund-

skaber ved at tage forskellige Kursus og tog senere speciel Uddannelse i Fag vedrørende Navigationsundervisning.

Da han 22. Avgust 1900 kunde fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lærer for Elever i Navigationskundskaber, havde han undervist ca. 1200 unge Sømænd. Ved denne Lejlighed hædrede Eleverne ham ved at forære ham 2 smukke Malerier, og Byens Borgere gav ham et smukt Guldur. Sørensen døde 10. September 1914. Han var R. a. D., Translatør i Engelsk, en Tid Medlem af Nordby Sogneraad og Fanø Birks Soret og i flere lokale Foreningers Bestyrelse. Har med

Marineministeriets Understøttelse udgivet et 266 Sider stærkt Værk om den private Soret.

Hans mange Elever, for hvem denne kundskabsrige Mand var en ypperlig Vejleder, betragtede ham som deres gode Ven, der ogsaa havde faderlige Følelser for hver især af dem. Intet Under derfor, at han af Eleverne kaldtes „Fatter“.

Efter hans Død blev Sønnen, *Gustav Sørensen*, Forstander efter at have været Lærer ved Skolen fra 5. Maj 1913. Gustav Sørensen er født i Nordby 26. April 1880. Er cand. phil. og uddannet som Lærer i Navigation, var derefter Skoleforstander paa Skoleskibet „Viking“ (1908—13).

Med Hensyn til Fordringerne ved den saakaldte Styrmandseksamen saavel som de Vilkaar, under hvilke denne blev taget m. v., kan skelnes mellem tre forskellige Perioder, nemlig:

1. Tiden før 1. Januar 1870.
2. Tiden fra 1. Januar 1870 til 1. April 1881 og
3. Tiden fra 1. April 1881 til senere.



Skoleforstander Sørensens Gravsted.



Forstander G. Sørensen.

1. Tiden før 1. Januar 1870.

Den fuldstændige Eksamen var i Henhold til Plakat af 11. April delt i Breddeeksamen eller den almindelige Styrmands-eksamen og Længdeeksamen.

Ved Breddeeksamen fordredes Kendskab til den terrestriske Del og saa meget af den astronomiske Del, at man derved var i Stand til at beregne sin Bredde ved Observation af Solen eller en Stjerne i Meridianen paa sit højeste eller laveste.

Eksamen afholdtes af Navigationsdirektøren med den skriftlige saavel som den mundtlige Del paa samme Dag.

Karaktererne efter bestaaet Prøve var „Bekvem“ og „Ej ubekvem“.

Ved Længdeeksamen fordredes Kendskab til Observationer, hvorved Længden findes, heri indbefattet Distanceobservationer.

Karaktererne for bestaaet Eksamen var: „Godt“ og „Temmelig godt“.

2. Tiden fra 1. Januar 1870 til 1. April 1881.

Eksamen deltes da i Henhold til Lov af 6. Marts 1869 i tre Afdelinger.

Ved første Afdeling eller den almindelige Styrmandeksamen fordredes udover, hvad tidligere fordredes ved Bredde- og Længdegrads Eksamen endvidere Brugen af Kronometer ved Beregning af Længden, Beregning af Misvisning ved Pejling af Solen samt Tiden for Højs- og Lavvande. Brugen af det internationale Signalsystem, de gældende Bestemmelser for Lanterneføring m. fl. Ting. Og for at kunne stille sig til Eksamen fordredes en Søfart af 6 Maaneder.

Ved anden Afdeling fordredes foruden, hvad der fordredes til den første Afdeling ogsaa Observationer vedrørende Maanen, Planeterne, Fiksstjernerne, Maanedistanceobservationer. Sidste er senere bortfalden.

Tredje Afdeling kom til at omfatte Eksamen i følgende Fag: Dansk, Engelsk, Geografi, Vejrlære, Søret og Handelsvidenskab og Maskinlære.

3. Tiden fra 1. April 1881 til nuværende Tid.

Ifølge Lov af 24. Juli 1880 blev den fuldstændige Eksamen delt i to Afdelinger, og Kravet til Søfartens Længde sættes til 15 Maaneder efter det fyldte 15. Aar, og Fordringen til Kend-



Elever og Lærere ved Skolen i Foraaret 1935.

skab i de forskellige Fag skærpedes, særlig til Dansk, hvori Eksaminanden først aflægger Prøve forinden Eksamination i Navigation finder Sted.

Fra 1893 skelnes mellem Styrmandseksamen og den udvidede Styrmandseksamen. Sidstnævnte var en Betingelse for at kunne blive Førere paa større Passagerdampere (Udvandringsdampere); og for i det hele taget at kunne indstille sig til Styrmandseksamen krævedes nu ifølge Loven en 3 Aars Sømandstjeneste i Sejlskibe efter det fyldte 15. Aar eller 2 Aar efter det fyldte 17. Aar. Eksamensbevis kunde dog først erholdes efter tilsammen 5 Aars Sømandstjeneste, hvoraf 2 Aar som Matros.

I 1916 skærpedes atter Kravene til de navtiske Eksamener, idet der fra nu af fordredes en *Skibsførereksamen*. Denne gav saa Berettigelse til at føre et hvilket som helst Skib og af hvilken som helst Størrelse i alle mulige Farter. Samtidig blev der krævet en 4 Aars Sømandstjeneste og for at kunne tage Styrmandseksamen og for at faa Skibsførerbevis forlangtes, at vedkommende skulde have sejlet 2 Aar som Styrmand, hvoraf det ene Aar som Første-Styrmand eller Ene-Styrmand, hvilke Bestemmelser er fremdeles gældende.

Fra Oktober 1934 er der til Fanø Navigations-skole knyttet en Radioafdeling, der forbereder til Eksamen som Radioeksponent og til Telefoniprøven (Certifikat af 1. og 2. Klasse). Denne Foranstaltning er et Krav af Tiden, da Rederierne foretrækker Folk med Kendskab til Radio og Telefoni.



Lærere ved Skolen 1935:

I forreste Række fra venstre: D. Joensen, M. Laursen, A. Eskesen, P. Funder.
I bageste Række: Læge Anthonisen, Forstander Sørensen og J. P. Pedersen.

Til Fanø Navigations-skole er knyttet et Fond:

Fanø Navigationsfond.

Fondens Historie er følgende:

Under 24. December 1890 meddelte Generalkonsul H. Pontoppidan af Hamborg Fanø Skibsrederforening, at han som et lille Bidrag til Grundlæggelse af en „Fanø Navigationsfond“ havde skænket denne 1000 Kr. i 3½ pCt. Indskrivningsbevis i Finansministeriet. Fonden tilhører nævnte Forening, som administrer den under Kontrol af Nordby Sogneraad. Med Hensyn til Fondens Opgave meddeler Giveren, at den skal være en Hjælp til Selvhjælp, alt i Overensstemmelse med Skibsrederforeningens Love. Kapitalen skal forblive urørt og forsøges bragt op til 10,000 Kr. ved Tillæg af Renter og Renters Renter samt Gaver.

Formaalet med Fondens Virksomhed er at hjælpe og støtte

uformuende, men flittige, ædruelige og lærevillige, unge danske Sømænd, særlig saadanne, der er hjemmehørende i Nordby, til ikke alene at tage Styrmandseksamen, men samtidig at erhverve sig Kundskaber i fremmede Sprog, navnlig Tysk og Engelsk.

Naar Kapitalen er vokset til det ommeldte Beløb af mindst 10,000 Kr., ansøges Regeringen om Stadfæstelse af en Fundats, hvori optages Bestemmelser om Fondens Anvendelse i det angivne Øjemed.

Den danske Sømænd — vidner Giveren — har altid overalt paa Jordkloden været agtet og anset for at være en Pryd for sin Stand og sit Fag.

Navigationsfonden blev næste Aar (1891) forøget med et Indskrivningsbevis ligeledes lydende paa 1000 Kr. til 3½ pCt. Af dette Beløb havde Generalkonsul P. Berg i St. Petersborg og Skibsmægler Jacob Meier af Firmaet Knøhr & Burchard i Hamborg hver skænket Halvdelen.

Kapitalen er vokset til ca. 14,000 Kr., og af dens Renter gives Understøttelse til 4 Elever. Desuden ydes der fra forskellige Sider Understøttelser til Eleverne samt Fripladser.

Som Kuriosum og betegnende for Skolens Søgning kan anføres, at da den fejrede sin 50 Aars Bestaaen i 1910 indtraf en Lykønskning fra en i Krik ved Lemvig boende Mand, der ikke alene selv, men ogsaa 6 af hans Sønner havde taget Eksamen ved Fanø Navigationsskole. Senere har 2 Sønner taget deres Eksamen ved Skolen. Disse 8 Navigatører er Brødrene Wegeborg, hvoraf de 4 fandt sig en Brud paa Fanø.

Navigationsskolen i Sønderho.

Efter at *Niels Michelsen* var forulykket 1806, hengik der nogle Aar, inden nogen paatog sig at undervise i Navigation i Sønderho. Syv Aars Krigen har vel ogsaa lammet dette som saa meget andet. Siden hører vi, at 3 af *Niels Michelsens* Elever har givet Navigationsundervisning.

Ved kgl. Resolution af 5. Februar 1833 blev det gennem Provsten paalagt de Skoledistrikter i Søstæderne at tage under Overvejelse at sætte Undervisning i Navigation i Forbindelse med den almindelige Skoleundervisning.

Da dette Paalæg er tilgaaet Sønderho Skolekommission, meddeler den Provsten, „at der i Sognet hver Vinter gives Under-



J. H. Schmidt.



N. Jp. Nielsen.



N. A. Vodder.

visning i Navigation af 3 i Søfaget duelige Mænd: Skipperne Thomas Poulsen (død 1843, 60 Aar), Jens Jessen Clausen (død 1843, 59 Aar) og Hans Anth. Hansen (død 1853, 84 Aar), og at deri deltager ca. 40 konfirmerede unge Sømænd, men formener ikke, at det kan nytte at prøve paa at give den ukonfirmerede Ungdom denne Undervisning i den almindelige Skoletid, der lige er tilstrækkelig til at bibringe dem de fornødne Kundskaber, som fordres for at kunne blive konfirmeret, da Drengene som oftest farer med deres Fader ligefra Fartens Begyndelse om Foraaret til sent Efteraar. De søger næsten alle efter Konfirmationen de nævnte Mænds Skoler for Navigationsundervisning, som de paa Grund af de med et Ophold ved Navigationsskolen i Kjøbenhavn forbundne Udgifter besøger længst mulig, forinden de tager Eksamen andet Steds, og tror derfor ikke, at en bedre og billigere Ordning for Tiden kan iværksættes."

Nordby ses ikke at have besvaret Provstens Skrivelse.

De nævnte tre Skippere underviste til omkring 1836. Fra dette Aar kommer der hver Vinter en Styrmand Chr. Jensen til Sønderho for at give Navigationsundervisning. Hvem han er, eller hvorfra han kom, vides ikke. Han er der endnu 1842 (efter Kirkebogen) og maaske flere efterfølgende Aar, thi andre kendes nu ikke, der har befattet sig med Undervisningen i Sønderho. Eksamen tages fremdeles i Tønning og indtil 1860, da den eksamensberettigede Skole oprettes i Nordby, hvilken Skole de unge Sømænd fra Sønderho nu besøger og tager deres navtske Eksamener fra indtil 1868, da den velbegavede og dygtige Skibsfører Jes H. Schmidt efter at have faaet et Kursus i Navigationsundervisning i Kjøbenhavn opretter en Navigationsskole i Sønderho. I de 4 første Aar gaves kun Undervisning i Vintermaanederne. Skolen blev dog ikke eksamensberettiget. Hans



Navigationslærer J. H. Schmidts Gravsted.

Elever skulde indstille sig til Eksamen ved Skolen i Nordby, og fra 1882 maatte de nødes til at gaa de sidste 2 Maaneder paa Skolen i Nordby for at nyde Adgang til den Understøttelse, som denne Skole ydede „fremmede“ Elever. I 1892 maatte Schmidt standse sin Skole, idet Nordby Skole da fik en ny Bestyrer, der ikke ønskede Samarbejdet med Skolen i Sønderho vedligeholdt, og der da ikke mere kunde ventes Statsunderstøttelse til Skolens Drift. Schmidt var nu 74 Aar, og intet havde dog været rimeligere, end om han havde faaet en Pension eller Understøttelse af Staten, men et Andragende herom, indbragt af Kredsens Folketingsmand, Bluhme, blev henlagt. Den gamle, veltjente Mand havde da kun en Alderdomsunderstøttelse af 5 Kr. maanedlig. Han døde 1901, 79 Aar.

Hans gamle Elever glemte ham ikke; foruden at de ydede ham økonomisk Støtte paa hans gamle Dage, rejste de paa hans Grav et smukt Mindesmærke.

I de sidste 5 Aar af sin Virksomhed havde han knyttet *Niels Jepsen Nielsen* til sig som Medhjælper. Han, der var født i Sønderho 1845, havde i mange Aar opholdt sig i Amerika. Efter sin



M. C. Thodsen.

Hjemkomst blev han uddannet som Navigationslærer. Senere rejste han tilbage til Amerika, hvor han døde i Brooklyn for faa Aar siden. N. A. Vodder, først Lærer ved Navigations-skolen i Nordby, var ligeledes hans Medhjælper i flere Aar.

Sidst i 1870'erne og til omkring 1884 gav M. C. Thodsen Undervisning i Navigationslære paa Fanø. Han havde dertil indrettet Lokale i en Ejendom i Rindby og havde til Tider ikke faa Elever, der indstillede sig til Eksamen ved Skolen i Nordby. Han døde i Kjøbenhavn 1892.

Ved Siden af den Undervisning, der gaves i teoretiske Kundskaber i Navigation, er der af et Par Mænd, der ikke bør glemmes, ogsaa givet praktisk Undervisning baade i Sømandskundskab og i elementære Fag med Uddannelse til Sømandslivet for Øje.

I „Vestjyllands Dagblad“ for 13. April 1881 bekendtgør Lærer H. J. Hansen, Sønderho, at han har oprettet en Sømandshøjskole, der „optager enhver Sømand og enhver, som ønsker at uddanne sig for Sølivet. Der undervises i de til almindelig Dannelse hørende Fag, dog saaledes, at Undervisningen helt igennem vil blive afpasset efter Sømandens særlige Trang og Tarv og lagt Vægt paa at bibringe Eleverne fyldige og solide Kundskaber. —“

Ret mange Elever fik denne Skole ikke, og den ophævedes, da Hansen efter et Par Aars Forløb forlod Byen for at kaste sig over Journalistiken.

I 1895 oprettede Skibsførerne P. H. Clausen, M. A. Warrer og P. Chr. Olsen en Skole, som de kaldte „Fanø praktiske Sømandsskole“. I det af dem udsendte Program for Skolens Virksomhed hedder det:

„Hvad der først og fremmest vil blive lagt Vægt paa, er at lære Eleverne at arbejde i og med Baade, vrikke, ro, føre Varp og Trosser ud og ind, baade i en Brænding og at gaa ud fra en Strand med Baad, ligesom der vil blive meddelt Undervisning i Brugen af Redningsbaade og Raketapparat samt i Svømning. Altsammen Ting, som vanskeligt siden læres om Bord i Langvejsfart eller i Dampskibe, da der kun sjældent gives Lejlighed til at komme i Baade, og mange Søfolk aldrig bliver fortrolig med disse Manøvrer, naar de ikke er lært, før de kommer til Søs.



Skoleskibet „Fortuna“.

Dernæst vil der blive givet Undervisning i al Slags Skibsmandsarbejde og Brugen af Kompas, Log og Lod samt Styring, og paa et Modelskib og herværende Skibsbyggeri vil der blive vist, hvorledes Stænger og Ror tages op og ned, samt hvad hver Del af Skrog og Rigning hedder.

Der tilbydes endvidere Undervisning i Klatring, Gymnastik, Sprog, Kogekunst og Forberedelse i Navigationsundervisning.“

Navigationdirektør J. A. D. Jensen giver Sagen sin bedste Anbefaling, og økonomisk Støtte til Starten blev ydet af Foreningen til Søfartens Fremme, Københavns Skipperforening, Fanø Skibsrederforening og Fanø Sparekasse. Det første Aar var Skolen besøgt af 26 Elever, det andet af 37, det tredie af 45 og de paafølgende Aar af ca. 25 aarlig til 1906, da Antallet var gaaet ned til 8. Aaret efter ophævedes Skolen af Mangel paa tiltrækkelig Tilslutning. Til Indøvelse af Eleverne i det praktiske Arbejde om Bord i Skibene, var blevet anskaffet en Kuf, der omriggedes til Skonnert, og fik Navnet „Fortuna“.

ASSURANCE OG HJÆLPEKASSER.

Assurancehjælpekassen i Sønderho.

I mangfoldige Aar efter Skibsfartens Begyndelse paa Fanø sejs lede Skipperne uden Assurance af Skib, Proviant, Inventar m. m. Ladningen blev dog som Regel, naar Rejsen gjaldt England eller Norge, assureret, derimod ikke paa kortere Strækninger indenfor Kystfarten.

De sidste Aar før 1800 havde af den Grund bragt store Tab ved Forlis og Havarier, og man nødsagedes da til for at beskytte sig derimod at stifte en „Assurancehjælpekasse“, der fik Sæde i Sønderho, da den største Part af Fanøs Skibsflaade var hjemme hørende her. Den skulde træde hjælpende til ved forekommende Tab, hidrørende fra Søskade og Forlis. Uden noget Forbillede blev der affattet Udkast til Vedtægter, som blev sendt til Stiftsamtmanden til Gennemsyn 12. Februar 1800. Da han var bange for, at Foreningens Virksomhed var i Strid med det oktroyerede Assurancekompagni af 1. Juli 1746 i Kjøbenhavn, indsendte han Udkastet til Kommercekollegiet og udbad dets Betænkning om samme. Kollegiet svarede, „at endskøndt Foreningen vel ikke indeholder noget, som kunde anses stridende mod det Kjøbenhavnske Assurancekompagnis Oktroy af 1. Juli 1746, saa skønnes dog ikke, at den under sin nuværende Form kan anbefales Konfirmation, da den dels ikke i alle Punkter er bygget paa rigtige Grundsætninger dels er affattet i meget ubestemte og tvetydige Udtryk, som med Rette kunne befrygtes at ville give Anledning til mangehaande Tvistigheder mellem Interessenterne i Fremtiden.“

Hovedmanglerne ved denne Indretning, som Kollegiet synes især burde rettes er, at Interessenterne, som ikke har Lov at assurere deres Skibsparter andetsteds og ikke kan faa assureret Skibenes Inventar eller for Opbringelser af Fjenden, bliver ikke tilstrækkeligt betrygget ved at tegne Assurance i Kassen.

Kassen skal heller ikke svare til Forlis eller Indstranding, der sker ved Forsømmelse, da der let kan opstaa delte Meninger om, *hvad der er Forsømmelse*, og som vanskeligt kan bevises, bør ogsaa denne Paragraf ændres.

Konfirmationen kunde derfor ikke forventes, forinden de nævnte Mangler ved Vedtægterne var ændret.

Efter at de paapegede Mangler var bleven rettet, paabegyndte Kassen sin Virksomhed.

Hvorledes den har arbejdet, kendes ikke. Det ses, at Skibsfører Mikkel Johansen indtil sin Død (1828) har været Kassens Bogholder og Kasserer. Derefter er Skibsfører P. Th. Sonnichsen, død 1835, Bogholder og Skibsfører Søren H. Ibsen, død 1836, Kasserer. Af Skifteprotokollen, hvori Behandlingen af Mikkel Johansens Bo er indført, fremgaar det, at for Aarene 1824—25—26 har Assurancesummen beløbet sig til henholdsvis 15,160, 20,500 og 26,300 Rdl. Kur. Assurancepræmien, 2 pCt., har udgjort 1239 Rdl. De udbetalte Forsikringsbeløb i samme Tidsrum har udgjort 1026 Rdl. I Overskud og Kassebeholdning var tilstede 530 Rdl. Kur.

I 1833 vedtoges en Ændring i Foreningens Love, der kom til at lyde saaledes:

Reglement for Hjælpekassen for Sønderho Beboere, der ejer Skibsparter.

1. Hver Ejer opgiver ungefær Værdien af sit Fartøj, hvad enten han ejer hel, halv eller mindre Part deri. Halvdelen af Værdien kan da indsættes i Kassen til Forsikring. Skulde der siden ske totalt Forlis, som Gud i Naade afvende, da kan Ejeren faa sin fulde indsatte Kapital af Kassen. N. B. naar Forliset ej er sket med Forsæt, hvad med Ed maa bekræftes. Skulde Ildbrand indtræffe, og et Fartøj derved gaa tabt, anses det for totalt Forlis og behandles som Søskade.

2. Skulde nogen af vore Interessenter være saa uheldige at strande i vore egne Farvande, og Skibet ellers er i den Tilstand, at det kan blive sat ud, da skal Ejeren være forpligtet dertil ved, at Ejeren faar et Laan af Kassen til dets Udsættelse, imod han skaffer Kavtion eller Sikkerhed for Pengene til 4 pCt. Rente aarligt. I Mangel af Kavtion eller Pant kan Sikkerhed modtages i hans i Kassen indsatte Sum. Skulde Skibet blive siddende som Vrag, da kan Ejeren gøre sig det saa nyttigt, som han ved og kan uden at gøre Regning derfor til Kassen.

Denne Post bestemmer endvidere, at naar en Mand skulde strande paa Stranden i vort eget Land, skal han have Hjælp til Udredelse af en Baad, saasnart Kassens Midler dertil er tilstrækkelige.

3. Hver Interessent i Kassen betaler ved Indmeldelsen 1 pCt. og til næste Termin ligeledes 1 pCt. eller mere af Summen, hvis Kassens Tilstand det udfordrer. Enhver, som udebliver med Betalingen 4 Uger over Indbetalings-tiden, har for Eftertiden ingen Rettigheder hos Kassen.

4. Hvert Nytaar kan optages i Kassen enhver, der maatte ønske det, og hvert Nytaar kan de udtræde, som maatte ønske det, dog uden at kunne gøre nogen Fordring paa Kassen.

5. Skulde nogen ved ulykkelig Hændelse forlise Skibets Takkelage, da er han befriet for Indskud dette Aar.

6. Intet Skib kan indtil videre indsættes i Kassen for et højere Beløb end 600 Rigsdaler Slesv. Holst. Kur.

7. Angaaende Køb og Salg. Enhver, som sælger sin Skibspart, kan forbeholdes de af ham indbetalte Procenter i 2 Aar. Har han da ikke faaet andre Parter, hjemfalder hans Procenter til Kassen, men det er tilladt at afstaa sin Fording paa Kassen til den, der køber hans Skibsparter, naar denne vil indgaa med sin Part i Kassen og tilmelde Kassen det.

8. Skulde Stridigheder opstaa, da skal nu og for Eftertiden al saadan afgøres af 12 af Kassens Interessenter uden Lovmaal og Dom.

9. Skulde Søkade blive saa stor, at de aarlige Procenter og Kassens Kapital ikke kan dække den, da skal enhver Interessent gøre et Tilskud til Kassen, ikke over 6 pCt. af sin Indsatssum, foruden de aarlige 2 pCt. Tilskudet paahviler baade de forliste og andre Skibe.

Med disse Vedtægters Oprettelse er vi alle undertegnede enige, dette bekræftes med vore Underskrifter.

Sønderho, den 31. Januar 1833.

Peder Th. Sonnichsen, Regnskabsfører.

Er dernæst underskreven af 83 Skibsførere, deraf 18 fra Nordby.

Senere vedtoges forskellige mindre Lovændringer, bl. a. i 1846 den, at Forsikringssummen kan andrage indtil 1000 Rdl. Slesv. Holst. Kur., og i 1852 forhøjes Beløbet til 1500 Rdl. Dansk Kurant, og det vedtoges, at Taksationen skal foretages efter følgende Skala:

Skibe under 12 Aar ansættes til 80 Rdl. pr. K. L.
" " 18 " " " 70 " " "
" " 24 " " " 50 " " "
" " 30 " " " 30 " " "

Fra Aarets Begyndelse 1851 er Sognefoged, fhv. Skibsfører P. Sonnichsen Kassens Kasserer og Bogholder. Flere større Forlis af de assurerede Skibe træde i de efterfølgende Aar ret haardt paa Kassebeholdningen, saa man nødtes til at standse Assurancekassens Virksomhed ved en Generalforsamlings Beslutning 27. Januar 1861 og lade Kassen træde i Likvidation. Uheldigvis indtraf et større Forlis kort derefter, nemlig Skonnerten „Amant“, ført af H. N. Pedersen. Den forliste totalt i Storebælt 11. Februar og var forsikret for 2400 Rdl. Da Interessenter i Kassen hæftede solidarisk for dens Forpligtelser, og Kassebeholdningen var opbrugt, maatte der paalignes disse et ekstra Tilskud paa 1

Rdl. 1 Mk. 14 Sk. for hver 100 Rdl. Assurancebeløb for, at Assurance-summeren for „Amant“ kunde udredes.

Da dette var sket, var Assurancekassens Virksomhed, der nu havde bestaaet i over 60 Aar og virket til stor Gavn for Skibsejerne og Parthaverne, endt.

Søassuranceforeningen i Nordby.

I Nordby oprettedes først en Skibsassurancekasse i 1835. Herom hedder det i Foreningens ældste Protokol:

„Aar 1835 den 11. Januar blev efter Indbydelse af Skolelærer og Kirkesanger M. C. Kirkeby i Fanø Krogaard afholdt et Møde af Nordby Sogns Skibsførere, hvor det blev besluttet at oprette en Søassuranceforening. I den Anledning blev en Bestyrelse udvalgt for at affatte Love. De udnævnte Bestyrere blev: Skolelærer Kirkeby, Skibsfører Anders Bertelsen, P. N. Svarrer, Jes J. Engers og Jens P. Callesen med førstnævnte som Bogholder, Kasserer og Regnskabsfører. Den 18. Januar s. A. blev Forslag til Bestemmelse for Søassuranceforeningen i Nordby gennemgaaet og overvejet og af Interessenterne antaget som Lov.“

Begyndelsen var meget beskedent. De indmeldte Skibes Antal var kun 20 smaa Galeaser med en Forsikringssum af 16,200 Rdl. Hamborg Kurant, men Foreningen arbejdede sig snart op til en betydelig Størrelse og har i flere Retninger i høj Grad støttet Byens Hovednæringsvej: Søfarten, dels ved til en lav Præmie at forsikre en Del af Skibenes Værdi — hele Risikoen kunde den dog ikke overtage, men Maksimumsbeløbet, der kunde forsikres, er dog i Aarenes Løb, eftersom Reservefondens Størrelse voksende, flere Gange bleven forhøjet — og dels ved at udlaane af Reservefonden til unge Skibsførere, som byggede eller købte Skib. Efter 25 Aars Virksomhed (1860) var de forsikrede Skibes Antal steget til 77, der var forsikret for 114,370 Rdl., og Foreningen ejede da i Formue (Reservefond) 22,714 Rdl. I Aarene 1875—80 var der forsikret 100 Skibe i Foreningen, det højeste Antal, Forsikringsprotokollen har at udvise. At det var mindre Skibe, Nordbyanerne den Gang sejlede med, erfares deraf, at Tonsdrægtigheden kun var ca. 10,000 — altsaa gennemsnitlig 100 Tons pr. Skib, — og at Forsikringssummen ikke naaede højere end til ca. 50,000 Kr., hvilket gennemsnitlig bliver 5000 Kr. pr. Skib. Resten af Skibets Værdi blev den Gang for en stor Del forsikret i Kjøbenhavn.

I 1895 var der forsikret 68 Skibe — enkelte var helt og holdent forsikret udenbys — men Drægtigheden var da oppe paa over 30,000 Tons (i Gennemsnit ca. 460 Tons pr. Skib).

Oversigt over Bevægelsen paa Foreningens forskellige Konti gennem Aarene:

Forsikringssum:	Formue:	Udbetalte Erstatninger:
1835 16,200 Rdl.		
1845 34,175 ..		
1847	19,297 Rdl.	
1857	19,804 ..	
1862	25,610 ..	
1866	38,885 ..	
1876	121,793 Kr.	
1887	194,559 ..	
1890 728,475 Kr.	142,140 ..	4,229 Kr.
1891 1,033,420 ..	185,943 ..	35,660 ..
1892 1,168,579 ..	210,252 ..	26,053 ..
1893 1,186,420 ..	248,697 ..	25,605 ..
1894 1,176,900 ..	247,436 ..	68,689 ..
1896 1,176,920 ..	260,742	

Efter den Tid er Summerne dalende for hvert Aar paa Grund af Skibsflaadens Formindskelse.

Formand og Kasserer for Foreningen, der nu virker nærmest som en Hjælpekasse med Renterne af sine Midler, er for Tiden Kaptajn M. J. Nielsen.

A/S Fanø Forsikringsforening for Søfolk.

Efter Initiativ af Overlærer *Holger Poulsen* stiftedes den 21. April 1888 et lille Aktieselskab i Nordby med ovennævnte Firma-navn. Selskabets Formaal var at forsikre det Løsøre (de Effekter), som her paa Øen hjemmehørende Søfolk fører med sig, naar de farer med danske Skibe. Dog kunde ogsaa andetsteds i Danmark hjemmehørende Søfolk, der for med Skibe fra Fanø, faa deres Løsøre forsikret i Selskabet. Da Aktiekapitalen, der var fuldt indbetalt, kun beløb sig til 5000 Kr., var Maksimumssummen, der kunde tegnes, følgende:

1. For Skibsførere Kr. 600,00.
2. Styrmænd, Tømmermænd og ligestillede Kr. 300,00.
3. Andre Søfolk Kr. 200,00.

Til at begynde med kunde der paa én Gang for et Skib forsikres ialt Kr. 1500,00.

Da nævnte Summer var temmelig smaa, særlig for store Skibes Vedkommende, udvidedes Aktiekapitalen i Aaret 1893 til 16,000 Kr.

Forsikringssummerne forhøjedes henholdvis til:

1. Afdeling Kr. 1000,00.
2. " " 500,00.
3. " " 300,00.

medens det Beløb, der kunde tegnes paa et Skib, forhøjedes til 3000 à 3500 Kr. Tillige kunde der for Skibsførere tegnes Forsikring for „beholden Fart“ til et Beløb af 500 Kr.

Af Hensyn til, at Fanø-Skibenes Antal betydeligt formindskedes i Aarenes Løb, vedtog Selskabet fra 1. November 1904 at standse med at tegne nye Forsikringer.

Selskabet udstedte ialt 2067 Policer, hvoraf 87 blev virksomme med en Udbetaling af ca. 23.000 Kr.

Selskabets Virksomhed lededes hele Tiden af Styrelsens Formand, Overlærer H. Poulsen.

Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer hjemmehørende i Esbjerg og Fanø Tolddistrikter.

I 1884, den 11. Januar, blev af en Del Fiskere fra Fanø, Esbjerg og Hjerting paa Spangsbergs Hotel i Esbjerg afholdt et Møde, sammenkaldt af Toldforvalter Hassing, hvorpaa det vedtoges at oprette en Forsikringsforening for Dæksfiskefartøjer, hjemmehørende i Fanø og Esbjerg Tolddistrikter.

Ophavsmanden hertil var egentlig den unge Toldmedhjælper *J. H. Lorck-Madsen*, som ved sin daglige Omgang med Fiskerne — han forestod Toldopsynet paa Esbjerg Havn med Kontor ved Slusegabet lige ved den daværende Fiskebaads Havn — havde erfaret Mangelen af en Forsikringsforening for disse og henledte da Toldforvalterens Opmærksomhed paa denne Mangel.

Foreningens Formaal skulde være ved Medlemmernes gensidige Forpligtelser at sikre hverandre Erstatning for Skade, der i Ulykkestilfælde maatte tilstøde deres i samme forsikrede Fartøjer.

Foreningen blev da stiftet den paagældende Dag og skulde træde i Virksomhed, saa snart der var tegnet Fartøjer til et

Forsikringsbeløb af 30.000 Kr. Dette skete i Løbet af en Maanedes Tid, og Foreningen begyndte sin Virksomhed 1. April s. A.

Den første Bestyrelse kom til at bestaa af Toldforvalter *Hassing*, Esbjerg, som Formand, Proprietær *P. Breinholt*, Esbjerg, Købmand *Neilsen* og Fisker *H. Øllgaard Nielsen*, Hjeriting, og Fiskehandler *Lorentzen*, Nordby.

Til Bogholder og Kasserer valgtes Toldmedhjælper, nu pens. Toldkontrollør *Lorck-Madsen*, der har fungeret som saadan, til Foreningen opløstes i 1898.

I Tilknytning til denne Forening stiftedes 11. Februar 1888 „*Understøttelsesforening for Enker og Børn efter paa Søen forulykkede Fiskere*“, hjemmehørende i fornævnte Tolddistrikter. Det aarlige Kontingent sattes til 4 Kr. for enhver Fisker, der ønskede at blive Medlem. Ogsaa for denne Afdeling har Toldkontrollør *Lorck-Madsen* fungeret som Bogholder og Kasserer fra dens Oprettelse til Dato.

Fra 16. Februar 1896 kom Foreningen til at omfatte hele Ribe Amt.

Nordby Enkekasse.

Den 28. Februar 1847 stiftedes *Nordby Enkekasse*, hvis Formaal var med Pengebidrag at støtte Enker efter paa Søen omkomne fra Nordby Sogn.

Kassen blev stiftet paa Foranledning af Lærer Kirkeby, Pastor Biering, Konsul Simon Johnsen og Skibsførerne J. P. Svendsen, Søren Mathiasen, Claus Clausen, Jens N. Brinck, N. N. Gregersen og Niels Anthonisen.

Den virkede paa nævnte Maade til 1932, da den ophørte, og Kassebeholdningen, 1520 Kr., uddeltes til 44 Enker.

Den gamle Mand. Fanø Bombebøsse.

I Begyndelsen af 1870'erne stiftedes i Nordby en Forening under Navnet „Den gamle Mand“. Dennes Formaal var at samle et Fond, hvoraf der til trængende, gamle Sømænd i Nordby kunde ydes et aarligt Pengebidrag, særlig til Jul. Der indtagne



Toldkontrollør
J. Lorck-Madsen,
R. a. D.
Født 15. Jan. 1858
i Nordby.

des straks flere Medlemmer med aarligt Bidrag, ligesom der ved Gaver og Bøsser anbragt i Sognets Skibe og andre Steder indkom større og mindre Beløb.

Foreningens Love blev i 1878 ændret, og Foreningen fik det nye Navn: *Bombøbøssen*. Dens Formaal var det samme som „*Den gamle Mand*“s: at støtte alle gamle og trængende Sømænd, hjemmehørende baade i Nordby og Sønderho. Dens Kassebeholdning indgik i *Bombøbøssen*, der herved fik en Grundfond paa 6000 Kr.

Bombøbøssens første Bestyrelse bestod af følgende: Toldforvalter Scheel, Lærer Holger Poulsen, Formand, Købmand P. Svarrer og Skibsførerne Chr. H. Nielsen og N. H. Svarrer af Nordby samt Skibsførerne Th. Meinertz, Poul P. Harreby og H. J. Aarre af Sønderho.

Denne Institution virker fremdeles efter Formaalet. I Tilknytning dertil er af Konsul og Skibsreder D. Lauritzen i København i 1920 skænket et Beløb paa 100.000 Kr., hvis Renter tilfalder Nordby med to Trediedele og Sønderho med en Trediedel og administreres af *Bombøbøssens* Bestyrelse med selvstændigt Regnskab.

Bestyrelsen bestaar for Tiden af Kaptajnerne L. J. Holst, Formand, M. J. Nielsen, P. A. Pedersen og H. Th. Meinertz.

Nordby Understøttelsesforening.

Denne Forening stiftedes paa en i den Anledning afholdt Generalforsamling 10. December 1903. Den første Bestyrelse kom til at bestaa af Skibsrederne Anker Clausen, P. H. Clausen, P. N. Harreby og P. N. Winther samt Købmand Johannes Mathisen og Lærer H. Poulsen, Formand.

Poulsen var Formand til sin Død 1918. Saa fik P. N. Harreby Stillingen, og efter ham (1927) blev Lærer Carlsen Formand.

Foreningen har i de forløbne Aar udbetalt ca. 20.000 Kr. i Understøttelse til Trængende. Den har en Grundfond paa 9000 Kr.

Sønderho Understøttelsesforening.

Denne Forening stiftedes 6. Marts 1870. Bestyrelsen kom til at bestaa af Skibsførerne Math. J. Knudsen, Jens Svendsen, Th. Meinertz, P. N. Jensen og P. Gr. Carstensen med L'loyds Agent N. Sonnichsen som Formand og Lærer S. P. Sørensen som Kasserer.

Denne Forening arbejdede sig godt frem. Det blev en almindelig Skik at et nygift Par straks meldte sig ind i Foreningen. I 1895 ejede den 10.000 Kr., hvilket Beløb ifølge Lovene skulde henstaa som en Grundfond og udlaanes til Medlemmerne mod billig Rente. Ved Foreningens 60 Aars Jubilæum i 1930 oplyste Formanden ved den i den Anledning afholdte Festlighed, at i de forløbne 60 Aar havde Foreningen uddelt 2473 Portioner til ubemidlede, syge og svage Mennesker i Sognet til et samlet Beløb af 25,289 Kr., og at der aldrig var tabt noget af de udlaante Beløb.

Forhenværende Skibsfører H. J. Thomsen har i de sidste 30 Aar været og er endnu Foreningens Formand, Kasserer og Regnskabsfører.

Sønderho Enkekasse.

I Slutningen af 1860'erne og i Begyndelsen af 1870'erne indtraf der flere totale Skibsforlis fra Sønderho, hvorved der blev mange Enker og faderløse Børn. For disse opstod der da en trist Tilværelse. De maatte kæmpe haardt for det daglige Brød, nu da Forsørgerne var borte. De var henvist til at leve af lidt Agerbrug til 1 à 2 Køer og et Par Faar. Offentlig Hjælp gaves ikke; et Par Rigsdalere ved Juletid af Kirkebøsserne var alt. Først naar en Enkes Sønner kunde komme ud at sejle, kunde der blive lidt Hjælp til Moderen af den lille Hyre, de kunde tjene. Mange Drengene maatte allerede i 9—10 Aars Alderen sejle med Baadskipperne eller Fiskerne i Sommermaanederne for ved denne Fortjeneste at kunne hjælpe Moderen. Alle vilde de jo gerne holde sig fri af Fattigvæsenet, om det var muligt. Den private Godgørelighed var dog stor. Kom en Skibsfører hjem efter en heldig Rejse, betænkte han altid de mindre bemidlede og navnlig Enkerne med Børn med en Gave; Landmændene ligeledes med et Par Skæpper Rug om Efteraaret eller Tilladelse til at samle Aks paa Stubmarken og Fiskerne nu og da nogen Fisk, og ved Gilder blev der uddelt Masser af Madvarer til trængende Mennesker; men alt det var Naadegaver, der for mange var tunge at tage imod.

Dette foranledigede nogle behjertede Mænd til at oprette en Kasse, der fik Navn af *Sønderho Enkekasse*.

Disse Mænd var:

Købmand S. M. Kromann, Skibsførerne Math. J. Knudsen,

Th. Meniertz, Jens Svendsen, Jens N. Jensen, Th. H. Brinch, Th. S. Thomsen og P. N. Harby. Den stiftende Generalforsamling afholdtes den 9. Februar 1873.

Kassens Hovedopgave var at sikre Enker efter paa Havet omkomne Søfolk en aarlig Indtægt og forstrække dem med Laan.

Betingelsen for begge Dele var, at vedkommende Mand havde været ydende Medlem af Kassen.

For at skaffe en Grundfond blev der ikke udbetalt Pension tørend efter 5 Aars Forløb; men allerede inden Aarets Udgang kunde der ydes Laan til dem, der søgte derom. Medlemsantallet var det første Aar 63, og det blev en almindelig god Skik, at saa snart de unge giftede sig, indmeldte de sig i Enkekassen som Medlemmer.

I de over 60 Aar, Kassen har bestaaet, har den udbetalt i Enkepensioner ca. 140,000 Kr., og den største Del af Formuen har været udlaant til billig Rente uden at paaføre Kassen en eneste Øres Tab. Et Tab paa ca. 2000 Kr. led den i 1917 ved at have et Beløb indestaaende i en Bank, der fallerede.

I Aarenes Løb har Kassen modtaget flere Gaver fra Fanø Sparekasse og fra flere Firmaer i Udlandet, som Fanø Skibsførere har haft Forretningsforbindelse med.

I 1898 naaede Kassen op paa sin hidtil højeste Formue, nemlig ca. 40,000 Kr.; men da Enkernes Antal i Aarene der omkring var steget fra 36 til 64, tærede dette betydeligt paa Kassens Formue. Da den yngre Slægt samtidig begyndte at tegne Livsforsikringer, undlod de at indmelde sig som Interessenter i Kassen, og siden 1916 har den ikke haft Tilgang af nye Medlemmer. Nu ejer Kassen en Formue af ca. 20,000 Kr. med ca. 50 Enker, der faar Pension deraf. Formuen er stadig udlaant baade til Medlemmer og Ikke-Medlemmer til billig Rente. I Aarenes Løb er der ydet Laan til over 500 Laantagere med en samlet Sum af over 200,000 Kr.

Den første Bestyrelse bestod af Købmand S. M. Kromann og Skibsførerne P. N. Harby, S. N. Anthonisen, Jes Mikkelsen, Mads Brinch og P. P. Thomsen.

Forhenværende Skibsfører Hans. J. Thomsen har i 30 Aar siddet i Bestyrelsen, deraf i de sidste 20 Aar som Formand og Kasserer, hvilke Stillinger han endnu bestrider.

Legater.

I. Nordby Sogn.

Skibsfører Peder Andersens Legat. Stifteren død 1785. Kapital 130 Kr.

Lars Mortensens Legat. Legatstifter vist Kirkeværges Lars Mortensen Rødgaard, død 1827, 95 Aar. Kapital 50 Kr.

Mette Lauridsdatters Legat. Legatstifteren død 1819, 77 Aar. Kapital 400 Kr.

Renterne af disse 3 Legater er hidtil indgaaet i Hjælpekassen.

Mette Mortensdatters Legat. Legatstifteren død 1816, 22 Aar. Kapital 100 Kr., hvis Renter anvendes til Indkøb af Salmebøger til Skolerne.

Ib Andersens Legat. Stiftet 1831 af Købmand Ib Andersen i Horsens. Kapital 1000 Kr. Renterne uddeles til trængende gamle Søfolk.

Skibskaptajn Jørgen Andersen og Hustrus Legat. Stiftet af Kapt. Jørgen Andersen, død 1846, 28 Aar. Kapital ca. 25.000 Kr.

Skibskaptajn Niels Mathias Iversens Legat. Stiftet af Kaptajn N. M. Iversen, født i Oksby, død i Hamborg 1848, 70 Aar. Kapital ca. 1000 Kr.

Graadybs Tønde- og Kæbevæsens Legat. Stiftet 1849. Kapital ca. 1800 Kr.

Johanne Hansdatters Legat. Legatstifteren død 1857, 63 Aar. Kapital ca. 1600 Kr.

A. K. Schmidts Legat. Stiftet 1866 af Sejlmager A. K. Schmidt i Altona, død 1866, 66 Aar. Kapital ca. 4000 Kr.

H. H. Nielsen og Hustrus Legat. Stiftet 1882 af Skibsfører Hans Hansen Nielsen, død 1872, 72 Aar, og Hustru Karen Jensdatter, død 1861, 61 Aar. Kapital 1000 Kr.

Fanø Industriforenings Legat. Stiftet 1876. Kapital 100 Kr.

N. L. Engers' Legat. Stiftet 1880 af Skibsfører Niels Lauridsen Engers, død 1891, 77 Aar. Kapital oprindeligt 30.000 Kr. En Del af Renterne skal tillægges Kapitalen, til den er naaet 60.000 Kr.

Skibskaptajn C. P. Clausen og Hustrus Legat. Stiftet 1884 af Kaptajn C. P. Clausen, død 1888, 80 Aar, og Hustru Karen Engers, død 1901, 91 Aar. Kapital 1500 Kr.

Jens Søren Pedersen og Hustru Johanne Pedersdatters Legat. Stiftet 1885 af J. S. Pedersens Svoger Niels Math. Pedersen i Brooklyn. Kapital 1000 Kr.

Skibskaptajn M. M. Andersen og Hustrus Legat. Stiftet 1887 af Kaptajn Mathias Mathiasen Andersen, død 1896, 83 Aar. Kapital 1500 Kr.

Nordby. Stiftet 1887 af en anonym. Kapital 100 Kr.

Nordby tekniske Skoles Præmiefond. Stiftet 1890 af en anonym. Kapital 1000 Kr.

Pigen Johanne Nielsens Legat. Legatstifteren død 1890, 17 Aar. Kapital 500 Kr.

Skibsfører Søren Brinck Hansen, død 12. Marts 1900, 80 Aar, og Hustrus Legat. Stiftet 1895 af Skibsfører S. Brinck Hansen. Kapital 2000 Kr.

Nordby Tekniske Skoles Præmielegat. Stiftet af Generalkonsul H. Pontoppidan i Hamborg.

Skibsfører Hans Math. Clausens Legat. Legatstifteren død 1885, 63 Aar. Kapital ca. 1200 Kr. Traadt i Kraft efter Hustruen Anne Cathrines Død i 1902.

Skibsfører Chr. H. Nielsens og Hustrus Guldbryllupslegat. Stiftet 1905 af Skibsfører Chr. H. Nielsen, død 1913, 81 Aar.

Sognepræst Carl Peter Bierings Legat. Stiftet 1903 af mangeaarig Præst i Nordby C. P. Biering. Kapital 3000 Kr.

Skibsfører Peder Ankersens og Hustrus samt Søns Legat. Stiftet 1900 af Skibsfører Wilhelm Martin Winckler Andersen, død 1900. Kapital 28.664 Kr.

Fanø Navigationsfond. Stiftet 1890 af Generalkonsul H. Pontoppidan i Hamborg. Kapital 1000 Kr. Siden tillagt 1000 Kr. af Generalkonsul P. Berg i St. Pedersborg og Skibsmægler Jacob Meier, Hamborg (af Firmaet Knøhr & Burchard).

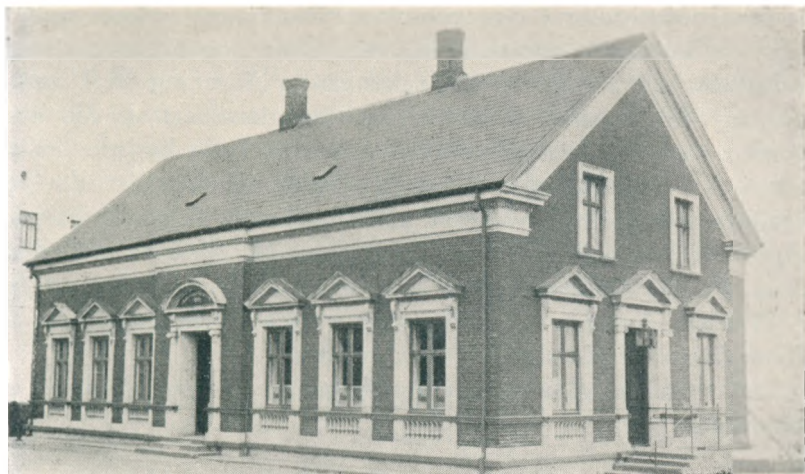
Ane Hansens, født Clausen, Legat. Stiftet 1900 af Boghandler J. N. Hansen, død 1925, 80 Aar, til Minde om hans afdøde Hustru. Kapital 1000 Kr.

Fanø Spare- og Laanekasses 50 Aars Jubilæums Legat. Stiftet af Sparekassen 1900. Kapital 8.300 Kr.

H. A. Mathiasens og Hustrus Legat. Stiftet 1922 af Skibsfører Hans Andersen Mathiasen, død 1926. Kapital 3000 Kr.

II. Sønderho Sogn.

Thomas Sonnichsens Legat. Stiftet 1780 af Skibsfører Thomas Sonnichsen, død 1780, 63 Aar. (Se Slægten Sonnichsen, Hovedtavlen.) Kapital 200 Kr.



Nordby Skibsrederforenings Bygning.

Peder Thomsens Legater. Stiftet 1808 af Skibsreder Peder Thomsen, død 1808, 72 Aar. (Se Slægten Sonnichsen, Hovedstavlen.) 1. nu 340 Kr., hvis Renter tilfalder Skole- og Fattigvæsenet. 2. oprindelig 10,000 Rdl., nedskreven 1813 til 3,500 Rigsbankdaler, nu 7000 Kr.

Peder Knudsens Legat. Stiftet 1820 af Skibsfører Peder Jensen Knudsen, død 1830, 90 Aar. Kapital 100 Kr.

Peder Nielsen Gammelbys Legat. Stiftet 1833 af Peder Nielsen Gammelby, død 1846, 88 Aar. Kapital 320 Kr.

Hans Hansen Frederiksens og Hustrus Legat. Stiftet 1836 af Gaardejer H. H. Frederiksen, død 1840, 81 Aar, Kapital 200 Kr.

Skibsfører Jes. M. Knudsen og Hustrus Mindelegat. Under dette Navn uddeles 2 Gange aarligt mindre og større Beløb til trængende, der er familieret med nævnte Skibsfører og hans Hustru. Giveren er anonym.

Nærmere Oplysninger om Legaterne findes i *Repertorium over Legater og milde Stiftelser i Danmark*, 1898, og i „*Fanø Ugeblad*“, Nr. 799, 800, 801, 812, 813, 817, 818, 823 og 825 for 1913.

Nordby Skibsrederforening.

I 1888 drøftedes i Kjøbenhavn og flere Byer i Skandinavien Spørgsmaalet om Oprettelse af en Skibsrederforening for hele Norden. Der skete da Henvendelse til nogle Skibsredere i Nord-

by om Indmeldelse i den paatænkte Forening, hvilket man i Begyndelsen ogsaa var rede til; men efter nogen Betænkning, besluttedes det at oprette en selvstændig Forening til Varetagelse af Skibsfartens og Skibsredernes Interesser, og ved et i Nordby den 23. September 1888 afholdt Møde besluttedes at oprette *Nordby Skibsrederforening*, der holdt sin stiftende Generalforsamling 18. November s. A., hvor da følgende Herrer valgtes til Bestyrelse: Skibsrederne *Jens H. Christiansen*, Formand, *M. N. Mathiasen*, *P. Cl. Svarrer*, *P. N. Winther* og *Jg. N. Hansen*, Kasserer. Til Revisorer valgtes Skibsbygmester *S. Abrahamsen* og Købmand *Joh. Mathisen*.

Det følgende Aar udnævntes følgende Æresmedlemmer af Foreningen:

Skibsreder *M. M. Andersen*, Nordby.
 Skibsreder *N. Ankersen*, Nordby.
 Skibsreder *N. L. Engers*, Altona.
 Skibsreder *H. Grohmann*, Altona.
 Skibsreder *Joh. Dahl*, Liverpool.
 Skibsreder *J. Chr. Nielsen*, Liverpool.
 Generalkonsul *H. Pontoppidan*, Hamborg.
 Direktør *M. Clausen*, Ringkjøbing.
 Firmaet *Knöhr & Burchard*, Hamborg.
 Skibsmægler *Jacob Meyer*, Hamborg.
 Konsul *J. K. Bork*, Nordby.
 Skibsbygmester *S. Abrahamsen*, Nordby.
 Distriktslæge *S. M. Jensen*, Nordby.
 Overlærer *N. A. Lauridsen*, Nordby.

Hvilke Herrer paa mange Omraader og gennem lange Tider har virket til Gavn og Støtte for de Interesser, der knyttede sig til den hjemlige Skibsfarts Fremme.

Ved en Generalforsamlingsbeslutning af 9. Maj 1891 bestemtes det at opføre en Bygning til Afholdelse af Møder og med Læsestue for Foreningens Medlemmer, hvis Antal nu var 178 og repræsenterer en Tonnage af ca. 23,000 Reg. Tons og med de da under Bygning værende Staalskibe ca. 28,500 Reg. Tons.

Grundstenen blev lagt 10. Juli 1891 af Overlærer *N. A. Lauridsen*, og Bygningen opførtes efter Tegning af Arkitekt *Qvist* i Esbjerg af Byens egne Haandværkere.

Til Hjælp til Bygningens Opførelse modtog Skibsrederforeningen en Gave af Skibsforsikringsforeningen paa 18,000 Kr. imod, at denne skulde have fri Afbenyttelse af Bygningens Lokaler til Møder; men skulde Skibsrederforeningen blive opløst, tilfaldt Bygningen Forsikringsforeningen som Ejendom, hvorfor Skibsrederforeningen ikke maatte pantsætte denne.

Kontingentet, som Foreningens Medlemmer skulde yde, var 5 Øre pr. Register Tons.

HAVNE OG BESEJLINGSFORHOLD.

Nordby Havn.

PAA Christian IV Tid var der Planer øppe om at anlægge en Havn lidt Nord for Nordby i Nærheden af Batteripynten. Paa det kongelige Bibliotek findes et Projekt fra den Tid: „Projekt og geometrisk Udmaaling af Havnen ved Fanø.“ Vedkommende, der har udarbejdet dette Projekt, vistnok en Tysker, har angivet Vaderne og Sandene for *Klinter*, der ligger spredt omkring i Indsejlingen. Denne misvisende Oplysning har muligt været Grunden til, at der intet kom ud af Projektet.

Skønt Havnen var tænkt at skulle ligge ind under Nordspidsen af Fanø, var det Meningen, at Indsejlingen dertil skulde foregaa øst om Sønderho, hvor der paa den Tid antageligt har været dybere Vand end nu.

Fanøs samlede Indbyggerantal var den Gang paa Højde med de fleste danske Købstæder, saaledes havde Odense og Aarhus kun mellem 3 og 4000 Indbyggere. Ribe var i stærk Tilbagegang, og Varde Borgere beskæftigede sig mest med Avlsbrug. Det var derfor ikke saa urimeligt, at Kongen havde Opmærksomheden henledt paa Fanø. —

Hvornaar Værgerne foran Husene ved Havnen er bleven anlagt eller Bolværkerne bleven slaaet, er mig ikke bekendt. De findes der i 1743, da det hedder i Sognets Vedtægt for Landsbestyrelsen fra dette Aar, „at ingen Hjerting-Skibe tillades at lægges i Vinterleje ud for *Værgerne* eller *Bolværkerne*, hvorved disse forlaves eller bortskylles; men til disse Skibes Vinterleje skal af Landets Fuldmægtige anvises Vedkommende bekvemme Pladser sønden og norden for *Værgerne*. Og da det er billigt, at Landet noget vist i Havnepenge bør betales, saa skal derfor af et hvert Fartøj, som til Vinterhavn dér indlægges, førend de igen af Havnen udi Foraaret udgaar, betales til Landets almindelige Kasser 4 Mark danske.“ Byens egne Baade skal derimod ikke betale Havnepenge, men skal aarlig for Leje i Havnen give et vist Beløb til Kirken. Se derom 2. Bind, Side 424.

I 1755 klager Sognefogden, Peder Clausen, over, at de fremmede Skibe ikke har villet betale Havnepenge. Nogle skylder

for flere Aar. Der kommer nemlig hver Vinter Skibe fra Ringkjøbing, Ho og Hjerting for at ligge i Vinterleje i Nordby Havn.

I 1770 overgaar der Nordby Havn en stor Ulykke ved en 4 Dages Stormflod, der tilintetgjorde Værgerne, Digerne og alle Bolværker ved Havnen, hvilket Beboerne ikke ser sig i Stand til for egne Midler at faa istandgjort. De ansøger derfor Kongen om Hjælp dertil, idet de anslaaer Fornylsen at ville koste 2000 Rdl. Andragendet er dateret 28. Februar, og Rigtigheden af det anbragte attesteres af Birkedommeren. Det hedder bl. a. i Andragendet:

„At Værgerne, Digerne og Bolværkerne for Husene ved dette Sogns Havn den 16., 17., 18. og 19. Februar (1770) i den daværende haarde Storm og høje Vandflod er rent borttaget, og Sandet og Fortovene ved Husene nogle Steder saa rent bortskyllet, at man kan se Stolperne af Husene i Jorden og nogle Steder paa 1 à 2 Al nær Husene, saa at de 17 à 18 Huse, som staaer ved Havnen er færdig at falde ned og virkelig med det allerførste maa nedtages sammes fattige Ejere og Beboere in specie og Sognet i Almindelighed til større Skade, dersom samme Værger, Diger og Bolværker ej med det første forsvarlig repareres og istandsættes, hvilken Reparation kan koste til visse 2000 Rdl.

Dersom disse Værger, Diger og Bolværker ej vorder forsvarlig reparerede og istandsat, og de nu paa Fald staaende Huse skal nedrives, staaer de andres Huse for ligedan Fare for Beskadigelse og Nedfald af Søslag, da Vandet indledes mere og mere og gør større Skade, saa at en Del af Beboerne maa se at faa anden Plads her at bo paa, om de kan blive noget betroet at bygge for, da her ingen Huse eller Værelser er at faa til Leje eller nødes til at drage af Sognet, som nu er fattigt, da det koster Sognet aarligt store Summer at dæmpe Sandbjergene baade for Søen ved Vesterhavet og Sandflugt, uagtet det kun har hjulpet lidet, saasom meget af Sognet aarligt henslaas ved Søkanten, og en Del Grund af Sandflugt fordærves og helt ødelægges, saa at Sognet nu ej længere kan udstaa de Bekostninger, som her foresfalder formedelst Fattigdom og ringe Næring, da Fiskeriet som vore fornemste Næring, slaar fejl og aarligt bliver ringere.“ —

Andragendet er dateret 28. Februar 1770 og underskrevet af 24 Personer, formodentlig de, der har lidt størst Tab. Birkedommeren, Morten Bølling, og 24 andre Sognemænd har taget Syn paa Skaden og bekræfter dens Rigtighed.



Fra Nordby Havn ca. 1860.

Stiftamtmand Levetzau udtaler sig i Tilslutning dertil og fremhæver, at Beboerne i Nordby er de fattigste dér paa Øen, „forgældede og tiggerfærdige, har ikke i mange Aar betalt Renter,“ og Fattigdommen har i de senere Aar tiltåget. De har hidindtil ved egen Hjælp kunnet vedligeholde et Værn mod Havets Indbrud, bestaaende af Jord og Tang, men saadanne svage Værn formodes ikke længere at kunne modstaa Havet, og de formaar formedelst Fattigdom ikke at kunne foretage den nu højt tiltrængende Reparation med egne Midler og indstiller, at man kommer Beboerne til Hjælp.

Stiftamtmanden tager sig ogsaa af Sagen og indberetter til Rentekammeret 24. April bl. a.:

„Nordby med dens Beboere er det fattigste af de to Sogne paa Øen; de faa velhavende i dette Sogn bor længst fra Havet inde i Landet og ernærer sig enten af liden Avling eller med deres Baade og Smaafartøjer sejler for Fragt mellen Ølandene; derimod er den største Del af Sagnet nærmest ved Havnen ved den saakaldte Od beliggende; disse og især de, som yderst ved Søen er boende, ernærer sig alene af Fiskeriet, og da samme i en Del Aar har været meget ringe, er Beboernes Tilstand af Mangel paa Næring i Fattigdom meget tiltåget.

For at konservere disse ved Odden beliggende — henimod

30 Huse og Ejendomme — i Nordby, er Beboerne saavel i mine Formænds som i min Betjeningstid adskillige Gange blevet tilholdt at vedligeholde Værgerne, Digerne og Bolværkerne for deres Huse og Ejendomme; saadant er og af dem efterkommet til nu paa nogle Aar, da de i Grunden værende Pæle og Brædder m. m. for at konservere Fortovene og Ejendommene bleven forældede, og saaledes af Søen og Vandfloder Tid efter anden bortskyllet, hvorfor Beboerne, som formedelst tiltagende Fattigdom ikke har kunnet bekoste nye Bolværker i deres Sted, i flere Aaringer alene har maattet benytte sig af Havtang og Græstørvsdiger til Værge for deres Huse.

Disse ubetydelige Værn er med de i sidste Efteraar indfaldne høje Vandfloder meget blevet fordærvet, og især ved den haarde Storm og store Vandflod i sidst afvigte Februar Maaned, næsten ganske bortskyllet, saa mange af Husene nær ved Havnen staa faldefærdige, hvilket og er befrygtelig at ville ske, ifald en stor Storm med Vandflod af Vesten, førend nogen Reparation ved Bolværkerne bliver foretaget, nu maatte indfalde, og dette har foranlediget Beboerne ved den herhos tjenstskyldige remitterende Supplik at gøre allerunderd. Ansøgning om nogen Hjælp til Bolværkernes og Digernes Istandsættelse for at konservere deres Huse og Landet, men da den til disse Bolværkers Istandsættelse i Birkedommerens ved Suppliken følgende Synsforretning ansatte Sum, 2000 Rdl., synes temmelig høj, har jeg for at faa en tilforladeligere Kundskab, om hvad saadant et Bolværk for ethvert af de beskadigede Huse kunde koste ved Herredsfogden i Skads Herred, Henrich Ernst Bierrum, og 4 uvildige og kyndige Mand af bemeldte Skads Herred derover ladet tage et Oversyn med speciel Taksationsforretning.“

Det fremgaar af denne Synsforretning, at Værgene for 28 Huse er ødelagte, og Skaden takseres til 825 Rdl.

Stiftamtmanden foreslaar, at Beløbet tilstilles Beboerne til Laan med Afdrag i 10 à 12 Aar mod, at alle gensidig kavtionerer.

Rentekammeret foreslaar, at Beboerne selv skal tilvejebringe noget; de vil da faa Hjælp yderligere, men Stiftamtmanden svarer (5. Juni 1770), at det er befunden, at Beboerne er saa fattige og forgældede, ja til Dels tiggerfærdige, saa de aldeles ingen videre Assistance til deres Digers og Bolværkers Reparation hverken hos deres Kreditorer eller andre kunne erholde, thi deres Pantekreditorer har hjulpet dem saa længe, de kunde,

ja indtil de derved selv til Dels er bleven trængende, saasom de af adskillige disse deres Debitorer i adskillige Aar ingen Rente har faaet og Pantet Tid efter anden, formedelst de tit indtraadte høje Vandfloder og Storm saa meget vorder forringet, at samme ej nær kan opveje helt de derpaa laante Kapitalers Hovedsum.

Husene ved bemeldte Od i Nordby er saa tæt, ja tildels tættere og nærmere ved hverandre bygte end i Købstæderne, og naar Digerne og Bolværkerne for de nærmest ved Havet liggende Huse ikke holde Stand, og især de 28 nu forfaldne Huse ikke bliver reparerede, har man grundet Frygt, at disse yderste 28 Huse og flere nærved liggende underhules endog i en middelmaadig Storm og Vandflod, og naar disse er borte, staar omtrent 200 Huse i lige Fare, og da Beboerne af berørte 28 Huse er aldeles uformuende til selv at istandsætte eller tilvejebringe den Bekostning, som til deres forfaldne Digers og Bolværkers saa højt fornødne Reparation udfordres, saa var det allerunderdanigst at ønske, at Hans kgl. Maj. til dens og Øens Konservervation, da ifald ikke herpaa raades betimelig Bod i Tiden meget vil forringes og aftage dertil allern. vil være dem behjælpelig saaledes, at de forfaldne Diger og Bolværker til en tryk Beskærmelse for Øen ved retskaffen Træbolværker nu én Gang for alle blev sat i god og varig Stand.“

Efter at Regeringen har modtaget denne Henvendelse om Hjælp, bliver Diggreve Feddersen fra Christian Albrechtskog i Slesvig sendt til Fanø for at besigtige Skaden og vurdere Omkostningerne ved en Istandsættelse. Hans Beregning gaar ud paa, at det vil koste 1300 Rdl. Kurant at udbedre Skaden.

Ved den derpaa følgende Licitation, der afholdtes i Nordby 4. Marts 1771, var det laveste Tilbud 2385 Rdl., som ikke blev modtaget. En ny Licitation lød paa 2085 Rdl., naar Beboerne vilde gøre gratis Arbejde med Tilkørsel af Jord. Dette Tilbud var fra Jan Carstens i Christian Albrechtskog. Regeringen tilbød at ville yde et Tilskud paa 1000 Rdl., Resten skulde Beboerne saa selv afholde, „men dette er de stakkels forarmede Mennesker umuligt, især da nogle af dem og mange af deres unge Mandskab nu til Hans kgl. Majestæts Orlogstjeneste er udtaget“, meddeler Stiftamtmanden Rentekammeret.

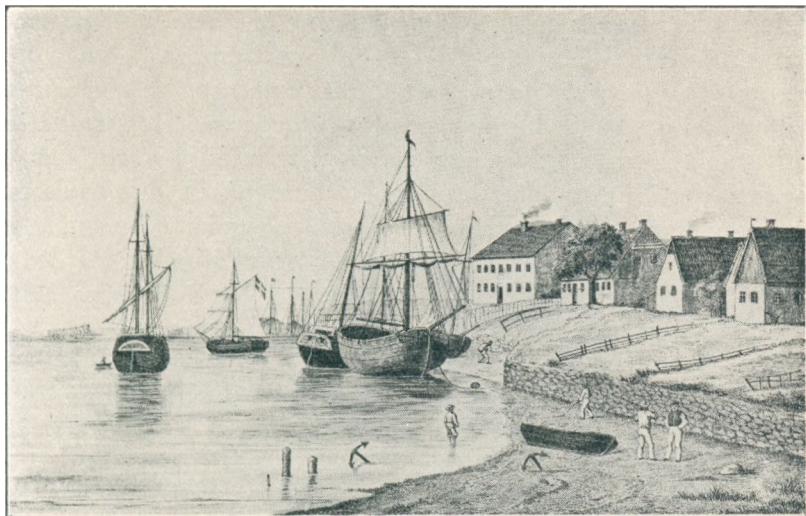
Det var først Meningen, at Værgerne skulde opføres af Tømmer, som man mente lettest kunde forskaffes fra Altona, da der

til jævnligt var Fart med Sognets egne Smaaskibe og muligvis ogsaa en Del fra Gram Skove, hvorfra Tømmeret skulde føres til Ribe og derfra udføres til Fanø. Endvidere ønskede man, at Arbejdet burde udføres af en af Sognets egne Tømmermænd, nemlig Niels Christensen, „som sligt forstaar bedre end som af en fremmed; thi skulde en fremmed gøre det, skulde Arbejdet daglig kontinuere, da derimod naar vores egne gjorde det, og noget skulde mangle og han derved opholdes med Arbejdet, kunde han antage saadant andet Steds imidlertid,“ skriver Birkedommer M. Bølling til Stiftamtmanden 27. Maj 1771. Det viste sig imidlertid, at det vilde blive dyrere at opføre Værgerne af Tømmer end af Sten, der laa nærmere ved, nemlig ligeoverfor paa Fastlandet ved Strandby og i Bollesager, hvorfor man valgte at opføre Værgerne af sidstnævnte Materiale. De 1000 Rigsdaler, som Kongen havde skænket til Foretagendet, vilde næppe forslaa, hvilket fremgaar af en Skrivelse fra Birkedommeren af 13. December 1771 til Stiftamtmanden, hvori det hedder: „Naadigste Herre! Det er en Sandhed, at de Beboere, som ligger for de ruinerede Værger, er saa fattige, at de aldrig kan betale det ringeste til Værgernes Istandsættelse, ligesom og hele Sognet aldrig kan udrede de 800 Rdl., som skal tillægges, hvorfor det var at ønske, at hans Majestæt vilde behage at lægge denne Naade til at skænke noget mere dertil end de allernaadigst skænkede 1000 Rigsdaler, paa det, at Værgerne dog en Gang kan komme i Stand — — —, thi jo længere det henstaar, bliver Grunden mere og mere bortslagen og allerede er nu for mere end 100 Rdl. beskadiget siden den første allerunderdanigste Ansøgning skete, hvorover Husene derved staar for Fald og, om Værgerne ej med det første vorder istandsat, maa nedrives, de fattige Beboere til Skade og Ruin.“

Regeringen indgik paa at forhøje Bidraget til 1800 Rdl.

Stendiget skulde være 751 Al. langt foruden Siderne ved Slipperne, hvoraf der gik 8 ned mod Havnen.

Ved en derpaa følgende Licitation blev Søren Thomsen i Novrup lavestbydende med 2000 Rdl. altsaa 200 Rdl. mere end det Beløb, man disponerede over. Det overskridende Beløb saa man heller ikke Udveje til at præstere, og endnu en Gang gik man Tiggergang til Regeringen, stadig med al mulig Støtte og Anbefaling fra Stiftamtmanden, hvem det ogsaa lykkedes at skaffe de 200 Rdl. Der begyndtes paa Arbejdet i Marts 1772,



Nordby Havn omkring 1850.

og i December s. A. afleverede Søren Thomsen Diget fuldt færdigt.

Af disse gentagende Andragender ses, at Nordby var en meget fattig Kommune dengang. Den havde — i Modsætning til Sønderho — endnu ingen Skibsflaade, men var henvist til at leve af, hvad Fiskeriet kunde give, hvilken Næringsvej alletider har været med omskiftende Indtægter.

I Krigsaarene 1807—14 var der livlig Trafik paa Havnen. Alle Øens Skibe var udkommanderet til at føre Korn og Proviant til Norge. Det meste heraf blev indtaget ved Hjerting og Ribe; men store Partier var ogsaa opmagasineret paa Fanø. Naar Skibene var tillastet i Hjerting, gik de til Nordby Havn, til Farsvandet udenfor var fri for Kapere. Norske Skibe laa ogsaa i samme Øjemed og i stort Antal i Havnen. Havnen har lidt noget under den forcerede Trafik, og er paa Grund af de høje Priser paa alle Materialer ikke bleven tilstrækkelig vedligeholdt; dertil kom, at Flodstrømmen skar haardt ind paa Kysten, særligt syd for Havnen.

Da saa Skibsfører Peder Svendsen paa en Avktion i 1813 købte et Skibsvrag, der var inddrevet paa Stranden, for 496 Rdl., fik Birkedommer Nørup den Tanke, at dette Vrag maatte kunne anvendes som en Slags Brohoved ved Havnens Sydende og der-

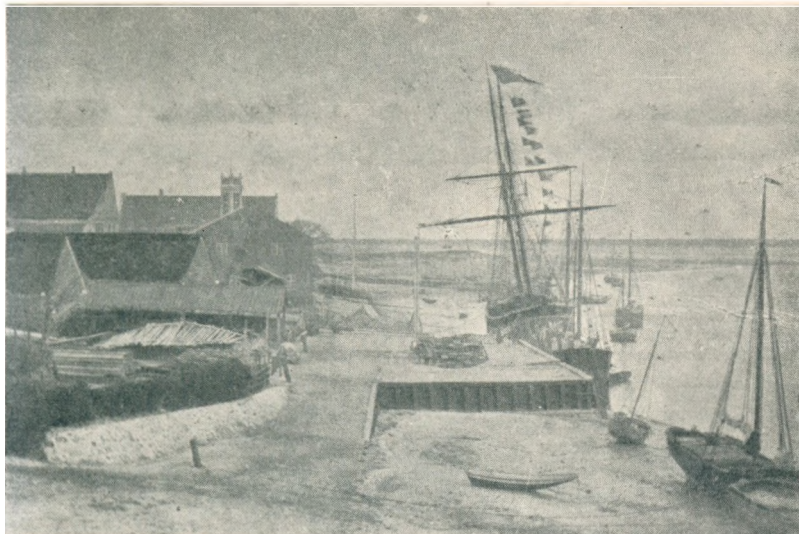
ved kunde lede Strømmen i en Retning mere mod Øst. Han skriver derfor til Sognefoged L. Kallesen derom, idet han bemærker bl. a., „at det længe har været afgjort, og selv af Fremmede erkendt, at vor Havn var vor Stolthed og besidder et Fortrin, som til enhver giver sine større eller mindre Fordele, selv for den, der ikke er Sømand, men blot Indvaaner. Det er derfor baade min og Sognefogdens Pligt som Sognets Forstander at lægge Mærke til denne Omstændighed, og at Kendere paastaar, at den er i Forfald og behøver at blive raadet Bod derpaa, saa at sligt ej tager Overhaand — — —.“

Han foreslaar dernæst, at der forsøges ved frivillige Bidrag at skaffe Beløbet frem til Køb af omtalte Vrag og tilbyder, at han ogsaa vil yde en Skærv dertil og slutter med at udtale: „Paa mig maa intet Ansvar eller LigeGYldighed hvile. Landets Vel bør være mit og hver retskaffen Mands Vel; men til Sagskyndige anbefales det hele.“

Sognefogden forsøgte at indsamle Bidrag; men fik kun tegnet et ubetydeligt Beløb, saa Projektet blev skrinlagt. Det maa her erindres, at det var paa Krigens 6. Aar, og mange af Øens Beboere deraf var forarmet.

Endnu i 1822 er der intet foretaget med at reparere Værgerne, og da de nu er næsten faldefærdige, ansøges Regeringen om et Laan paa 480 Rdl. til Istandsættelsen at afbetale paa 28 Aar, for hvilket Beløb 27 Skippere tilbyder at kavtionere. Kancelliet finder ikke Kavtionen betryggende. Beboerne maatte saa efter bedste Evne selv flikke paa de næsten nedfaldne Værger, som der efter holder nogle Aar, men i 1837 søges igen om Hjælp dertil.

Da man omkring 1850 omgikkes med Tanken om Anlæg af Anlægsbroer for den begyndende Dampskibsfart paa England enten ved Hjerting eller Strandby, fra hvilke Steder ofte var indtaget levende Kreaturer og Landbrugsprodukter fra den aabne Strand — Esbjerg var endnu ikke kommen paa Tale — forsøgte en Kreds af Mænd i Nordby at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa Nordby Havn som Basis for denne Eksport. I lige lydende Skrivelser til Indenrigsministeriet og Finansministeriet dateret 23. Avgust 1851 og underskrevet af Sognepræst Biering, Birkedommer Smith, Toldkontrollør C. Breyen, Konsul S. Johnsen, Gæstgiver C. W. Kolvig og Sogneforstanderskabet, søger de paagældende at fremhæve Nordby Havns Fortrinlighed. Det



Nordby Havn 1882. Ved Broen Sk. „Ane Kjerstine“ (med Flagene), Skipper N. N. Gregersen, og for and after Sk. „Ellen“, N. J. Mathiasen.

hedder bl. a. i Skrivelserne, at Udførselsstedet i alle Tilfælde bør være i Nærheden af Fanø og „det staar fast, at ved en i sine Følger saa uberegnelig Foranstaltning, kommer det ved Valget af Stedet ikke an paa, hvilken Betydning dette hidtil har haft for enkelte eller flere, men ene og alene hvorledes det svarer til det store tilsigtede Øjemed — ikke an paa, hvad der nu er, men hvad der ved Naturen og Menneskehaand kan blive for den nærværende og kommende Slægt. Kun naar det, der alt er forhaanden enten af menneskeligt Arbejde eller af Naturen, kan drages med ind som hensigtsmæssige og frugtbare Led i det hele store Værk, kun da tør saadant komme i Betragtning.

Støttende sig til den sidste Følgeslutning tillader man sig i det efterstaaende at give sin Anskuelse tilkende, der i Hovedsagen gaar ud paa:

„at den alt tilstedeværende, af Naturen saa fortrinligt dannede Havn ved Nordby paa Fanø bliver den for det hele store tilsigtede Foretagende nødvendige Havn, medens en Bro til Losning og Ladning slaas ved Strandby.“

Dette med en Anlægsbro ved Strandby og en Havn ved Nordby var med Nutidsøjne set et mærkeligt Forslag.

En Anlægsbro ved Hjerting fraaadede man paa det kraftig-

ste, navnlig paa Grund af den Fare, en saadan Bro vilde være udsat for ved Isdrift. Denne Anskuelse viste sig senere at være rigtig. Det blev nemlig ogsaa Isen, der ødelagde den senere ved Hjerting byggede Bro.

Havneforholdenes Fortrinlighed ved Nordby fremhæves med følgende Udtalelser:

„Intet Sted paa den hele Vestkyst, og vel næppe hele Landet, tilbyder saa mange og for et Havneanlæg i det store saa gunstige Forhold, som den alt for Haanden værende Havn ved Nordby. Dækket af Øen og den ligeoverfor liggende Næssø-jord har den mod alle Vinde, selv naar Stormen bryder løs, en Beskyttelse, en Tryghed af Naturen, som Menneskehaand vel ikke skulde være i Stand til at berede. Ikke mindre for Isgang end for Uvejr yder den en saare tilfredsstillende Betyggelse. Den er derfor ogsaa bleven søgt af de saavel til Sønderho som og til Hjerting hjemmehørende Skibe, da disse Steder som aabne Red og Strand ingen Beskyttelse kunne yde.“

Dernæst fremhæves Betydningen af Indsejlingen til Fanø gennem Mølledybet, „det er sejlbart ved hvilken som helst Vind, frembyder et reelt Farvand med 9 Fods Lavvandsstand, 14 Fods Højvandsstand paa det eneste grunde Sted, „Barren“ kaldet. Fra Skallingen dernæst og lige til Nordby Red er 16 a 18 Fod daglig Lavvandsstand, paa Reden 5 a 8 Favne. I selve Havnen vil en Dybde af 12 Fod og mere uden særdeles Bekostning kunne bringes tilveje. Lomunden (d. e. Havnemundingen) har nu en Dybde af 9 Fod almindelig Højvandsstand. Af hele Havnen har en Strækning paa ca. 900 Alen 7 a 8 Fod, det øvrige mindst 9 Fod almindelig Højvandstid.“

Andragendet indeholder mange interessante Momenter, men er af ret betydeligt Omfang og kan derfor ikke medtages i sin Helhed her. Man anmoder om, at Sagen maa blive offentlig drøftet og slutter med at udtale „Forhaabning om, at der saaledes til bedste for den foreliggende Fremstilling anførte maa have nogen Vægt i sig, tillader vi os endnu at henlede Opmærksomheden paa den lille Øs Betydning for Staten; samme er maaske næppe hidtil nok set i sit tilbørlige Lys. Liden i sin Udstrækning og Størstedelen bestaaende af i sig selv værdiløse Sandstrækninger, har den ved sin — atter være det sagt — ved Naturens Begunstigelse fremkaldte Driftighed vundet sig Ret til at nævnes blandt Landets vigtigere Dele. De til Øen hørende Skibe an-



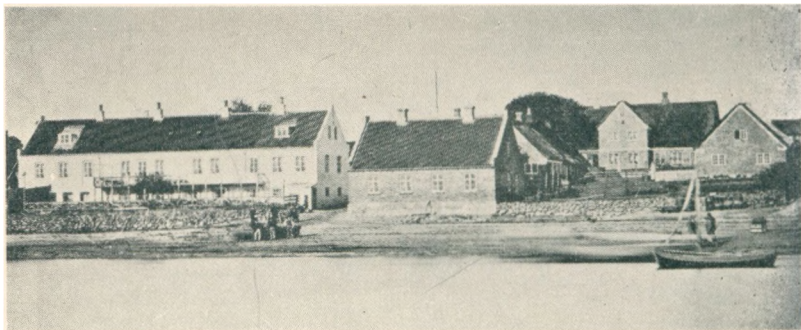
Nordby Havn under Stormfloden 1909.

drager 2800 Kommercelæster, hvilket efter en af os forekommen Opgørelse udgør $\frac{1}{16}$ Del af Kongerigets Tonnage. Krigsskatten 3 Mark pr. Læst beløber sig følgelig til 7,400 Mark aarlig. — — —

Trods alt det gyldne Skær, Fanø og en mulig Havn dér blev fremstillet i, hører man ikke senere noget om Sagen eller dens Fremme.

Først da Lovforslaget angaaende „Anlæg og Drift af en Jernbane gennem det sydlige Jylland fra Vamdrup Station til „Strandby“ paa Jyllands Vestkyst, samt af en Havn paa sidstnævnte Punkt“ kom til 1. Behandling i Folketinget 4. Marts 1865, erfarer vi, at Fanø længe har skænket dette Lovforslag større Opmærksomhed.

Valget af et Havneanlæg stod mellem Punkterne *Hjerting*, *Strandby* og *Ribe*. For første og sidste Sted mente Nordby ikke at have nogen Interesse. For Tilrettelæggelse af Strandby-Forslaget havde Konsul J. K. Bork, Nordby, før og under Lovforslagets Behandling været i Kjøbenhavn ene alene for efter bedste Evne og med almindelig Tilslutning fra Fanøboernes Side at give Folketingsmændene Oplysninger om stedlige Forhold, der kunde tiltrænges. Helst havde man set, Anlægget af en Frihavn paa Fanø var blevet fremmet. Herfor arbejdede Bork i første



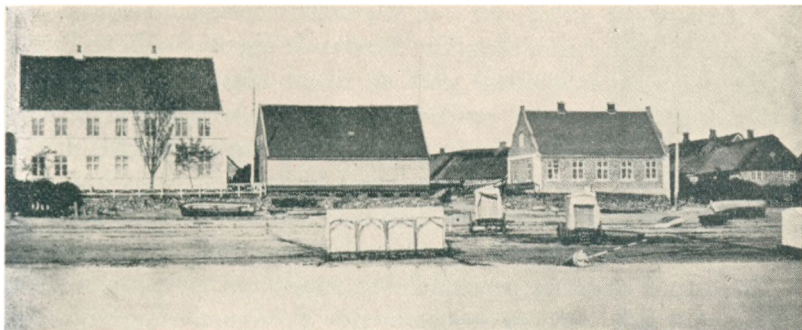
Et Parti fra Nordby set

Række og troede, der var Støtte for denne Tanke blandt Folketingsmændene, hvad et Telegram, han sendte fra Kjøbenhavn 7. Marts 1865 til Nordby Forstanderskab, vidner om. Telegrammet lød: „Frihavnen gaar nok igennem.“

Forhandlingerne i Rigsdagen stod som bekendt paa godt et Par Aars Tid. Bork arbejdede videre for Frihavnen ved Nordby i dette Tidsrum. Det ses, at han har faaet Folketingsmændene Rosenørn og N. J. Termansen interesseret for Tanken, idet disse Herrer i Marts 1867 rettede en Forespørgsel til Finansministeren, om det ikke vilde være i danske Handlendes Interesse, at der blev anlagt en Havn ved Nordby. Ministeren turde dog ikke tage Stilling til Sagen.

Havnen kom som bekendt til at ligge ved Strandby eller rettere ved Esbjerg Klev. Da Arbejdet med Havneanlægget tog sin Begyndelse, strømmede Arbejdere fra baade Ind- og Udland snart til. Kvaliteten af disse Folk var vel ikke den bedste, men man blev nødt til at tage, hvad der meldte sig paa det dengang ret afsides beliggende Sted, og da Fortjenesten var over, hvad der almindelig kunde opnaas ved Arbejde paa Landet, meldte der sig ikke saa faa Mennesker, der ved dette Arbejde ventede at erhverve sig Midler til en højere Uddannelse. Folk, der senere blev Lærere og Præster, har arbejdet ved Uddybningen af Esbjerg Havn. Cand. phil. P. Poulsen fra Sønderho, der senere kom til at indtage en høj Stilling i Store nordiske Telegrafelskabs Tjeneste i Sibirien og Kina, arbejdede som Student et helt Aar ved Esbjerg Havn.

Som nærmeste Udflugtssted for disse Havnearbejdere laa



fra Havnen ca. 1870.

Fanø. De tog derover i flokkevis om Søndagen og efter Fyraften og søgte selvfølgelig hen, hvor de vaade Varer kunde faas, eller forsynede sig hos Øens Købmand med Brændevin, som de drak, hvor der bedst var Lejlighed dertil. Saadant Drikkeri afstedkom selvfølgelig Sjøv og Uorden i det ellers saa rolige Nordby, og Beboerne opskræmtes derved i den Grad, at de i Januar 1869 anmodede Birkedommer og Politimester Kruise om, at der maatte ansættes én eller flere Politibetjente til Beskyttelse og Ordrens Opretholdelse. Denne forhandlede med Sogneraadet om Sagen, der imidlertid under Paaskud af Unødvendigheden deraf, men i Virkeligheden af økonomiske Grunde, ikke vilde gaa med til Ansættelse af Politibetjente. Beboerne, der stadig var i Angst for at skulle lide Overlast af de jævnlig til Øen kommende Havnearbejdere fra Esbjerg, havde efter Afslaget om Kravet af Politii henledt Politimesterens Opmærksomhed paa Brandfogderne, der, naar de forsynedes med Politiskilte, vilde være brugelige til mulig Beskyttelse mod Urostifterne fra Esbjerg Havn.

Det af Beboerne til Politimester Kruise sendte Andragende lyder saaledes i Udtog:

„Da det forestaaende Havneanlæg ved Esbjerg vil samle Arbejdsfolk fra forskellige Egne af Landet, ja endog fra Udlandet, hvilke ikke alle kan ventes at være paalidelige Mennesker, og det ikke er usandsynligt, at Nordby Sogn vil blive forulempet af Betleri, ja, maaske endog Tyveri, hidrørende fra disse Mennesker m. v., saa tror vi undertegnede, at der kan være Grund til at gøre noget fra Politiets Side for vor Ø, især da de fleste Mænd er Søfolk og tildels fraværende fra Øen.

Det har ikke undgaaet vor Opmærksomhed, at Hr. Birkedommeren i den Anledning har henvendt sig til Sognets Brandfogder, om at hver især vil gøre sit til, at Sognet saavidt muligt befries for Løsgængere og Betlere under Anlægget af Esbjerg Havn, hvilket Brandfogderne har erklæret sig villige til, dog efter at de først er blevet forsynet med Skilt eller Tegn paa deres Myndighed i paakommende Tilfælde, hvilket Tegn forøvrigt ogsaa i Ildebrandstilfælde kan have sin Betydning.

Da Brandfogderne opholder sig rundt om i Sognet og saaledes spredt kan iagttage ankommende Fremmede, og Sognefogden, der nærmest skal have Politiopsigt, bor i Nørby, saa tillader vi os ærbødigst at bede Hr. Birkedommeren om ikke at opgive denne saa gavnlige Foranstaltning for Sognets Helhed, saa meget mere, som det er for Beboernes egen Velfærds og Sikkerheds Skyld, og den mindst bekostelige Maade for Sognet . . .

Idet vi udtaler vor Tak til Hr. Birkedommeren for Deres Virksomhed som Politimester i det Hele taget som og for de af Dem tagne Forholdsregler for det befrygtede Overhæng af Folk fra Anlægget af Esbjerg Havn, anbefaler vi Sagen paa det bedste til Hr. Birkedommerens gode Foranstaltninger forhaabende, at vor Begæring maa ske Fyldest.

Nordby paa Fanø i Marts 1869."

(Underskrifterne).

Sognefogden, Gaardejer J. M. Jensen, tilføjer Skrivelsen:

„Jeg kan ikke andet end at anbefale Sagen paa det bedste . . . , selv om man har næret overdreven Frygt for Ulemper og Betleri af Folk fra Esbjerg Havneanlæg.“

Sagen trækker dog i Langdrag; thi først den 10. Oktober bekendtgøres ved Kirkestævne i Nordby, at Brandfogderne, 5 ialt, er bleven avtoriseret som „Politiopsynsmænd og som saadanne tildelt Politiskilt“.

Hvorvidt denne Foranstaltning har haft den tilsigtede Virkning, eller om der senere blev Brug derfor vides ikke, men Beboerne faldt imidlertid til Ro ved Haabet derom.

Esbjerg Havns Anlæg gav forøvrigt gode Fragter til mange Fanø Skibe, der befragtedes med Materialer til Anlæg af Havnen, Bygningsmaterialer samt Jernbaneskiner til Banens Anlæg til Esbjerg.

I 1844 opsattes et Havnehoved til syd i Havnen med en Bekostning af ca. 1000 Rdl., hvilket Beløb laantes af den kgl. Kasse

mod Forrentning og Afbetaling i 28 Aar. Samtidig blev et paa Sønderho Strand ind-drevet Slupskib købt for 130 Rdl. Kur. og anbragtes, efter at være fyldt med Sten, i den sydlige Del af Havnen for at modvirke Flod-strømmens Bortskæring af Landet. Havneho-ved og Skib blev forsynet med „Isbrækker“. Til dette Arbejdes Udførelse blev anskaffet en Rendebuk for et Beløb af 30 Rdl., og til Opmudring af Sejllobet blev anskaffet en Mudderpram, 24 Fod lang, 12 Fod bred og 2½ Fod høj. Den blev bygget af Skibsbygmester Mecklenburg, der herfor fik 100 Specier (400 Kr.); men i 1854 klages der over, at den ingen Nytte synes at gøre, eftersom Løbet har Tilbøje-lighed til at forandre sig.



Havnefoged
J. N. Hansen.
Død 1901, 79 Aar.

I 1852 forandredes Stenværgerne, der hidtil havde staaet lod-rette, saa de kom til at skraane udefter. (Se Side 343).

I 1858 sattes „Billebøjen“, hvor senere den søndre Bro blev bygget. Det var ligeledes et gammelt Fartøj, der blev sænket for at agere Bølgebrøder.

I 1862 købtes en svensk Skonnert i samme Øjemed. Den sattes ved det første søndre Havnehoved.

I 1868 byggedes Havnebroen af Skibsbygmester Graff.

I 1897 blev Glaciet (hidtil kaldt Værgerne), der beskyttede Ejendommene ud mod Havnen, flyttet 12 Al. ud, og det derved indvundne Terræn brolagt, saa der fremkom en ny Forbindel-ses vej fra Slippen syd for Skipperforeningens Bygning langs Havnen til Færgebroen. Anlægget udførtes af Entreprenør Hoff-mann for en Sum af ca. 13.000 Kr. I 1900 flottede Havneudvalget sig med Anbringelse af 2 Bænke ved Havnen.

Bestyrelsen af Havnen laa oprindeligt i en privat sammensat Kommission, men fra 1. Januar 1871 overgik dens Bestyrelse til Sogneraadet, der nu vælger Medlemmerne af det Udvalg, som forestaar Havnens Bestyrelse samt vælger en Havnefoged. For-manden i Havneudvalget udnævnes af Ministeriet for offentlige Arbejder. Stillingen indehaves for Tiden af Postmester J. H. Enné, R. af D.

Som Havnefogder har i Tidens Løb fungeret Skibsførerne P. N. Svarrer, Brinch Hansen, H. M. Clausen, Jens N. Hansen,

Math. Pedersen, P. H. Clausen, J. N. Sørensen og for Tiden O. Mørch. (Billeder af dem findes Side 75 ff.)

Havnens Betydning for Sejladsen i forrige Aarhundrede ses af enkelte Aars Beretninger om Antallet af de Skibe, der har befaret Havnen:

I 1847 er der indkommet 46 Skibe fra Udlandet, 151 fra Hertugdømmerne og Altona, 2 fra Kjøbenhavn og 2 fra det øvrige Danmark foruden Dæksbaade og Everter, der sejlede paa nærmeste Fastland.

I 1860 er Tallet 178, i 1866 193 og i 1870 190 Skibe, ligeledes foruden den lokale Trafik til Fastlandet.

Sønderho Havn.

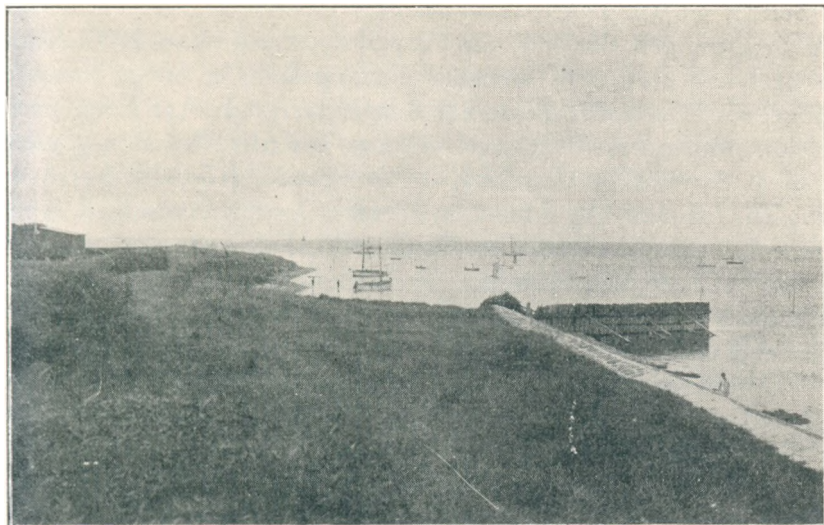
En Havn med Kaj eller Anlægsbro har denne Havn aldrig været. Ladning og Losning er altid sket paa den Maade, at Skibene paa Højvande er sat saa højt op, at de paa Lavvande har ligget paa det tørre. Losningen er da sket paa den Maade, at Køretøjer er gaet op paa Siden af Skibene og derfra modtaget Godset. Havnen har derimod altid været en god Ankerplads med Læ for Skibene for Vinde af Sydvest, Vest og Nordvest. I forrige Tider — Ribes Glansperiode med Ind- og Udførsel — var Farvandet ind til Sønderho Havn saa dybt, at Datidens største Skibe med Lethed gik derind, hvor Ladningen til Ribe omlossedes i Lægter og Pramme, der da førte Godset videre til Ribe, og hvor Godset ogsaa kunde fortoldes ved Ribe Tolderes Fuldmægtige, der havde Bopæl i Sønderho.

I et af en anonym Mand indsendt udateret Forslag om adskillige Forbedringer af Ribes økonomiske Forhold fra omkring 1770, hedder det, at „Sønderho er Ribes rette Havn — — —, thi da Sønderho har en privilegeret Havn (hermed menes Tilstedeværelse af Toldvæsen), saa skal det være Ribe Bys Sejlere tilladt at ligge dér op under, hvor de ligger sikrere saavel med deres Skibe som med Kontrebandevares Udlosning*) — — —.“

Havnen har imidlertid ofte forandret Karakter paa Grund af høje Stormfloder, Sandflugt og strenge Isvintre.

En høj og indtil 20 Meter bred Klitrække har i sin Tid ligget mellem Havnen og Byen i hele dens Udstrækning og beskyttet denne mod Havets Indbrud. Denne Klitrække gik fra Syd til

*) Forfatteren af Indberetningen beskylder i denne Sønderhoningerne for Smuglerier.



Sønderho Havn.

Nord, og lidt i Øst — et Stykke forbi de Nord for Byen indenfor liggende Enge og et godt Stykke ud paa Fuglsandet. Den nordligste Spids af denne Klitrække kaldtes „Haenør“ (Havneør).

I 1725 lod Kroholder P. H. Brinch bekendtgøre ved Kirkestævne 7., 8. og 9. Søndag efter Trinitas, „at enhver, der gaar, kører, trækker med Heste og Kreaturer, skubber med Hjulbøre over hans Eng, beliggende nordvest for *Haenør* eller optager Baade derpaa eller anbringer Ankere deri, ville blive tiltalt og straffet efter Loven,“ og i 1735 sælger samme Mand 2 Stykker Byggegrunde, beliggende i „Haenør Bjerge“. Heraf ses, at dengang gik ikke alene Haenør et Stykke udenfor Engene, men imellem Klitterne var der endog Bebyggelse. Alt dette er Tid efter anden bleven ødelagt af Stormfloderne,*) den sidste Rest af denne Klitrække gik bort i Stormfloden 1882.

I Pastor Foss's Indberetning om Sønderho Sogn 1791 (Landsarkivet) skriver han om Sønderho Havn:

„Havnen til Sognets mange Fartøjer har i forrige Tider været langt bedre end nu, fordi der af (Øens) søndre Ende med hver Storm og Højvande bortskylles saa meget af Landet. I Stedet for at Strækningen (Udsejlingen) for en 50 Aar siden gik lige

*) I 1807 indsender 25 Beboere en Klage til Stiftamtmanden om, at Stormfloderne henskærer af Landet og snart vil borttage deres Huse.

i Sønder fra Havnen til Hjørnet i en Længde af 5000 Alen, saa er Strækningen derimod nu Vest-Sydvest og kun 2000 Alen, hvoraf kan sluttes til Havnens Forringelse. Og for at hæmme noget for Bortskylningerne har Sognet for nogle Aar siden gjort Bekostning og Arbejde med et stort Tangdige for den søndre Del af Byen, 600 Alen lang, 6 Alen bred og 3 Alen høj over Jorden, foruden 1½ Alen i en Grøft i Jorden langs med Bjer- gene, hvortil gik mange Læs Tang, hvilket dog alt inden 2 Aars Forløb af Søen blev borttaget, og Sognet ej formaade formedelst Hestenes og Vognenes Aftagelse at opføre det igen, ihvor nyttigt det end var.“

Derefter meddeler han, at man af Strandtræ har „et saakaldt Hoved af Pæle og Planker til stor Nytte, thi den har allerede udstaaet mange Tørn af Sølslag og derved staaet sin Prøve — —, og er det at ønske, at der kunde faas nogen Hjælp til at for- bedre og forstærke saadanne nyttige Udbygninger baade for Landets Bortskylning og Havnens Forbedring, da det er paa højeste Tid, siden mange af de østerske Beboerne ved Havnen allerede er flyttet opad, og mange Bygninger endnu staar paa Brinken og er i Fare for Fald, naar der ej alvorlig raades Bod derpaa.“

I 1824 (21. Februar) er der atter Klage over Havnens Til- sanding. Det er Karantænekommissionen, for hvilken Skipper J. J. Sonnichsen er Formand og Regnskabsfører, der klager over, „hvorledes Farvandet ved Sønderho i afvigte 2 à 3 Aar formedelst de mange haarde Storme og Sølslag er ganske tilstoppet og dan- net til en Flakke, der ved Lavvande ligger tør og ved almindelig Højvandstid kun har 3 Fods Dybde, hvilket gør, at hverken ladte eller kun ballastede Skibe mere kunne anløbe Sønderho Havn, hvisaarsag Søreden er forlagt til det saakaldte Kjeldsand mellem Sønderho og Fastlandet, hvor Skibene baade for Kontravind og for at losse eller lade anløber.“

Efteraaet 1824 bragte atter Ulykke over den lille By, idet der 3. og 4. November rejste sig en voldsom Storm, der sønder- slog Skipper Niels Degns med Korn tilladede Skib, der laa for Anker i Havnen. 3 andre Skibe drev bort og strandede paa Yder- bjerrum.

Alle Bolværker, Brohoveder og Diger ved Havnen blev øde- lagt af Stormen og kostede uhyre Summer for den lille Bys Be- folkning at faa udbedret.

Efter at Skaden paa bedste Maade var blevet udbedret, skete ingen Ulykker af Storm og Højvande førend 8. Januar 1839, men da brød ogsaa en voldsom Storm løs med høj Flod; da Havnen var fuld af Is, sloges store Ismasser mod Værgerne ved Havnen, brød igennem Bolværker og Diger og gjorde stor Skade paa 17 af de ved Havnen nærmest liggende Huse, saa Beboerne maatte flygte. Skaden androg henimod et Par Tusinde Daler. Af en Indsamling over hele Landet til alle Skadelidte langs Nørre Jyls lands og Slesvigs Kyster, blev der tildelt de nævnte 17 Beboere ca. 500 Rdl. Sognets Kasse bevilgede 250 Rdl til samme og ved frivillige Gaver fra Sognets øvrige Beboere indkom ca. 500 Rdl.

I *Ribe Stifts Tidende* for 8. Oktober findes følgende Taksigelse fra de Skadelidte:

„De ædle Velgørere, som saa kærligt har rakt os Haanden i vor betrængte Stilling og derved sat os i Stand til at raade Bod paa den lidte Skade, bringer vi herved vor erkendtlige Hjerters varme Taksigelse for de modtagne Gaver.“

Til Istandsættelse af Skaden paa Bolværkerne m. v. ved Havnen havde Sognet modtaget af Indsamlingskomitéen 500 Rdl. I et Andragende om at faa bevilget 1000 Rdl. til Digernes Istandsættelse af Kongens Kasse rentefrit mod 100 Rdl. aarligt Afdrag, hvilket blev Sognet bevilget, hedder det bl. a., at man ikke ser sig i Stand til at udrede de med et saadant Arbejde forbundne Omkostninger, da saa mange Søulyker i de senere Aar har hjemsøgt Sognet, „thi blandt Sognets 200 Familier er ikke færre end 63 Enker, der for største Del ikke alene har mistet Forsørger paa Havet, men ogsaa deres Kapital.“

Et trist Billede af de økonomiske Forhold.

Man fandt heller ikke det var betryggende nok „at lade Arbejdet udføre som Pligtarbejde ved Kvindfolk, der forøvrigt havde nok at gøre ved andet Pligtarbejde i Sognet,“ hvorfor Forstanderskabet vedtog, at alene Mandfolk skulde udføre Arbejdet.

I Løbet af et Par Aars Tid blev Skaden udbedret, og man troede sig nu betrygget mod Angreb fra Havet, men en kraftig opstaaende Storm 20. og 21. August 1845 ødelagde i en betydelig Grad Bolværkerne og Høfderne samt bortskyllede store Partier af Sandbankerne bag ved Bolværkerne, saa hele Byen laa aaben for Havets Indbrud, hvis senere Højvande skulde indtræffe.

Efter en Henvendelse til Regeringen om Hjælp af denne blev Digeinspektør Petersen fra Husum beordret til at udarbejde en Plan til Beskyttelse af Byen. Denne blev udarbejdet og Overslaget lød paa en Sum af 18,400 Rdl.

Det fremgaar ikke af Sognets Forhandlingsprotokol, hvorledes dette Beløb er skaffet til Veje, kun at Digeinspektøren har været i Norge og købt 75 Kubikfavne tilhugne Sten af en Købmand i Christianssand til en Pris af 28 norske Specier pr. Kubikfavn at levere inden Udgangen af Juni Maaned 1847; endvidere blev der af Ribe Havnevæsen købt 8 Kubikfavne Sten og en Del indkøbtes i Strandby, Hjerting og Bollersager.

Efter Hjembringelsen af Stenene blev Arbejdet med Anlæg af et Glacis — det saakaldte „æ Stjendig“ — straks paabegyndt, og Arbejdet dermed var fuldført inden Aarets Udgang. Hele Udgiften beløb sig til ca. 16,800 Rdl.

Man mente nu at have et uforgængeligt Værn til Byens og Havnens Beskyttelse.

Desværre blev man skuffet deri. Allerede en Efteraarstorm Aaret efter gjorde paa flere Steder Ravage paa Stendiget, og da Beboerne ikke havde Midler til at udbedre Skaden, henlaa Diget i tildels sammensunket Tilstand til 1852, da en stor Storm med Højvande indtraf 9. Januar og varede i 2 Dage og tilintetgjorde aldeles dette kostbare Værk.

Hvorledes Tilstanden var efter Stormen, faar man et Billede af i det Brev, Birkedommeren tilstiller Amtet Dagen efter Ulykken. Det lyder saaledes:

„Jeg har hermed, nylig hjemkommen fra Sønderho Kl. 8 Aften, at meddele Deres Højvelbaarenhed den sørgelige Efterretning, at Sønderho Sødige med Bolværket ved Stormfloden af Syd og Sydøst i Nat er ganske ødelagt og saa godt som jævnet med Jorden.

Ved den stærke Strøm og Bølgeslaget mod Diget, hvortil ingen før har set Magen, begyndte det i Morges Kl. 2 at slaa Huller i samme paa flere Steder ved Vandets Indtrængen gennem Fugerne imellem de stor Dæksten, hvorved Digerne ganske undermineredes, og efter en Times Forløb var det mideret lige til Foden. Kun 30 à 40 Alen af den sønderste Del er tilbage, og af det sønderste beskyttende Sandbjerg tilligemed hele den grønne Bedækning og Tjørnehækken oventil indenfor Sødiget er i det hele medtaget fra 5 til 25 Alen, ja somme Steder henved 30 Alen i Bredden fra Fodens Sider ind ad Landet til, saa at paa nogle Steder kun er 2 à 3 Alen Sandklitter tilbage, der jo er saa godt som intet mod Havets Magt og kun kan gøre svag Modstand, naar Stormfloder indtræffer, hvorved da maaske Halvdelen af Byen er udsat



Gamle Sømænd paa Udkig ved Havnen.

for Oversvømmelse, og Husene da blive fyldte med Vand, ja vel endog blive kuldkastede, ifald Vinden med det samme kommer til at rase fra det sydlige Hjørne. Det saa meget frygteligt ud, da jeg i Middags saa Ødelæggelserne paa Stedet. Og det værste er jo, at der ingen Redning er at se eller udfinde, men at Indbyggerne enten snart eller senere maa bestemme sig til at flytte deres Vaaninger til højere Steder eller lade det bero paa Lykken og Heldet, hvor længe de skulde have Hjem og Husly eller udsætte sig for en total Ødelæggelse. Sognefogden og alle forsikrer, at havde Vandets Stigen og Uvejret vedvaret en Time længere, vilde Oversvømmelsen alt denne Gang fundet Sted, da den Smule Klitter, som endnu er tilbage, især ud for Købmand Christensens Ejendom (Kroen) og endnu et andet Sted længere mod Syd, ikke længere kunde have modstaaet Vandets Magt.

En stor Del Skibstømmer er og saa ved denne Lejlighed fra Skibsbyggepladsen gaaet til Søs. Efter Formening skal det endog beløbe sig til flere Hundrede Dele Tømmer. Et lille Hus er nedfaldet og flere lidt betydeligt, saavel af Vinden som ved Vandets Indtrængen.

Ogsaa her i Nordby naaede Vandet en frygtelig Højde. Hos Købmand Johnsen slog det op mod Hoveddøren og ind i Saltraffinaderiet, og en Del Tømmer bortdrev. Dog haaber jeg ikke, at Værnet har taget nogen Skade. 6 å 8 Huse er bleven mere eller mindre beskadiget, men i mange er Sovandet gaaet ind og staaet højt over Gulvene. Da Floden var paa det højeste, var Nippet til at gaa ind ad min sydligste Gadedør og i en Baad, trukken af min Son, der gik i Vand op til Livet, sejlede jeg bort fra mit Hus paa Landevejen til Kontoret, som er i Kontrollørhuset østen for Vejen.

Sønderho Sogns Beboere ønsker meget, at Deres Højvelbaarenhed kunde tage Ulykken i Øjesyn."

Stiftamtmanden videresender Brevet til Indenrigsministeriet, der kort efter sender Vandbygningsingeniør C. Carlsen til Sønderho for at bese Forholdene og fremkomme med Forslag til en Istandsættelse af Diget og Forebyggelse af Gentagelser i Fremtiden. Hans Forslag kom til at lyde paa, at en betryggende Ordning vilde fordre et Glacis paa 800 Alen i Længden og andrage den betydelige Sum af 62,650 Rdl, hvad Beboerne selvfølgelig var aldeles ude af Stand til at betale.

Paa Ministeriets Anmodning om nærmere Oplysninger om, hvilke Værdier, der stod paa Spil, svarer Sogneforstanderskabet, at der i Sønderho var 203 Huse foruden Udhuse og 2 Smedier. Heraf maa Halvdelen anses for at være udsat for Fare ved en eventuel Oversvømmelse. Ministeriet havde i sin Skrivelse lovet, at en moderat Godtgørelse til Flytning af de særligt udsatte Huse kunde forventes; i den Anledning oplyser Forstanderskabet, at Flytningen af de Huse — ca. 100 i Tallet — der var i Fare for Oversvømmelse, vilde koste ca. 50,000 Rdl., foruden de ved en Oversvømmelse tabte Sædegrunde, hvis Værdi ansloges til ca. 30,000 Rdl.

Der kom intet ud af Sagen, og Værnet blev liggende i den sammenbrudte Tilstand i 8 Aar af Mangel paa Midler til at genrejse det og ellers stolende paa, at Skæbnen vilde være Byen naadig. Men 23. Avgust 1860 indtraadte igen en voldsom Stormflod, der bragte yderligere Ødelæggelser paa det herværende Værn, dog skete ingen Ulykker paa Beboelsesejendomme. Nu blev der for Alvor taget fat paa at afhjælpe Sammenbrudet, og gamle Mænd, Dreng og Kvinder (den største Part af Mændene var hjemmefra i Søfarten) gjorde alt for at udbedre Skaden ved Hjælp af Tilkørsel af Sand og Tang og Anbringelse af Stenene derpaa. Snedker Hans Hansen forfærdigede til dette Brug 40 Hjulbøre, hvorfor han af Sognet fik udbetalt 128 Rdl. Saaledes istandsat henlaa Værnet til de første Dage i 1866, da en ny Stormflod gennembrød det, dog denne Gang uden at gøre Skade paa fast Ejendom. Beboerne fik atter pyntet lidt paa Diget ved egen Hjælp, men man stolede ikke paa, at det sammenflickede Værn vilde holde. Det er oplyst, at der aarligt blev gjort 450 Dages Arbejde for at holde nogenlunde paa Stumperne.

Et Andragende til Regeringen om Hjælp i 1866 blev afslaaet. Indtil 1874 blev der intet foretaget ved Fornyelsen af Værnet, og heldigvis indtraadte ingen Stormfloder i Mellemtiden. I sidst-



Everter i Sønderho Havn. Efter Akvarel af Joh. Forsberg.

nævnte Aar fik Sognet udbetalt et større Beløb af den Komité, der havde indsamlet Penge til Hjælp for de paa Østkysten og Øerne ved Stormfloden 2. November 1872 skadelidte Beboere. Der var nemlig, efter at alle Skader efter denne Stormflod var afhjulpen, et betydeligt Beløb tilovers, hvoraf som anført Sønderho fik et saadant Beløb, at Byen kunde faa Digeværnet opbygget og endda have et Beløb tilovers til aarlige Vedligeholdelser op til Nutiden. Her skal dog tilføjes, at Naturen efterhaanden er kommen Byen til Hjælp ved den paa Øens Sydspids dannede Klitrække („Hønen“ kaldet) i Retning af Øst. Den har i høj Grad beskyttet Byen og Havnen for de voldsomme Bølgebrydninger, de forhen var udsat for. Højvande foranlediget ved Stormfloder har dog af og til siden kunnet gaa op til Husene, men Vandet er da trængt nord om Byen. Dette er nu forhindret ved et for nogle Aar siden opført Dige nord for Byen.

Naar Fanø-Skibene om Efteraaret skulde lægges op for Vinteren, søgte saa mange, der var Plads til i Øens Havne, hjem til disse; her laa Skibene godt i Læ for Vestenvinden, og Udgifter til Vagthold eller Tilsyn sparedes.

Skipperen havde da ogsaa hele Vinteren sit kære Skib for Øje, og Udgifter til Mandskabets Hens og Tilbagerejse var sparet,



Niels Henrik Hansen.
Født 15. Dec. 1875.

da dette fortrinsvis hyredes paa Hjemøen. Mulige Reparationer kunde for det meste Skipperen selv besørge i Vinterens Løb, hvis disse da ikke var af særligt stort Omfang eller krævede fagmæssig Udførelse.

De næringsdrivende paa Øen havde saa godt som alle Parter i Skibene, og de saa gerne disse komme hjem om Vinteren, thi Provianteringen ved Udsejlingen om Foraaret tilførte dem da en ikke ringe Indtægt.

Paa Kong Frederik VI. 25 Aars Regerings—Jubilæumsdag 13. Marts 1833 beretter *Ribe Stifts Adresse-Avis*, at der den Dag flagedes fra over 60 Skibe i Sønderho Havn, og fra 1839 have en Meddelelse om, at der i Sønderho Havn laa over 50 større og mindre Fartøjer i Vinterleje.

I Vinteren 1856 har der i Sønderho Havn ligget i Vinterkvarter 16 Galeaser, hvoraf den største var paa 38½ K. L., 5 Skonnerter, hvoraf den største var paa 43½ K. L., 2 Jagtbaade og 1 Pram, alle gik de ud om Foraaret i Ballast, deraf 8 til Norge, 6 til England, 3 til Højer, 2 til Sverrig, 1 til Randers, 1 til Nyborg, 1 til Skotland, 1 til Nykøbing M. og Prammen til Husum. I samme omtrentlige Antal fortsættes dermed til i Begyndelsen af 70'erne, da de oplagte Skibes Antal aarligt aftager.

I Efteraaret 1866 kneb det saadan med at faa Plads til Skibene i Sønderho Havn, og de mindre, som blev halet paa Land, ligeledes at faa Plads dér, at det gav Anledning til Skænderier mellem de paagældende; men tilsidst enedes man om at lade Skibsbygmester Emil Petersen udarbejde en Plan at gaa efter i Fremtiden og for at fastslaa, hvem der egentlig ejede Ophalingspladserne Kalvekrog, Munches Bank og Havneør, sidstnævnte nu bortskyllet af Havet.

Besejlingsforholdene blev vanskeligere ved Løbenes Tilsansanding og Havnedbydens Aftagende; dette i Forbindelse med, at Skibene nu bygges større, gør for Sønderhos Vedkommende, at Byens Skibe senere maa søge Vinterleje i Østkystens Havne.

Danmarks Tab af Hertugdømmerne i 1864 gjorde sit til, at den livlige Forbindelse mellem Fanø og Kystbyerne og Øerne sydpaa helt brast, hvorved Antallet af de til Kystfarten bestemte Fartøjer efterhaanden indskrænkedes og tilsidst helt forsvandt.

Sønderho Havns Historie, baade som Læhavn, Trafikhavn og

— Smuglersted er forlængst forbi. Sønderhos sidste Baadskipper, *Niels Henrik Hansen*, maatte ombytte sin Evert med en Lastbil, hvormed han nu over Nordby og med Færgen fra Esbjerg hjemfører alle Slags Varer til Byens Behov.

Dag — én Gang om Aaret oplever Sønderho Havn en Renaissancestund; det er, naar Ribes Lystsejlere har deres Sommerudflugt til Sønderho. Da er Havnen for en Dag næsten fyldt med Baade, og Synet deraf drager Minderne frem fra Fortiden og det da pulserende Liv ved Havnen — ganske vist af en anden Art.

Lodsvæsenet.

Saa langt tilbage i Tiden, der har været Sejlads paa Ribe og Varde, altsaa gennem Graadyb og Knuddyb, har der været „Bekendtmænd“ paa Fanø, der kunde hjælpe fremmede Skibe ind gennem Dybene. Nogen Avtoration hertil fordredes ikke.

I 1692 om Efteraaret forventedes et Skib at ankomme til Ribe fra Dünkirken med en Ambassadør. Stiftsbefalingsmanden, v. Speckhan, lod da udgaa en Ordre til Beboerne paa Fanø, Mandø, Rømø og List, at de, saa snart de øjnede dette Skib eller hørte Skud derfra, straks begiver sig fra Land med deres Baade og besørge samme Skib videre til Ribe. Birkefogden skal dernæst ledsage den.

I en Indberetning af 1771 hedder det, at der ved Nordby Havn er 2 *Lodser*, men ved Sønderho er *enhver* *Lods*.

En Skrivelse fra Admiralitetet af 14. September 1781 til Indrulleringschef Hansen i Ribe paalægger ham at indskærpe *Lodserne* paa Fanø at vaage over, at ingen Dessertering (fra Militærtjenesten) finder Sted.

I 1790 omtales *Lodserne i Sønderho*. De har 11 Februar indbjerget et Galiotskib, „De jonge Jan“, til Sønderho.

I 1782 (7. December) nævnes „Lods Hansen Ellens, der i denne Tid til Lodsvæsenets Tjeneste har antaget 6 fornuftige og erfarne Søfolk, nemlig Jens S. Borck, Rasmus Andersen, Peder Ankersen, Peder Hansen Svarrer samt Gregers og Hans.“

Dette er alt, hvad vi kender til *Lodser* i Tiden før 1801.

I 1798 ansættes *Dines Bagge* som Overlods og Indrulleringschef for Jyllands vestre Distrikt i Hjerting, og efter den Tid forekommer Betegnelsen „beskikket *Lods*“. Man maa da gaa ud

fra, at der nu er en eller anden Ordning, hvorefter Lodser ansættes.

I det urolige Aar 1801 bliver *Math. N. Ellens*, Nordby, af Regeringen beskikket til Lods i Graadyb og ligeledes i Krigsaarene 1807—14. Han vedblev i denne Stilling til sin Død 1823. *Jørgen Sørensen Lauridsen*, Nordby, blev ligeledes beskikket af Regeringen til at fungere som Lods nævnte Sted i 1807—14. Han vedblev ligeledes efter Krigens Afslutning at besørge Lodstjenesten og nævnes som Lods endnu 1830. Hans Lodsbaad var en 2 Læsters Dæksbaad, „Aurora“. Det hedder om ham i en Indberetning i 1824, at „han er den mest oplyste til at tegne Kort, da han før har været ved Pejlingen med Kaptajn Munck og Løjtnant Tuxen.“

I 1802 omtales en *Reservelods*.

Admiralitetet har under 31. Maj forespurgt hos Overlods Bagge i Hjerting, hvorledes han mener, Lodsbetalingen kunde fastsættes for *Reservelodsen* ved Graadyb Indsejling. Herpaa svarer Bagge 12. Juli, at „i Betragtning af Farvandets Vanskelighed er den Hjælp, som Skipperne i mødende Tilfælde kan forlange af Lodserne, ganske forskellig. Af den Grund kan der ingen fast Takst sættes, men jeg har paalagt Lodserne, at naar en saadan forlegen Skipper forlanger hans Hjælp, og disse to ikke kan blive enige om Betalingen, da skal samme anmeldes for mig, og jeg da med andre uvildige Sømænd bedømmer, hvad Ret og billigt kan være i Betaling — — —“.

Herefter bestemmes, at Lodstaksten „maa ske efter Ret og Billighed.“

I 1809 nævnes endvidere Lods *Peder Pedersen Poulsen*. Han gik 24. Maj fra Fanø som Lods med et Altonaer Skib for at lodse det til Flakstrøm, men blev Dagen sfter opbragt af en engelsk Kaper ud for Øen Sild, men fik efter 4 Dages Forløb Lov at sejle hjem.

Dernæst nævnes i 1809 Lods *Mathias Ankersen* og *Hans Søren Lauridsen*, begge af Nordby; de havde været uheldige under Udsejlingen med et Skib, de skulde lodse gennem Graadyb, idet de af Strømmen blev sat paa Grund.

Jeg er i Besiddelse af en Kvittering fra Lods *N. M. Hansen* af Nordby, dateret 25. April 1815 for Udlodsning af Skibet d'Anner, ført af N. N. Thomsen af Sønderho. Der er herfor betalt „fra og til Hjerting 8 Rdl., ud af Havnen 2 Rdl. og ud af

Graadyb 12 Rdl. Sølv.“ Kvitteringen er affattet paa en trykt Blanket, hvad dengang var en Sjældenhed, og det maa deraf sluttes, at der jævnligt har været noget at gøre. Hansen døde 1817. En Søn var en i sin Tid kendt Skibsfører, Hans Hansen Nielsen, død 1872.

Han var vist den eneste Lods, thi Aaret efter indsender 12 Fiskere (7. Oktober) fra Nordby et Andragende om „at indrette et Lodsselskab“ men Hans J. Jessen som Oldermænd, „dog vilde de ikke forbinde sig anderledes til Lodseriet end, at Enhver, som kan erholde en anden Næringsvej maa afgaa derfra uden nogen Paatale og en anden i hans Sted ansættes.“ Andragendet var fremkommet i Anledning af, at 4 norske Skippere havde indgivet Klage til Overlodsens i Hjerding over mangelfulde Lodsforhold i Graadyb. Samtidig har en norsk Skipper besværet sig over, at han havde betalt 10 Rdl. for at blive indlodset til Fanø af private. Overlodsens Bagge i Hjerding indstiller derfor til Kollegiet, om der ikke maatte ansættes 1 fast og 2 Reservelodser med en nærmere fastsat Takst for Lodsningen. Efter de Oplysninger, der derpaa indhentes, mente man ikke, at Tiden var inde til at oprette et organiseret Lodsvæsen, navnlig da den største Part af de Skippere, der befor Graadyb, var hjemmehørende paa Fanø og i Hjerding og derfor kendte Farvandet. Fremmede Skibe fik let Lodshjælp af derboende Fiskere.

Hvem, der har „beskikket“ Lodserne, indtil Forordningen af 27. Marts 1831 om Lodsvæsenets Organisation i Danmark udkom, har jeg ikke kunnet faa opklaret. Det er maaske Stiftamtmanden.

Efter nævnte Forordnings Fremkomst bliver Christian Pedersen af Oksby ansat (1. November 1832) som Lods i Graadybet og omliggende Farvande. Han fungerer til 7. Maj 1844, da Lodseriet nedlagdes. Lodsens havde i den Tid, Lodseriet bestod, kun haft en Indtægt deraf ialt paa ca. 8 Rdl.

Nu er der ikke nogen fastansat Lods i Graadyb i et Tidsrum af 30 Aar. De Søfarende, som ikke kendte Farvandet, benyttede sig af Befolkningen i Hjerding og Nordby, almindeligvis Tøndelæggerne og de ved Vagervæsenet ansatte Folk.

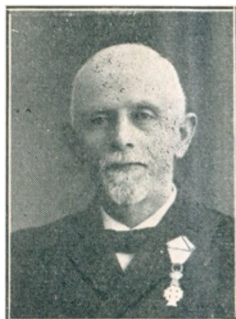
I 1842 er et præjsisk Skib sunket i Knuddyb efter at være sprunget læk i Søen og nu vilde søge Havn, hvilket altsaa mislykkedes. Ved denne Lejlighed kommer et organiseret Lodsvæsen atter paa Tale. Overlods Kierulff, der da boede i Aarhus,



N. S. Brinck.
 Dansk og russisk Red-
 ningsmedaille.



A. M. J. Holst.
 Dbmd.



S. H. Ibsen,
 R. a. D.

udtalte i den Anledning ved Skrivelse af 22. April 1843 til Admiralitetet, „at hverken for Knuddyb eller Graadyb er under nuværende Omstændigheder nogen Sandsynlighed for, at et hensigtsmæssigt Lodseri med en nogenlunde passende Lodsfortjeneste kan være at oprette paa Fanø uden Lodstvang, fordi Farten gennem disse Dyb af fremmede Skibe er altfor ubetydelig —.“ Kommissionen udtaler dernæst i en Skrivelse af 7. Februar 1844: „Tages derhos i Betragtning, at Indsejlingen gennem bemeldte Dyb er lang og besværlig for at komme ud til Skibene i nogenlunde haardt Vejr imod Sø og Vind, ja, vel og ikke saa sjælden forbunden med Livs og Fartøjs Forlis, hvorpaa man nylig har haft et meget sørgeligt Eksempel Natten mellem 23. og 24. November, da som bekendt mange Mennesker tilsatte Livet og efterlod mange Enker og faderløse og uforsørgede Børn*) — saa synes det klart, at saadanne Lodser, som her udfordres, maa være besjælet af Lyst og Mod og derfor til Opmuntring have Udsigt til større Fortjeneste end sædvanlig og altsaa behøve en passende Takst, der da næppe kunde blive overensstemmende med deres Anskuelser, som har ansøgt om et Lodseris Oprettelse i disse Farvande.“ —

Da Farten paa Hjerting—England med Stude og Landbrugsprodukter fra 1840'erne for Størstedelen blev besørget af engelske Dampskibe, hvis Førere var ukendte med Farvandet, frem-

*) Her hentydes til Forliset af den engelske Brig „Tempert“, der totalt forliste med hele Besætningen i Knuddyb 23. November 1843, hvorved ogsaa en Mand fra Sønderho under Redningsforsøg tilsatte Livet.



N. M. Iversen,
Dbmd.
Med. f. Druknendes Redn.
Født i Nordby
26. Maj 1863.



J. S. Nørby,
Dbmd.
Født i Nordby 1868.



J. P. Jensen.
Født 1880 i Nordby.
Den engelske Krigsmed. i
Sølv og Handelsmarinens
Medaille.

kom der Ønsker om overfor Marineministeriet, at der maatte ansættes Lodser i Graadyb. Ministeriet korresponderer derom med Kommandørkaptajn Ellbrecht paa Fanø om Sagen. I en Skrivelse af 13. Marts 1849 meddeler han Ministeriet, at det foreløbig er unødvendigt at ansætte Lodser, da Lodshjælp altid kan faas af Søfolk paa Fanø. Skulde der imidlertid ansættes en Lods, vilde han anbefale N. S. Brinck. Ministeriet resolverer derpaa:

„Uagtet der ingen fast Lodsstation er paa Fanø, kan det næppe siges at mangle paa Lodsning, da en stor Del af Nordbys Befolkning, der mest bestaar af Søfolk, er fuldkommen kendt med Farvandet omkring Øen og i Almindelighed kappes om at gaa de Skibe i Møde, som gør Signal for Lods. Det antages derfor ikke nødvendigt for Tiden at ordne noget regulativt Lodseri paa Øen, men synes snarere at være i Skibsfartens Interesse, at Konkurrencen til Lodsning er fri.“

Dette Forhold vedvarede til 1874, da der begyndte at komme Trafik paa den nyanlagte Esbjerg Havn, derved nødvendiggjordes Ansættelse af faste Lodser til Skibsfartens Betjening.

Et Lods fartøj blev bygget i Nordby, og den af Kommandør Ellbrecht i 1849 til Lodstjeneste anbefalede Mand, Tøndelægger N. S. Brinck, blev ansat som Formand, Mads H. Iversen, Hans Jensen, Jacob Hansen, Anders Madsen Jacobsen Holst og Chr. Gundersen som tjenstgørende Lodser. Ansættelserne skete fra 1. Juni 1874 at regne.

Lods fartøjet, der almindeligt kaldtes „Lange Maren“, var indrettet til Logis for 4 Mand skiftevis og fik Station i Læ af Skallingen. Dette Fartøj egnede sig dog ikke til at gøre Tjeneste udenfor Barren, naar Havet var uroligt. Derfor blev en mindre Dæksbaad anskaffet med det Formaal at kunne afgive og aftage Lods udenfor Barren.

Indtil 1883 blev der af de paa Fanø bosiddende Lodser holdt Udkig fra et til dette Brug bygget Udkigshus paa Toppen af Kiggebjergget vest for Nordby. Da Huset efter den Tid nærmest forfaldt, overtog Nordby Kommune for nogle Aar siden dette og holder det nu vedlige som et Minde om en svunden Tid.

Efterhaanden som Trafikken paa Esbjerg tiltog, blev det nødvendigt at anskaffe et mere sødygtigt Fartøj. Der blev derfor i 1887 med en Bekostning af 20.000 Kr. bygget en Kutter (i Frederikshavn), der ankom til Esbjerg 18. December.

Lodsformand *N. S. Brinck* afgik ved Døden i 1878 og *A. Holst* blev Formand. Hidtil havde Lodsvæsenet haft Station paa Nordby, men i 1880 blev det paalagt Holst at have Bopæl i Esbjerg tilligemed den nyantagne Lods Chr. P. Smith, medens den ligeledes nyantagne Lods Chr. Jørgensen og de øvrige Lodser fremdeles skulde have Bopæl i Nordby.

I Isvintrene, hvor Trafikken til og fra Esbjerg mange Gange fordobledes og selve Lodstjenesten derved besværliggjordes, saaledes i Vintrene 1888—89 og 1890, maatte Lodseriet ofte have Assistance af Havnedamperen i Esbjerg. I de paafølgende Isvintre ydedes denne Hjælp af Vagervæsenets Dampere „Løvenørn“ eller Kanonbaaden „Absalon“.

I 1893 afgik Holst som Formand, og i hans Sted ansattes Styrmand i D. F. D. S.s Englandsskibe *Søren H. Ibsen* (født i Sønderho).

I 1903 fik Lodskutteren indlagt en 27 H. K. Benzinmotor. Denne Kutter gjorde Tjeneste til den under en voldsom Storm i November 1911 led et saa betydeligt Havari, at man mente det bedst at afhænde den, hvilket ogsaa skete. Lodstjenesten udførtes da i et Par Aar ved Hjælp af Havnedamperen og Fyrtransportskibene indtil en ny Lodskutter paa 55 R. T. og med en 65 H. K. Motor i Februar 1913 indsattes i Tjenesten. Denne Kutter har senere faaet indlagt en endnu større Motor.

Lodsoldermand Ibsen erholdt sin Afsked 1. Avgust 1920, og Føreren af Lodskutteren *M. N. Iversen* ansattes som Formand.

Han var ansat til 1. Januar 1927, da han trak sig tilbage*) og efterfulgtes af *J. S. Nørby* som Formand. Han tog sin Afsked 1. Oktober 1929, og fra samme Dato ansattes som Formand *Jens Pedersen Jessen*.

Af Fanø-Folk, der har været ansat ved Graadybs Lodseri, kan foruden ovenfor omskrevne nævnes *Jacob Thomsen*, Fører af Lodskutteren fra 1. September 1881 til 1. Oktober 1892, siden Skibsfører (Bark „Emilie“), *Lorentz J. Holst*, Fører fra 1. Februar 1886 til 1. August 1894, siden Skibsfører (S/S „Carla“), *Ole J. Olesen*, Fører fra 1. Oktober 1893 til 31. Juli 1920, *R. P. Ungermann* fra 1. November 1898 til 30. Juli 1926.

Graadybs Kabe- og Tøndevæsen.

De første Efterretninger, vi kender om Afmærkning af Graadyb for Sejladsen, er den kgl. Bevilling, der 22. Marts 1634 blev givet til Borgmester *Las Jensen* og flere Borgere i Varde. De maa „den søfarende Mand til Bedste lade bygge en Søtønde og bekabe et Dyb og Indsejling, som kaldes Graadyb for Varde beliggendes og for den Bekostning aarligen at maa annamme til Tønde- og Kabepenge, ligesom Borgerskabet udi vor Købstad Ribe annammer, dog hvad Øksentold og anden Rettighed, som her til Dags udi forskrevne Ribe er blevet betalt og forklaret, dermed uforkrænket — — —“

Las Jensen døde 1661, men fik vist ikke foretaget noget forinden med Hensyn til Afmærkningen i Graadyb. Det synes ogsaa, at der i mange Aar derefter heller intet er gjort ved Afmærkningen; thi da Borgmester *Laurids Thorsen* i Varde 16. Juni 1688 ansøger Kancelliet om Tilladelse til at opsætte Kaber**) og udlægge Tønder, giver Stiftamtmanden hans Ansøgning den Erklæring, at „dersom Dybet i forrige Tider, som Kongen 22. Marts 1634 allern. skal have bevilget, med Tønder og Kaber var bleven belagt, da skulde det have været til mangens Frelse, som siden den Tid Skib og Gods, ja endog nogle Livet haver maattet tilsætte, derfor hvis det maatte befales at bemeldte Dyb med

*) *Iversen* var Redaktør af *Dansk Lodstidende* fra 1. Jan. 1927 til 1. Jan. 1929, i hvilket Blad han har skrevet *Esbjerg Lodseris Historie* (Nr. 1, 2, 8 ff. for 1927) samt skrevet Artikler om dette Lodseri i *Danske Byer og Sogne*, fra hvilke to Artikler en Del af nærværende Beskrivelse er hentet.

**) Kaldes senere i Tiden Baaker.

Tønder og Kaber skulde forsynes og behørig vedligeholdes, bevises mod de Søfarende og Sejlende en stor kgl. Naade.“

Laurids Thorsen faar Bevilling udstedt 18. August 1688. I denne hedder det bl. a.:

„Eftersom for os er blevet andraget, hvorledes udi Indsejlingen til Hjerting uden for Varde skal have tillagt sig udi Graadyb en blind Sand, Smør-Sandet kaldet, hvorpaa for 4 Aar siden et Skib med en Del af vores Magasin Havre skal være bleven, er siden tvende andre Skibe forgaaet, hvoraaf en Del af Vragene i Grunden skal være bestaaende, foruden at næsten hvert Aar adskillige Skibe dér skal være anstødt, som ikke uden største Fare derfra skal være kommen, hvorover de søfarende skal undse sig for did at komme, da har vi efter *Laurids Thorsen*, Borgmester i Varde, hans allerunderdanigste Tilbydelse og Ansøgning og Begæring allernaadigst bevilliget og tilladt, at han paa egen Bekostning at maatte lægge dér for Dybet fornødne Søtønder i forbem. Varde Dyb og Indsejling de Søfarende til Tjeneste, hvorimod at han samme Tønder af ny forskaffer og siden forsvarlig vedligeholder mod temmelig Bekostning han og hans Hustru deres Livstid maa nyde og lade oppebære Tønde- og Kabepenge af hver Læst Drægtighed af de Skibe, som der forbi sejler ligesaa meget, som i vor Købstad Ribe annammet værer. Og paa det ingen Underslæb dermed skulde begaas, saa befales herved vores Tolder i Varde, at han ej noget Skib klargør forinden at forskrevne Kabepenge er betalt. Hvorefter alle vedkommende haver sig at rette — — —“

Laurids Thorsen døde 1707. Efter ham ses det, at Tolder *Taulov* i Hjerting har besørget Afmærkningen i Graadyb. Han døde 1714, og Retten gaar da over til *Morten Stephansen*, der i 1696 var bleven udnævnt til kgl. Vejer og Maaler i Hjerting. Bevillingen kom til at lyde paa ham og hans Hustru i deres Livstid. *Stephansen* er død 1720, og i 1726 gifter hans Enke *Karen Bjørn* sig med kgl. Vejer *Jens Reggelsen*, paa hvem Bevillingen nu gaar over til. *Reggelsen* døde allerede Aaret efter, og hans Enke bliver gift med *Jens Nielsen Østrup*, hvem *Karen Bjørn*, der døde i 1732, havde testamenteret Kaberne til*) og fik derefter (1732) Bevilling derpaa. Efter hans Død (1734) faar Tolder *Søren Vedel* Bevillingen, der imidlertid, da han ikke

*) Fra Ribe Amt IV B. S. 593.

formaar at vedligeholde Materiellet, overdrager dette og Bevillingen til *Johan Frederik Pedersen* af Hjerting. Han indehavde Bevillingen til sin Død 1762. Hans Enke ansøger nu om, at den ne maa overgaa til hendes Datter *Mette Henrikke Sophie Pedersen* og en Person *Hans Satterup*, som vil ægte hende. De faar Bevillingen 27. November 1762. I 1799 nævnes Guldsmid *Satterups* Enke at have Bevillingen paa Livstid. Hendes Mand er sandsynligvis en Søn af *Hans Satterup*. Indtægterne angives da at være 100 a 120 Rdl. Kur. aarlig. Hun synes ikke at have haft Bopæl i Hjerting. Hun lader Nordby Skipperne besørge Udlægningen af Tønderne m. v. og Vedligeholdelsen af Materiellet.

Da Madam Satterup døde i 1822, blev Privilegiet ledigt. Nordby Skipperne, der altid havde ydet den største Del af Afgiften til Tøndevæsenet, satte sig nu i Bevægelse for at erhverve sig dette, hvilket ogsaa lykkedes. De gamle Tønder og Kabere blev købt af Madam Satterups Arvinger for 300 Rdl. Endvidere indkøbtes en paa Fanø Strand inddreven Sõtønde, der med Reparation kom til at koste 32 Rdl. og en anden ved Højer for 30 Rdl., efter at Skipperne i Nordby havde faaet Bevilling udstedt af Kommercekollegiet til at være eneberettiget til Udlægning af Tønder og Kabere samt Vedligeholdelse deraf i Graadyb og herfor oppebar en vis Afgift pr. Læst af alle ind- og udgaaende Skibe ifølge et 23. Juni 1822 stadfæstet Reglement.

Væsenet kom til at sortere under General-Toldkammer- og Kommercekollegiet, og Overopsynet overdroges til Overlods og Indrulleringschef Bagge i Hjerting, medens det til Udførelsen af Arbejdet nødvendige Mandskab skulde være hjemmehørende i Nordby. Den Mand, der skulde forestaa Udlæggelsen og Inddragningen af Tønderne, skulde herfor have 7 Rdl. i Kvartalet og Betaling for Ekstraarbejde med Maling, Reparationer m. v.

Efter at alt Materiel var blevet eftersat, repareret og malet, afsender Bestyrelsen 19. Oktober 1822 en Takkeskrivelse for Overdragelsen til Kommercekollegiet, hvori der bl. a. skrives: „Som Hans Maj. Kongen og Kollegiet har været saa naadig at skænke og overdrage os Tønde- og Kabevæsenet for Graadyb til denne Øs Skipperne og Skibsejere, som hidtil har ydet største Bidrag til samme, saa skal derfor vor redelig Bestræbelse gaa ud paa at holde Tønderne faste og af god Bonitet saavel som Mærkernes og Kabernes Beliggenhed og Klarhed ved at holde dem paa rette Sted til sikker Vejledning for Ind- og Udsejlingen i Graadyb.“

Dernæst udtales Ønsket om, at „Kaberen, der staar paa Sædding Mark, maa nedtages og overflyttes til Fanø og oprejses paa de inderste Sandbjerge, hvor den i Forening med Tønderne for Dybet holdt overét med den Kabe, som her staar oprejst i de yderste Bjerge ved Strandkanten, den saakaldte Mølledyb Kabe, og som med Møllerne overét tjener for Mølledybs Indsejling, kan tjene som sigtbart Mærke for Graadyb, hvad alle Søfarende ønsker, og hvor de ikke kan miskendes, hvad der har Betydning for deres Liv og Velfærd, og da samme Mærke selv i Halvtykning kan ses — —.“

Den ønskede Tilladelse til Overflytningen blev givet.

Det ses af Regnskabet, at Indtægterne fra Overdragelsesdagen til 31. December har udgjort godt 725 Rdl. og Udgifterne godt 543 Rdl.

Afgiften var sat til 16 Skill. pr. Læst ved Ind- og Udsejling, senere nedsat til 10 Skill.

I 1840 opførtes to nye Baaker paa Nordenden af Fanø, de flyttedes 1856, da Dybene havde forandret sig. 1860 flyttedes den østlige af samme Grund. I 1867 anbragtes i Stedet for den vestlige en flyttelig Baake, der, holdt overét med Fanø Kirke, førte over Barren. 1872 anbragtes et nyt Fyr paa Sædding Klev; det tændtes første Gang 15. April.

Bestyrerne af „Graadybs Tønde- og Kabevæsen“ har været: Skibsfører Jens Madsen, død 1834, fra 1822—33.

Skibsfører N. P. Svarrer, død 1837, fra 1834—37.

Skibsfører H. Chr. Schmidt, død 1857, fra 1838—39.

Skibsfører Math. P. Clausen, død 1851, fra 1840

til Staten overtog Vagervæsenet baade i Graadyb og Knuddyb i 1847 og underlagde Overopsynet dermed til H. Donner i Altona. Han havde Opsyn dermed, til han i 1848 gik med Oprørerne. Efter Krigens Ophør blev Kaptajnløjtnant Hammer overdraget Ledelsen deraf tilligemed Krydstoldvæsenet.

For Materiellet, tilhørende Graadyb, betalte Staten Skipperne i Nordby 1200 Rdl., for hvilket Beløb tilligemed Kassebeholdningens ca. 400 Rdl. blev oprettet et Legat, efter at et Beløb blev brugt til Havnens Forbedring.

For Materiellet ved Knuddyb fik Sønderho intet godtgjort; den var tilfreds med at maatte beholde Kassebeholdningen, ca. 800 Rdl., som Byen ønskede at anvende til Forbedring af Søediget og Værnet ved Havnen.

Knuddybs Kabe- og Tøndevæsen.

Ribe, der fra Erik Menveds Dage havde Eneret til Sejlads paa Byens Strømme, havde ogsaa derved Forpligtelse til at holde Sõtønder og Kabere for Indsejlingen vedlige. Den derved opstaaende Bekostning har tidt været Byen til Besvær. I et Kongebrev af 1545 faar Byen Ret til at opkræve 2 Skill. af hver Læst Gods af alle Fremmede, som indløber i Dybet, „efterdi Byen er besværet med 2 Sõtønder at holde paa Ribe Dyb.“

Byens Forlangende til Skipperne om at skulde lægge Sõtønderne paa Plads (inden 22. Februar) har sikkert forvoldt de Ribe-Skipperne mange Genvordigheder, efter 1602 har de ogsaa helt holdt op med at udlægge Tønderne. Magistraten søgte da i nogle Aar at lade Arbejdet udføre ved lejede Folk. I 1630 indgaas der en Kontrakt med Povl Jessen paa Sønderho om, at han skal udlægge Sõtønderne for Dybene, Reden og Nakken samt sætte Kaberne paa Korresand og derfor aarlig have 50 Slettedaler til Løn. Endnu i 1646 er Poul Jessen ansat, thi det ses af Ribe-Kæmnerens Regnskabsbog for dette Aar, at Poul har haft en Del ekstra Udgifter til at bjerge Tønderne og Kaberne og været ude for et Tyveri af en Hans Bech fra Nordby. Han havde tilegnet sig en Kæde fra Tønderne, taget den med til Nordby og skjult den i Havnen. Poul sætter efter ham og finder Kæden, som han da forvarede. De heraf fremkomne Udgifter faar han godtgjort af Kæmnerkassen. Næste Aar faar han sin Løn forhøjet med 30 Daler.

I 1624 blev der opført en stor Kabe paa Sønderho. Den voldte Ribe By en Udgift af 61 Daler 1 Mk. 14 Skill.; den blev opført af Anders Tømmermand paa Sønderho.

I det urolige Aar 1700 paabyder Stiftamtmanden Grev Schack 6. Juni, at alle Sõtønder skal inddrages og Kaberne nedbrydes i Ribe Dyb. Skulde Kapere gøre Landgang, skal Beboerne gøre al mulig Modstand.

Dette Paabud havde sin Rod i nogle alermerende Rygter, der var kommen til Ribe. Der fortælles, at der ved List og Højer laa 12 Skibe med Folk, „som gør stor og stærk Landgang.“

Ribes Mandskab forsamlede sig syd for Byen for at tage mod den kommende Fjende, samtidigt gik der Bud fra Stiftamtets Kontor til Delefogden, Chresten Thomsen, i Hillerup om Situationen: „I skal straks, saa kær som Eders Velfærd er, ikke

spare nogen Time, førend I faar Mandskabet i Kalslund og Frøs Herreder samlet paa en belejlig Plads, indtil I faar videre Ordre herfra“ og lignende Ordre sendes med ridende Bud til Herreds- fogderne i Malt-Gjording og Skads Herreder. Det hele viste sig senere at være falskt Rygte, men Skrækken aftog dog ikke med Rygtets Opklaring, thi omtrent samtidig med, at de svenske Bomber begyndte at regne ned over Kjøbenhavn, skriver Amts- fuldmægtig Oluf Christian Engelstoft 20. Juli 1700) bl. a. følgende til Stiftsbefalingsmanden, Grev Schack, der da opholder sig i Lejren ved Tønning:

„Her er en stor Frygt for fjendtlige Overfald, og saafremt det skulde komme dertil, det Gud naadelige afvende, da blev denne By (altsaa Ribe) ganske ruineret, thi her er ikke over 8 à 10 Personer i Byen, som kunde betale noget. Gud maa vide, hvorledes det vil gaa med Eders højgrevelige Ekscellences Gaard og mig og min fattige Hustru og Børn. Hr. Biskoppen og Hr. Justitsraaden hilser ganske ydmygeligst. Gud bevare Eders højgrevelige Ekscellence med høje Familie og sende dem snart hjem til os med gode og trøstelige Tidender, dette ønsker trohjertelig Eders højgrevelige Ekscellences

Oluf Chr. Engelstoft.

Da Stiftamtmanden har modtaget denne Skrivelse, bliver han nervøs, og den 23. Juli udsteder han fra Glückstad en Befaling om Bavnevagt i Riberhus Amt. Ogsaa til Fanø udgaar Befalingen. Her blev opsat 2 Bavner. I Befalingen hedder det:

„Ved hver Bavn skal der opsættes en Hytte, hvor Vagten men Gevær kan opholde sig i Regn og Stormvejr. Ved de nærmest beliggende Landsbyer skal der være en Hovedvagt paa 12 Personer. Hver Dag Kl. 12 om Middagen skal 4 af denne Vagt men tændte Lunter og andet behørigt forføje sig til deres Bavn. Naar fjendtlige Kaperes Skærbaade eller andre Fartøjer kan fornemmes, skal Bavnene straks tændes. Samme Vagt skal blive ved Bavnene i 24 Timer og afløses af andre 4 fra Hovedvagten. Hver tredie Dag skal Birkefogden sørge for Afløsning af Hovedvagten, og den ene maa ikke besværes mere end den anden. Ved hver Kirke skal der være fire Personer af Sognefolkene, hvoraf 2 hver Dag skal holde Vagt fra Solopgang til Nedgang og 2 fra Nedgang til Opgang, og Vagten skal skiftes mellem Sognebeboerne. Naar Vagten ser Bavnene antændt, skal der

klemtes med Klokkerne, og Nabokirkerne skal da ogsaa klemte. Alle skal da begive sig til Samlingspladsen med fuldt forsvarligt Gevær og under Officerernes Kommando forføje sig hen, hvor Fjenden vil gøre Landgang eller, om han maatte være gaet i Land, gøre ham tilbørlig Modstand, saa man deraf maatte kende Undersaatternes Pligtskyldighed og Troskab deres Fædreland at forsvare. Hvis nogen udebliver, skal de straffes med Pæl eller Træhest, anden Gang med større Straf.“

At Udgifterne til Afmærkning af Dybene ikke var rentable, ses af Stiftamtmandens Indberetning af 21. Juli 1735, hvori det hedder:

„ hvor slet det er beskaffen med Tønde- og Kabepengene kan ses af Negotiens og Skibsfartens Ringhed. Indtægterne var i afvigte Aar 1734 16 Rdl. 3 Mark og derimod Udgifterne derved 27 Rdl. 5 Mark 12 Sk., saa de ordinære Udgifter derved aldrig kan stoppe med Indtægterne. Undertiden gaar det saaledes, at store Stormvinde slider Tønderne, løser Lænkerne, gaar til Grunde, og Tønderne fordriver og der om med stor Bekostning maa søges, og sjælden er de at finde, hvor over man maa købe nye Tønder og Lænker til 60, ja vel til 80 Rdl. Stykket, og og saaledes kan da mange Aars Indtægter ikke forslaa til en eneste Søtøndes Bekostning; der er og herved flere Bekostninger, saasom at optage og udlægge Søtønderne koster aarligt i vist Udgift 6 Rdl. 4 Mark. De store Kabere paa Ølandet Sønderho maa aarligt repareres, de smaa, som sættes for Gabet og indtil Aamundingen, koster aarligt med Indkøb og Udsætning 8 Rdl.“

Fra Midten af det 18. Aarhundrede var Udlæggelsen og Vedligeholdelsen overdraget Skipperne i Sønderho, og fra 1780 var det hele bortforpagtet til Jens Jensen Sonnichsen, Sønderho. Ved en senere Licitation kom det i Hænderne paa Peder Thomsen, der havde Forpagtningen til 1794, da han ikke længere fandt det rentabelt. Udlægning og Vedligeholdelse blev da 14. Januar 1794 ved en Licitationsforretning i Sønderho Kro offentlig udbudt. Det drejede sig om 2 Søtønder med Kæde og 2 Kabere paa Sønderho, men intet Bud blev givet. De tilstedeværende Skippere fremkom med den Bemærkning, at saalænge Kaberne ikke var sortmalede, kunde de vanskeligt skelnes fra Klitterne ude paa Søen og var derfor uden Betydning for dem. Der blev budt 70

Rdl. til den, der vilde paatage sig Arbejdet, men ingen reflekterede derpaa, og Licitationsforretningen endte resultatløst. Siden overtog J. J. Sonnichsen atter Arbejdet for en Sum af 71 Rdl. og Retten til at afkræve de sejlene Tønde- og Kabepenge. Han har det vist til 1804; men det har næppe givet ham noget Udbytte, thi i dette Aar ansøger Ribe Magistrat om, at Tønde- og Kabevæsenet paa Grund af, at Byens Kasse har lidt store Tab i de senere Aar, maa vorde bestyret for Kongens Regning, men hvorpaa Magistraten fik Afslag. Ved Krigens Udbrud 1807 blev Kaberne nedbrudt, og Søtønderne inddraget og ikke udlagt før end i 1815. I Stedet for blev der af Regeringen udlagt armerede Vagtskibe med Stationer i Listerdyb, Knuddyb og Graadyb og bemanded med „Bekendtmænd“, der skulde fungere som Lodser for de talrige danske og norske Skibe, der fra Ribe, Fanø og Hjerting overførte Levnedsmidler til Norge. Disse Vagtskibe skulde ogsaa have Udkig efter Fjendens Krydsen i Farvandet og, naar saadanne observeredes, give Signaler til Kystmilitsen og Vagterne paa Landjorden.

Efter Krigens Ophør i 1814 skulde Søtønderne udlægges og Kaberne rejses paany. Der blev da af Ribe Magistrat 1. Marts 1815 afholdt Licitation herover i Sønderho Kro. Der skulde oprejses „en stor Kabe med Fløj“ (den, der endnu staar paa Klitten sydvest for Skolen) og en paa de yderste Klitter („æ Læns Kaa-ve“ — nedbrudt 1915), hver 28 Alen høj samt 1 Sætønde 9 Fod lang og 5 Fod i Gennemsnit af 3 Tommer tykke Egeplanker og med 12 forsvarlige Jerngjorde, 3 svære Jernkæder og 1 Sten paa 30 Lispund (240 Kilo).

Sønderhonerne synes ikke at have haft Mod til at udføre Arbejdet dermed; thi Kabernes Opførelse blev overdraget Tømrermester Chr. Lund i Ribe for 2000 Rdl. N. V. og Søtønderne med Tilbehør Møller Anders Johansen i Nordby for 2150 Rdl. N. V.

Ribe vedblev at besørge Udlægningen til 1831, da det ved Resolution af 12. Oktober overdroges Sønderho Kommune, der fik Ret til at opkræve 16 Skill. af Skibene pr. Kommercelæst, baade for ind- og udgaende.

Ved kgl. Resolution af 1. November 1846 skulde hele Vagrevæsenet paa Jyllands og Hertugdømmernes Kyster overtages af Staten fra 1. September 1847 at regne. (Se under Graadyb.)

Paa Grund af Sejlløbenes Forandring maatte den vestligste

Kabe flyttes i August 1855 85 Alen i Retning Nord 50° Vest for at den, holdt overét med den østligste Kabe, kunde tjene som Anduvningsmærke for Knuddyb. Mundingstønden for dette Farvand henlagdes da i den nye Anduvningslinie i 3 Favne Vand. Til yderligere Hjælp for Indsejlingen, opførtes i 1857 to 30 Fod høje Kabere paa den syd for Fanø beliggende Udsand, Peter Meyers Sand kaldet. De er senere blevet flyttet nogle Gange, eftersom Sejløbene forandrede, ligesom de tidt er bleven ødelagt af Stormflod og Isgang. De er for ca. 20 Aar siden nedbrudt, da Sejladsen ind ad Knuddyb jo helt er standset.

Der udlægges dog hvert Aar endnu Tønder i Knuddyb og Farvandet deromkring og anbringes Prikker langs Sejlrenderne. Prikker — kaldes ogsaa Vedder — er afgrenede tynde Træstammer, der forsynes med Koste i Toppen. Arbejdet med Udlægningen og Inddragningen af Materiellet var i mange Aar overdraget Skibsfører *Mikkel J. Ibsen*, død 1899, 72 Aar, og Baadskipper *Hans Pedersen*, død 1905, 83 Aar. Derefter af sidstnævntes Søn, *Jens Pedersen*, hvis Søn, *Hans Pedersen*, for Tiden har Arbejdet, alt for Statens Regning.



Hans Pedersen,
Født. 6. Nov. 1888.



Fanø Skibe i Esbjerg Dokhavn ca. 1876.

STRANDEN.

VORE Forfædre i længst forsvundne Tider slog sig gerne ned ved Kysterne og levede for en stor Del af, hvad Havet og Stranden afgav: Fisk, Østers, Muslinger og Fuglevildt. Om deres Bopladser, Liv og Virke ved Strandkanten fortæller Indholdet af deres Affaldsdynger, de saakaldte Køkkenmøddinger. Af disse findes dog ingen paa Fanø, da Øen, som tidligere paa vist, er af yngre Dato end den ligeoverfor værende Kyststrækning; men hvad Havet har kastet af sig af Fisk og Vildt, Rav og Strandingsgods, har fra de ældste Tider været af den største Betydning for vore Forfædre paa Fanø. Vel har Stranden og hvad derpaa skylledes op af Havet ikke altid tilhørt Beboerne, thi den tilhørte Kongen indtil 1741, da Beboerne, som beskrevet i første Bind, tilkøbte sig den og dermed følgende Herligheder, men før den Tid tog man det ikke saa nøje med Ejendomsretten til Strandgods. Var et Skib med kostbar Ladning strandet, og Folkene kommen levende i Land, kunde det hænde, at en Vragstump „tilfældigt“ kunde gøre Ende paa den Skibbrudnes Liv — herom kendes dog intet Tilfælde fra Fanø, selv om Øen har sit Dødemandsbjerg, hvor omkomne Skibbrudne efter gamle Sagn blev begravet.

En Galge har Fanø dog haft til at hænge Strandrøvere i.

I Christian den Anden's almindelige Lov af 1521, Art. 140, befales, at „de, som forsér sig med Plyndring eller Skibbrudnes Drab og Mishandling, de skulde hænges og det ved Strandbredden, derfor skal der oprejses Galger omkring ved Strandene.“ Stedet, hvor Galgen ved Sønderho Strand har staaet, kan endnu paavises. Det har det officielle Navn „Ved Galgen“, og Dybet udenfor hedder „Galgedybet“, dog indeholder Tingbøgerne intet om, at Galgen nogen Sinde er bleven benyttet.

Lensmanden paa Riberhus skulde paa Kongens Vegne indkassere Indtægterne af Strandene i Lenet, og i den Anledning udnævnte han Strandfogder af de paa Stedet boende Folk til at varetage hans og Kongens Interesser. Den første Strandfoged, jeg har fundet nævnt, hed Hans Jessen i Sønderho. Hans Løn er i 1588 4 Rdl. 5 Mark 1 Alb. Han er ellers Fisker og har en

Fiskebaad tilfællig med Raadmand Hans Jessen Søhane i Ribe. Riberhus Lensregnskaber indeholder en Del Oplysninger om Indtægter af Strandene i Lenet. De er ikke store, og man kan sikkert deraf gaa ud fra, at Beboerne først har taget deres Part.

Regnskabet 1585—86 udviser, at der dette Aar i hele Lenet kun er inddrevet 26 Tylt og 3 Stk. Deller (Brædder), 6 Snese Balling samt 4 Oksehoveder Vin, deraf er de to landet paa Fanø.

I 1632 er der „annammet for Vrag og Tjære opkommen paa Sønderho og Nordby Strande 43 Rdl. 10 Skill.“

I 1640 den 23. April vurderes noget Vrags Vin funden i en Baad for 2 Rdl., en gammel Skibstønde med Lænker for 2 Rdl., et Stykke Egetræ for 12 Skill., noget Vrags Vin bjerget i en Baad paa Havet for 4 Rdl., deraf Halvparten til Bjergerne, to ledige Baade, den ene bjerget i Dybet, sættes til $\frac{1}{2}$ Sletdaler og gav en Trediedel i Bjergeløn, en Baad vurderet til 3 Sletdaler, to gamle braadne Luger, hver sat til 12 Skill. og en gammel Skibskiste til 2 Mark.

I 1641 den 4. Februar er bjerget en Vragsbaad i Knuddyb, den vurderes til 3 Rdl., nogle Stykker Fjæl til 8 Skill. og 1 Td. Nødder 8 Skill. Den 27. Maj vurderes noget gammelt Sejl til 24 Skill. sammen med 3 Stk. Skibstov og en lille halv Tønde. En gammel Egebjælke sættes til 20 Skill.

Det er altsammen Smaatterier, der bjerGES, og næppe Omkostningerne værd. Det synes, som om de Skibe, der er strandet med levende Folks Medfølge og derfor har fuld Ejendomsret til det strandede, er bleven forulempet af Beboerne ved Strandens siden, thi en Forordning af 31. Marts 1615 paabyder, at Lensmændene skal „have flittig Indseende med, at de Folk, som med noget Vrag bliver bjerget og selv agter deres Gods at beholde, det for en billig Bjergeløn kunde beholde og ikke udi nogen Maade nødes til noget af deres Gods mod deres Vilje at afhænde.“

Fra omkring 1660, da Lensmændene ombyttedes med Amtsmænd, er Strandretten paa Fanø bortforpagtet. I Slutningen af 1690erne er et Konsortium i Ribe med Laurids Mortensen Friis i Spidsen Forpagtere. Friis var 1692 bleven Tolder i Ribe samt Kran- og Vejermester. Han døde 1718 og var da fattig.

Paa Konsortiets Vegne anmoder han 17. Marts 1699 om at faa bekendtgjort fra Prædikestolene paa Fanø samt at faa tinglæst en Klage over Strandtyverier paa Fanø, da det „fornemmes, hvor-

ledes en Del Folk i stor Mængde udi de tvende Sogne i nys afvigte Aaringer uden al Undseelse eller ringeste Tilladelse skal have understaaet ej alene ved Strandsiderne udi de Tider, noget Vrag kunne være at formode at lade finde, men endog tiltager sig Myndighed ankommende Vrag at bruge, ja, det som værre er hemmeligt og ulovligt ganske bortsniger og tager alt, hvad der over kommer os Forpagtere, som derfor aarlig en stor Penge maa udgive, ikke til ringe men mangfoldig Skade — — —, vil jeg herved paa samtlige interesseredes Vegne alvorlig enhver uvedkommende kærlig(!) have advaret sig i de Tider, noget ventende Vrag kunde falde fra Stranden sig afholde, saafremt de ej ville holdes og anses for det, der egentlig ikke anstaar ærlige Folk — — — og ifald denne alvorlige Paamindelse og Advarsel ej noget imod Forhaabning skulle frugte, da ville Strandfogden Jens Nielsen Baggesen ubesvigelig — — — os det straks kommunikere — — —.

Fra 1. April 1700 er Stiftamtmand Greve Schack Forpagter i 6 Aar af saavel Fanø Strand som de øvrige i Stiftet mod en aarlig Afgift af 900 Rdl. Aarene forud har Afgiften kun været 500 Rdl.

Ogsaa han maa træde kraftigt op mod Strandtyverierne. Han lader følgende Skrivelse bekendtgøre paa Fanø 13. Avgust 1700:

„Alle og Enhver bliver alvorligen advaret ej at tilfordriste sig aarle eller silde, Dag eller Nat, hemmelig eller aabenbar, at komme til Strandsiderne eller sig dér lade finde uden alene de Personer, som dertil bliver beskikkede og anordnede og det under den Straf, at om nogen dér skulde antræffes eller overbevises dér at have været, de da som Tyve skulle anses og straffes, enten de med noget blev angrebet eller ikke Da lader endnu denne Gang en Gang for alle enhver af Fanø og Sønderho Sognes Indvaanere, Mænd og Kvinder, Unge og Gamle, strængelig advaret sig fra Strandsiderne entholde

Skulle imod Forhaabning Strandfogderne og de som til Ravsamling ere anordnede nogen antræffe, enten de haver noget med at fare eller ikke, da samme deres Navn ved Dag og Datum udi Bøgerne at antegne, og det straks enten her eller for Landfogden at angive, at de kunde hid til Ribe indhentes og efter Sagens Beskaffenhed paa Midler eller Kroppen straffede, skulle Strandfogderne se gennem Fingrene og noget dølge, de da selv højeste Straf være undergiven. Eller som det er bekendt og til-

fulde bevist, at for kort Tid siden skal være ved Strandsiden en stor Del Trækander, Mælke- og Smørspande samt alt sligt anstrandet og opkommen, og at sligt af samme hemmelig at være borttagen og fordulgt da befales, at dette for Menighederne at lade afkyndige, det alle og enhver som sig noget af forbemeldte Strandgods haver bemægtiget, det straks at angive og fra sig levere, saafremt de ikke, om man efterdags enten ved Ransagning i deres Huse eller ved andre optænkelige Maader dermed underkommer, ville tiltales og straffes som for offentligt Tyveri efter Loven.“

Forpagtningen var en daarlig Forretning. Det første Aar er Indtægten kun 100 Rdl. Grev Schack kan ikke betale Afgiften ved Aarets Slutning og indsender 26. December Andragende om, at den maa afkortes efterhaanden i hans Gage. Aaret efter klager han igen og anfører i sin Klage, at

„Ved Strandsiderne findes en Del Folk, som er saa forvorsne, at de hverken agter Forbud eller andet, men indfinder sig hemmelig og aabenbar omkring ved Strandsiderne paa Ølandene som paa det faste Land, saa at, naar noget løst Vrag ankommer, slæber de det straks bort og nedgraver det mellem Sandbjergene. Kommer der et Stykke Træ saa stort, at de ikke dermed kan afstedkomme og derudi kan finde en eller flere Nagler og Jernbolter, hugger og skamferer de Træet i saa Maade, at det derefter ikke kan tjene til andet end Brænde og det alene for at kunne bekomme Jernet. Faar man dem at se, løber de og forstikker sig i Sandbjergene. Kender man dem, maa man dem ved Tinget tiltale og gøre Bekostning paa dem, og derefter intet igen bekomme, saasom disse, der saadant gør, ejer intet, altsaa er jeg allerunderdanigst bønfoldende, at Eders kgl. Maj. ville tillade, at naar nogen ved Strandsiden i Stormvejr, og naar Vrag kunne være forventendes antræffes, jeg dem da maatte lade paagribe og uden videre Lovmaal — uden alene Bevis fra Strandfogderne — til Fæstningen Fredericia eller Bremerholm at hensesende dér i Jern nogen Tid at arbejde; thi saa maatte sligt nemlig give Afsky for saadanne ulovlige Gerninger.“

Følgen af denne Klage var et Rescript, der giver den ønskede Tilladelse til, „at Greven samme (Strandyvene) straks lader paagribe og udi Forvaring hensætte og Hans Majestæt saadanne til videre allernaadigste Resolution tilkendegiver.“

Dette Rescript tiltrods fortsætter Beboerne med Strandtyve-

rierne, da Forpagtningskontrakten udløber med Aaret 1711, ønsker Stiftamtmanden ikke at forny den. Forpagtningen gaar derefter over til Sognepræsten i Sønderho *Chr. Olufsen Engelstoft*, der for 3 Aaret 1712—14 skal svare 181 Rdl. aarlig af hele Fanø Strand. Han forpagter samtidig Stranden fra Nymindegab til Langelibjergerne og Mandø for 250 Rdl. aarlig. Han har sikkert bedre forstaaet at vogte sine Strandinteresser end de foregaaende Forpagtere, hvad han ogsaa havde lettere ved, da han ikke alene boede paa Stedet, men hans Præstegaard var beliggende ved den inderste Side af Klitrækken ud mod Stranden (i Bjergesleje), og han havde da let ved at have Opsigt med „Strandgæsterne“. Han er vist Forpagter til Udgangen af 1720, da *Christian Clausen**) af Ribe forpagter Stranden fra 1. Januar 1720 i 6 Aar for en aarlig Afgift af 161 Rdl., altsaa noget under Engelstofts Afgift. I 1733 bliver *Hans Kragh****) af Ravnsø Forpagter for en aarlig Afgift af 62 Rdl., et endnu ringere Beløb, hvad der kunde tyde paa, at Stranden ikke gav meget af sig. I 1744 opgives hele det indstrandede Gods paa Fanø at være 7 Stk. Voks, 1 Foust. Talg og 7 Egespir; dette har dog næppe Rimelighed. Beboerne har sikkert først taget deres Part.

I Aarene 1747—50 er *Rasmus Øllgaard* af Varde Forpagter mod en Afgift af 400 Rdl. aarlig; det er vistnok beregnet for hele Ribe Amts Forstrande, da Afgiften eller synes urimelig høj.

Den 30. December 1764 er Sønderho Forstrand alene til Bortforpagtning ved en Avktion, der afholdes i Sønderho, og da Beboerne siden Købet af Øen 1741 ejer Strandretten, har de selv forfattet Konditionerne, hvori tages visse Forbehold for at sikre Byens egne størst mulig Fordel af Strandindtægterne.

I Konditionerne hedder det:

„1. Skulde nogen af Nordby Sogns Beboere indfinde sig ved denne Avktion og gøre Bud, som bliver højstbydende, da skal det være dem aldeles forment at tage Interessenter uden for Sønderho Sogn, men dem paalagt, at hvilke Ravsamlere og Interessenter der behøves, skal de være tilpligtet at tage af Sønderho Sogns Beboere, og skulde der anstrande noget Skib enten

*) *Chr. Clausen* var Konsumtionsforvalter og Birkeskriver paa Fanø; men 1710 21. November fik han Tilladelse til at lade sidstnævnte Tjeneste udføre ved en anden.

**) Formodentlig Hospitalsforstander og Raadmand *Hans Kragh* i Ribe. Død 1750.

paa Stranden eller paa Udsandene og til Bjergning behøves Baade og Vogne samt Folk, da skal bemeldte Forpagtere være forbundne til at tage af fornævnte Sønderhos Beboere til samme at ilandbjerger, saalænge de er villige og redelige samt den strandende saavel som Strandfogderne behjælpelige.

2. Skulle den højstbydende være paalagt at antage 16—24 Personer af de fattigste til Ravsamling imod, at enhver af disse nyder det halve indsamlede Rav eller dets Værdi."

Endvidere bestemtes, at naar højeste Bud var givet, og 16 af de vederhæftigste Mænd sammen med Sognefogeden fandt det tjenligst, at Sognet selv overtog Stranden, kunde dette ske paa bemeldte Mands Ansvar og saaledes, at Strandens Herligheder beholdes med lige Lod og Del i den for den Rige saavel som den Fattige.

Den højstbydende blev Kroejer *S. P. Brinch*, Sønderho, med 162 Rdl. aarlig for de følgende 6 Aar.

I 1767 er Nordby Strand til Bortforpagtning ved Avktion for et Tidsrum af 6 Aar. I Konditionerne hedder det: „Ingen Fremmede eller Udensognsbeboere maa tillades at gøre noget Bud paa Strandforpagtningen eller at blive Forpagter, ej heller maa de, der faar den tilslagen, afstaa noget af Forpagtningen til Udensogns Beboere. — — — Forpagterne have i Særdeleshed, naar Storm og Uvejr indfalder, saadan Opagt og Indseende dermed at have, at ingen skibbrudne Folk bliver noget berøvet eller bestjaalen, saaledes som de selv agter at tilsvare og bekendt være, og at Sognets øvrige Beboere for al Fortræd, Skade og Omkostninger friholdes, med mindre nogen sig til Tyveri og andre ulovlige Gerninger lader sig befinde og de ellers bliver overbeviste derfor at anklage og derved paa lovlige Maade angreben."

Her som i Sønderho ønsker man, at Byens egne skal have Fordelene ved Stranderiet.

Hvorlænge Kroholder *Brinch* har Forpagtningen, vides ikke.

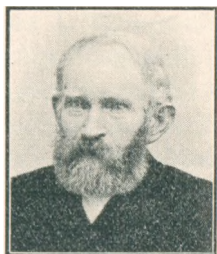
I 1786 og Aarene deromkring har 52 af Sønderhos Beboere forpagtet Sønderho Strand. De opretter en Forening og Kontrakt med hinanden angaaende Forpagtningen, efter hvilken Kontrakt de møder tilsammen ved hvert Aars Afslutning af Regnskabet i Birkedommerens Overværelse aflægger Ed paa, „at de hverken selv eller ved deres Husfolk har forfulgt for de andre Interessenter saa meget, som kan være af 4 Marks Værdi eller fornærmet Interessenterne for saa meget."

I 1790'erne er Kroholder *Niels Jacobsen* af Nordby, Skibsførerne *Peder Thomsen* og *Thomas N. Foged* af Sønderho i Fællig Forpagtere ikke alene af Mandø og Fanø Strande, men ogsaa af Vester Herreds Strand. De blev alle tre meget rige Folk, og man tilskriver deres Rigdom at hidrøre fra Strandforpagtningen og af at optræde som Kommissionærer for de Skibbrudne og Varetagelse af deres Interesser samt ved Bjergningsentrepriser.

Ved den mellem begge Sogne under Dato 15. Marts 1742 oprettede Overenskomst angaaende Skellinien paa Stranden (se 1. B. Side 41), blev der oprejst Pæle og nedlagt Skelstene, der skulde betegne Grænsen mellem Nordby og Sønderho Strand. I Tidens Løb forfaldt disse Mærkepæle, saa der i 1846 kun var én tilbage, den inderste, og der opstod derfor Disput mellem begge Sognes Beboere om den rette Grænse ude paa Stranden. Beboerne i Sønderho holdt paa, „at Grænselinien skulde drages fra den bestaaende Pæl lige i Nordvest efter Kompasset.“ Herimod protesterede Beboerne i Nordby. De udtalte som deres Overbevisning, at Retningen skulde gaa i lige Vest fra Pælen. Ved et i Nordby 11. November 1846 afholdt Møde mellem begge Sognes Forstandskaber enedes man da om en Middelvej, nemlig at Retningen Vest-Nordvest halv til Vest skulde være den rette Grænselinie „efter overensstemmende Kompasser medbragt fra begge Sogne.“ Mærkeligt nok skulde Afgørelsen kun være gældende for 5 Aar. Grænselinien den Dag i Dag synes dog at være overensstemmende med denne Vedtagelse.

I Nordby administreres Stranden af „Hartkornskassen“, der vælger Strandfogden; for Tiden er Kaptajn P. A. Pedersen Strandfoged.

I Sønderho vælges Strandfogden af Beboerne; for Tiden er *Jens Joh. Jensen* Strandfoged.



J. S. Nørby.
Mangeaarig Strandforpagter og Strandfoged i Nordby.
Død 23. Juni 1898, 68 Aar.



Kapt. P. A. Pedersen.
Strandfoged.
Født 18. Dec. 1873.

REDNINGSDAAD OG REDNINGSVÆSEN.

FORINDEN der oprettedes Redningsstationer paa Fanø, var Redning af skibbrudne Mennesker overladt til hvem som helst, som dertil havde Mod og Erfaring, og det skal siges til den daværende Befolknings Ros, at den aldrig manglede hverken Mod eller Vilje til at gaa gennem selv den haardeste Brænding, naar Menneskeliv var i Fare.

Jeg husker fra min Barndom, hvorledes alt Arbejde blev sat til Side, naar Raabet lød, at et Skib var ved at strande. Det blev raabt højt omkring i Gaderne i Øens Dialekt: „En Skiv i æ Straand“. Alle ilede da til Stranden i største Hast. Baade til Hjælp var ikke ved Stranden. De skulde først transporteres fra Havnen paa Vogne til Ulykkesstedet; det tog gerne 1 Times Tid mindst, og ikke altid naaede Redningsmændene at komme i Støvler eller Olietøj, men maatte gaa i Baaden, som de stod og gik fra deres Arbejde, og kom derfor altid gennemvaade i Land. Dette vidste ogsaa Kvinderne, som derfor i stort Antal var mødt frem paa Stranden og i Klitterne fik en Kedel med Øl i bragt i Kog, saa at saavel de skibbrudne som Redningsmændene ved Ankomsten til Land kunde faa en tiltrængt varm Hjertestyrkning.

Strandinger skete hvert Aar paa Øens Kyster, og om de Farer og Strabadser, Redningsmændene altid var udsat for, blev der intet bemærket eller omtalt som nu. Alle disse Redningsdaad er forlængst gaaet i Glemmebogen. Nogle enkelte, som jeg har faaet Kendskab til, skal her fortælles lidt om.

Et Kufskib „Ferdinand“ paa 69 Kommercelæster var afgaaet fra Libau 1. November 1814 med en Ladning Hør og Hørfrø bestemt for Yarmouth og ført af Kaptajn Herm. Lorck. Det blev i Nordsøen overfaldet af Storm og sat ud af Kurs, saa det strandede paa Horns Rev 20. December.

Skibet og dets Nødstilstand observeredes inde fra Nordby, og en Baad med 10 Skippere søgte at naa ud til Skibet med Skibsfører P. Svendsen som Fører af Baaden. Vinden blæste med stærk Kuling og Snebyger af Nordvest, altsaa omtrent lige

imod Baaden. Om Turen beretter P. Svendsen til Birkedommeren efter Hjemkomsten bl. a.:

„Kl. 6 vovede vi os til Søs med stor Livsfare. Kl. 9 blev vi Skibet var i Sydvest med Flag paa Stortoppen, men gik straks af Sigte formedelst Snefog. Kom dog til Skibet Kl. 10, befandt samme at være Vrag, uden Ror, læk Skib, brækket Bugspryd, ingen Ankere undtagen et Fortøjningsanker, hvorpaa den ene Arm var brækket af, hele Mandskabet udmattet. Kaptajnen forlangte af os at blive bjerget i Havn, hvis ikke det var muligt, da i nærmeste Strand. Vi forlangte en Trediepart af Skib og Ladning, om det var os muligt at bringe Skibet i sikker Havn, hvilket Kaptajnen ikke havde noget imod.“

Efter mange Besværligheder, udstaaede Strabadser, ja ligesom Livsfare, lykkedes det Bjergerne at føre Skibet med Mandskabet ind til Pieter Jansens Sand ved Fanø. I Retten, hvor alle Omstændigheder ved Bjergerne drøftedes, udtalte Birkedommeren, „at naar Bjergerne under Hensyn til den Livsfare, de udsatte sig for, den Besværlighed under Vinterens Hjerte, de maatte udholde, den ufortrødne Anstrengelse, de havde lagt for Dagen og den næsten tilsyneladende Umulighed paa saa lang en Afstand og under saa usædvanlige Omstændigheder at kunne bjerge det udmattede og forfrosne Mandskab, Skib og Ladning, erkendtes det for en Lykke at tilsige Bjergerne en Trediedel af Skib og Lastens Værdi, da uden den af dem ydede Hjælp vilde Skib og Ladning være forulykket.“

Om Skibsfører *Hans Nielsen Jessens* Redningsdaad paa Nordby Strand 29. November 1821 med Bistand af Niels P. Berg, Jens Madsen, Iver P. Iversen, Peder L. Jepsen, Peder Hansen, Hans N. Pedersen og Jens M. Rødgaard, hvorved Besætningen af det strandede Skib „De twe Friend“. ført af Kaptajn Bølling, reddedes, indberetter Birkedommeren følgende til Stiftsamtet:

„Ved min Ankomst til Strandingsstedet antraf jeg adskillige af Sognets Beboere, bl. a. Skipper Hans N. Jessen, der fortalte mig, at de allerede én Gang havde gjort Forsøg paa at bjerge Mandskabet, men uden Held, thi dels truede Masten paa Skibet hvert Øjeblik med Fald og dels sad Mandskabet fordelt paa forskellige Steder af samme. Imidlertid indsaa jeg, at dersom de skibbrudne skulde reddes, maatte der ikke længe ventileres. Uvejret med Storm og Hagl tiltog med Mørket, og hvert Øje-

blik gik Bølgerne hen over Skibet. Mandskabets Jammerskrig lød højere og højere.

Jeg sammenkaldte derfor førbemeldte *Hans N. Jessen* m. fl. og søgte at formaa dem til at vove et nyt Forsøg paa at frelse de ulykkelige. De var ogsaa straks villige dertil, og med nævnte *Hans N. Jessen* som Fører satte de sig i Baaden og betraadte den farlige Tur.

Jeg blev fra Strandbredden i spændt Forventning Øjenvidne til den Fare og Anstrængelse, disse Søfolk udsatte sig for, og det var behageligt for mig efter Forløbet af henved 1 Times Tid at se dem komme tilbage og havde alt Skibsmandskab — 4 Personer — med sig.

Skibet blev om Natten sønderslaet i Brændingen. Det er saaledes højst sandsynligt, at Mandskabet maatte drukne, hvis ikke det af *Hans N. Jessen* og Kammerater var bleven frelst.“

Birkedommeren indstillede samtlige Redningsmænd til en Belønning og en saadan blev dem ogsaa hver især tildelt ved at de erholdt 16 Rdl. hver fra Regeringen.

Skibsfører *Hans N. Jessen* døde 5. Juli 1856, 82 Aar. Skibsfører *Peder Lauridsen Jepsen* døde 12. April 1894, 94 Aar. Skibsfører *Hans N. Pedersen* døde 31. Juli 1854, 79 Aar. Skibsfører *Jens M. Rødgaard* omkom ved Forlis 20 Avgust 1849 ved List, 51 Aar.

Fra Oktober 1821 og hele Efteraaret igennem havde der været Storme over Nordsøen. Mange Skibe gik under, og mangen brav Sømand lukkede for stedse sit Øje.

I Havstokken paa hele den vestjyske Kyst fandtes Vidnesbyrd om Skibets Forlis og Mandskabets ulykkelige Skæbne.

Ustandseligt i næsten 8 Uger havde der hersket stærke vedvarende Vestenvinde, der kulminerede i Dagene 3.—5. November og fremkaldte usædvanlig høje Vandfloder.

Skipper *Peder Hansen Brinch* af Sønderho, der kom fra Amsterdam med sit 56 Læsters store Galiot „Aurora“, maatte med Havari søge Nødhavn ved Sønderho. Kuffen „De Frau Mette“ af København, 14½ Læster, Sk. „De twe Friend“, 34 Læster, af Holland og Briggen „Jan & Isabella“ af England strandede paa Fanø; dog blev Mandskaberne reddede.

„Den 24. November begyndte et Uvejr, som varede nogle Dage hen i December med „jordskælvagtige“ Vindstød, frygtelige Regnskyl og Haglvejr, og 1. December om Aftenen indtráf

der en Stormflod, den værste siden 1770, der indtager en frygtelig Plads i de højeste Vandfloders Annaler“, skriver en samtidig Forfatter Salchou.

Om Ødelæggelserne læses følgende i „Ribe Stiftstidende“:

„Efter flere Dages Storm af S. V. og V. S. V., der tillige her ved Ribe holdt Floden temmelig høj, rejste sig 1. December om Eftermiddagen Kl. 3 en endnu sværere af S. V. og senere N. V.

Denne tiltog til henimod Kl. 6 og var da en virkelig Orkan, saa Havet nu steg til en frygtelig Højde. Vandet stod alenhøjt i flere Huse og anrettede en skrækkelig Ødelæggelse. Baade Tømmer, afbrækkede Stolper af sønderbrudte Huse og Husgeraad flød omkring paa de oversvømmede Gader. Langs Aaen og i den nordre Ende af Byen findes intet Hus, der jo har lidt mer eller mindre, ja nogle er saaledes medtaget, at de vanskeligt kan istandsættes før Sommeren. Møllerne har taget megen Skade, og Rækværkerne paa Broerne i Byen er enten ganske afbrækkede eller beskadiget, og den saakaldte Nybro uden for Nørreport er ganske omkastet.

— Endnu spørger man daglig sørgelige Følger af Stormen den 1. December. Langs Havkanten opdrivende Vrag og Gods vidner om de mange Sømænd, der i Stormen maatte lukke sine Øjne for sidste Gang.

Paa Fanø er flere af de Forulykkedes Lig opdreven.

Som en af Datidens dristigste Redningsmænd i Sønderho bør nævnes Skibsfører, senere Skibsbygmester og Lloyds Agent, *Niels Jensen Sonnichsen*, der kun var 27 Aar (død 1888, 93 Aar), da han optraadte som Redningsmand i det her omhandlede Tilfælde. Han havde med Redningsarbejdet for Øjet bygget en stærk Jolle med to Master, derfor kaldet Skonnertjollen. Med denne Jolle og medhavende Skipper Jeppe Anthonisen (død 1833, 54 Aar), Matros Hans Jepsen Thomsen (død som Skipper 1846, 49 Aar), og Matros Hans Jessen (død som Skipper 1873, 82 Aar) gik han, endnu før Stormen havde lagt sig, ud paa Rekognosering i Farvandene Syd for Fanø. Om det, der passerede, indberetter han til Birkedommer Nørup:

„Kl. 7 Morgen 3. December gik vi med Baaden fra Sønderho ud i det oprørte Hav for at se, om nogen skulde være forulykket, eller om der skulde findes Vrag eller nødstedte Skibe. Vi fik da Øje paa noget Vrag, hvorefter vi satte Kursen; men det var os umuligt paa Grund af den stærke Søgang at naa derhen, vendte

derfor om, men faar da mellem de høje Bølger Øje paa et andet Stykke Vrag, som kun af og til lod sig til Syne; fik tillige Øje paa, at et Menneske befandt sig derpaa, som vinkede med Hatten. Havet var i det voldsomste Oprør, og det syntes os vanskeligt at naa ham; men, selv Søfolk og erfarene med ulykkelige Strandinger, besluttede vi straks en som Alle at vove Alt og anvende alle Kræfter for at se den Ulykkelige bjerget, og efter megen Anstrengelse og med største Glæde at naa dem igennem de voldsomme Brændinger og høje Søgang at komme saa nær, at vi kunde se, der befandtes tre Mennesker paa et Stykke Skibsdæk. For at komme did hen maatte vi igennem hæftige Brændinger over de farlige Sandbanker. Dette iværksatte vi nu ved at springe ud af Baaden og gaaende i Vandet til Armhullerne og i den bestandige Fare at omstyrtes af Brændingen at slæbe Baaden efter os. Efter ved Kræfter og Anstrengelser at have overvundet alle Hindringer, satte vi os igen i Baaden og roede hen til de Stumper, hvorpaa de forulykkede befandt sig, hvilket kostede os overordentlig Møje. Paa dette Sted var 2 à 3 Favne Vand. Efter at have forespurgt de skibbrudne om deres Sundhedstilstand (der var den Gang Karatænepligt), som besvaredes tilfredsstillende, indtog vi nu disse tre Mennesker i vores Baad og reddede dem saaledes fra Døden, som havde været dem uundgaaelig, da de var henved 1 Mil fra Land, og de kun havde lidet Stumper Brød at opholde Livet ved. Vi sejlede nu efter Sønderho, som vi naaede Kl. 12, hvor de Skibbrudne straks blev forsynet med tørre Klæder og Forfriskninger."

De tre Mennesker forklarede i Retten „at være Matroser i 20 Aars Alderen og hjemmehørende i Kjøbenhavn. De havde været forhyret med Galeasen „Helene Sophie“, 39½ Kommerce Læster stor, af Kjøbenhavn, var for 5 Uger siden gaet fra Aalborg med 1570 Tdr. Byg, bestemt for Antwerpen. De havde holdt Søen med stormligt Vejr indtil 1. December, da de Kl. 5 Eftermiddag omtrent 10 Mil vesten for Helgoland mistede begge Master ved en Braadsø, som tillige medtog begge Ankere samt Skibsbaaden. Ved samme Lejlighed gik Kaptajnen, hvis Navn var Hans J. Dahl, Styrmanden og en Matros over Bord.

Da nu Skibet var saaledes tilredt, drev de i Søen til 2. December, da Skibet med Storm af S. V. tog Grunden. Stedet kendte de ikke. Afvigte Nat Kl. 3 skiltes Skibet ad, hvorved en Matros dræbtes. De tre reddede holdt sig nu paa et Stykke af

Dækket, hvorpaa de drev uden ringeste Haab om Redning, de kunde kun med Møje holde sig selv fast ved et Stykke af Spillet. Da de om Formiddagen fik Øje paa en Baad, lyste et svagt Glimt af Haab hos dem, og de skreg og raabte af alle Kræfter og blev frelst i Baaden, men var overbevist om, at de vilde have været fortabt, om ikke disse behjertede Meenesker under største Anstrengelser var kommen dem til Hjælp.“

N. J. Sonnichsen og medhavnede Mandskab fik hver den da almindelige for saadanne Redningsdaad tildelte Præmie, 16 Rdl.

Den 15. November 1824 Kl. 5½ om Aftenen strandede Galeasen „Helene Charlotte“ paa sin Rejse fra Aalborg til London med en Ladning Korn paa en Udsand mellem Mandø og Fanø. Skibet, der da allerede havde 4 Fod Vand i Lasten, sank øjeblikkelig, og Mandskabet — hvoraf 1 Mand allerede var bukket under af Kulde og Anstrengelser — søgte Tilflugt i Storvantet — hvor de under store Lidelser og Livsanstrengelser holdt sig til Kl. 2½ næste Dags Eftermiddag, da de blev reddet af et Fartøj fra Sønderho. De to af Mandskabet var da omtrent afmægtige.

Redningen af Mandskabet skete med den ved Sønderho stationerede Toldkrydsters Jolle og blev ført af Skibsfører *Niels Jensen Sonnichsen*, der havde 2 Krydsbetjente med samt *Niels Hansen Anthonisen* og *Jes Hansen Jessen*.

Sonnichsen forklarede i Retten, at det den paagældende Dag blæste en stærk Storm af N. V., da han om Formiddagen Kl. 9 saa en Galeas var strandet omtrent 1 Mil syd for Sønderho. Da det noget efter klarede op i Vejret, saas gennem Kikkerten 5 Mand sidde i Rigningen paa Vraget. Han besluttede straks at komme de skibbrudne til Hjælp og sammen med de ovenfor nævnte Mænd, gik de i Toldkrydserens Jolle, men paa Grund af tiltagende Storm med Hagelbyger var det dem ikke muligt at komme ud før Kl. 12. Efter 1 Times Sejlads med klodsrebede Sejl og efter at have faaet flere Braadsøer over, naaede de at komme til Ankers i nogen Afstand fra Vraget. Under det gjorte Forsøg paa at redde de ulykkelige, blev han af en Styrtesø slaet over Bord, men straks reddet af de andre i Baaden. Efter 3 Gange forgæves at have søgt Forbindelse med Vraget ved Hjælp af et Tov, lykkedes dette Forehavende, saa de fik de skibbrudne om Bord i Jollen i højst forkommen Tilstand, ikke uden Livsfare for Redningsmandskabet, hvoraf 2 maatte opholde sig paa Vraget for at understøtte de af Kulde, Sult og Anstrengelse forkomne skib-

brudne og yde dem fornøden Hjælp til at komme ned i Jollen. Stormen tiltog, og da det var dem umuligt at naa tilbage til Sønderho imod Vinden, satte de Kursen efter Ribe Aa, som de naaede Kl. 6 Aften.

Birkedommeren indstiller N. J. Sonnichsens „til Stiftamtmandens formaaende Naade, da han forøvrigt er bekendt for sin Redebonhed med Hjælp, hvor der er Livsfare paa Færde“, ligesledes indstiller Birkedommeren hans med havende Folk, Krydstoldbetjent Krogsgaard, Sømand Niels Hansen Anthonisen, senere Skibsfører, død 1881, og Sømand Jes Hansen Jessen, senere Skibsfører, død 1903, til en Belønning. De fik alle tilkendt en Præmie af 16 Rdl.

Endnu en Gang skulde der kastes Glans over N. J. Sonnichsens Færd som Redningsmand — foruden han altid var den Mand, som ledede alle Redningsforsøg ved Strandinger — endog i en fremskreden Alder, ikke fordi der den Gang reddedes Menneskeliv; thi om saadanne var i Fare kunde ikke ses eller vides, da han den 26. Juli 1858 observerede en Brig vest for Rømø med Nødflag paa Masten, men det var sikkert, at det var forbundet med største Livsfare at gaa ud i det forrygende Stormvejr, det var den paagældende Dag. Ikke destomindre gik han med nogle dygtige Folk i en Jolle ud til det ca. 1 Mil borte liggende Skib for at bringe Hjælp til muligt nødstedte Mennesker. Ved Ankomsten til Skibet, hvis Navn var „Alvina“, erfarede at Mandskabet lige var gaaet fra Borde i egen Baad. Ladningen, der bestod af Jern og Kobber, blev senere indbjerget til Rømø.

Den 19. September 1845 strandede paa Nordby Strand den russiske Brig „Port Revil“, ført af Kaptajn Chernetsky, hvis Besætning under store Anstrengelser og med megen Livsfare bjergedes af en Baad under Anførsel af Skipper N. S. Brinck, Nordby. I Baaden var desuden med Jørgen Chr. Beck, J. M. Lauridsen, A. M. Pedersen, H. H. Christensen, S. Andersen, J. S. Daumann og Hans Søren Brinck.

For denne smukke Daad, der blev udført under de vanskeligste Forhold, blev N. S. Brinck hædret af Kongen med Medaillen for Druknendes Redning med Tilladelse til at bære i det for Hæderstegnet af 1801 anordnede Baand. Jørg. Chr. Beck, der fik en Haand kvæstet, fik af det danske Kancelli tildelt en aarlig Understøttelse af 20 Rdl. foruden en Pengegave paa 16 Rdl., hvilket Beløb ogsaa tildeltes de andre Bjergere.

Endvidere blev N. S. Brinck dekoreret med den russiske Medaille for Druknendes Redning i Guld at bære i St. Anna-Ordensbaandet, og Jørg. Chr. Beck fik af den russiske Regering tilsendt 50 Sølvrubler som Paaskønnelse for det af ham udviste Forhold ved ovennævnte Bjergning.

Om Begivenheden blev der skrevet en Sang. Jeg har engang hørt den sunget og erindrer følgende Vers derfra:

Derfor, Niels Brinck, en Dannemand
 Vi kalder dig forvist,
 Vi her din Pris dig sjunge kan,
 Men Lønnen venter hist.
 Thi den, der af sit Hjertets Drift
 For andres Skyld i Fare gaar,
 Hans Navn derfor med Stjerneskrift
 Paa Himlens Hvælving staar.

Den 7. Oktober 1853 meddelte et til Nordby indkommende Skib, at man havde passeret et Vrag, der laa med Bunden i Vejret ud for Rømø. Straks bemandedes en Baad med 8 Mand for at gaa til Vraget. I denne Baad var Peder Pedersen Mathiasen, Søren Andersen Sørensen, Søren M. Mathiasen, Chr. A. Hansen og 4 Mand, hvis Navn ikke er nævnt i den Rapport, der er indgivet til Birkedommeren om det passerede. Vraget fandtes 7 Mile syd for Fanø paa 9 Favne Vand. Kun 4 à 5 Fod af Agterenden var oven Vande. Beretningen lyder saaledes:

Vi gav os til at bjerge af Sejl m. m., men dette Arbejde blev snart afbrudt ved, at man hørte en svag Banken i Kahytten, saa man antog, der var levende Folk i Skibet, og det blev bestemt, at der skulde hugges Hul paa Skibet, hvor man havde hørt Bankningen; men dette Arbejde lod sig ikke let fuldføre; thi at staa paa Siden af Skibet i denne skraa Stilling, hvori det laa og ved den skarpe Agterende, var ikke alene besværligt Arbejde, men Søen brækkede over Vraget, saa at man ikke kunde ligge ved Siden af det med Baaden, hvorfor dette Arbejde kun lod sig gøre skiftevis, da den ene maatte holde fast i Kølen med den ene Haand og med den anden i Klæderne paa den, som arbejdede, for at han ikke skulde glide i Vandet. Medens man arbejdede med Kapningen, gled Søren Andersen Sørensens Fod, saa han kappede ned igennem sine Søstøvler og Strømper, dog uden at gøre Foden videre Skade, men Støvlen var ubrugelig, som dog kort før havde kostet 8 Rdl.

Saa snart vi fik Hul paa Skibets Planker, saa vi en Mand ligge i en sammenkrympet Stilling med Knæerne op mod Brystet. Han udstødte uafbrudt nogle jammerlige, men uforstaaelige Ord. Man fik saa meget af Plankerne afhugget, at man troede han nu kunde komme ud, men der maatte først 2 svære Stykker Tømmer afsaves og dertil maatte Afløsning, da de ikke kunde udholde Arbejdet længere. Søren Hansen Mathiasen kom da til og fortsatte Arbejdet, mens en holdt ham fast i Klæderne med den ene Haand og den anden i Kølen. Nu fik man Tømmeret oversavet og den jammerfulde Mand trukket op gennem Hullet med Hovedet og den ene Arm, men Hullet var ikke stort nok, og den jammerfulde Mand maatte ned igen, og man maatte til at gøre Hullet større; medens dette skete, maatte man holde en Skærm af Klæder paa den ydre Side af Hullet for at beskytte det, da Søen slog idelig over Vraget. Saa fik man ham atter trukket op og fik ham op paa Kølen af Vraget. Man fik en Trosse fra Blankeneseren (et Skib, der var kommet til Stede under Arbejdet), da man frygtede at Søen skulde kaste Jollen, som kom efter ham. Nu fik vi ham ned i Jollen og derfra op paa Blankeneserens Dæk, hvor man gav ham en Læskedrik, men spise kunde han ikke. Vi spurgte ham, naar de havde kuldsejlet Skibet; han nævnte Tirsdag, men efter al Sandsynlighed havde det ikke været sidste Tirsdag, saa man kunde antage, at han saaledes har tilbragt en Tid af 10 à 11 Dage i Vraget. Han forklarede tillige, at han var Skibets Kaptajn og hørte hjemme i Kington ved Hull og at have ladet Kul i Pieterhead, bestemt for Hamborg. Paa Brystet bar han en Medaille med Nelsons Billede (og Indskriften: „Hver Mand gøre sin Pligt“ i Oversættelse). Uopholdelig søgte man at bringe ham til Land og at sejle med ham til Fanø, da man antog, at Vinden dertil var mere gunstig. Klokkeren var omtrent 2 om Eftermiddagen, da vi sejlede fra Vraget og naede Fanø Strand omtrent Kl. 7 om Aftenen. En Vogn blev straks besørget saa hastig som muligt, den bragte ham til Søren H. Mathiasens Hus; man plejede ham, det bedste man kunde, og Lægen blev uopholdelig hentet, som straks tog ham under Behandling samtidigt meldte man det til Birkedommer Schönau; men trods al den omhyggeligste Pleje og Lægehjælp døde han den 9. Oktober i Lægens samt Birkedommerens Overværelse hos Søren H. Mathiasen, som lod ham hæderlig begrave efter Lands Skik og Brug.“

Den forulykkede havde levet af Tran i de 10 à 11 Dage, han var i Vraget.

Den 7. Juli 1856 om Aftenen grundstødte under Indsejlingen til Graadyb Galeasen „Familien“ af Sønderho, Skipper M. J. Brinch, undervejs fra England til Roborghus med Kul. Søen var i voldsomt Oprør, og Skibet sank straks. Mandskabet, ialt 4 Mand, maatte holde sig fast i Rigningen. To Gange blev det forsøgt, med Baad fra Nordby at bringe de skibbrudne Hjælp, uden det lykkedes at naa Skibet paa Grund af den høje Søgang. Først næste Dag Kl. 1 lykkedes det Skipper N. N. Svarrer af Nordby at faa en Baad bemanded, hvori befandtes foruden Svarrer Skipperne C. Limschou, Jens Hansen, P. Duysen og Jørg. Chr. Beck foruden tre Matroser: H. Hansen, T. Hansen og C. Buurkal af den lige ankomne Grønlandsfarer „Nordby“s Besætning at naa ud til Skibet og faa Mandskabet reddet.. „Vestjydsk Avis“ bemærker hertil i sit Blad: „Det er fornemmelig den Kækhed og Ufortrødenhed, der med stor Livsfare udvistes af dette Baadsmanskab, som sidst forsøgte Redningen, der skyldes, at Galeasens Mandskab reddedes fra at omkomme i Bølgerne. Denne kække Daad fortjener offentlig Omtale og henleder vi Avtoriteternes Opmærksomhed herpaa for om muligt de paagældende Redningsmænd kunde tilflyde en velfortjent Paaskønnelse.“

Mandskabet havde siddet 20 Timer i Rigningen.

Redningsstationen Rindby)*

blev oprettet som Baadstation alene i Henhold til Lov af 23. Januar 1862, og der opførtes i 1862 et Baadhus, der blev ombygget i 1888. Stationens første Redningsbaad var af Jernplader, men viste saadanne Mangler, at den i 1865 førtes til Kjøbenhavn for at forandres. Stationen sattes da midlertidig ud af Virksomhed, og Mandskabet afskediges. I 1868 ankom en ved Stationen Tversted afløst Redningsbaad, hvilken oprindeligt havde været ved Klitmøller. Ved Lov af 1. April 1887 blev Stationen udvidet til ogsaa at være Raketstation. I 1888 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen; den ældre Baad blev afgivet til Stationen Svenske Knolde.

Stationens første Opsynsmand var Skibsfører *H. H. Nielsen*, der beklædte Stillingen fra 1. December 1862 til 28. November

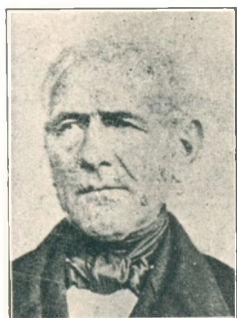
*) Tildels efter *Det danske Redningsvæsens Historie*.



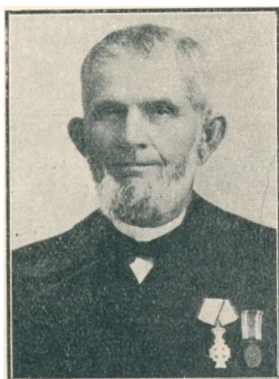
Rindby Redningsbaad i Nordbys Gader under Stormfloden 1928.

1865, da Stationen midlertidig nedlagdes. Han efterfulgtes af Baadformand P. P. Mathiasen, der beklædte Stillingen til den 18. December 1875, da han afskediges. Derefter blev fhv. Skibsfører *Christian H. Nielsen*, Dbmd., Opsynsmænd indtil 1. Ok-

*Opsynsmænd og dekorerede Baadmænd
ved Rindby Redningsstation:*



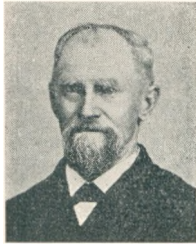
H. H. Nielsen,
Opsynsmænd.
Dod 27. Dec. 1872, 72 Aar.



Chr. H. Nielsen,
Opsynsmænd.
Dbmd.,
Redningsv. Hædersmed.
Død 5. Jan. 1915, 81 Aar.



H. N. Sørensen,
Opsynsmænd.
Død 11. Maj 1897,
49 Aar.



Math. J. Mortensen,
Opsynsmand.
Dod 27. Okt. 1927, 78 Aar.



J. Madsen Jensen,
Dbmd.,
Redningsv. Hædersmed.
Død 31. Dec. 1908.



J. Mar. Sørensen,
Opsynsmand for Tiden.
Født 14. Sept. 1890.



P. Clausen Sørensen,
Dbmd.,
Redningsv. Hædersmed.
Dod 1930, 86 Aar.



S. J. Lauridsen.
Redningsv. Hædersmed.
Død 1921, 69 Aar.



Søren Mathiasen.
Redningsv. Hædersmed.
Dod 1917.

tober 1894, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed og derefter fulgtes af Baadformand *Hans Nielsen Sørensen*, der var Opsynsmand til sin Død den 11. Maj 1897. Fhv. Skibsfører *Mathias Nielsen Mortensen* blev derpaa Opsynsmand, og han beklædte Stillingen til 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af fhv. Styrmand *Jens Marius Svendsen*, der endnu beklæder Stillingen.

Desværre indtraf der allerede inden Udgangen af det første Aar efter Stationens Oprettelse under en Øvelse et Ulykkestilfælde, der krævede 2 Menneskeliv.

Baaden var paa Øvelse 3. Juli 1863 med en Besætning paa 11 Mand, da en Styrtese fyldte Baaden, saa Mandskabet sad i



3 m. Skonnert „Vadder Victor“ Dagen efter Strandingen 16. November 1923.

Vand til Halsen. I samme Nu kæntrede Baaden, og en Mand, Mads Søren Jensen, 39 Aar, kom ikke fri af Baaden, men blev liggende under denne og druknede. Alle havde Redningsbælter paa, og det lykkedes 10 Mand at komme op paa Kølen af Baaden, hvorfra dog en Mand, Jens Morten Lauridsen, 53 Aar, skyls ledes ned og omkom. De andre holdt sig paa Kølen, til Baaden der i Land, og blev derved reddet.

Ved Stationen Rindby har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

26. Avgust 1871. Skonnert „Columbus“ af Twielenfleth, 6 Mand reddet, Redningsbaad.

6. November 1877. Galease „Johan Carl“ af Finkenwärder, 3 Mand reddet, Redningsbaad.

19. December 1881. Skonnert „Angela“ af Papenburg, 6 Mand reddet, Redningsbaad.

7. Oktober 1885. Brig „Der Schwan“ af Lübeck, 7 Mand reddet, Redningsbaad.

13. Oktober 1905. Galease „Norden“ af Baltrum, 3 Mand reddet, Redningsbaad.

16. November 1923. Skonnert „Vadder Victor“ af Bremen, 5 Mand reddet, Redningsbaad.

Der er saaledes ved Stationen Rindby reddet ialt 30 skibsbrudne, alle med Redningsbaaden. Desuden har Stationens Ap

parater i 20 Tilfælde været i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af ovennævnte Redningsforetagender fremsættes her Beretning om et enkelt af disse:

Den 13. Oktober 1905, Formiddag Kl. 10 meldtes det til Stationen, at der var strandet et Skib, og at dette havde hejst Nødsflag. Der blæste en Storm af NV. med meget haarde Byger og høj Sø paa Revlerne. Redningsbaaden gjordes hurtigt klar og kørtes til Strandingsstedet, hvor den ankom Kl. 11 og bragtes flot. Efter en hel Del Besvær naaede den ud til Skibet, som stod ca. 200 Alen fra Land, og fik Besætningen, 3 Mand, der var meget forkomne, optaget og derefter heldigt bragt til Land. Det strandede Skib var Galease „Norden“ af Baltrum, paa Rejse fra Neuenfeld til Esbjerg med Hvede. Som Paaskønnelse for denne Virksomhed tildelte den tyske Regering Redningsmandskabet en Ekstrabelønning, og Opsynsmanden M. N. Mortensen fik en smuk Marinekikkert.

Stationen Sønderho

blev oprettet som Baadstation alene i Henhold til Lov af 1. April 1887, og der blev 1887 opført et Baadhus. I Oktober s. A. ankom en ny, paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen.

Stationens første Opsynsmand var fhv. Skibsfører *Jens Nielsen Jensen*, der beklædte Stillingen fra 1. Oktober 1887 til 1. Oktober 1900, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadformand *Jes Sonnichsen Frederiksen*, som beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadformand *Jes Peder Sonnichsen*, tidligere Skibsfører i Svitzers Bjergningsentreprise.

Ved Stationen i Sønderho har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

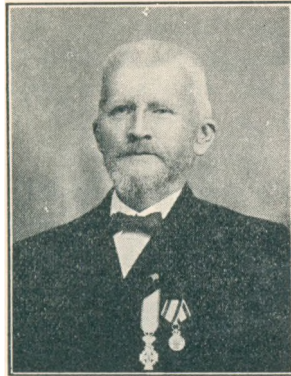
12. November 1891. Barkskib „Mary Ann“ af Sundsvall, 10 Mand reddet, Redningsbaad.

9. December 1895. Brig „Agnes“ af Göteborg, 8 Mand reddet, Redningsbaad.

5. Januar 1903. Dampskib „Koldinghus“ af Esbjerg, 50 Mand reddet, Redningsbaad.



J. N. Jensen.

J. S. Frederiksen,
Dbmd., Prøjsisk
RødeØrns Med. i Guld.

J. P. Sonnichsen.

16. Maj 1904. Fiskekutter „Emanuel“ af Esbjerg, 4 Mand reddet, Redningsbaad.

21. August 1906. Af Kystens Beboere 2 Mand reddet, Redningsbaad.

31. Avgust 1908. Dampskib „Schlei“ af Hamborg, 5 Mand reddet, Redningsbaad.

3. December 1909. Jagt „Mette“ af Sønderho, 2 Mand reddet, Redningsbaad.

6. November 1911. Af Kystens Beboere, 2 Mand reddet, Redningsbaad.

24. November 1915. Fiskefartøj „Anna“ af Esbjerg, 3 Mand reddet, Redningsbaad.

23. Oktober 1918. En tysk Flyvemaskine, 2 Mand reddet, Redningsbaad.

27. Avgust 1919. Fiskefartøj „Vagn“ af Esbjerg, 4 Mand reddet, Redningsbaad.

10. Oktober 1926. Fiskefartøj „Knud Børge“ af Esbjerg, 4 Mand reddet, Redningsbaad.

Der er saaledes ved Stationen Sønderho reddet ialt 96 skibbrudne, alle med Redningsbaad. Desuden har Stationens Apparater i 15 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af ovennævnte Redningsforetagender gives herved Beretning om et:

Den 31. Avgust 1908, Formiddag Kl. 10½ blev der fra Redningsvæsenets Disponent i Esbjerg telefoneret, at der var ind-

gaaet Telefonmeddelelse fra Mandø om, at et Dampskib var strandet der i Nærheden, og ved at anstille Undersøgelser viste det sig ogsaa rigtigt. Skønt der ikke var hejst Nødssignal paa Skibet, mente Disponenten, at det var rettest, at Redningsbaaden gik ud, og der gik da Bud til Mandskabet, som hurtigt kom til Stede, og Kl. 12 Middag sattes Redningsbaaden ud. Det var Bygevejr med ustadig Luft af Vest, og Søen var urolig. Da Baaden var kommen klar af Land, rejstes Masten, og Sejlene tilsattes, og Kursen sattes ud efter mellem de mange Grunde. Der løb en stærk Strøm, som jævnlige førte Baaden ned mod Grundene, saa at der maatte vendes mange Gange. Det viste sig snart, at der var meget længere til Strandingsstedet end oprindeligt antaget, idet Skibet stod paa et Rev, der strakte sig Nord ud fra Rømø Strand ca. 3 Mil fra Sønderho, saa der var lang Vej, og Mandskabet maatte bruge Aarene det meste af Vejen tillige med Sejlene. Endelig naaede man Kl 6½ Eftermiddag Forbindelse med Skibet, og 5 Mand af dettes Besætning optoges i Redningsbaaden, hvorimod de tilbageværende 4 Mand foreløbig ikke vilde forlade Skibet. Redningsbaaden fra Rømø kom nu ogsaa til Stede, men heller ikke i denne vilde de 4 Mand gaa. Redningsbaadene forlod da Skibet, og Sønderho Redningsbaad ankom tilbage til Stranden Kl 9½ Aften. De tilbageværende 4 Mand blev den paafølgende Dag reddede af Rømø Redningsbaad, idet Forholdene da havde forværret sig, og der var bleven hejst Nødsflag om Bord. Det strandede Skib var Dampskibet „Schlei“ af Hamborg paa Rejse fra Aalborg til Esbjerg med Cement. Som Paaskønnelse for denne Virksomhed tildelte den tyske Kejser Opsynsmanden og Baadformanden den prøjsiske Røde-Ørns Medalje i Guld, og det øvrige Mandskab Krone-Ordenens Medalje.

Da Redningsbaaden i 1887 skulde stationeres i Sønderho, blev den paa Vogn transporteret fra Havnen til Baadhuset; undervejs hertil holdtes der et Øjeblik stille udenfor den gamle Redningsmand, nu 93-aarige Olding, L'loyds Agent, Niels Sonnichsens Hjem, for at han kunde tage en moderne Redningsbaad i Øjesyn. Han, der saa mangfoldige Gange i langt fra tidssvarende Baade, havde været med til at redde mange Menneskeliv fra Druknedøden, var dybt rørt baade over Opmærksomheden, som derved visttes ham, og over Glæden ved den nye Redningsstations Oprettelse i Sønderho. Han gik om foran Stæv-

Baadmænd ved Sønderho Redningsstation, dekoreret med den prøjsiske Kroneorden (Baadformand P. Brinch Den prøjsiske Røde-Ørns Medalje i Guld):



P. Brinch,
Baadformand, Dbmd.
Dod 1928, 80 Aar.



J. S. Brinch.
Dbmd.
Født 18. Juli 1858.



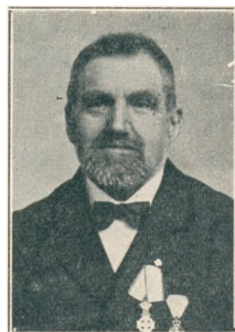
Mads Tranekjær.
Født 1. Sept. 1846.



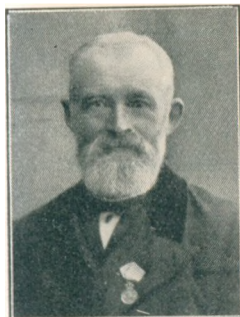
S. Sonnichsen.
Født 18. April 1856.



Jes Sonnichsen.
Død 20. April 1917,
70 Aar.



Jens H. Pedersen,
Dbmd.
Født 27. Juli 1854.



N. Anthonisen.
Født 30. Okt. 1852.



J. S. Hansen.
Død 22. Feb. 1932, 70 Aar.



Niels Hansen.
Død 19. Jan. 1930, 73 Aar.



S. P. Thomsen.
Født 24. Nov. 1871.



P. J. Brinch.
Født 4. Jan. 1882.



S. J. Sonnichsen.
Født 28. Nov. 1877.

nen af Baaden, løftede begge Hænder i Vejret, som vilde han velsigne dens fremtidige Færd, idet han sagde med taarekvalt Stemme: „Gid den gode Gud aldrig vil lade den vende tom tilbage fra sine Ture.“

Dette er til Dato heller ikke sket.

STRANDINGER.

ANTALLET af Strandinger paa Fanøs Kyster og Udsandene deromkring i den rigtige Sejskibstid har været utallige. Hvert Aar omtrent er der i den Tid sket en eller flere Strandinger baade med og uden Tab af Menneskeliv. Flere Gange er det strandede Skib blevet udsat og repareret paa Øens Skibsværfter. Baade Arbejdet med Udsætningen og Reparationen sam Bjergningen af Gods og Vrag har til Tider givet store Indtægter for Beboerne. Mange kostbare Skibsladninger er bjerget i Land og solgt paa Avktioner til udenbys Købere, hvorved Baad^s og Læg^sterfødere har haft gode Fortjenester ved Transport af Godset.

Maaske har mangan en i sit stille Sind haft den Tanke og lønlige Bøn, som Præsten et andet Sted paa den jyske Kyst fremførte i Kirkebønnen: „Er det din Vilje, o Gud, at et Skib skal strande, saa lad det ske her paa Stranden!“

I en *liber daticus* i Rær Præstegaard ved Thisted har jeg set, at en Præst i Begyndelsen af det forrige Aarhundrede har nedskrevet sin Glæde over, at Forsynet saa rigeligt betænkte Stranden dér med Strandinger og Strandgoods.

Om nogle enkelte Strandinger paa Fanø skal her meddeles nogle Oplysninger:

1664, 2. December, strandede Carsten Bonnichsen af Østerland, Føhr, paa Rejsen Amsterdam—Ribe. Ladningen bestod af Tobak, Sild, Sirup, Haandsæbe og en Del Sydfrugter, bestemt for Jøden Nathan Moses, Ribe. Strandingen skete paa „en Sand mellem Mandø og Fanø“, formodentlig paa det sydligste Punkt af Kjeldsandet, da der fra Sønderho paa Lavvande kunde gaas til Skibet.

En Time efter at Skibet havde taget Grunden, ankom en Baad fra Sønderho, bemanded af Lodserne Jørgen Sørensen, Jes paa Bjerget, Pedet Kræn og Søffren Jessen, der gjorde Forsøg paa at manøvrere Skibet ud i Ribedyb, hvilket dog ikke lykkedes, og Baaden gik tilbage til Sønderho, medens Besætningen blev tilbage paa Skibet. Næste Dag blæste det op til svær Storm, Mesanmasten knækkede. Besætningens Skæbne saa faretruende ud. En større Baad med flere Mand gik nu ud til Skibet og fik

Besætningen i stærkt forkommen Tilstand indbjerget til Sønderho Havn; herfra blev den, da Folkene var ude af Stand til at kunne gaa, kørt omkring til Beboerne, hos hvem de fik en god Pleje, saa de hurtigt kom til Kræfter igen.

Lodserne fik hver 2 Daler for deres Ulejlighed.

Ladningen blev nu af samtlige Byens Baade indbjerget til Sønderho; men da den var af meget delikat Art, kunde Bjergerne ikke holde sig for at nappe af den. Sagen kom for Birkedommerens Øre, og Forhør blev afholdt i Sagen; det fremgaar deraf, at de 15 Baades Besætninger, der havde deltaget i Bjergningen, alle havde tilegnet sig mere eller mindre af Ladningen. 9 Baades Besætninger maatte efter afsagt Dom hver bøde $\frac{1}{2}$ Mark dansk, 5 hver 1 Daler og Sagens Omkostninger, 1 Baad med „Jes Jesen og hans Consorter skal for deres gjentagende Usandheder og ustadige Bekendelser betale som for almindelige Tyveri og erstatte Ladningens Ejer hver med 4 Daler.“

Selve Strandfogden, Jens Nielsen, havde ikke rent Mel i Posen, men synes dog at have klaret for sig, idet han søger at vælte Skylden over paa sine Slægtninge, hvem han beskylder for at have tilegnet sig eller bortfjernet 37 af de Kasser Tobak, der var oplagret hos ham. Hans Broder Thomas, der havde tilegnet sig 2 Kasser Tobak, maatte, fordi han løj under Forhørene, bøde 10 Sletdaler og 5 i Omkostninger og tilbagelevere Tobakken.

Birkedommeren, Søren Sørensen Dunch, maatte desuden selv lide den Tort, at de dømte anklagede hans Hustru og flere af hans Bekendte for Delagtighed i Tyveriet.

Birkedommeren var straks ved den paabegyndte Bjergning i Embedsmedfør kommen til Stede sammen med sin Hustru og Amtsforvalter Jens Christensens Datter, Clara, der var paa Besøg hos ham, tilligemed Kromand af Nordby, Peder Gallesens Hustru.

Ved Ilandbringningen af de første Varer beorder Birkedommerens Hustru et Læs sendt til Nordby „til Undersøgelse“, idet hun optraadte saaledes, at Bjergerne maatte tro, at det skete paa hendes Mands Vegne.

Varerne skjulte hun forskellige Steder, efter at hun havde overladt en Del deraf til Gallesens Hustru, og ved et derpaa følgende Bryllup i Nordby skænkede hun dertil en Del af Sydfrugterne. Amtsforvalterens Datter havde tilegnet sig Sæbe, Lemoner og Citroner.

Under de derpaa følgende Forhør maatte Birkedommer Dunch vige sit Sæde, og en Sættedommer ansættes i hans Sted.

Birkedommeren forsvarede de anklagede, derunder Strandfogden i Sønderho, ved skriftlige Indlæg, der ikke ses at være protokolleret.

Dommen faldt den 29. Maj 1665, og den ikke alene pure frikendte de anklagede, men de fik Tilladelse til, om de maatte ønske det ved Rettens Hjælp at efterspore Ophavsmændene til de udsprede løgnagtige Rygter(!) Det ses dog ikke, de har gjort Brug deraf; de har sikkert været fuldt tilfredse med den stedfundne Afgørelse, der næppe skyldtes andet end de høje Stillinger, de indehavde.

1720, 31. December, strandede ved Sønderho Skibet „Jomfru Marie“, 34 Læster drg., ført af Kaptajn Cornelius Jansen af Amsterdam. Skibet var paa Rejse fra Norge til Holland med Trælast. Skipperen havde forstukken 9 Skippund (1440 Kilo) Kobberplader, der ikke fandtes paa Toldsedlen, og som han forsøgte at smugle i Land; han blev derfor anholdt af den i Sønderho stationerede Tolder, Christian Frederik Gallesen. Skipperen blev dømt til at betale for dette Forhold: Tolden med 54 Rdl samt en Bøde paa 200 Slettedaler, og „hvis han ikke dette kan betale, da at straffes med Arbejde i Jern paa Bremerholm for Livstid.“

Det var under største Besvær, at Mandskabet, der var udmattet af Sult og Kulde og i stærkt forkommen Tilstand, blev bjerget. De blev anbragt i Præstegaarden og hos Strandfogden, Jens Nielsen Sonnichsen.

Vraget, og hvad der bjergedes af Ladningen, blev solgt til Jacob Blom i Nordby for 219 Rdl. Kur.

I 1728 strandede Skipper Frederik Thomsen af Hallig Langenæs paa Sønderho i en voldsom Storm, der umuliggjorde alle Redningsforsøg fra Beboernes Side. De blev derfor Vidne til, at Skibet sloges i Stykker, og alle om Bord værende, 6 Mand, omkom i Bølgerne. Skipperen havde sin Søn med som Styrmand. I Dagene derefter drev alle Lig i Land,, og de blev begravet paa Sønderho Kirkegaard under stor Deltagelse fra Beboernes Side.

Saa langt Kirkebøgerne paa Fanø gaar tilbage (1626), er der intet Strandlig blevet begravet i Klitterne; de har alle faaet „en kristelig Begravelse“.

1746, 28. December, ilanddrev et Skib, „De Raisa“, uden

Folks Medfølge ved Sønderho. Skibets Kaptajn havde været James Tea, og Skibet var paa Rejse London=Aberdeen. Ladningen bestod af Hvedemel, Indigo, Sukker, Hamp, Ris, Krydderier, Sirup, Tran og Æbler.

Sognefoged Sonnich Jensen Møller, Strandfogderne Thomas Sonnichsen og Søren Brinch indberetter til Stiftamtet, at Varerne har taget Skade og ikke kan holde sig, hvorpaa Stiftamtmanden tilskrifer dem: „ . . . paa det jeg kan faa en gyldig og tilforladelig Efterretning om, hvilke og hvor mange af disse Varer saaledes er bedærvet, at de ikke kan blive konserveret og „Aar og Dag“ ej til Ejerens Bedste kan blive henliggende, bliver Hr. Raadmand Rahr i Ribe og Købmand Eschild Simonsen og Johan Heinrich Schamvogel s. St. hermed beordret og kommitteret inden en Tid af 8 Dage tilligemed Birkefogden, Søren Møller, at indfinde sig paa Sønderho og dér paa det nøjeste besigte, prøve og efterse de formeldte anstrandede Varer o. s. v.“

1751, i September, strandede „De Jungfrau Josina“, ført af Kaptajn Peter Meyer paa „den søndre Jord“. (En Udsand syd for Sønderho, som siden da kaldes „Peter Meyers Sand). Ladningen bestod af Hamp, Pibestaver og Potaske, og Skibet er derfor formentlig kommen fra en russisk Havn i Østersøen.

1796, 4. December, forliste Smakken „Anna“, 19 L., af Sønderho ud for Fanø. Vraget drev ind paa Nordby Strand. Skipperen Mads Hansen Jessen af Sønderho med Besætningen omkom. Derom berettes i Kirkebogen: „Paa denne Rejse fra Norge agtende sig hjem forliste de. Vraget drev herop og blev bjerget. Paa Tirsdag Aften i en stor Storm borttog Vinden dem hastig fra Verden og oversatte dem i de himmelske Boliger. De blev siden funden og begravet her.“

Videre hedder det i Kirkebogen, „at 14 svenske forulykkede Sømænd kom i Land fra deres Skib, der var sat paa Grund og siden slaet i Stykker.“

1800, 28. Oktober, strandede Galeasen „Johannes“, Skipper Peter Bøse af Hamborg, bestemt for Port à Port og lastet med Lærred, finere Skindsorter, derunder en Del Svaneskind, endvidere Jern og Kobber samt Pibestaver og Ost, paa Sønderho Forstrand. Skipperen og Tømmermanden var af en Styrtesø slaæet over Bord forinden Strandingen; Styrmanden og 3 Matroser, der sad fastbunden i Ruffet, reddedes af Skipper P. N. Harreby af Sønderho, der i det mest forrygende Vejr gik ud med sin



En Zeppeliner gaaet ned paa Nordby Strand som Havarist 17. Februar 1915.

Jagt fra Sønderho, medens Skibsdrengen var bukket under for Kulde og bragtes i Land Dagen efter som Lig og blev dér begravet.

Den største Part af Ladningen bjergedes, deraf 1140 Stykker Lærred og 376 hollandske Ost.

Bjergerne, ialt 50 Mand, erholdt efter forud indgaaet Oversenskomst $\frac{1}{3}$ af Ladningens Værdi imod at afholde $\frac{1}{3}$ af Udgifterne til Vagthold ved det opbjergede Gods og mod at besørge Lærredet udvasket og tørret.

Det bjergede Jern og Kobber udbragtes paa Avktionen til 1814 Rdl. og det øvrige 8114 Rdl. Kur.

1802, den 22. Juni, forliste paa „Bjælken“ udenfor Graadyb Everten „De jonge Jan“ af Nordby, og ført af Peder Jensen Elens. Skibet kom fra Amsterdam, og havde en meget kostbar Ladning af Tobaksblade, Kolonialvarer og Møllesten om Bord. Skibet sønderlodes, og Mandskabet omkom med Undtagelse af en Matros, der fastbundet til en Vragstump drev ind i Graadyb og reddedes af et forbisejlende Skib. Skipperens Søn var Styrmand. Der var 2 Passagerer med. De var fra Varde og omkom ligeledes.

En Stranding, som i sin Tid satte Sindene stærkt i Bevæ-

gelse paa Fanø, og hvorom der endnu, over 100 Aar efter, det skete, fortælles et og andet, var Galeasen „Enigheden“s Strand-
ding paa Sønderho 21. December 1817.

Galeasen var hjemmehørende i Aarhus og ejedes af Firmaet Muusman & Schwedtler, Muusman var Sønderjyde, Schwedtler en Sydtysker. Galeasen førtes af Søren N. Hansen af Sønderho. Hansen havde først ejet en Galeas „Haabet“, hvori nævnte Firma var Medreder; den forliste han i 1809 paa Haurvig Strand, hvorved han tabte det meste af, hvad han ejede. I 1816 byggede han Galeasen „Den yndige Kone“ i Nordby; men da den var færdig, kunde han ikke klare Pengesagerne og maatte derfor sælge Skibet, der bragte ham saa stort et Tab, at han ligefrem var forarmet. Han fik saa Tilbud fra sit gamle Rederifirma i Aarhus om at føre Galeasen „Enigheden“.

I dette Skib indtager han i Slutningen af November Maaned i Aarhus en Ladning, der efter Konossementet skulde bestaa af:

1842 Dægger klippede Faareskind i 184 Bdt., 3536 Pd. Voks i 6 Foustager, 1454 Stk. saltede Oksehuder, 240 Tønder Smør i Fjerdinger, 45 Tønder Smør i Halvtønder, 200 Tønder saltet Kød, 60 Tønder saltet Flæsk, 4800 Pd. Uld i 15 Sække, 19 Tdr. Tran, 150 Tdr. Ærter i Sække, 70 Tønder Havre i Sække, 250 Tdr. Byg løst i Skibet, 19 Skippund 10 Lispund 4 Pund Talg i 10 Foust. og forsikret for 30.000 Rdl.

Noget af Lasten blev indtaget udenfor Aarhus Bugt af en Jagt, der havde opsamlet Lasten paa forskellige Steder langs Kysten og paa Samsø. Afladeren meddelte Skipperen ved Afrejsen fra Samsø 12. December, at Konossementet ganske vist lød paa Hamborg, men dér maatte Skibet under ingen Omstændigheder komme. Bestemmelsesstedet var opgivet i en forseglet Ordre, som han først maatte gøre sig bekendt med paa Højden af Skagen. Da Skagen var passeret, og han aabnede den forseglede Ordre, saa han, at den lyder paa, at Skibet skal bringes til at synke i Nordsøen paa et Sted, hvor Mandskabet dog kan se Udveje til at redde sig.

Det vides, at Skipperen nu kæmpede en haard Kamp med sin Samvittighed, forinden han bekvemmede sig til at følge Ordre. Han var fattig, havde i lang Tid været uden Erhverv, og hjemme paa Fanø sad hans Hustru med 2 Børn og led under Fattigdommens Kaar. Hvad skulde han gøre andet end følge Ordren. Skibet var gammelt og utæt, det vilde ikke vække Op-

sigt, om det sank. Han fortsatte Rejsen og haabede paa, at Tilfældet vilde hjælpe ham til at befri ham fra Ugerningen. Det var sent paa Aaret, og maaske kunde Is og Storm bringe Skibet til at synke. Helt ukendt med, at der var noget muggent ved Ladningen, var han ikke, men han hævdede senere i Retten, at han troede, det var en Sag mellem Afladeren og Modtageren af Varerne. Da vidste han jo heller ikke noget om, at han skulde bringe Skibet til at forlise.

Det blev ogsaa Stormvejr med Isdrift, men Skipperen manglede alligevel Mod til at fuldføre Forsættet med Forliset. Han er nu i Nærheden af Horns Rev, og her er kun ringe Udsigt til at bjerge Livet, hvorfor der sejles sydpaa trods stor Lækage og idelig Pumpen, saa Mandskabet tilsidst er aldeles udmattet. Den 21. December kan de ikke holde det ud længere. De forsøger at gaa ind i Knuddyb for at gaa til Ankers og afvente bedre Vejr. Farvandet er fuldt af Is, og Skibet er helt overiset. Den 21. December sætter Skibet sig fast i Isen ud for Sønderho Strand.

Ved Hjælp af Folk fra Sønderho kommer Skipper og Styrmanden, der er bleven syg, i Land. Styrmandens Navn var J. S. Brinch, og han var ligesom Skipperen hjemmehørende i Sønderho.

Ved den derpaa optagne Søforklaring fatter Birkedommeren Mistanke til, at ikke alt er, som det skal være. Da Skibet nemlig var ved at kæntre en Dag, var flere Beboere i Sønderho gaaet om Bord for at bjerge af Ladningen, og nogle Foustager med Smør, der da blev bjerget i Land, viste sig nemlig at indeholde Sten og Jord.

I Løbet af nogle Dage var hele Bedrageriet afsløret. Skipperen og Styrmanden blev afhentet af Militær og ført til Aarhus som Arrestanter. Det øvrige Mandskab, hvoraf ingen var fra Fanø, kendte intet til Sagen. Imens var Afladerne, straks de erfarede noget om Strandingen, stukken af til Udlandet og blev aldrig fanget. Schwedler slog sig senere ned i Leipzig, hvor han drev Købmandshandel. Hele Sagen var af en meget vidtløftig Karakter, da mange Mennesker i Aarhus, paa Samsø og paa flere andre Steder samt nogle Toldere var implicerede i Sagen.

Skipperen og Styrmanden saa en Dag (1. Juni Aaret efter) Lejlighed til at undvige fra Arresten i Aarhus og flakkede derefter omkring i Jylland i ca. 2 Maaneder. Styrmanden naaede se-

nere til Holland, hvorfra han ikke mere vendte tilbage. Han døde dér nogle Aar efter. Han var gift, men barnløs. Skipperen kommer over Roborghus hjem til Sønderho, hvor Konen holder ham skjult paa Høloftet i en Maanedes Tid. Denne Tilstand bliver ham tilsidst uudholdelig, og han tilsender derfor Birkedommeren et Brev, der i al sin Naivitet og sit ubehjælpsomme Sprog lyder saaledes:

Hr. Canselie Raad RoesenStand, Birkedommer

Jeg kand lade Dem Vide i denne min Uskyldige Stilling, at jeg Er i dag kommen Hjem, da jeg ikke kan forlade Min fattig farmillie og uopdragene børn i denne Stilling, saa jeg har betænkt mig paa, at jeg tog Fejl, da jeg rømte fra Aarhus, men dog skete det mest af Hunger og se den Ærgelse at se de, som hafde afskibet slig Bedrag skulde gaa i deres forrige stilling, jeg har rigtig forseet mig, at jeg gik derfra, saa jeg beder mig benaadet og formildet om jeg har forseet mig, da min fattig farmillie lider saa meget derunder, mit Hjerte har blødt mange Gange for mine uopdragne børn, altsaa beder jeg om benaadelse af Deres Tjener og Undersaatte.

Søren N. Hansen.

Sønderhoe, den 2. September 1818.

Noget opnaaede han dog ved dette sit ydmyge Brev. Han fik Lov at blive hjemme paa Øen under strengt Opsyn og mod selv at afholde Udgifterne ved Tilbagerejsen til Aarhus ved senere Forhør. Længe fik han dog ikke Lov til at nyde Friheden, thi allerede 26. September blev han under Ledsagelse af 2 Skipperere fra Nordby sendt til Aarhus, hvor han afleveredes den 30. September.

Mandskabet forblev i Aarhus i Arrest til 4. December, da de blev hjemsendt til Fanø imod ikke at forlade Øen, saalænge Sagen stod paa.

Sagen gik lige til Højesteret, efter at den havde staaet paa ved Underretten i Aarhus i over 3 Aar. Dommen afsagdes 20. Marts 1822 og kom til at lyde paa Livsstraf for Muusman og Schwedtler, men de var jo forlængst over alle Bjerge. Skipperen og Styrmanden fik 5 Aars „Arbejde i Jern blandt de ærlige Slaver i Kjøbenhavns Fæstning“, men Styrmanden var ogsaa forlængst forduftet. 10 af Hjælperne ved Indladningen fik flere

Aars Tugthus, og nogle Konsums og Toldbetjente i Aarhus blev frasat deres Bestillinger.

Efter udstaaet Straf hjemkom Skipperen til Sønderho 27. April 1827.

Han døde 1837, 58 Aar.

Præsten skriver i Kirkebogen ved hans Dødsdag: „Laa længe meget ringe, især i Brystet. Denne Mand havde gennemgaaet meget i Anledning af den Muusmanske Sag. Han var en driftig Fisker, saa længe han kunde arbejde, og savnes nu af sine.“

Præsten har derved vist at ville give ham det bedst mulige Eftermæle og kaste et Dække over den triste Affære. Hans Hustru døde først i 1861, 84 Aar, efter et Liv i den yderste Fattigdom og efter at hendes lille usle Hjem var bleven bortskyllet af Stormfloden i 1852. Deres eneste Søn druknede i Altona 1835, og eneste Datter døde før Moderen ugift. Styrmanden døde som før anført i Udlændighed barnløs, og begge de i Sagen implicerede Familier er saaledes forlængst uddøde.

Beboerne saa heri en Straf fra Gud til Skræk og Advarsel for Eftertiden.

Lignende triste Affærer selv i mindre Grad kendes heller ikke at være sket paa Fanø eller udført af Fanø-Skipperne siden.

Den 31. Oktober 1863 strandede Galeasen „Anne“, ført af Hans Johansen yngre af Sønderho paa Kjeldsandet ved Sønderho. Den var lastet med Salt, kommende fra England og bestemt for Ribe. Skibet sank kort efter Grundstødningen, og Mandskabet, 4 Mand, tyede til Rigningen, hvor det sad i flere Timer, inden det lykkedes Niels Sonnichsen og flere behjertede Mænd fra Sønderho under største Livsfare at naa Vraget med en ganske almindelig Jolle og fik de Skibbrudne reddet.

Skipper Peder Jensen Jacobsen af Nordby, førende Galeasen „Maria“ gik ud fra Nordby den 8. December 1867 indehavende 497 Fustager saltet Flæsk for Regning Købmand J. W. Paludan i Varde og bestemt for London. Efter i over 8 Dage at have kæmpet med Storm og Modvind i Nordsøen, fik han Havarie paa Skibet og blev med stærk Sydvestenvind slaaget tilbage og strandede paa Sønderho Strand. Da Skibet sank, maatte Mandskabet opholde sig 4 Timer i Rigningen, til en Baad ført af Niels Sonnichsen fra Sønderho, kom ud til Vraget og reddede Folkene.

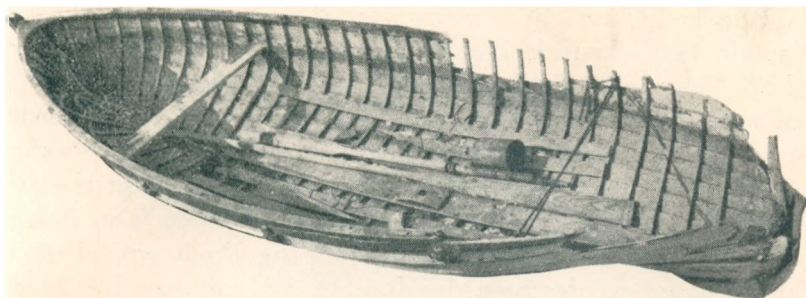
Den 6. Oktober 1885 strandede Briggen „Der Schwan“,

Kaptajn Meggerse af Lybæk, med en Ladning Træ mellem Sønderho og Mandø.

Kl. 10 om Aftenen i Mørke, Regn og Uvejr afgik Nordby Redningsbaad med Mandskab til Sønderho, hvortil man ankom Kl. 2 om Natten. Redningsbaaden blev holdende til Kl. 6 Morgen ved „Galgevejen“, da Baaden sattes i Vandet, men det strandede Skib kunde man ikke se, derimod opdagede man nogle Folk, der gik paa „Peter Meyers Sand“, der er tør i Ebbetiden. De havde forladt Skroget, der skiltes ad om Natten, og Mandskabet, 7 Mand, som stod paa Agterdækket, da dette skete, flød bort paa dette fra Strandingsstedet og landede paa nævnte Sand. Forinden var dog 1 Mand og Kaptajnen blevet skyllet af Vragstykket; men blev bjerget op paa dette efter 10 Minutters Ophold i Vandet. Mandskabet blev i meget forkommen Tilstand optaget i Redningsbaaden og landsat paa Sønderho Strand. Kokken var, ligeefter at Skibet havde hugget, under Udsætningen af Skibsbaaden kommen i denne, men den blev straks slaet fra Vraget og drev bort. Næste Dag fandtes Baaden paa Engene paa Fanø Østkyst med Kokken liggende paa Bunden i stærk forkommen Tilstand. Han og det øvrige Mandskab fik den bedste Forplejning hos Folk i Sønderho og kom snart til Kræfterne.

Den 27. Juli 1888 strandede Briggen „Cholmley“ af Newcastle paa „Peter Meyers Sand“, syd for Sønderho. Sønderho Redningsbaad gik straks ud for at redde Folkene; men undervejs mødte den Besætningen, 8 Mand, der var gaaet i Skibets egen Jolle, og nu naaede velbeholden i Land i denne. Skibet, der havde en tung Last inde — 2071 Foust. Asfalt — sank hurtigt i Sandet og forsvandt tilsidst helt.

Den 5. Januar 1892 indkom paa Nordby Strand i en i høj Grad havareret og skrøbelig Baad 8 Mand, der var forlist i Nordsoen med Bark „Elisabeth“ af Malmø, ført af Kaptajn Joh. Janzen og bestemt for Helsingborg med en Ladning Kul. Da Skibet var ved at synke, sprang 8 af Mandskabet i den af en Styrtese havarerede Baad. Kaptajnen og Hovmesteren nægtede at gaa med, og de gik derfor ned med Skibet. Det var mørkt, da de gik fra Vraget, og først hen ad Formiddagen næste Dag naaede de ind til Stranden og kom lykkelig og vel gennem Brændingen. Intet Menneske kunde forstaa, hvorledes de i den mørke Nat og i oprørt Hav kunde bjerge Livet i en saa skrøbelig Baad.



Baaden, de 8 svenske Søfolk reddede sig i Land i 5. Januar 1892.

Et Par Strandinger, der gjorde det dybeste Indtryk paa alle Mennesker paa Fanø, fordi Skibene var hjemmehørende dér til- ligemed Skipperne og det ene Skibs Styrmand, og fordi begge Skibes hele Mandskab omkom, skal her anføres:

Det ene Skib var Galeasen „Patrioten“ af Sønderho, ført af Niels Anthonisen ældre. Dette Skib strandede 11. April 1876 paa „Peter Meyers Sand“ syd for Sønderho i en forrygende Storm. I Kikkerten kunde man øjne Mandskabet sidde bundne til Rig- ningen, hvor de sad i flere Timer, og man kunde ogsaa kende Skibet. Det manglede ikke paa Vilje fra Sønderho Beboeres Side til at bringe Hjælp. Virksom i saa Henseende var Skibsfører H. H. Frederiksen, der gjorde alt for at samle Mandskab til at gaa ud i en Jolle for at redde de Skibbrudne. Mange var ogsaa vil- lige til at gaa med, men ligesaa mange af de ældre Sømænd holdt igen, da det efter al Sandsynlighed vilde være umuligt med det for Haanden værende Materiel at komme gennem det fraadende Hav til Skibet, der laa over $\frac{1}{4}$ Mil fra Land og stik imod Vin- den. Et Forsøg blev dog gjort, men en svær Hagelbyge, der kom i det samme, Baaden var kommen ud af Havnen, tvang Red- ningsmændene til at vende om, og i det samme sloges Skibet i Stykker derude paa Revlen, og de ombordværende fandt deres Grav i de fraadende Bølger for Øjnene af den store Menneske- mængde, der fra Klitterne var Vidner til den sørgelige Begi- venhed.

Skipperen efterlod sig Hustru og to mindreaarige Døtre.

Det andet Tilfælde ligger for ens Bevidsthed nærmere Nu- tiden, og dog er der gaaet snart 40 Aar, siden det indtraf; maa- ske er det, fordi Ulykken skete uventet og under saa triste og uopklarede Forhold, at den staar saa levende i ens Erindring.

Briggen „Claus“ af Nordby, ført af den unge, kun 29-aarige Kaptajn Hans Laurids Hansen af Nordby, kommende fra Kragerø i Norge med Trælast bestemt til Bristol Kanalen, løb Natsten mellem 30. November og 1. December 1897 op i Nordby Strand med kappet Storrigning. Ingen var Vidne til Ulykken. Da det ikke blæste særligt haardt, og da det forøvrigt ikke var Paalandsvind, var der ikke sat Vagt paa Stranden. Om Morgenen 1. December fandtes Skibets Jolle og Pram opskyllet paa Stranden og ligeledes hele Mandskabet, 8 Mand, som Lig i Havstokken, mens Skibet stod saaledes, at det maatte skønnes, at Mandskabet ingen Fare vilde have været udsat for, om det var blevet om Bord til om Morgenen i Stedet for at gaa i Baadene, der rimeligvis er kængret under Udsætningen fra Skibet.

Styrmand, N. P. Madsen, var ligeledes fra Nordby. Begge var de ugifte. Den øvrige Del af Besætningen var fra flere Steder her i Landet. —

Om flere Strandinger se under Redningsvæsenet.

I Krigsaarene forulykkede paa Stranden ved Nordby (17. Februar 1915) det tyske Luftskib „Zeppelin L. III“. Mandskabet kom ingen Skade til, og den 23. Oktober 1918 maatte Sønderho Redningsbaad redde Besætningen fra en tysk Flyvemaskine, der maatte nødlande paa Havet. —

Mange af de Strandinger, der er sket langt tilbage i Tiden, erindres og betegnes ved den Last, Skibet havde inde. En Mand i Sønderho har optegnet disse Strandinger efter Strandingsprotokollen og givet dem følgende Betegnelser:

1690 kom „Genueserskibet“, deraf fik Bjerget tæt derved Navnet (senere — siden 1742 — fik det Navn af Pælbjerget).

1751 strandede Peter Meyer paa Søndrejord, som siden kaldes „Peter Meyers Sand“.

1763 kom „Smørskibet“, det havde 800 Dritler Smør om Bord, som alt blev bjerget.

1764 indkom „Appelsinskibet“, det havde og Lemoner, Citroner og Vindruer med.

1772 blev af „Sukkerskibet“ bjerget 211 Fade Sukker.

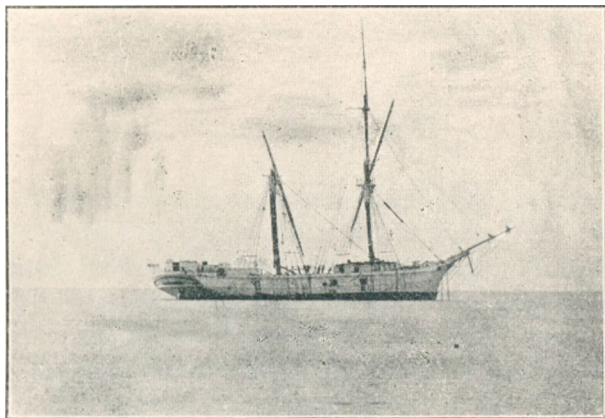
1782 fik vi „Saltskibet“ bjerget ind.

1795 strandede „Uldskibet“.

1806 kom et lidet „Saltskib“ igen.

1809 „Indigoskibet“, det havde og andre Farver med.

1812 strandede „Transkibet“, det gav gode Penge.



Briggen „Claus“ Dagen efter Strandingen.

1815 strandede „Silkeskibet“, som i Stykker sloges. Meget af Silken kom op i et Bjerg, der nu kaldes „Silkebjerg“ siden den Tid.

1834 kom „Talgskibet“. Det kom godt tilpas, da mange Faar og Lam dette Aar døde af Sygen og deraf manglende Lys.

1838 kom „Kulskibet“. Kun lidet deraf blev bjerget.

1843 kom „Jernskibet“ med megen Jern, og mange Søm i Knuddyb, og meget blev bjerget deraf.

1858 fik vi „Vinskibet“. Det havde ogsaa Cognac med.

Et „Hvedemelsskib“ har jeg ogsaa hørt omtalt, ligeledes „Jordnødskibet“. Sidstnævnte skal være sunket uden for Fanø engang i 1850erne. Fra dette Skib er der indtil for faa Aar siden kommen Nødder i Land. Man lavede Pibehoveder og Knapper deraf. I 1882 forliste et Skib paa Horns Rev ladet med Bomuld, hvoraf mange Hundrede Baller landede paa Fanø. Det var selvfølgelig „Bomuldsskibet“. —

En Stranding af Skib med kostbar Ladning var en Begivenhed, der ikke gik i Glemmebogen. Man tidsfæstede tidt en Begivenhed derefter: „Hun blev født det Aar, „Vinskibet“ kom, eller „det var lige 2 Aar efter, „Jernskibet“ kom o. s. v.

RAVFUND OG RAVHANDEL.

ET af de mærkeligste og ejendommeligste Naturprodukter, Havet skyller op paa Fanøs Kyst, er Rav. Dets Fremkomst dér kan spores over et Par Tusinde Aar tilbage i Tiden.*) Rav er som bekendt forstenet Harpiks fra Fortidens Skove, der eksisterede for mange Tusinde Aar siden, og som er sunket i Havet. Produktet har alle Tider været Genstand for stærk Efterspørgsel, og dets Oprindelse været omgivet af en vis Mystik i Oldtiden. Nogle ansaa det for at være et Stof, der fra Himmelummet fra Solens Nærhed var kommet ned paa Jorden; hvor skulde ellers dette solklare, skinnede Stof være kommet fra. Tidligt har man forstaaet at lave Smykker deraf; derom vidner adskillige Fund af Ravperler og andre Smykker af Rav i vore Oldtidsgrave, og tidligt har Ravet været Genstand for Handel — Tuskhandel — saa at dette Produkt maa betegnes som Danmarks første Eksportartikel, idet Ravet i tidligste Tider har fundet Vej til Orientens Folk. Det maa have været dengang, da man fik „5 Pund Guld for 1 Pund Rav“; om en saadan Tid gaar der nemlig Sagn paa Fanø. Alle de mange forarbejdede Guldsmykker, der findes i vore Oldtidsgrave samt udenlandske Sølv- og Guldmonter er sikkert Betaling for Ravet, der i sin Tid er forekommet i langt større Mængder end nu, og som drev Østens Handelsfolk ved Middelhavet herop til Danmarks Kyster ene og alene for at købe Rav, hvilket man tillagde mange forskellige Egenskaber.

Vi er nemlig ikke helt uden Kendskab til, at de orientalske Handelsfolk har hentet Rav paa vore Kyster. Saaledes fortæller en fra Udgravningerne i Ninive til London hjembragt Obelisk os om, at Beboerne dersteds har hentet Rav i Norden.

Phønikerne hentede Tin i England, og paa disse Rejser var det, at Phyteas, der levede paa Alexander den Stores Tid (noget over 300 Aar f. Kr.) lærte Ravet at kende.

Aar 12 før Kristi Fødsel løb Romeren Drusus med en Flaade ind i Nordsøen og opdagede adskillige af de frisiske Øer. 28

*) Om Rav og Ravs Forarbejdning m. v. se 1. B., S. 23 f. og 2. B., S. 276.

Aar senere led Flaaden her under Drusus' Søn Skibbrud, og Skibene forsloges nordpaa, rimeligvis til de nordligste Vesterhavsøer, hvorfra Mandskabet nemlig, da det vendte tilbage, medbragte Rav.

Til de muhammedanske Lande var der altid god Afsætning paa Rav; thi Muhammedanerne maa ifølge Koranen ikke bruge Dele af Dyr til Pibespidser, hvorfor de brugte Rav dertil; og til Røgelse i de katolske Kirker har Smaastykker Rav, der paa Fanø kaldes „Smygrav“, fundet stor Anvendelse ved sin Velugt, naar det antændes. Er forøvrigt ogsaa brugt herhjemme sammen med Lavendler til Røgelse i forrige Tider. Begge Dele blev lagt paa Tørvegløder i et saakaldt Fyrfad af Messing og hensat i Stuen.

Tyrkerne, der var store Aftagere af Rav, anvendte det ogsaa som Røgelse for dermed at afværge Sygdomssmitte.

Nær op til vore Dage har det været almindeligt at anvende en Krans af Ravperler om Halsen som Middel mod Øjen- og Øresvagheder, og et tyndt tildannet Hjerte af Rav anbragt i en Snor paa Brystet ansaas for at kunne kurere „Flyvegigt“.

Smaa Ravstykker indsyet i Fløjlsbaand, dyppet en Gang daglig i Eddike, gaves Smaabørn til at bære paa Halsen for at lette Tandbruddet.

Det er ogsaa en almindelig Antagelse, at Mundstykker paa Cigarrør og Piber forebygger Smitte af forskellige Sygdomme.

Romerne anvendte Ravsmykker som Amuletter, og iblandt mange af Orientens Folk troede man, at Ravet kunde røbe Gift, hvorfor det anbragtes paa Drikkebægre.

I Oldtiden anbefalede græske og arabiske Læger Rav mod Dysenteri.

Naar der er fundet forholdsviis faa Ravsmykker og aldrig store Stykker Naturrav i vore Oldtidsgrave — i et Land, hvor det skylles op af Havet — saa er Grunden sikkert den, at det har været for værdifuldt at anvende, og at man ved Tuskhandel dermed har opnaaet Varer eller Produkter, man satte større Pris paa at faa.

Plinius (ca. 100 Aar efter Kr.) meddeler saaledes, at en lille Menneskefigur af Rav i Rom betaltes højere end den smukkeste Slave paa Markedet, og at dens Værdi var ligesaa høj som ædle Stene. Dette illustrerer Værdien af og Begæret efter Ravet.

Mig bekendt har ingen af vore Runestene og lignende Min-

desmærker eller vore ældste skriftlige Ting, i Digtning etc. anstydte noget om Ravet, eller med hvad Navn dette Mineral betegnedes.

Orienterens Folk betegnede Ravet med Navne, der hentydede til dets harpiksagtige, dets gennemsiptige og skinnende, dets antændelige eller dets elektriske Egenskaber. Germanerne skulde efter Plinius have kaldt Ravet for *Glesum* eller *Glæsum*, hvorfor Romerne, da de lærte Ravet at kende, døbte Øerne i Vesterhavet, hvorfra de hentede Ravet, *Glessaria* (Ravøerne). *Glesum* er sikkert det oprindelige Ord for Glas, og naar Ravet betegnedes *Gleseum*, peger dette hen paa dets klare og gennemskinnende Egenskab. I Tyskland kaldes det *Bernstein* (Brændsten) for dets antændelige og brændbare Egenskab. Grækerne kaldte Ravet *Elektron* eller *Elektrider* paa Grund af dets Evne til at tiltrække mindre Genstande.

Maaske er det denne Evne, der i vort Sprog har givet det Benævnelsen *Rav*, (svensk *Raf*, islandsk *Rafr*). Et gammelt dansk Ord *rappe* (rapse) noget til sig med Hurtighed.

Forøvrigt er det mærkeligt, at der hverken paa Vestkysten eller andre Steder i Danmark findes Stednavne, hvis Oprindelse med Bestemthed kunde tyde paa Ordet *Rav*. Muligvis kan dog Øen *Amrom* ved den slesvigske Kyst udlede sit Navn af *Rav*, der i visse frisisk-plattyske Dialekter kaldes *Ambrum*.

At *Rav* har været Genstand for livlig Handel i Oldtid og Middelalder er uden for al Tvivl, og at *Fanø* har indtaget en første Rangs Plads som Findested og Handelsplads baade med Hensyn til Ravets Kvalitet, Mængden og de enkelte Stykkers Størrelse, er man berettiget til at tro. Som Landingssted er *Fanø* med sin stenfrie og flade Strand velegnet; dertil kommer, at Havet ud for *Fanø* navnlig lidt nord for er ca. $\frac{1}{2}$ pCt. mere saltholdigt end syd for. Dette bevirker, at Ravet lettere flyder op paa dens Kyster og lander dér, da Forskellen paa Ebbe og Flod er meget betydelig. Denne Anskuelse deles ogsaa af flere Videnskabsmænd, navnlig Professor Werlauff i *Den nordiske Ravhandels Historie*.

Vi ved, at i Carthagos blomstrende Periode førtes Ravet derfra til det indre af Afrika, og i det gamle Rom samt i Konstantinopel har Ravet været et efterspurgt Produkt af den fornemme Verden og, som tidligere anført, er de ældste Spor af Ravhan-

delen altid bragt i Forbindelse med Egnene paa Danmarks Vestkyst.

Der er ogsaa noget, der tyder paa, at de gamle Hansa Købmænd, hvis Skibe paa deres Handelsfærd gennemkrydsede Vesterhavet, har gjort Forretning med Rav; thi i 1315 klager Kong Haakon over, at de Norske ej erholder andre Varer fra Hansestæderne end saadanne, som kun lidet nyttede dem, f. Eks. *Gles*, der sikkert maa antages at have været Rav.

Hvilken Betydning Genstande og Smykker af Rav har haft som Gaver langt tilbage i Tiden, haves mange Eksempler paa, saaledes vides, at Kong Niels' Dronning, Margrethe, skænkede Lunds Domkirke nogle Ravvarer og i et Gavebrev til samme Kirke 1145 nævnes Relikvier af Rav.

I Visen om Ridder Stig og Findel siges, at *Gulvet er af det røde Rav*. Dette skal dog sikkert ikke tages helt bogstaveligt, men det fremgaar dog af denne Betegnelse, at de gamle Nordboer holder Ravet som noget fint og kostbart.

I Hertug Frederik III.s Foræringer til Kongen af Persien nævnes to Lysekroner af Rav og Sabler i Skeder besat med Rav. I 1538 sendte Hertuginde Dorothe af Preussen sin Broder, Kongen, et Skakspil af Rav.

Det kan ogsaa anføres, at Ribes gamle Ligbærerlavs Stob var indlagt med Ibenholt, Rav og Elfenben.*)

Paa Kejser Neros Tid blev der i Rom bygget et Amfiteater, hvis Indre var rigt udsmykket med Rav.

Her hjemme har vi som bekendt en særlig smuk Samling af Ravsmykker og Ravgenstande paa Rosenborg. Den er nok værd at se.

Den 20. Januar 1555 udgaar der kgl. Befaling til Lensmanden paa Riberhus, Peter Bild, at han skal sende 2 Tdr. Østers og *al den Rav*, han kan faa til Købs der omkring, og i 1686 anmoder Dr. P. Resen Biskoppen i Ribe om Oplysninger om den Mængde Rav, der skulde findes paa Fanø. Fanø er altsaa paa den Tid kendt for sin Rigdom paa Rav.

Det synes som Ravhandel i sin Tid har været kongeligt Regale; thi en vis Jacob Hansen, der er Drejer i Kjøbenhavn, faar 1. Februar 1626 for et Tidsrum af 4 Aar Eneret paa at opkøbe det Rav, som falder ved Søkanten overalt i Danmark. Han skal

*) Ribe Bys Historie, S. 225.

svare en Afgift deraf til Kronen paa 50 Rdl. aarligt. Det forbydes da alle andre baade inden- og udenlandske Personer herefter at befatte sig med Opsamling og Opkøb af Rav paa disse Steder, og Kongens Lensmænd skal hjælpe ham til Rette med, at han faar Ravet til en rimelig Pris. Jacob Hansen sender derefter sin Tjener, Peder Christensen, til adskillige Steder ved Søkannten i Jylland for at opkøbe Rav.

I 1767 er Kancelliraad Math. Worm af Ribe Forpagter af Stranden paa Fanø. Han andrager 28. Oktober nævnte Aar om, „da der begaas stort Underslæb med Ravsamlingen, idet at snart enhver dér paa Ølandene løber omkring ved Strandsiderne Rav at opsamle, og til deres egen Nytté til andre bortsælges.“ Stiftamtmanden forbyder derefter 28. Oktober enhver, „der ikke af Worm er anordnet at samle Rav at holde sig helt borte fra Strandsiden, og vil de dér antræffendes være at idømme Bøder: Første Gang 2 Rdl., siden hver Gang det dobbelte, og de til saadan at betale ikke Midler have at straffes paa Kroppen som vedbør.“ Disse strenge Paabud har dog ikke forskrækket Ravsamlerne; thi en Maaned efter tiltales en Mængde Personer for uberettiget Ravsamling (se 1. B., S. 89), og den 12. April 1693 er Anders Nielsen fra Sønderho i Ribe for at give Math. Worm et Gældsbevis paa 15 Slettedaler „for min Forseelse imod ham med Underslæb i Ravsamling.“

I 1712, da Pastor Engelstoft er Forpagter af Stranden, opdager han en Dag, at en Mængde af hans Sognebørn stadig har været paa Stranden for at samle Rav, hvorfor han lader dem indstævne for Birketinget 27. Oktober, hvor de fleste erkendte deres Brøde og tilbød at ville godtgøre Præstens Tab enten ved Tilbagelevering af Ravet eller med Penge.

Retten til Ravsamling har saaledes været forbeholdt Strandforpagterne og Ejerne af de private Strande. For de kongelige Strande er Indtægten af Ravfund altid gaet i den kongelige Kasse. Saaledes var Forholdet, til det ved en Højesteretsdom af 20 Dec. 1843 blev fastslaet, at for de kongelige Strandens Vedkommende var den kongelige Kasse uberettiget til at fordre fundet Rav udleveret eller godtgjort, og ved Højesteretsdom af 20. April 1873 er det afgjort, at Finderen af Rav paa alle Strande er berettiget til at beholde det. Ravsamling paa Fanø Strand er altsaa fri for enhver. Det benytter de mange Hundrede Badegæster, der om Sommeren besøger Fanø, sig af, men ikke altid med

Held; thi der fordres stort Kendskab til at samle Rav, der kun findes paa enkelte Tider efter bestemt Vejrlig.

Naar det har blæst voldsomt i et Par Døgn af Vest eller Nordvest, og det derefter bliver stille Vejr med roligt Vand, driver der op paa Stranden visse smaa Partikler af Søplanter og Tangarter, halvforradnede Træstumper fra de undergaaede Skove i Havet o. m. a., der halvflyder ligesom Rav. Dette kaldes paa Fanø for *Droes* og ligger i et Lag paa 3 à 5 Centimeter; her imellem skal man søge Ravet, der da findes i Stykker paa en Ærts Størrelse og op efter til flere Hundrede Gram Stykket og fremkommer i mange Farvenuancer. Der er *Mælkerav*, klar i Kanterne ellers næsten helt hvidt, undertiden, men sjældent, med en blaalig Stribe i. *Skyrav* er klart med hvide eller lysegule Skyer i, dette anses for det fineste og er stærkest efterspurgt. *Gultrav* (uigennemsigtigt) er ogsaa smukt, især naar der er enkelte klare Pletter deri. *Brunrav* er kun halvt gennemsigtigt. *Benrav* er mat hvid. *Blankrav* er meget lysegul uden Skyer og helt gennemsigtigt uden Pletter. I denne Slags findes ofte Insekter og Vanddræber. Der er ogsaa Rav, som har noget i sig af alle Nuancer, men dette er meget sjældent. Haardheden og Fastheden er ogsaa meget forskellig. Det klareste er det skøreste. Som Helhed betragtet anses Vesterhavsrav for at være af baade smukkere og bedre Kvalitet samt lettere at arbejde i (springer ikke) end det østersøiske.

Der gaar sære Frasagn om Fund af store Stykker Rav og dets Værdi. Mange Ravsamlere har altid solgt deres Rav i Smug til fremmede Opkøbere, saa man kender kun lidt til den virkelige Mængde af Rav, der er fundet eller den samlede Værdi deraf. Der fortælles saaledes om et Stykke, der blev fundet i 1750 af Størrelse og Form som et Ølkrus, det var smukt og klart helt igennem og blev solgt for flere Hundrede Daler. I 1848 blev der af Gaardejer Søren Madsens Hustru i Sønderho fundet et Stykke Rav af Form og Størrelse som et Rugbrød, hvad hun troede, det var, da det var mørkebrunt. Det omtales altid som solgt til 300 Rdl., men efter Avktionsprotokollen opnaaede det kun en Pris af 70 Rdl. I 1825 solgtes et Stykke paa Avktion i Sønderho paa 45 Lod (675 Gram), fundet af Skipper Jens P. Fischer; det var et smukt Stykke og opnaaede en Pris af 115 Rdl.

I Begyndelsen af forrige Aarhundrede opkøbtes Ravet paa hele Vestkysten af Købmand Cohen i Ringkjøbing. Han videre-

solgte det til Tyrkiet. Hans aarlige Indkøb skal have været omkring 20,000 Specier (ca. 80,000 Kr.); han fik i Konstantinopel fra 1000 til 4000 Pjastre pr. 2½ Pund, naar Stykkerne var flade og langagtige eller runde og saa store, at der kunde forarbejdes Genstande deraf.

Det asiatiske Kompagni gjorde ogsaa betydelige Forretninger med Rav i Ostindien og Kina i Slutningen af forrige Aarhundrede.

Af Avktionsprotokollen har jeg uddraget nogle Beløb for Salg af Rav, tjenligt til Forarbejdelse.

I 10^{de} Aaret 1813—22 er der i Nordby solgt Rav for ialt 848 Rdl. og i Sønderho for 313 Rdl., i 1824—39 for hele Fanø ialt for ca. 1200 Rdl.

Ved Halvaarsavktionen i Nordby 12. Marts 1859 indbragte Salget af Rav ca. 159 Rdl., og for hele Aaret 1862 i Nordby ca. 390 Rdl.

Disse Salg giver dog ikke noget korrekt Billede af det samlede Ravfund, da langt fra alt af Finderen blev bragt til Strandfogden. Siden nævnte Højesteretsdom af 1873 faldt, har man ingen samlede Oplysninger om Ravfund. Om større Stykkers Fund kommer der dog af og til Meddelelse i Bladene. Stykker paa indtil 7 à 800 Gram er da af og til funden. —

Et Produkt, der ogsaa har Værdi, er en Søplante, almindelig kaldet Sømos. Dets latinske Navn er *Sertularia argentea*. Den vokser, heftet fast paa Smaasten og Muslingskaller, ude i Havet og skylles op paa Stranden i Efteraarsmaanederne; den er buskformet og har en Længde af 20—40 cm. Efter at være tørret og farvet fremkommer den i Handelen som Dekorationer i Vaser og Blomsterkurve. Der har været Efteraar, hvor Indsamlingen af disse Planter har bragt samtlige Samlere en Indtægt af henved 2000 Kr. Den største Del er gaaet til Tyskland. I de senere Aar har der dog ikke været saa stærkt Begær derefter.

Endvidere skal nævnes en Indtægt, der ogsaa haves af Stranden. Det er Opsamling og Eksport af de smaa Muslingskaller, som i stort Omfang bruges til Hønsfoder for at befordre Skaldannelsen paa Æggene. Der er baade i Nordby og i Sønderho flere, som har en betydelig aarlig Indtægt heraf.

FRA BADEVÆSENETS BARNDOM.

I 1830'erne kunde man af og til i Datidens Aviser støde paa Meddelelser om, at enkelte Personer, der i Sommertiden havde gæstet Fanø, havde (fra aaben Strand) taget sig et Bad i Vesterhavets Bølger og fundet dette saa velgørende og forfriskende, at det gav Anledning til en Omtale, hvad dog ikke førte til nogen Tilstrømning af af Badegæster dengang.

Besværlighederne ved en Rejse til Fanø var ogsaa da saa betydelige, at kun faa indlod sig paa sligt. Ferier og Baderejser var forøvrigt næsten ukendte.

Den Mand, der fik Idéen til at udnytte Vesterhavets forfriskende Bølger som Badested, var *P. Duysen*. Han var født i Sofiekog i Ditmarsken 1820, og ved Stormfloden 1825, da Vandet bortskyllede flere Byer langs Hertugdømmernes Vestkyst, blev ogsaa hans Barndomshjem ødelagt af Floden, og hele Byens Beboere omkom i Bølgerne med Undtagelse af den lille 5aarige Peter, der bunden til en Vugge drev i Land og blev reddet. Han kom derefter til Aalborg, hvor han tilbragte sin Barndom.*) Til Fanø kom han midt i 1840'erne som Bestyrer af Fischers Saltværk, hvilket han senere blev Ejer af.

I Sommeren 1851 gør han Begyndelsen med at skaffe Fanø et Badested.

Vi finder da hans Bekendtgørelse derom i „Ribe Stiftstidende“. Han meddeler, at han „efter fleres Opfordring har ladet bygge et Bades og Svømmehus med 4 Kamre, som henligger i Fanø Havn til daglig Afbenyttelse.“ Billetten kostede 1 Rigsbankmark (33 Øre), Børn det halve.

I Sommeren 1854 averterer han i „Vestjydsk Avis“ i Varde. Han kalder sig da Ejer af „Søbadeanstalten paa Fanø“ og bekendtgør „for Varde Bys og Omegns Beboere er mit velindrettede Badehus udlagt ved Nordby Færgested til behagelig Afbenyttelse.“ Der kan nu købes 12 Billetter for 9 Mark. Samtidig anbefaler han „et Styrtebad à 1 Mark i min Bopæl.“

Foretagendet lykkedes. Der kom hvert Aar adskillige Frem-

*) Fano Ugeblad Nr. 1085.

mede til Fanø for at bade, og Duysen byggede et Hotel — Badehotellet kaldte han det — hvor han kunde modtage Bade-gæsterne, som nu ogsaa søgte ud til Vesterstranden for at bade, hvilket dog skete fra aaben Strand i en lang Aarrække og vedblev vist saaledes, saalænge Duysen levede. Han døde 1868.

Som foran anført under Navigationsskolens Historie arbejdede Distriktslæge Lorck for Oprettelse af en mere moderne Badeanstalt paa Fanø i økonomisk Tilknytning til Navigations-skolen.

Et vedvarende Samarbejde mellem disse to Institutioner kom dog ikke i Gang.

Af Dr. Lorcks Arbejde for Sagen skal her anføres, hvad han skriver om et Badested paa Fanø i „Hospitalstidende“ Nr. 25, 1865:

„ . . . Danmark har som bekendt tabt den Gruppe af Øer, som ligger langs den slesvigske Vestkyst, og det Badested, som før blev en Del besøgt herfra, nemlig Wyck paa Føhr, er gaaet over i fjendtlige Hænder. — — Det er sandsynligt, at ingen Dansk vil besøge disse Bade, saalænge de er i tysk Vold og under tysk Herredømme. Det er derfor heldigt, at vi endnu besidder et Nordsøbad paa Fanø, der ganske er under de samme Betingelser som Wyck, hvor derfor alle de samme Fordele kunne opnaas ved Siden af Omgangen med en loyal Befolkning. Den for Nordsøbadene særegne store Saltholdighed, Vandets Friskhed og Bevægelse, Bundens Renhed og Fasthed, alle disse Betingelser er til Stede i fuldt Maal, og Fanø staar i ingen Henseende tilbage for Føhr. Man er i Færd med at forsyne dette danske Badested med et betydeligere og bekvemmere Etablissement, men som først vil komme i Stand ad Aare, og som vil hæve det til et Badested af høj Rang, men allerede nu er man i Stand til at modtage et betydeligt Antal Badende, for hvem god Logi er sikret.

. . . Vi tør vel anse det for glædeligt, dersom det kunde lykkes at hæve dette danske Badested lige overfor dets mere eller mindre fortysskede Konkurrenter.“

Efter Duysens Død drev Enken Hotellet og Badeanstalten i nogle Aar, hvorefter Skibsfører *A. N. Ankersen* overtog Hotellet og Badeanstalten ved Færgestedet. Han byggede en Fløj til Hotellet og anlagde i Forening med Skibsførerne *N. H. Svarrer* og *A. S. Ankersen* en Badeanstalt ved Havnen (aabnedes 1.



Badepavillonen, opført 1879.

April 1873), hvor der kunde faas Saltvands-, varme og kolde, samt Styrtebade. De samme Mænd anlagde saa 1879 en Badeanstalt ved Vesterstranden med 4 Badevogne, anlagde en Vej derud og byggede en Pavillon med Restauration. Jernbanen var nogle Aar i Forvejen kommet til Esbjerg, og en lille Færgedamper afløste Sejlbaaden, der hidtil havde besørget Trafikken til Øen, hvor nu Jyllands første ordnede Badested fandtes. Man ventede derfor talrigt Besøg i kommende Tider. Haabet derom syntes at skulle gaa i Opfyldelse, thi allerede i 1881 er der store Planer fremme om at udvide Badet. Der udsendtes Indbydelse til Tegning af Aktier i det paatænkte Projekt med Illustrationer af moderne Hoteller og Pavilloner, som man agtede at opføre. Et morsomt Billede af hele Projektet findes i „Nutiden“ Nr. 238 for 1881, men Planen fik ingen videre Tilslutning. Tiden syntes ikke at være inde endnu til en Realisation af Tanken om et moderne Badested paa Fanø.

Først i 1891 blev Idéen lagt til det nuværende Bad ved Norby. Idéens Fader var Kaptajn H. Rødgaard, som fik udenlandsk, væsentligt tysk Kapital, interesseret i Foretagendet. For de første Startere blev dette dog en Skuffelse. Badet har flere Gange skiftet Ejere. I 1904 gik det over paa danske Hænder, og dets Navn, der hidtil havde været *Fanø Nordsøbad*, blev nu *Fanø Vestehavsbad*.

Dets Historie siden den Tid skal ikke skrives her. Gennem Turistforeningens Propaganda og i de af Badet Tid efter an-

den udsendte Brochurer er der givet fulde Oplysninger om Bades Virksomhed, og hvad det kan byde Publikum.

I Sønderho fik man i mindre Stil i Sommeren 1893, væsentligt efter Initiativ af Dr. Møller og Pastor Carøe, etableret et Badested med Pavillon, Restauration og adskillige Badevogne. Siden da kommer der talrige Badegæster til Byen hvert Aar.

STORMFLODER.

VESTERHAVETS Bølger er ikke blide, naar de kommer i Oprør. Alt, hvad der hindrer deres Fart, knuses og tilintetgøres ubarmhjertigt. Er Vinden da saaledes, at den driver Vandet op over Enge og Kyster en stormende Dag, har man, hvad der kaldes Stormflod. Saa slaas Bolværker i Stykker i Havnene, og dér liggende Skibe løsrives og driver bort eller synker, Klitter og andet Værn mod Havets Indtrængen bortskylles, Vandet trænger ind i Huse og Haver, fylder Brøndene med Saltvand og ødelægger paa mange Maader store Værdier. Tidt har Mennesker og Dyr fundet Døden i Bølgerne ved saadanne Lejligheder. En Stormflodsdag er en Rædselsdag for den Befolkning, der rammes af den. Fanø har gennem Tiderne lidt uhyre stor Skade af Stormfloder. Kun lidt er der optegnet derom. I Aviserne og andre Steder har jeg fundet en Del Notitser om forskellige Stormfloder, der har gjort Skade paa Fanø. De anføres her, men gør ikke Krav paa at være fuldtallige.

I 1631 har der været en høj Stormflod, der ødelagde mange Huse ved Havnen i Sønderho, hvorfor Beboerne søger Kongen om Hjælp. De optager i den Anledning Tingsvidner, saaledes faar Peder Hansen 9. Marts 1632 et Tingsvidne paa, „at hans Hus, Byggested, Kaalgaard, Jord og Bredselrum ved Havnen paa Sønderho af Guds Vejr og Stormflod er fordærvet og meget vækslagen og ødelagt, saa han maa nødes til at flytte derfra.“ Lignende Tingsvidner faar 6 andre Beboere samme Dag.*)

Om den store Stormflod 11. Oktober 1634, den største og voldsomste i den historiske Tid, findes der kun ringe Oplysninger om mulige Ødelæggelser paa Fanø. Præsten i Sønderho har i Kirkebogen kun bemærket, at nogle Fiskere fra Sønderho er omkommen i Stormen. Var der sket større Ulykker, var disse sikkert blevet omtalt. Af Lensregnskaberne ses dog, at Antallet af Fiskebaadene er betydeligt lavere Aaret efter. Det maa da antages, at mange er dreven bort i Stormen eller slaet i Stykker, mens de laa i Havnen. I 1637 faar Beboerne stort Af-

*) Riberhus Lensregnskaber.

slag i deres Landgildeydelse „formedelst deres store Armod, som de ved Stormflod er geraaden i“. Vel sagtens hidrørende fra Floden 1634.

I 1720 den 31. December er der en voldsom Stormflod, som har gjort Ulykker overalt paa Vestkysten, ogsaa paa Fanø. En Kommission, der blev nedsat til at undersøge Skadens Størrelse og dens Afhjælpning, erklærer, „at Beboerne har lidt virkelig Skade (af Vandfloden), hvorfor de nu sidder udi meget slet Tilstand og behøver derfor Moderation (i Landgilde)“. Ialt 97 Rdl. 2 Mk. 14 Skill. fik de eftergivet.

Biskop Brorson beretter i sin Visitatsbog, at han paa Grund af Storm og Højvande ikke kunde komme over til Fanø 14. Oktober 1754.

I 1763 31. December om Natten indtraf et forfærdeligt Stormvejr. Præsten paa Mandø beretter derom,*) „at Floden og dets med følgende Bølger slog op mod Præstens Toftdige. Alt Landfolket var i Alarm og Frygt, og jeg kom af samme Aarsag ej heller i min Seng. . . Folkene maatte trække deres Heste og Køer ud af Husene, da Husene var omspændt af Vand. Et Skib, „Studen“, fra Sønderho kom flydende og satte sig paa Brinken af min Eng.“

Den store Stormflod 28. Februar 1770 og dens Ødelæggelse af Havnen m. m. i Nordby er omtalt Side 338. I 1. Bind Side 11 har jeg omtalt, at Beboerne havde købt et Stykke Hede mellem Vejrup og Holsted, hvor de vilde ty hen, hvis deres Ø skulde blive ødelagt af Stormfloden. Siden har jeg bragt i Erfaring, at det er ovennævnte Stormflod, der har bevirket dette Skridt, idet en Mand fra Fanø til Rentekammeret i Oktober 1770 har indgivet en Ansøgning om for sig og Efterkommere at faa et Stykke ubebygget og udyrket Hede i Andst mod samme Privilegier og Friheder som Kolonisterne paa Randbøl Hede, da han paa egen Bekostning vil besætte samme Stykke Land med passende Antal Familier. Det blev dog ikke i Andst, men ved Vejrup, Heden blev købt.

I 1792 den 3. Søndag i Fasten indtraf en Stormflod, der bortskyllede en Mængde Klitter baade paa Mandø og Fanø.

I 1817 den 27.—29. September indtraf en stærk Storm af S.V. med høj Flod og Tordenvejr. I Nordby slog Lynilden ned

*) H. Bruun, Eilandet Mandø, 1806.

i Skibsbygmester L. Holst's Ejendom og ødelagde den aldeles.

I 1821 den 1. December indtraf en voldsom Storm med Højvande. Mange Skibe forliste langs hele Vestkysten. Vrag og mange Lig af de forulykkede drev i Land paa Fanø, hvor Vandet var gaaet ind i flere Huse, hvoraf ikke saa faa led betydelig Skade tilligemed Bohavet. I Sønderho var der Bryllup samme Aften, og Spillemanden J. J. Sonnichsen var bestilt til at spille op til Dans; men da Stormen blev saa voldsom, fik han sendt Afbud. Ved 12-Tiden om Natten begyndte Vandet at falde, og der gik saa Bud efter ham, da man nu mente, at Faren var overstaaet, og vilde saa danse.*)

Om Stormfloden 3. og 4. Novbr. 1824 er berettet Side 354.

Den 3. og 4. Februar 1825 rejste der sig en kraftig Storm af Nordvest, der senere pludselig slog om i Nord og frembragte en Stormflod af saa voldsom Karakter, som ingen i Mands Minde havde hørt Tale om. Den frembragte overalt paa den jyske Kyst en Ødelæggelse og Elendighed uden Lige og med indtil 18 Fod over daglig Højvande, beretter H. V. Løwenskiold.

Samme Aar den 27. November indtraf ligeledes en frygtelig Storm med Højvande, der krævede mange Menneskeliv fra Sønderho. I Sønderho stod Vandet over 1 Alen høj i mange Huse. Morten Sørensen i Maade har skrevet derom i sin Almanak: „Det var den højeste Vandflod, som nogen kan mindes, den fortærede et nyt Hus paa Strandby Overdrev og et ved Terphage, og paa Sønderho gjorde den ubodelig Skade, saa mange derved tilsatte Livet.“

Om Stormfloden den 8. Januar 1839 er fortalt Side 355. „Ribe Stiftstidende“ beretter endvidere derom, at den vestlige Bjergrække ved Sønderho ligesom den sydlige og østlige har lidt stor Skade, „flere Favne er bortskyllet, saa at den mod Havsiden staar ganske brat. Paa flere Sider er den gennemskaaren, hvorved Vejen for en lignende Flod er aaben for en stor Del af Byens Ødelæggelse, hvis der ikke forinden træffes kraftige Foranstaltninger.“

Ved Stormfloden den 2. og 3. Februar 1843 led Sønderho betydelig Skade. Herom hedder det i „Berl. Tidende“ Nr. 45:

„Et Bolværk, der kort før var opført ved Havnen med en Bekostning af 2500 Rdl. r. S., bortskylledes aldeles. Dette Bol-

*) J. J. Sonnichsens Regnskabsbog.

værk var blevet anset for at være saa solidt, at ingen havde troet, det nogensinde kunde rokkes af selv den stærkeste Stormflod. Bolværket var opført med Erfaringer høstet fra den store Stormflod i 1839. Tilliden til et Træbolværk var rokket, og at anlægge et Værn af Kampesten, hvortil krævedes mindst 1000 Læs, drøftedes indgaaende af Beboerne, der for hver Stormflod syntes Utrygheden større, men Pengene dertil kunde det lille Sogn ikke alene udrede.“

En hæftig, orkanagtig Storm med Højvande indtraf 20. August 1845 og satte Vandet langt op i Engene, hvorved mange Faar og Kreaturer druknede. Et Skib strandede paa Rømø, et ved Sønderho, et paa Hornsrev og fire ved Blaavand. Nogle Dage drev der mange Faar og Kreaturer i Land paa Fanø, de var druknet i Engene ved Ribe.

Natten mellem den 9. og 10. Januar 1852 indtraadte ret pludseligt og overraskende en stor Stormflod og Oversvømmelse — den højeste siden 9. Januar 1839. — Vandet steg med en utrolig Hurtighed til en Højde af kun et Par Fod under Floden af 1839. Om Ravagen paa Stenværnet ved Sønderho Havn er berettet Side 356. Der skal lige tilføjes, at Kapt. N. H. Brinchs Hus, og dét, der nu bebos af Kunstmaler Nøbbe, var aldeles omringet af Vand, og hvor nu Fabrikant P. Thøgersens Ejendom er, kunde der sejles med Baade. Paa Peter Meyers Sand var der dengang bevoksede Klitter. De blev aldeles sløjftet af Stormen, og siden har der ingen Klitter været dér. Kaberne, der var anbragt dér, gik ligeledes tabt. Skibene, der laa i Havnen, blev alle kastet op paa Resterne af de Klitter, der hidtil havde beskyttet Byen, men som nu var sløjftet af Vandet.

I Nordby havde Skibsbygmester Mechlenburg en Galease paa Stabelen, den og alt Skibstømmer drev bort. Enkelte af Husene ved Havnen faldt sammen af Vandets Indtrængen, og der kunde sejles i Baade forbi Apoteket. Den gamle 92-aarige Skibsbygmester J. Brichs Hus blev aldeles ødelagt af Vandet, og den gamle Mand og hans svage Datter blev under største Livsfare reddet ud af Huset. Ved „Claus's Bjerg“ var denne Stormflod lige ved at bryde gennem Klitrækken. Der var samme Dag Bryllup i „Krænsengaarden“, og saavel alle Bryllupsgæster som andre tililende Folk maatte hjælpe til at dæmme op for Indbrudet ved at fylde Sække med Sand og kaste dem i Gabet.

Den 5. August 1860 indtraadte pludselig usædvanlig Høj-

vande, der gik over Engene og borttog flere Hundrede Læs Hø. Paa Strækningen Darum—Sønder-Farup druknede 527 Faar og 76 Kreaturer. Den 23. gentog Ulykken sig med stærkt Regnskyl og orkanagtig Storm, og lignende Uvejr indtraf 4. Oktober. Skibsfører J. J. Sonnichsen yngre har omtalt disse Floder i sin Dagbog og slutter med: „Sidste 3 Maaneder har været daarlige og uheldbringende for Sømanden. Har lukket manges Øjne for sidste Gang. Herfra er mange Skibe forliste.“

Om et Par voldsomme Stormfloder, der indtraf 16. og 17. December 1873 og 3. og 4. Januar 1874 berettes fra Sønderho i „Varde Avis“ følgende:

„Det ser desværre sørgeligt ud her i Sønderho. Den stakkels By blev Natten mellem den 16. og 17. f. M. hjemstøgt af et usædvanligt stort Højvande, som gjorde særdeles megen Skade paa Søværnet. Den ene Del af samme, der bestod dels i nedrammede Pæle, dels i Sanddæmninger, som Naturen vel selv havde dannet, men som dog Beboerne med megen Møje og Flid havde arbejdet paa at tildanne og beplante, blev omtrent halvt ødelagt, medens den søndre Del af Værnet, Stenmolen, forholdsvis holdt sig bedre, skønt Havet ogsaa her har brudt adskillige store Huller, som kræver megen Tid og Bekostning at udbedre. Man betragtede Virkningerne af det graadige Hav og saa grant, at den skete Ulykke vilde kræve baade Tid og Penge for nogenlunde at blive afhjulpen. Dog trøstede man sig ved, at et nyt Højvande efter Rimelighed ikke saa snart vilde indtræde igen, forinden Skaden nogenlunde var udbedret. Men denne haabefulde Forventning glippede. Et nyt Højvande, mægtigere og frygteligere end det foregaaende, og hvis Lige man ikke har kendt til i en lang Række af Aar, indtraf Natten mellem den 3. og 4. ds. og borttog den sidste Rest af Værnet imod Nord, og Stendæmningen blev endnu mere ødelagt, end den var iforvejen, saa at Byen nu ligger ganske ubeskyttet imod Havet. Den Plads, hvorpaa en for omtrent et halvt Aar siden nedreven Smedie tidligere stod, eksisterer nu ikke mere, og et nærliggende Materialhus er allerede betydelig undermineret. Det saakaldte Tøndehus, som af Fyr og Vagervæsenet benyttes til Opbevaringssted for et forholdsvis kostbart Materiel, er kun 10 Alen fjernet fra Ødelæggelsens Skueplads, og flere Huse er udsatte for stor Fare. Hvor Hjælpen skal komme fra, ved vi ikke, men saa meget kan vi sige, at Sognet selv umuligt kan bære Byrden alene.“

Om Stormfloden den 15. Oktober 1881 hedder det i „Natt.“ den 17. næstefter:

„Den orkanagtige Storm, som Lørdag den 15. Oktober gik hen over Landet, foraarsagede en saa ualmindelig Stormflod i Sønderho, som man ikke har set Mage til i næsten en Menneskealder. Floden steg til en Højde af ca. 10 Fod over daglig Højvande og truede den lille udsatte By alvorligt. Sønderho, der er beliggende paa den sydlige Ende af Fanø, har i en Aarrække stadig været truet af Oversvømmelser, og Nødvendigheden af et forsvarligt Værn mod Havet, gør sig stedse stærkere og stærkere gældende; men det, at den lille By selv formaar at udrede i saa Henseende, forslaar kun lidt. Efter Stormfloden i Østersøen den 13. November 1872 betænkte den da nedsatte Komite for de Vandlidte Sønderho med 28.000 Kr., hvilken Sum imidlertid langt fra var tilstrækkelig, hvorfor den blev gemt i Haab om, at Staten en Gang vilde træde hjælpende til. Dette Haab er dog hidtil blevet skuffet, og da Vesterhavet bliver stadig mere og mere nærgaaende og ved hvert Højvande, der overstiger det almindelige med blot nogle Fod, bortskyller det løse af Flyvesand dannede Jordbund i massevis, har Byen i de sidste Par Aar med Amtets Tilladelse maattet anvende Renterne af ovennævnte Sum til ved Bolværk at søge at sikre det mest udsatte Punkt. Dette Arbejde var imidlertid paa Grund af de begrænsede Midler ikke bragt til Ende, da Stormfloden indtraf, og det blev derfor for en stor Del ødelagt; men hvor svagt et Værn det end var, vilde uden det flere Huse uundgaelig være blevne bortskyllede og en stor Del af Byen sat under Vand. Det var et Held, at Floden indtraf om Dagen, saa at man kunde følge dens Stigen og være paa Post imod dens Bestræbelser efter at omgaa det færdige Stykke Bolværk ved at bortskylle Sandet fra dets Ender. Byens hjemmeværende mandlige Befolkning var sammenkaldt, og ved Hjælp af Sandsække lykkedes det at forhindre Vandet i at trænge ind bagved Bolværket; thi hvis dette var sket, vilde Bolværkets Skæbne snart have været afgjort og dermed tillige Byens eller i alt Fald de nærmeste Huses. Under en følgende Stormflod vil Faren for Sønderho under de nuværende Forhold være meget alvorlig.“

I Nordby steg Vandet ligesaa højt som 10. Januar 1852. Kl. 10 Aften var Floden paa det højeste og trængte da ind i flere Huse.

Tømmeret paa Skibsværfterne var ikke til at faa Hold paa, og meget drev bort. Vandet stod op paa Vejen ved Kirken. Fra et nord for Byen liggende Hus, hvor Vandet var trængt ind, saa Beboerne maatte opholde sig paa Loftet, blev de reddede af et Par behjærtede Navigationsskoleelever, der ikke uden Livsfare udførte Bedriften i en lille Pram. Kort efter faldt Gavlene ned, og Overdelen sejlede bort. Paa et Par andre Huse blev Gavlene ligeledes slaaet ned af Vandet.

Siden har Fanø og omliggende Land været hjemsøgt af mange Stormfloder. Om disse er der berettet udførligt i de stedlige Aviser, og de skal derfor ikke omtales her.

KONGELIGE BESØG.

DET var i forrige Aarhundrede en almindelig Regel, at Kongens Fødselsdag fejredes under store Festligheder paa Fanø. Flagene gik den Dag til Tops paa alle i Havnen liggende Skibe, baade Danebrog, Skibets Stander og Signalflag, ligesom der flagedes fra alle offentlige Bygninger, Bavnehøje og mange private Huse. Og som Regel afholdtes der Festmaaltid med paa følgende Bal om Aftenen, i hvilke Festligheder ung og gammel, Mænd og Kvinder deltog. Se Side 180. Store Baal blev antændt ved Havnen, saa de kunde ses langt inde paa Fastlandet.

Om Festlighederne paa Kong Frederik d. 6.s Fødselsdag den 28. Januar 1832 meddeler „Ribe Avis“ følgende:

„Paa Fanø forkyndtes den Dags Frembrud, paa hvilken vor elskede Konge for 65 Aar siden blev født, ved Flagenes Hejsning paa de i Havnen liggende Skibe og 27 Kanonskud. Om Aftenen ved Solens Nedgang strøges Flagene og atter affyredes 27 Kanonskud. — Næste Dags Aften havde i Anledning af denne skønne Folkefest Øens Embedsmænd og de øvrige Honoratiores forsamlet sig til Spisning og Bal. Ved Bordet blev afsunget en Sang forfattet i Dagens Anledning. (Paa 5 Vers, heraf de 2):

O, ædle Konge! gid du længe nyde,
Den bedste Lov paa Jorderig!
Da skal hver ærlig Undersaat sig fryde,
Af Hjertet rørt han ønsker dig:
Gud signe vor Konge! Gud signe vort Land,
Saa signes hver redelig Dannemarks Mand.

Paa liden Ø, langt fra de store Stæder
Vi samles her i Vennelag.
I liden Kreds vi føle rene Glæder
Paa elskte Konges Fødselsdag.
Hver fylde nu sit Glas til bredfuld Maal,
Hurra for vor Konge — Kong Frederiks Skaal!

Adskillige Skaaler for Kongen, Dronningen og Kongehuset udbragtes, og Ballet varede til den lyse Morgen, da Selskabet muntert og glad skiltes ad med de hjerteligste Ønsker

om endnu i mange Aar at beholde vor elskede, ejegode Frederik den VI iblandt os.“

Samme Aar besøgte Kongen, der da var over 64 Aar, Fanø. Herom beretter „Ribe Avis“ for 28. Juni følgende:

„Kl. 6 Morgen lød det glade Budskab, at Hans Majestæt Kongen var ankommen til Strandby. Efter en halv Times Overfart, under hvilken der salutedes fra Fanø Krydsbaad, steg Kongen i Land og begav sig straks til Skolen, hvor der blev eksamineret i Geografi, Hovedregning og Religion. Hans Majestæt behagede at ytre sin Tilfredshed med Børnenes Kundskaber. Efter at allerhøjestsamme havde taget Kirken i Øjesyn, hvor Døbefonten især tiltrak sig Hans Majestæts Opmærksomhed, begav Kongen sig til Præstegaarden, som var indrettet til hans Modtagelse. Efter at Kongen dernæst havde stedet enhver, der forlangte det, til Avdiens, behagede det Majestæten at deltage i en Frokost, under hvilken Øens Beboere nød den Glæde Ansigt til Ansigt at skue deres Monark, hvis milde Godhed er afpræget i hans kgl. Aasyn. Efter Frokosten steg Kongen til Vogns og begav sig langs Vesterhavet til Sønderho, i hvis Skole han lod Børnene overhøre, hvorefter han besaa Kirken og indtog derefter nogle Forfriskninger i Præstegaarden, hvor Opholdet varede til henimod Kl. 12, da Hans Majestæt forlod Øen for at tage til Mandø. Kongen og Hans kgl. Højheds Rejse paa Fanø blev overalt ledsaget af de glade Øboeres Velkomsthilser og Fryderaab. Æresporte var oprejste udenfor Birkedommerens Bolig og Sønderho Præstegaard. Nordby Præstegaard var festlig udsiret og lige overfor den Plads, Hans Majestæt indtog ved Frokostbordet, var oven over Døren anbragt Kongens Navnetræk med Krone omgivet af Egekranse. Ved Skolerne og Kirkerne modtoges Hans Majestæt af smykkede Pigebørn (i Nationaldragter), der bestrøede Vejen med Blomster.

Denne Dag vil stedse forblive i den nuværende Slægts frydefulde Erindring, og naar den saa højt elskede Fyrste forlængst har nedlagt den Byrde, han, skønt alderstegen, bærer med Ungdoms Kraft, ville Børn og Børnebørn vide at omtale den som Fanøs gladeste Dag.“

I Sønderho Præstegaard var man ikke i Besiddelse af passende Glas til at servere Vinen i for Kongen med Følge, hvorfor saadanne blev laant hos Skibsfører Jes J. Sonnichsen yngre, som besad nogle smukke, originale Glas, der var Arvegods fra



Skibsrederforeningens Æresport.

den rige Skibsfører Peder Thomsens Bo (1816). Glassene er endnu i Slægtens Eje.

Til Mandø blev Kongen befordret af Tøndelægger ved Knudsybs Vagervæsen, Skipper Peder Hansen Clemmensen (død 1850, 60 Aar), i en lille 6 Kommercelæsters Evert.

Den 26. Juli 1842 besøgte Kong Christian d. 8. Nordby. Efter en Spadseretur omkring i Byen og paa Skibsværftet, besaa han Skolen ved Odden og Tinghuset, hvilket sidste han til Minde om sit Besøg skænkede et Eksemplar af Kroningsmedaillen, og tilsidst Kirken, hvor han overværede en kort Gudstjeneste. Kapellan Biering prædikede. Tilstede var ca. 12 a 1300 Mennesker, hvilket imponerede Kongen i den Grad, at han udtalte, at en saa stor Menighed burde have et Orgel i Kirken, og gav Tilsagn

om at ville skænke et saadant. Dette skete som bekendt ogsaa. Orgelet kom i 1844.

I 1875 den 20. Juli besøgte Kong Christian d. 9. og Kronprins Frederik med Følge Nordby. Afsejlingen til Nordby fandt Sted fra Esbjerg Kl. 11 i tre Toldkuttere. Med en stiv Nordvestvind maatte Fartøjerne krydse til Øen, hvor man i Baade, roede af raske Sømænd, først landede efter 1 Time og 20 Min.s Sejlsads. Da der dengang ikke var nogen rigtig Landgangsbro, havde Havneudvalget ladet bekoste „en Landgangsbro med lufttæt Kasse og Fodbræt, 16½ Al. rødt uldent Tøj og 41 Al. hvidt Bomuldstøj“. Ved Landstigningen blev Kongen budt velkommen af Birkedommer Petri og af de tilstedeværende Mennesker hilst med kraftige Hurraraab. Vaabenbrødrene paraderede, og Fanøpiger, ikklædt de forskellige Højtidsdragter, havde taget Opstilling ved Havnen. Baade Kongen og Kronprinsen underholdt sig livlig med dem og bad dem endelig ikke aflægge den smukke Dragt. Derefter begav Kongen og Kronprinsen med Følge sig til Ankersens Hotel, hvor Nordby Sogneraad gav Frokost, heri deltog ca. 35 Herrer fra Nordby. Kongen besaa derefter Kirken, Navigationsskolen, Realskolen og Skibsværfterne. I Kirken holdt Pastor Saabye en lille Tale til Kongen. Kronprinsen aflagde Besøg hos flere Familier, og Kongen skænkede Krydstoldassistent, Dannebrogsmænd Grumsen, der førte Told-Krydseren med Kongen om Bord, et Sølvbæger. Afrejsen fandt Sted Kl. 3½.

Den 28. Juni 1900 var Kronprinsen for anden Gang paa Færø, ledsaget af sine tre Sønner. De ankom Kl. 11 Aften ca. 2 Timer forsinket efter Planen paa Grund af Lavvande. Paa Landgangsbroen havde Skibsrederforeningen og Navigationseleverne taget Opstilling med Faner. Kronprinsen beklagede, at han havde ladet vente saa længe paa sig og takkede for, at Befolkningen, der var mødt talrigt, havde holdt Ventetiden ud. Han bragte en Hilsen fra Kongen, og idet han steg op i den holdende Vogn for at køre til Kurhotellet, bød han alle Godnat. Der lød nu et nifoldigt Hurra i den stille Aften. Saa gik Turen til Badet, hvor alt straaled i fuld Belysning. Paa Hovedgaden var af Skibsrederforeningen rejst en smuk Æresport, og en ligeledes smuk Æresport ved Indkørselen til Badet, hvor Direktør H. Rødgaard bød de høje Herskaber velkommen. Kronprinsen takkede hjerteligt.

Næste Dag var der Frokost paa Kurhotellet, hvori deltog

Sogneraadet, Biskoppen, Stiftamtmanden, Birke-dommeren m. fl. Herrer, og hvor flere Taler blev holdt. Kronprinsen takkede for den udmærkede Modtagelse, han og hans Sønner var bleven tildelt, og ønskede, at Fanø maatte gaa frem i Velstand igen. Han vidste, at Forholdene ikke var saa gode, som de før havde været, men ogsaa at Fanøboerne var et dygtigt og loyalt Folk, der holdt af deres gamle Konge, hvem han vilde bringe en Hilsen fra Fanø.

Afrejsen fandt Sted samme Dag ved Middags-tid. Ved Færgens Afgang var mødt en talrig Forsamling af Beboerne for at tage Afsked med Kronprinsen med Følge, ved hvilken Lejlighed Kronprinsen tog personlig Afsked med mange af de tilstedeværende gamle Sømænd, Navigationseleverne og Skolebørnene samt mange unge Piger, der var mødt op i Nationaldragten. De fik alle et Haandtryk og et Par venlige Ord.

Vor nulevende Konge har kun som Prins besøgt Fanø. Kronprins Frederik har ganske privat aflagt Lynvisit baade i Nordby og Sønderho, ligesaa Prins Viggo.

Kronprins Frederik, senere Kong Frederik d. 8., var i 1904 for tredie Gang paa Fanø sammen med Kronprinsessen, Prinsesse Thyra og Prins Harald med Følge efter at have været i Ribe til Domkirkens Indvielse efter den tilendebragte store Restauration.

Ankomsten fandt Sted den 8. Avgust Kl. 12 Middag. Fru Laura Clausen overrakte Kronprinsessen en smuk Buket, og Sogneraadets formand, Sagfører C. Christensen bød Kronprinsen med Følge velkommen til Fanø, hvorefter de kgl. Herskaber kørte ud til Badet. Ved Indkørslen hertil blev der overrakt Kronprinsessen Buketter af tre unge fanøklædte Piger, hvis smuk-



*Kronprins Frederik og Prinsesse Thyra
paa Kurhotellets Trappe 1904.*

ke Dragter hun betragtede med øjensynlig Interesse. Overalt vejede Flag.

Efter at have spist Frokost paa Kurhotellet tog de kgl. Herskaber ind til Nordby. Her promenerede de ved Havnen og gennem Byens Gader.

Som Kronprinsen nu gaar paa Gaden i Nordby og ser paa de mange gamle Huse, faar han Lyst til ogsaa at stifte Bekendtskab med et saadant Hus' Indre, men helst et, som var udstyret i rigtig gammel Fanø-Stil. Han spørger en ældre Kone, om hun ikke kan vise ham et saadant Fanø-Hus. Konen, der ikke kender Kronprinsen, svarer lidt rapt: „Ka' han et luk hans Ywn op o sie.“ Kronprinsen smilede godmodig ved dette noget aparte Svar. Han lukkede sine Øjne op, som Konen raadede ham til, og fandt ind til Postbud Andersen sammen med Prinsesse Thyra, Prins Harald og Kammerherre Buhl. Kronprinsesse Louise var paa Grund af Upasselighed forbleven paa Hotellet.

Kronprinsen fik saa et af de gamle typiske Fanø-Huse at se, men han saa ogsaa, at Husets Datter var syg, og hjælpsom, som han altid var, skænkede han baade hende, Moderen og de andre Børn et kontant Beløb, og senere skaffede han Datteren Kronprinseparrets Sølvbryllupslegat paa 100 Kr., som blev hende tildelt paa Livstid, og siden har han hjulpet baade hende og Forældrene paa anden Maade, og senere hen kom der en Korrespondance igang mellem Familien Andersen og Kronprinsen og særlig med Prinsesse Thyra, og da Andersens Hustru et Par Aar efter var i Kjøbenhavn, aflagde hun Genvisit og blev modtaget paa det hjerteligste.

Dette smukke Træk af vor nu afdøde Konge og hans Familie fortjener at bevares for Efterslægten.

Prinsesse Thyra tog ogsaa flere Billeder af Huset indvendig og udvendig, og sammen med Prins Harald skænkede hun den syge Datter en Rullestol, som hun kunde køre sig selv i.

Datteren døde 1914, 33 Aar, og blev understøttet af Kronprinsen lige til sin Død.

Efter en Times Ophold i Nordby tog de alle atter ud til Stranden og overværede om Aftenen Koncerten i Kurhotellets Sal. Her forevistes ogsaa, hvorledes man dansede begge de gamle Fanø-Danse under almindeligt Bifald fra de kongelige Herskabers Side, de beklagede, om Kvindernes smukke Dragter skulde gaa af Mode.

Senere paa Aftenen var Hotellerne ved Stranden illumineret.

Dagen efter vilde de høje Herskaber have været til Sønderho, men paa Grund af daarligt Vejr maatte Turen opgives, hvorfor Tilbagereisen skete. Paa Skibbroen, der ligesom Husene i Nordby, var flag-smykket, var en stor Skare Mennesker forsamlet til Afsked.

Prins Valdemar og Prinsesse Marie besøgte Fanø 1894. De ankom til Nordby med Færgen fra Esbjerg 11. Juli. Paa Færgebroen modtoges de høje Rejsende af Vaabenbrødrene og Skibsrederforeningens Bestyrelse, hvis Formand, Kaptajn P. N. Winther, udbragte et Leve for Prinsen og Prinsessen. Byen var smykket overalt i Gaderne med Danebrog og Trikoloren, da de kørte til Stranden. Ved Hotel „Kongen af Danmark“ var rejst en smuk Æresport. Foran denne Æresport gjorde Vognen Holdt, og Prinsesse Marie fik overrakt en smuk Buket af Fanø-Markblomster omvunden med Silkebaand i danske og franske Farver, hvorefter en af Badegæsterne bød Prinsen og Prinsessen velkommen til Fanø og udbragte et Leve, som besvaredes af kraftige Hurraraab fra de tilstedeværende. Prinsen afrejste Dagen efter, fulgt til Færgen af Prinsessen, som derefter vendte tilbage til Kurhotellet og bagefter spadserede en lang Tur paa Stranden. Her traf hun en ældre Kone, Anne Jensdatter, Enke efter Gaardejer Iver Hansen Larsen. Hun gik med bare Ben og samlede Rav. Prinsessen kom i livlig Samtale med hende, og senere besøgte hun hende i hendes Hjem og forærede hende sit Billede. Den 14. Juli aflagde Prinsessen Besøg i Sønderho. Ingen



*Prinsesse Marie i Fanø-Dragt.
Død 4. December 1909.*

vidste noget derom, førend det rygtedes fra den gamle Kro, hvor hun indtog nogle Forfriskninger, at Prinsessen var i Byen, og snart fløj Flagene til Tops paa alle Flagstænger. Da hun ved 9-Tiden afrejste med Møller Thyssen, Nordby, som Kusk, fik hun overrakt en Buket Roser, og et kraftigt besvaret Leve blev udbragt af den talrige Forsamling af Folk, der var kommen tilstede.

I Nordby fik Prinsessen Lejlighed til at overvære en Øvelse med Redningsbaaden, hvilket interesserede hende meget.

Et Par Dage efter var Prinsessen atter i Sønderho. Ledsaget af Fru Schultz havde hun spadseret fra Kurhotellet til Fuglekøjerne, som hun med megen Interesse besaa og fik forklaret. I Vogn kørte Prinsessen med Ledsagerske til Krogaarden i Sønderho, hvor der spistes til Middag. Byen var nu smykket med Danebrog og Trikoloren. Prinsessen aflagde Besøg hos den gamle Fanøkvinde Anne Andersdatter, Skibsfører C. C. Christiansens Enke (almindelig kaldet „Sidsels An“).*) Denne gamle Kone, der altid var fuld af sprudlende Liv og Lystighed og kunde fortælle originale Vittigheder, forlystede ogsaa Prinsessen dermed, som til Gengæld gav hende en større Pengegave og til den paafølgende Jul ligeledes sendte hende en Pengegave.

I Nordby var der en Dag Bryllup, hvor Brud og Brudepiger var iført de gamle i Dagens Anledning brugelige Dragter. Prinsessen aflagde da Besøg i Bryllupshuset og blev beværtet med en Kop god Fanø-Kaffe og Fanø-Kringle, der smagte hende fortræffeligt, ligesom hun beundrede de smukke Dragter.

Prinsessen forlod Fanø 1. Avgust.

Den 9. Juli 1899 var Prins Valdemar og Prinsesse Marie atter paa Fanø. De var ogsaa en Tur i Sønderho og indtog et Maaltid i Krogaarden, efter at Prinsen og Kaptajn Evers havde taget et Bad fra Stranden. Paa Grund af den russiske Storfyrstetrønfølgers pludselige Død blev Opholdet afbrudt.

*) Hendes Billede 2. B. Side 275.

MUSEET.

PAA Foranledning af Sadelmagermester *J. Møller* i Nordby blev der i Aaret 1918 erhvervet et originalt og typisk *Fanø*-Hus tilhørende Styrmand S. P. Nielsens Enke, Karen Nielsen, for 1300 Kr. med det Formaal for Øje at oprette et Museum i Nordby.

Den pekuniære Støtte til Løsning af Formaalet blev i første Række ydet af Skibsførerne Søren Nørby, Bork Clausen og Cl. J. Clausen. Desuden bragte en Indsamling blandt Byens Borgere ca. 400 Kr.

Oldsager findes ikke paa *Fanø*, og Museet indeholder derfor intet heraf, men der findes en righoldig Samling af Husgeraad, gamle Møbler, Arbejdsredskaber m. m. fra den rigtig gamle Tid paa *Fanø*, altsaa et lille pænt Folkemuseum, hvortil Beboerne har skænket Genstandene, hvoraf mange Ting er Arvegods, gaaet fra Slægt til Slægt, og nu kan fortælle om Fortids Skik og Virke. Særlig virksom for Indsamlingen af Tingene har Anders Jensen og *J. Møller* været. Deres egne Samlinger er ligeledes indlemmet i Museet.

Den første Bestyrelse bestod af Fru Laura Clausen, *J. Møller*, Anders Jensen og S. Nørby, og efter Fru Clausens Død indtraadte Fru Sine Kromann i Bestyrelsen.

FANØFORENINGERNE I ESBJERG OG KJØBENHAVN.

ØBOERE i Almindelighed og Fanøboere i Særdeleshed er i Besiddelse af stor Hjemstavnskærlighed. Den lille Plet med de stærkt afstukne Grænser, udenfor hvilke mange, i alt Fald i forrige Tider, meget sjælden kom, gjorde dem til Hjemmemennesker. Og Mændene, der som Sømænd maatte ud for at tjene Brødet, fik kun derved deres Hjemstavnsfølelse øget. De kunde ikke tænke sig at tage Bopæl andre Steder. Deres Hjem opretholdt de hjemme paa Øen, og det var altid deres Længslers Maal, saasnart det var muligt at slaa sig ned ved Hjemmets Arne paa deres kære Fødeø for bestandig. Heri er der i de senere Aar dog sket en Forandring. De ellers saa hjemstavnsbundne Mennesker er kommen viden omkring, men Længslen efter deres Fødeø lever i dem til deres sidste Stund. For at bøde noget paa Savnet, har Fanøboere opsøgt hinanden paa de Pladser, hvor de har faaet deres Virksomhed og dér plejet deres Hjemstavnsfølelse med hinanden ved Familie- og Vennefester.

Særlig i Esbjerg og København er der store Kolonier af Fanøboere. De har nu i de to Byer dannet Foreninger, der afholder mange Møder aarligt, hvor Medlemmerne samles under Former, der minder dem om Fanøboerhes Ejendommeligheder, Sæder og Skikke, og hvor de holder disse i Hævd ved at fremme Samfølelsen og knytte Baand, der aldrig kan bryde.

Foreningen i Esbjerg stiftedes 24. Juni 1915 med følgende Bestyrelse: Rorsbetjent H. M. Nielsen (senere Navneforandring til Herly), Formand, Købmand Th. M. Knudsen som Næstformand og Lagerformand N. Chr. Larsen som Kasserer, Lodsformand M. N. Iversen, Fabrikant N. M. Kromann, Fru A. M. Lauridsen og Rorsbetjent Math. Gregersen.

Medlemsantallet ligger omkring 330. Foreningen fik sin egen Fane i 1919.

Foreningens Æresmedlemmer: Skibsfører P. C. M. Olsen (død 1928, Billede Side 115) og Fabrikant N. M. Kromann.

Foreningen i København blev stiftet 6. Marts 1921. Dens første Bestyrelse bestod af: Journalist N. Th. Jerne, Formand,

Formænd for Fanøforeningen i Esbjerg:

Rorsbetjent
H. M. Herly.
Født 2. Febr. 1870.



Fabrikant
N. M. Kromann.
(Billede fra 1913).



Overtoldassistent
Emil P. Thomsen.
Født 21. Nov. 1857.



Bager
F. Engsted.
Født 26. Juli 1900.



Skræddermester
S. Lorentzen.
Født 9. Dec. 1875.



Direktor
Farup Hansen.
Født 5. April 1891.

Formænd for Fanøforeningen i København:

Journalist
N. Th. Jerne.
Født 13. Nov. 1870.



Bankdirektor
C. P. Holm.
Dod 8. Juni 1932, 50 Aar.



Sadelmager
H. Thogersen Nielsen.
Født 24. Nov. 1851.



Forvalter
N. H. Madsen.
Født 17. Nov. 1866.



Forvalter
N. Brinch Enné.
Født 17. Avg. 1874.

Skibsmægler N. Winther, Næstformand, Forvalter N. Brinch Enné, Kasserer, Prokurist H. Toft, Fru N. List, Fru K. Enné, Forvalter N. H. Madsen, Handelsrejsende J. H. Meinertz, Overstoldbetjent Poulsen og Styrmand S. P. Brinch.

Medlemsantallet ligger omkring 200.

Foreningens Æresmedlemmer er: Overlærer A. D. Thyssen (død 1933, Billede 2. B. Side 524), Journalist N. Th. Jerne, Forvalter N. Brinch Enné, Forvalter N. H. Madsen og Fabrikant N. M. Kromann.

Ved sin 10-aarige Stiftelsesfest 1931 udgav Foreningen en Festavis, der indeholder Efterretning om dens Virksomhed i de forløbne Aar.

BENYTTED E KILDER.

Foruden de i Teksten anførte:

Fra Fanø Birkekantors Arkiv: Tingbøgerne 1684—1854. — Politiprotokollerne 1791—1840. — Avktionsprotokollerne 1760—1856. — Skifteprotokollerne med Bilag 1796—1883. — Søretsprotokollerne 1802—68. — Kopibøgerne 1802—62. — Skøde- og Pantebøgerne 1698—1875. — Lægdsrullelisterne 1802—33. — Brandtaksationsprotokollerne 1800—60. — Sandemandsbogen 1714—1875. — Pakken: Indk. Breve fra Fanø 1816—18. Hvilke Arkivalier er beroende dels i Landsarkivet i Viborg, dels ved Kontoret her.

Fra Fanø Toldkontors Arkiv i Nordby: Brev-Journalerne 1821—64. — Skibsregistreringsprotokollerne 1875—1903. I Sønderho: Sportel- og Ud- og Afmønstringsprotokol 1857—1926. — I Rigsarkivet: Diverse Skibslistre. — Løse Blade af en Toldbog fra 1798 fra Sønderho Toldsted.

Fra Nordby Præstearkiv: Kirkebøgerne fra 1611 til Dato. — Liber Daticus (Embedsbog). Pastor Friis's Regnskabsbog og Dagbog 1760—90 (i Landsarkivet).

Fra Sønderho Præstearkiv: Kirkebøgerne fra 1626 til Dato. — Liber daticus. — Journal og Kopibog 1815—24.

Fra Nordby Sognearkiv: Forstanderskabets og Sogneraadets Forhandlingsprotokoller og Kopibøger 1842—75. — Fattigvæsenets Protokoller 1814—44. — Skolevæsenets Protokoller 1826—44 (Landsarkivet). — Kirkens Regnskabsbøger 1786—1850.

Fra Sønderho Sognearkiv: Forstanderskabets og Sogneraadets Forhandlingsprotokoller 1842—75. — Skolevæsenets Protokoller 1814—94. (De ældste i Landsarkivet). — Fattigvæsenets Protokoller 1799—1875. — Kirkens Regnskabsbøger 1799—1865.

Fra Landsarkivet i Viborg har jeg modtaget og benyttet paa Centralbibliotekets Læsestue i Esbjerg: Ribe Stiftamts Kopibøger fra 1660—1826. — Riberhus Ladegaards Fæsteprotokoller til 1741. — Ribe Stifts og Amts Provostis Synsprotokol over Kirkerne 1808—61. — Pakken: Færgevæsenet 1809—58. — Pakkerne Nr. 121 og 130—32: Indkomne Breve fra Fanø m. fl. Steder til Ribe Stiftamt 1791—1815. — Pakken: Sandflugt og Stenværn, 1774—1865.

Af Arkivalier beroende i Rigsarkivet har jeg dels gennemgaaet i Arkivet, dels haft til Benyttelse paa Centralbibliotekets Læsestue: Riberhus's Lensregnskaber 1537—1660 og Amtsregnskaberne 1661—1848. Jyske Registre og Jyske Tegnelser fra 1634—1799. — Præsteindberetningerne 1651, 1657—58. — Biskop Brorsons Visitatsindberetninger. — Ekstraskatte-Protokollerne. — Journalsager ang. Assurance for af Fjenden tagne Kornskibe til Norge. 1810—13. — Avktionsforretninger over Gods i Riberhus Amt 1719, 1731—41. — Fanø-Strandby Færgeri 1819—35. — Fanø Havnesager 1834—68. — Schedule of Danish ships and vessels captured subsequent to the 1. of Decber. 1807 and adjudicated in the High court of Admiralty of England between

that period & the date hereop 7. Juli 1815. (Fortegnelse over de af Englænderne kaprede Skibe). — Mandtalslisterne 1787—1870.

Adskillige Toldbøger fra Ribe, Varde og Hjerting for Tiden 1597—1767.

Fra Privatarbiver: Nordby Skibsrederforsikringsprotokoller 1835—95. Graadybs Tønde- og Kabevæsens Protokol 1822—36. — Sønderho Hjælpekasse- og Søassuranceprotokoller 1827—72. — Skibsfører Jes J. Sonnichsen yngres (død 1865) Dagbog 1848—64. — Jes J. Sonnichsen ældres (død 1856) Spillemandsregnskaber og Dagbog 1802—32. — Fabrikant S. M. Kromanns (død 1913) Forretningsarkiv. — Købmand Fr. Kolvigs (død 1819) Forretningsarkiv. — En Del Optegnelser af Snedker Andreas Olsen, Skibsfører P. H. Clausen og Skibsfører P. M. Brinch, samt en Mængde Skibsjournaler. — Dokumenter vedrørende Møllerne i Nordby. Velvilligst laant mig af Provst E. K. Thyssen.

Af trykte Kilder foruden de i Teksten nævnte skal anføres: Statistiske Tabelværker 1835—64. — Kancelliets Brevbøger 1551—1630. — Ribe Skoleprogrammer 1827—60. — Ribe Amtsraads-Forhandlinger 1843—80. — Officiel Fortegnelse over Skibene, alle Aargange. — Slægten Sonnichsen, 1908. — Redningsvæsenets Beretninger 1859—1920. — Mossin, Fortegnelse over alle i Danmark hjemmehørende Skibe, 1843, 1845. — Grüner: Merkantil Kalendar 1854 (Skibslister heri). — Fortegnelse over de med Kendingsflag forsynede danske Skibe, 1824. — Meddelelser fra Krigsarkiverne I—IX. — A. Schneider: Danmarks Handelsflaade i 1873.

Af mundtlige Beretninger har jeg utallige. Det vil være mig umuligt at nævne alle, der har givet mig disse. Foruden dem, jeg har nævnt I. B. S. 7, skal jeg dog nævne Købmand P. Sonnichsen, Skibsførerne N. H. Brinch, Anth. Madsen og Lærerinde Enkefru Anne Jessen, Sønderho, hvilke alle nu er døde, endvidere Agent P. Klemmensen Pedersen, Sønderho, Fru Læge Anthonisen og Fotograf J. N. Kromann, Nordby, og Snedker L. Hansen, Bramminge. De har alle givet mig værdifulde Oplysninger fra ældre Tider, hvorfor jeg takker. Skibsfører N. J. Pedersen, Nordby, er jeg ogsaa Takskyldig for værdifuld Assistance ved Indhentning af Oplysninger om et og andet hos Folk i Nordby, ligeledes Lærer N. M. Carlsen, Nordby, og Konstant Oscar Kromann, Nordby.

Journalist N. Th. Jerne, cand. polit. C. L. Andersen og stud. med. (nu Dr. med., Tandlæge) Ove Brinch har besørget Afskrifter taget for mig i Rigsarkivet, hvorfor jeg ligeledes takker.

Forklaring paa brugte Benævnelser af gammel Mønt, Maal og Vægt.

1 Rigsdaler Kurant er ca. 3 Kr. 20 Øre, 1 Sletdaler er ca. 2 Kr. 13 Øre. Fra 1813: 1 Rigsbankdaler og 1 Rigsdaler Rigsmønt a 6 Mark a 16 Skilling er 2 Kr. 8 Øre, men omregnes almindeligt til 2 Kr., 1 Speciedaler ca. 4 Kr.

1 Læst Fisk er 1000 Stk., 1 Vog er 40 Fisk, 1 Vorde Torsk eller Hvidling er 10 Stk., 1 Quarter er 5 Snes Hvidling.

1 Skippund a 20 Lispund er 160 Kilo.

Nedennævnte Institutioner og Personer har ydet mig økonomisk Støtte til Indsamling af Stoffet og Udgivelsen af „Fanøs Historie“ :

Den grevelige Hjelmstjerne-Rosencroneske Stiftelse.

Carlsen-Langes Legatstiftelse.

Fanø Sparekasse.

Haandværker- og Industriforeningen, Nordby.

Skibsrederforeningen, Nordby.

Sogneraadet, Nordby.

Sogneraadet, Sønderho.

Fonden „Gamle Sønderho“, Sønderho.

Fanøforeningen i Esbjerg.

Fanøforeningen i København.

Læge Hakon Brinch, Roskilde.

Skibsreder D. Lauritzen, Kjøbenhavn.

Direktør Fr. Brinch, Kjøbenhavn.

Konsul Jørgen Nielsen, Kjøbenhavn (død 1927).

Direktør, Dr. techn. H. J. Jerne, Wassenaar, Holland.

Direktør M. P. Knudsen, Høstemark Hovedgaard.

Boghandler S. Cl. Hansen, Nordby.

Kaptajn Søren Clausen, Nordby.

Kaptajn Knud Nielsen, Nordby.

Afdøde Kaptajn Niels Jessen, Nordby.

Kaptajn Cl. J. Clausen, Nordby.

Kaptajn N. Th. Nielsen, Nordby.

Kaptajn Borck Clausen, Esbjerg.

Kaptajn H. J. Hansen, Gentofte.

Kaptajn S. P. Sørensen, Kjøbenhavn.

Afdøde Fuldmægtig Anthon Clausen, Kjøbenhavn.

Skibsmægler N. Winther, Kjøbenhavn.

Skibsinspektør P. Nielsen, Kjøbenhavn.

2 anonyme Givere: A. N. og S.

Desuden har mange Subskribenter af egen Drift betalt mig Overpris.

Samtlige Givere bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

Uden deres Gavnildhed var Bogen ikke bleven saa fyldig og navnlig ikke saa righoldig med Billeder.

En Tak bringer jeg ogsaa Undervisningsministeriet, som i 1924 gav Tilladelse til, at der maatte udlaanes mig Arkivalier fra Rigsarkivet og Landsarkivet til Benyttelse paa Centralbibliotekets Læsestue i Esbjerg, og ligeledes takker jeg Rigsarkivaren og Landsarkivaren for deres Imødekommenhed med Tilsendelse af, hvad jeg ønskede at laane.

Esbjergs daværende Politimester A. Fritsche (nu Politimester i Roskilde) og afdøde Dommer Esmann er jeg ligeledes Tak skyldig for Tilladelsen til at gøre Studier i Fanø Birks her opbevarede Protokoller og andre Arkivalier.

Personalet i de forskellige Arkiver og paa de Kontorer, jeg har besøgt, har altid vist mig Venlighed og Hjælpsomhed med at finde, hvad der kunde være af Interesse for mig at faa frem. Jeg takker dem alle derfor, ligeledes Præsterne paa Fanø.

Trafikassistent J. Cl. Jessen (nu Overassistent i Horsens) er jeg ogsaa Tak skyldig for hans Medvirken til, at Udgivelsen af mit Arbejde blev paabegyndt.

Journalist N. Th. Jerne, Kjøbenhavn, har ydet et betydeligt vederlagsfrit Arbejde med Korrekturlæsning af Bogen og Toldkontrollør S. Sonnichsen ligeledes med at udarbejde Sagregistret. Begge bringer jeg herved min bedste Tak.

Jeg takker ligeledes de mange, der paa Indbetalingskortene har sendt mig Hilsener og anerkendende Ord, som har været mig til stor Glæde og Opmuntring.

Mit Værk er langt fra fuldkomment. Det er blevet til i min knapt tilmaalte Fritid, i sene Aften- og Nattetimer, træet af Dagens Slid og Møje, og har jeg forsøgt at stjæle en Time eller to om Dagen til Arbejdet, er jeg — som Forretningsmand — bleven forstyrret og afbrudt utallige Gange. Dette har selvfølgelig i nogen Grad præget Stoffets Udarbejdelse og Tilrettelægning m. m., saa det ikke er blevet saa fuldkomment, som jeg kunde have ønsket det. Jeg tror dog nok at turde sige, at jeg efter Evne har gjort mit Bedste, og at Lysten har drevet Værket i de 20 Aar, jeg har arbejdet med at indsamle Stoffet og renskrive dette.

Nu foreligger altsaa „Fanøs Historie“, og jeg beder Publikum modtage den, som den er, og tilgive mig de Mangler og Ufuldkommenheder, den ikke er fri for.

Billederne burde have været noget mere ensartede; naar de

ikke er det, er Grunden den, navnlig for Portrætternes Vedkommende, at de er fremstillet til forskellige Tider og paa forskellige Fabriker i Løbet af de sidste 20 Aar. Da jeg ofte kun har haft Billederne til Fremstilling af Klicheerne i kort Tid, saa jeg mig nødsaget til efterhaanden, som jeg fik dem indsamlet, at lade disse fremstille. Mange Klicheer er ogsaa fremstillet af gamle falmede Gruppebilleder, hvilket har vanskeliggjort en smuk Fremstilling, og mange har tidligere været anvendt i andet Øemed, nogle er laant og andre er leveret mig af de paagældende Slægtninge.

De fleste Billeder er leveret mig fra Fotograf J. N. Kromanns Atelier i Nordby. Hans righoldige Samling af Plader (50 Aars Virksomhed som Fotograf) har været mig til stor Nytte. Frk. P. Lund, Sønderho, har ligeledes leveret mig mange Billeder.

Esbjerg, i Maj 1935.

N. M. KROMANN.

SAG- OG NAVNEREGISTER OVER DE MEST BETYDENDE NAVNE.

- Albo. 191.
 Albuebugten. 18 ff.
 Andresen, Chr., Konsul. III 292.
 Bagge, Dines, Overlods og Indrulleringschef. 36, 39, 300. III 78, 361.
 Baggesen, Jens Nielsen, Møller. 50 f. II 11 ff, 56 ff, 113, 503.
 Berg, P., Generalk. III 315.
 Biering, C. P., Sognepræst. 461 ff. II 219. III 327, 344.
 Bilbrev. II 362.
 Bjergesleje. 3, 248 ff.
 „Boer“. 394.
 Bomærker. 47.
 Boringer. 17.
 Bork, Jens Korsholm, Kroejer, Konsul. 378, 437, 469. II 35 ff. 318, 448. III 289.
 Brandredskaberne. 170 ff.
 Brandvagt. 118, 132, 170.
 Bredselsrum. 32.
 Brinch, Jens Rasch Sørensen, Kroejer. 157, 365. II 48 ff.
 Brinch, Peder Hansen, Krobestyre, Kroejer. 64 ff. II 20, 43 ff. III 353.
 Brinch, Peder Hansen, Skibsfører. 182. II 196 ff., 486. III 27, 56 ff., 180, 204 ff.
 Brinch, Søren Pedersen, Kroejer, Strand og Sognefoged. 273, 45 ff., 63 ff, 505. III 382.
 Bukketjørnshegn. 6.
 Carstensen, Gregers P., Skipper. III 130, 166.
 Chrestens Sande. 48, 192.
 Christensen, Jens, Amtsforvalter. 29, 51.
 Christian d. 8., Konge. III 439.
 Christian d. 9., Konge. III 440.
 Christian, Prins (Chr. d. 10.). III 441.
 Christiansen (Vibe), Ditlev. 68.
 Clausen, Peter, Sognefoged. 43, 64. III 337 ff.
 Clausen, P. H., Kaptajn. 260, 470. III 283, 318, 328.
 Clausen, Peder Jensen, Ekviperingshandler. III 293.
 Dam, Hans Ditlef, Kroholder. II 18 ff.
 „Det islandske Kompagni“. II 189.
 Dideriksen, Jeppe, Kroholder. 65. II 12 ff., 494.
 Donner, Joh. Otto, Kaptajnløjtnant. 309. III 217 f. 370.
 „Dora“, Plantage. 470.
 Duysen, D. H., Skibsreder. III 289.
 Duysen, Familien. 469.
 Duysen, P., Saltraffinadør, Hotelejer. 127. II 37, 398. III 425 f.
 Dyrendal. 257.
 Dyrtid. 25.
 Eenholm, Jep Pedersen, Tolder. 268, 269.
 Eksamensbevis. III 303, 306.
 Ellbrecht, Carl Ludvig, Kommandør. 308, 345.
 Elses Gab. 4 ff., 21.
 Engelstoft, Christian Christiansen, Birkedommer. 248, 273 ff. II 443. III 40.
 Engelstoft, Christian Olufsen, Sognepræst. 21, 84, 124 ff., 190 ff., 370, 395. II 53, 122 ff. III 381, 421, 527.
 Engelstoft, Ingeborg. 65, 272.
 Engelstoft, Margretha Elisabeth. 273. II 502.
 Engelstoft, Oluf Christian, Raadmand og Amtsfuldmægtig. 400 ff. II 39, 201, 493, 502. III 372.
 Engelstoft, Otte Sophie, Kroejerske. II 40 ff.
 Enné, Familien. 469.
 „Fannikerheden“. 12. III 430.
 Fanning, Hans Pedersen, Borgmester. 15. III 5.
 „Fanø“, Dampskibsselskab. III 289.
 Fanø-Kvindernes Nationaldragt. 319.
 Fanø Skibsrederi A/S. III 288.
 Fanø Ugeblad. II 284.
 Fata Morgana. 2.
 Fenja. 5.
 Fischhaael. 17.
 Fiskedamme. 470.
 Fonden Gamle Sønderho. II 80.
 Forraadningsfeber. 376 ff.
 Foss, Laurids Jensen, Degn. II 494.
 Frederik, Carl Christian, Prins. II 491.

- Frederik d. 6., Konge. 491. III 437 f.
 Frederik, Kronprins (Fr. d. 8.). III 440 f.
 Frederik, Kronprins. III 441.
 Frederik VII Skole. III 304.
 Fridsch, Mads Pedersen, Raadmand og Tolder. 29, 30, 263, 265.
 Fridsch, Peder Madsen. 30, 48, 263.
 Fæstebreve. 28.
 Faarevogtere. 166.
 Gabestok. II 488.
 Galgebjerg. III 67.
 Galgen. 253. III 377.
 Galgerebet. 13.
 Gallesen, Peder, Kroholder. 48 ff. 65, 272. III 6 ff.
 Genueserbjerget (Pælbjerget). 41.
 Grandelavet. 8.
 Greibe, Skibsreder i Hamborg. 362.
 Grohmann, H., Sejlmager. III 276.
 Grænseskel for hvert Sogns Forstrandsret. 135.
 Grønningen. 17, 167.
 Hænor. III 353.
 Hammer, Otto Chr., Kaptajnløjtnant. 345. III 232 ff., 239 ff., 370.
 Hansen, J. N., Boghandler. II 450.
 Hansen, S. Brink, Skibsf. 437, 469. III 289.
 Hansen, Sonnich, Færgekarl. 435.
 Hans Odde. 16, 190.
 Harald, Prins. III 441.
 Hartkornsejerne. 199.
 Hartkornskassen. 259. III 383.
 Havside Bjergene. 3, 17, 183, 248.
 Henckel, Johan Friderich, Bartskaerer. 346—351.
 Hjørnet (Hønen). 17, 203.
 Holbøll, P. J. C., Løjtnant. III 232 ff. 260 ff. III 281 ff.
 Hovens Dal. 20. II 420.
 Hoveriarbejde. 27.
 Højbjergning. 32.
 Hvalfangst, Fanøboere paa. 26, 29. II 192.
 Isfjord, K. J., Købmand. II 196. III 194.
 Jacobsen, Niels, Kromand, Færgeejer. 404 ff. II 21 ff., 63, 189, 367 ff. III 39 ff., 383.
 Jensen, Hans Peder, Skipper. III 134, 180, 185.
 Jenssøn, Jes. II 487.
 Jessen, Hans J., Færges og Postmand. 321 ff., 412 ff. III 204.
 Kirken i Nordby, Gaver skænket til. II 443, 444, 446 ff.
 Kirken i Sønderho, Gaver skænket til. II 471 ff, 483 ff.
 Kirkeblokken. 234.
 Kjeldsandet. 13. II 209.
 Kolvig, Carl Wilhelm, Postmester og Færgemand. 117 ff., 325 ff., 428 ff. II 197. III 302, 344.
 Kolvig, Frederik Abraham, Kroejer. II 26 ff., 373 ff. III 194 ff.
 Kornmangel. 210.
 Korsdal. II 419.
 Krigen 1848—50, Deltagere heri. III 226 ff.
 Krigen 1864. III 232.
 Krigere, fangne. 137.
 Krigsveteraner i Nordby. III 237.
 Krigsveteraner i Sønderho. III 239.
 Krobanken, Varselsskud fra. III 63 ff.
 Krobøssen. 218.
 Kroemand, Niels Hansen. II 38 ff.
 Kromann, Mads N., Rorsbetjent, Krydstoldbetjent. 294, 308. III 217 ff., 233.
 Kromann, Jes Nielsen, Skibsfører. 403.
 Kromann, S. M., Købmand. 148, 470. III 329 ff.
 Kromann, Slægten. II 487.
 Lauridsen, N. A., Overlærer. 437, 469. II 539.
 Lauritzen, D. Konsul. II 450. III 291.
 „Laxen“, Toldjagt. 295 ff.
 Lorck, Jørgen Heinrich, Læge. 6, 362. 377, 461, 466. III 302, 426.
 Lorch-Madsen, J. H., Toldkontrolør. II 327.
 Louise, Kronprinsesse. III 442.
 Madsen, M. N., Clark. III 292.
 Marie, Prinsess. III 443 f.
 Markrotter. 125.
 Meier, Jacob, Mægler. III 277, 334, 315.
 Melbredal (Mellembjergsdal). 470.
 Menja. 5.
 Mærkebog. 122.
 Mæslingeepidemi. 379.
 Møller, Hans Jensen. II 471 ff.
 Møller, Sonnich Jensen, Skibsfører, Sognefoged. 32 ff. II 44 ff., 77, 225, 485. III 144.
 Maagekolonier. 4.
 Maalebrev. II 362.
 Navigationsdirektører. III 309.
 von Nederaas, Premierløjtnant. III 40 ff.
 Nielsen, J. Chr., Konsul, Lordmayor. 436. II 448. III 292, 302.
 Nørby, Morten J., Sognefoged. 12. II 223. III 302.
 Oddens Rode. 249.
 Orlogsgast, en, fra 1864. III 235.
 — en, fra 1900. III 241.

- Peter Meyers Sand. 18. III 375, 406, 412, 413, 432.
- Pieter Jansens Bank. 90. III 386.
- Pontoppidan, H., Generalkonsul. III 314.
- Prinsesse Marie, Staalskib. III 281.
- Præstens Opdræt. 21.
- Præstens Optræk. 21.
- Paamønstringsbøsse. 225.
- Rahr, Jens Rasmussens, Raadmand. II 182, 294 f.
- Ribe Købmænd. 33, 263.
- Ribe Ydermølle. II 73.
- Rævejagt. 239, 242.
- Rødegaarden. II 223.
- Rødgaard, Morten Jensen, Skipper. 315. II 189.
- Schaltz, S., Underkorporal. III 236.
- Schouboe, J. J. L., Skibsmægler. 68.
- Silkeborg. III 67.
- Skarlagens og Diffteriepidemi. 377.
- Skeltrætte. 62.
- Skipper-Certificat. III 229.
- Skipper-Typer. III 212 f.
- Skove. 13.
- Skibsbryllup. II 361.
- Skøgum. 13.
- Sluthøtte. II 352.
- Sonne, Generalfiskal, Kammeradvokat. 65.
- Sonnichsen, Jens Jensen, Sognefoged. 69, 109 ff., 156 ff., 180 ff., 233 ff., 282 ff., 358 ff. III 39 ff., 373 f.
- Sonnichsen, Jens Nielsen, Gaardejer og Kirkeværge. 30. II 55, 171, 225 ff.
- Sonnichsen, Niels, Landfoged og Kirkeværge. II 225.
- Sonnichsen, Niels, Skibsbygmester, Lloyds Agent. 337. II 485, 539. III 303, 328, 388 ff., 400, 411.
- Sonnichsen, Søren Jessen, Skibsbygmester, Krydstoldbetjent. 123, 307 ff. II 532.
- Sorte Pest. 20, 25, 369.
- Spangsberg, Hans Christensen. II 10 ff, 503.
- Spantegilde. II 352.
- Spinding af Hør. 215.
- Sprinkelsyge. 371.
- St. Annæ Dal. 21, 41, 191. II 482.
- Stjendig. III 356.
- Stormfloder. 14. III 338 ff., 354 ff., 388 f., 411, 429 ff.
- Strandrettighed. 39 ff.
- Strandforpagtere. III 378 ff.
- Strandfogder. III 383.
- Strandtyveri. III 379 ff.
- Strandvej. 248 ff.
- Svarrer, Svend N., Færgekarrl. 435.
- Svendsen, Jens, Skibsfører. 470. III 328, 330.
- Sætteskipper-Bevilling. III 231.
- Sønderhoningerne tilbageviser engelsk Angreb 1809. III 78 f.
- Sønderho Læseforening. 135.
- Sønderhos Tromme. 162.
- Sønderjord. 18.
- Sørensen, Niels, Gaardejer. 32, 40.
- Sørøvere. 20 ff.
- Thomsen, Peder, Skibsreder. 71, 109. II 21, 63 ff, 189. III 22 ff, 166, 373, 383.
- Thyra, Prinsesse. III 441 f.
- Thækker, Niels Jensen, Skibsfører. II 196. III 194 ff.
- Thækker, Thomas Nielsen, Krydstoldassistent. 310, 319, 320. III 233.
- Tingelbjerg. 79.
- Toldbodbøssen. 234.
- Tomasson, Thordur, Klosterpræst. II 80 ff.
- Troløvelsesbøssen. 234.
- Træstube. 13 ff.
- Uldall, F. Løjtnant. III 235, 238.
- Undergrundsforholdene. 17.
- Vadekort. 18.
- Valdmar, Prins. III 443 f.
- Vesterby. 15.
- Vibe, Ditlev Christian. 68, 274.
- Vielandt, E. III 309.
- Viggo, Prins. III 441.
- Vikingetog. 25.
- Vaabenbroderforening paa Fanø. III 241 ff.
- Vaabenhusblokken. 234.
- Warrer, Kapt. Johannes J. Warrer. III 289 f.
- Winckler, Wilhelm Martin, Kaptajn, Branddirektør, Kaptajnløjtnant, Toldkontrollør. 155, 182, 288 ff. II 142 ff. III 76 ff, 302.
- Wind, Anders Clausen, Degn. 59. II 9 ff.
- Winther, Familien. 469.
- Winther, P. L., Skibsreder. III 281.
- Winther, P. N., Skibsreder. III 281 ff, 328, 334.
- Winther, S. A., Skibsreder. III 281.
- Yder Bjerrum. 20, 369. II 240.
- Zepeliner forulykket. III 407, 414.
- Ærter og Bønner. 210.
- Ølboder. 15.
- Ørum, Navigationsinformatør. III 297, 302.

RETTELSER OG FUNDNE TRYKFEJL.

1. Bind:

- Side 5 Linie 9 f. n. se skal udelades.
" 21 Linie 4 f. n. Fiskestien, læs *Fiskerstien*.
" 51 Linie 3 f. o. Niels Jensen Baggesen, læs *Jens Nielsen Baggesen*.
" 78 Linie 2 f. n. Politimeseter, læs *Dommer*.
" 83 Overskriften Sagafald, læs *Sagefald*.
" 145 Broder P. Christensens Alder skal være 64 Aar.
" 146 Agent P. Klemmensens Fødselsaar skal være 1858.
" 154 Linie 1 f. n. August, læs *Marts*.
" 178 Linie 10 f. n. August, læs *Marts*.
" 204 Under Billedet for oven, 1905, læs 1915.
" 233 Linie 7 f. n. 1809, læs 1807.
" 282 Første Linie i Fodnoten, 1898, læs 1908.
" 288 Linie 7 f. o. Jes, læs *Jens*.
" 332 Linie 1 f. n. Februar, læs *Oktober*.
" 369 Linie 6 f. o. København, læs *Københoved*.
" 400 Fodnoten. Rettelsen findes paa en Seddel bag i Bogen.
" 470 Linie 10 f. o. Palntage, læs *Plantage*.

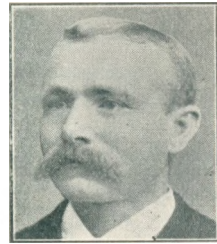
2. Bind:

- Side 80 3. L. f. n. Thomassen, læs *Tomasson*.
" 180 12. L. f. n. Silladsen, læs *S. Madsen*.
" 262 Chr. Hansens Dødsdag er 14. Oktober.
" 283 Underskriften under Billedet skal være saaledes: 3 Spillemænd: Skomager C. Lauridsen, Organist N. Gundersen og Blokkedrejere J. Enné, Nordby, ca. 1885.
" 290 Maler M. N. Thing er født 2. Nov. 1878.
" 305 Linie 17 og 18 skal lyde saaledes: Peder Hansen Clausen har bygget en Del Smaafartøjer og repareret flere mindre Skibe.
" 307 Under første Billede, læs *Hans*.
" 307 Linie 3—6 f. o. skal lyde saaledes: Laust M. Jepsen (død 1901, 74 Aar) lærte hos Søren J. Sonnichsen i Sønderho. Han arbejdede baade efter Tegning og „ru Træmodeller“. Sammen med Broderen Hans M. Jepsen byggede han følgende Skibe:
" 308 3. Linie f. o. Venne, læs *Anne*.
" 335 1. Linie f. o. tilføjes efter Maj: 1924.
" 401 Overskriften og Kolummetitlerne skal lyde: Jagt og Fuglefangst.
" 484 Tilføjes forneden: Fru Ingeniør Engel, f. Brinch, Kjøbenhavn (hvis Forældre er født i Sønderho), skænkede 1933 et fint broderet Tæppe til Gulvet foran Alteret.

- Side 523 Overlærer Holger Poulsen har ikke været Overlærer ved Realskolen, men ved Borgerskolen.
- „ 525 Under Frk. Grimlunds Billede skal staa ansat 1910 og ikke 1900.
- „ 526 I. L. f. n. 1915, læs 1918.
- „ 526 Under N. Birkelunds Billede rettes 1920 til 1925.

3. Bind:

- Side 81 og 83 Billederne af H. H. Clausen og Jens Poulsen Clausen er blevet ombyttet. Under Billedet S. 81 skal staa: *Jens Poulsen Clausen. Død 19. Febr. 1919, 77 Aar. Jernbk. Puk m. fl.*, og under Billedet S. 83: *H. H. Clausen. Død 23. Nov. 1915, 63 Aar. Brig Claus.*
- „ 91 *Jes N. Hansens Dødsdag er 17. Marts.*
- „ 157 Laurids H. Lauridsens Alder skal være 79 Aar.
- „ 161 Jens Mikkelsen Nielsens Alder skal være 85 Aar.
- „ 163 Billedet af Søren Rask Nielsen er forkert. Hans Billede er saaledes:



- „ 365 N. M. Iversen, læs *M. N. Iversen.*
J. P. Jensen, læs *J. P. Jessen.*
- „ 370 12. Linie f. n. H. Donner, læs *J. O. Donner.*

For dem, der maatte ønske at overklæbe Fejlene med Rettelserne, følger disse hoslagt paa et særskilt Stykke Papir.

INDHOLDSFORTEGNELSE.

	Side
Skibsfarten	5
Udskrivning af Mandskab til Orlogstjeneste	22
Fanøboerne tager en svensk Kaper 1714	48
Nordby Sejlskibsførere	73 181
Fanø-Skipperes farl. Sejlads i Krigsaarene 1807—14	84
Opbragte Skibe	100
Mangel paa Brødkorn i Krigsaarene	154
Heltedaa og Oplevelser i Krigsaarene	166
Fire Mand fra Sønderho taget til Fange af Englæn- derne 1810	172
Sønderho Sejlskibsførere	137 183
Forplejningen om Bord	214
Krigen 1848—50	216
Sejlskibsflaadens Udvikling	242
Nordby Sejlskibsflaade 1826	246
Sønderho Sejlskibsflaade 1826	248
Nordby Sejlskibsflaade 1854	254
Sønderho Sejlskibsflaade 1854	256
Hele Fanøs Sejlskibsflaade 1878	259
Sejlskibe paa Fanø 1897	265
Fanø Sømænd i Fyrvæsenets Tjeneste	294
Fanø Navigationsskole	297
Skolens Forstandere	310
Navigationsskolen i Sønderho	315
Assurance- og Hjælpekasser	321
Søassuranceforeningen i Nordby	324
Fanø Forsikringsforening for Søfolk	325
Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer	326
Nordby Enkekasse	327
Den gamle Mand. Fanø Bombebøsse	327
Nordby Understøttelsesforening	328
Sønderho Understøttelsesforening	328
Sønderho Enkekasse	329
Legater	331
Nordby Sogn	331
Sønderho Sogn	332
Nordby Skibsrederforening	333
Havne- og Besejlingsforhold	337
Nordby Havn	337
Sønderho Havn	352
Lodsvæsenet	361
Graadybs Kabe- og Tøndevæsen	367
Knuddybs Kabe- og Tøndevæsen	371
Stranden	377
Redningsdaad og Redningsvæsen	385
Redningsstationen i Rindby	394
Redningsstationen i Sønderho	398
Strandinger	403
Ravfund og Ravhandel	417
Fra Badevæsenets Barndom	425
Stormfloder	429
Kongelige Besøg	437
Museet	445
Fanøforeningerne	447
Benyttede Kilder	450
Gammel Mønt, Maal og Vægt	452
Sag- og Navneregister	457



K. Michramann
07.

Født 4. April 1870 i Sønderho.

Trykfejl, der om ønskes, kan overklæbes med nedennævnte Rettelser. Sammenlign Rettelser og fundne Trykfejl 3 B. S. 460 f.

1. Bind.

- Side 21. Fiskerstien.
Side 51. Jens Nielz
Side 78. Dommer
Side 145. 64 Aar
Side 146. 1858
Side 154. Marts
Side 178. Marts
Side 204. 1915
Side 233. 1807
Side 282. 1908
Side 288. *Jens*
Side 332. 14. Oktober 1925
Side 369. Københoved
Side 400.

*) Margrethe Elisabeth var *ikke* født i Helsingborg; det var hendes afdøde Mand, Kroholder Peder Gallesen i Nordby, der var født dér. Hun var Datter af den af Jens Sørensen omtalte Amtsfuldmegetig Oluf Christian Engelstoft og født i Ribe.

- Side 470. Plantage

2. Bind.

- Side 80. Tomasson
Side 180. S. Madsen
Side 262. Død 14. Oktober 1925
Side 283.

3 Spillemand: Skomager C. Lauridsen, Organist N. Gundersen og Blokkedrejer J. Enné, Nordby, ca. 1885.

- Side 290. Født 2. Nov. 1878
Side 305.

Peder Hansen Clausen har bygget en Del Smaafartøjer og repareret flere mindre Skibe.

- Side 307. *Hans Morten Jepsen*

Laust M. Jepsen (død 1901, 74 Aar) lærte hos Søren J. Sønrichsen, Sønderho. Han arbejdede baade „efter Tegning“ og „ru Træmodeller“. Sammen med Broderen, Hans M. Jepsen, byggede han følgende Skibe:

Side 308. Anne

Side 401. JAGT OG FUGLEFANGST

Side 450. — Følgende kan indklæbes:

Kaptajn P. A. Pedersen, Nordby, skænkede 1934 et smukt Skib til Nordby Kirke. Model af det engelske Linieskib, Admiralskibet „Victory“.

Side 484. — Følgende kan indklæbes:

Fru Ingeniør Engels, f. Brinch (hvis Forældre Købmand P. Brinch og Hustru Mette Cathrine, f. Brinch, er født i Sønderho) skænkede 1933 et fint broderet Tæppe til Gulvet foran Alteret.

Side 523.

Rettelse:

Holger Poulsen har ikke været Overlærer ved Realskolen, men ved Borgerskolen.

Side 525. ansat 1910

Side 526. 1918 1925

3. Bind.

Side 81 og 83. — Billederne af H. H. Clausen og Jens Poulsen Clausen er blevet ombyttet. Under Billedet Side 81 skal staa:

Jens Poulsen Clausen
Død 19. Febr. 1919,
77 Aar.
Jernbk. Puck m. fl.

Under Billedet Side 83 skal staa:

H. H. Clausen.
Død 23. Nov. 1915,
63 Aar.
Brig Claus.

Side 91. Død 17. Marts 1925, 80 Aar

Side 157. 79 Aar

Side 161. 85 Aar

Side 163.

Søren Rask Nielsens Billede er saaledes:

Side 365. *M. N. Iversen*

J. P. Jessen

Side 370. J. O. Donner



Med Udsendelsen af nærværende 3. Binds 2. Del sluttes „Fanøs Historie“. Det vil sige, hvad der angaar Øens Historie, Topografi og statistiske Efterretninger.

Jeg har dog endnu en betydelig Del Stof, jeg mener, der bør udgives.

Det er for det første Fanø-Sømænds Oplevelser paa Havet lige fra de som 14-aarige Drengene kom ud at sejle og til de „lagde op“ for stedse. Herom har jeg modtaget mange interessante Skildringer fra yngre og ældre baade nulevende og forlængst afdøde. De er værd at stifte Bekendtskab med, thi om nogle Aar vil alle de være borte, der kan fortælle om Sømandslivet om Bord paa Sejlskibene.

Denne Del, der vil faa Titlen

FANØ-SØMÆND I STORM OG STILLE,

vil ogsaa komme til at indeholde Efterretning om alle de Redninger paa Havet af Menneskeliv, som Fanø-Sømænd har udført fra langt tilbage i Tiden og til vore Dage, forsaavidt jeg har kunnet opspore dem. Disse Heltedaad har ofte været forbunden med største Livsfare for Redningsmændene, og derfor bør de paagældende hædres ved, at Efterretning derom kan bevares for Efterslægten.

Bogen vil blive rigt illustreret og udkomme saasnt et passende Antal Subskribenter har tegnet sig. Til dette Brug vedlægges Bestillingskort.

For at alle Heltedaad kan komme med, beder jeg dem, der har Kendskab til saadanne, at give mig Underretning derom, hvad enten Redningsmændene har modtaget offentlig Anerkendelse derfor eller ikke. Foreløbig kan man blot nævne Tildragelsen, har jeg saa ikke i mit Arkiv noget derom, kan vi tales nærmere ved om Begivenheden.

For det andet paatænkes Udgivelsen af en Bog med Titel

FANØ-FOLK I SKIK OG VIRKE.

Derom vil senere blive gjort Rede.

„Fanøs Historie“ leveres komplet for Kr. 32,00 frit tilsendt. Betalingen kan om ønskes erlægges i mdl. Rater af mindst 3 Kr.

N. M. Kromann: Af Slægten Warrers Historie. Pris 1 Kr., 3 Eksp. 2 Kr. 50 Øre, 6 Eksp. 4 Kr. 50 Øre. Sønderho Slægten Thøgersens ældste Led, 50 Øre. Forsendes franko fra Udgiveren, naar Beløbet sendes forud i Frimærker eller pr. Girokort. Girokonto 38678.