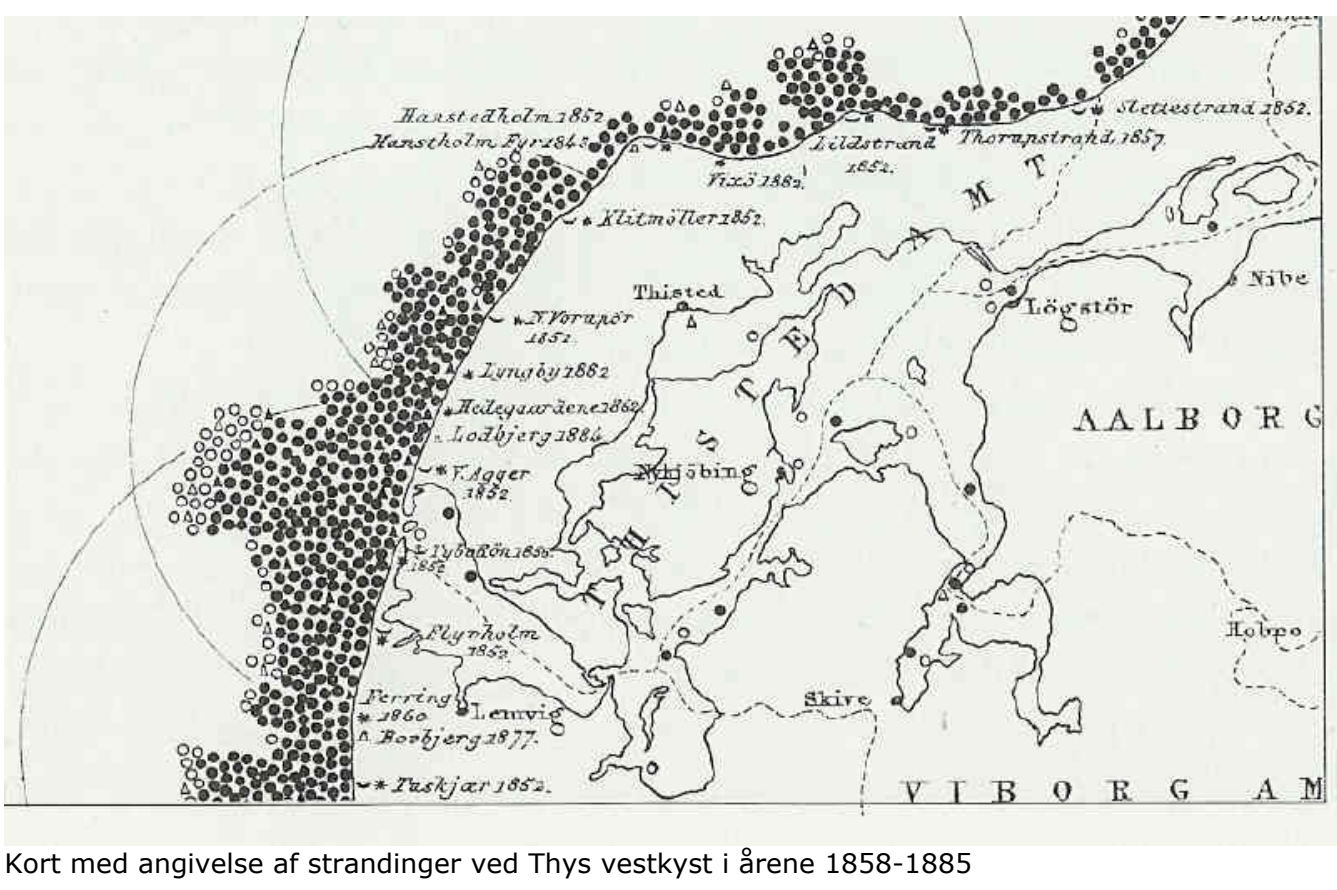
Strandinger og strandingsgods

Strandfogedgården i Vangså
Ved vejen gennem Vangså ligger Strandfogedgården med sit stuehus af røde tegl og en hvidkalket udhusbygning. Her boede strandfogeden, der var ansat af politimesteren for at føre opsyn med og indberette om strandinger og bjergninger. Strandfogedembedet var eftertragtet, fordi det gav en ekstra fortjeneste, og der var respekt om embedet. Strandfogeden blev bl.a. aflønnet med bjærgeløn for løst vraggods. Han skulle sørge for, at bjærget gods blev opbevaret forsvarligt indtil strandingsauktionerne, og han skulle give husly og kost til reddede søfolk. Desuden skulle han bjærge ligene fra eventuelt omkomne og sørge for deres begravelse på kirkegården.
Strandingsauktionerne blev arrangeret af strandfogeden, og de tiltrak mange folk fra nær og fjern. Disse dage var der livlig handel ved strandfogedgårdene, og her kunne man somme tider købe eksotiske eller eftertragte varer. F.eks. bjærgede man nogle gange eksotiske frugter som appelsiner, eller vin og spiritus, som dog kunne have en vis tendens til at nå ud til lokalbefolkningen udenom auktionerne. I 1890 strandede et skib i Vigsø Bugt. Lasten blev kastet over bord og drev i land ved Febbersted øst for Hanstholm. Der var tale om frosne, plukkede høns, og disse fandt god afsætning ved den efterfølgende auktion.

Strandingsgods
I den tidlige middelalder havde kystboerne ret til at bjærge det ilanddrevne gods, og dette kunne i grelle tilfælde friste til, at man lokkede skibene tæt på land og dræbte besætningen for at få fingre i lasten. I Jyske Lov fra 1241 står der, at kongen ejede forstranden ved alle kyster og dermed havde ret til alt strandet gods, med mindre nogen kunne bevise, at de ejede det. Dette krævede, at der blev holdt øje med kysterne fra centralt hold, og i praksis var det nok ikke alt ilanddrevet gods, der blev opfanget af statens repræsentanter. I strandingsloven fra 1895 formuleredes regler om strandfogedens virke, heriblandt om, hvad man skulle stille op med det strandede skib og dets gods. Disse regler er stadig gældende.

Strandinger og forlis
Love og forholdsregler omkring stranding havde en vis relevans for Thy, idet der var mange sten- og sandrevler ud for kysten, som skibene kunne komme til at sidde fast i under de kraftige storme. Og var skibet først grundstødt, kunne bølgerne hugge skibet i stykker, hvilket havde alvorlige konsekvenser for såvel mandskabet som lasten.

Datidens træskibe kunne også kæntre, miste rigningen eller springe læk i stormvejret, uden det var stødt på grund. Hvis mandskabet i sådanne tilfælde gik fra borde, var der tale om "døde" skibe, og fra 1863 til 1913 strandede der på den 120 km lange kyststrækningen fra syd for Thyborøn til øst for Slettestrand 57 sådanne skibe uden besætning. Ved meget kraftige storme kunne der endda være tale om flere strandinger indenfor få dage, og de fleste strandinger skete på kysten mellem Thyborøn og Lodbjerg. Besætningerne fra skibene kunne i heldige tilfælde nå land i deres redningsbåde, men ofte druknede de og blev begravet på kirkegården i det sogn, hvor de var drevet i land. Skibslasten kunne måske ramme kysten et helt andet sted, og det kunne være svært at identificere drivgodsets oprindelse. Historien kender eksempler på strandinger, hvor store skibe er blevet fanget af stormen, og flere hundrede mennesker har måttet lade livet. Kystens beboere har i sådanne tilfælde fra strandkanten været tilskuere til forfærdelige menneskelige tragedier, hvor man prøvede at hjælpe men ikke kunne overvinde naturens voldsomme kræfter.



Kort med angivelse af strandinger ved Thys vestkyst i årene 1858-1885

Eftertragtede og eksotiske varer
Strandingerne indebar imidlertid også en mulighed for vinding for kystboerne. Kæntrede både og skibe kunne drive om til fare for andre, og de blev så vidt muligt bugseret i land. Hvis skibets mandskab var gået fra borde, blev der udbetalt bjærgeløn, som var tilpasset skibets og ladningens værdi. De officielle myndigheder blev også straks inddraget, og hvad skibenes ladninger angik, blev de oftest solgt på offentlige auktioner. Hermed fik folk i det træfattige Thy f.eks. mulighed for at købe billigt tømmer og brænde.
Blandt eksemplerne på "døde" skibe ved Thykysten er et skib, der i 1874 strandede ved Thyborøn uden mandskab. Der blev efterfølgende holdt auktion over 5256 planker, 4524 bordplanker samt en del bjælker. Dertil kom en del af skibets inventar, sejl og tovværk samt vragdele.

Den 4. december 1867 strandede ved Vangså en engelsk bark med navnet James Scott, der var lastet med havre. Dette skibs besætning på otte mand foruden kaptajnen kom dagen efter i land i en båd ved Febbersted øst for Hanstholm. Den 13. december 1880 strandede ved Hansted en jernbygget hummerkutter fra Ostende. Skibet var forladt af mandskabet, men 3572 af ladningens 4000 levende hummere blev bjærget.

Forbedrede besejlingsforhold
Antallet af strandinger faldt, efterhånden som man gik over til motordrevne skibe, ligesom fyrtårnene i Lodbjerg og Hanstholm var en stor hjælp, når man skulle sejle gennem dette farlige farvand ved Jyllands skulder. (Tema om redningsvæsen i Stenbjerg)

Henvisning til andre lokaliteter/emner:

Grave på kirkegårde
På nogle af kirkegårdene ved kysten finder man fællesgrave over druknede besætninger fra de strandede skibe. F.eks. er der på Klitmøller Kirkegård en grav med de omkomne fra Sleipner, der strandede i 1880. Flere steder er der også begravet ilanddrevne flyvere fra f.eks. engelske bombefly, der fløj over Danmark under 2. Verdenskrig.

Klitmøller Kirke. Gravsted over Sleipners besætning