

En stranding ved Lyngby

Af Knud M. Nielsen, Strangesensvej 18, 7770 Vestervig

En af de mest kendte og dramatiske strandinger der har fundet sted ved Lyngby, var da den engelske damper "Sprightly" af Newcastle strandede den 9. juni 1934. Jeg har i bogen "Landet mod Nordvest" fundet en udførlig beretning om strandingen, velsagtens hentet fra redningsprotokollen, og det er den beretning, jeg her vil gengive.

Den 9. juni 1934 kl. 05.30 modtog opsynsmanden ved redningsstation Lyngby telefonisk melding om, at en damper var strandet tæt nord for Lyngby landingsplads. Da vinden var tiltagende - vestlig - lod han redningsmandskabet og transporthestene tilkalde, og kl. 08.15 var såvel roredningsbåden som raketapparaterne bragt til strandingsstedet, hvor båden søsattes og roedes ud til det strandede skib, hvis kaptajn dog ikke ønskede at gå fra borde, idet han forventede at få sit skib flot ved egen hjælp, når højvandet indtraf. Redningsbåden opholdt sig ved skibet en times tid, men da søen ikke forværredes, holdt den mod land, hvor den blev hevet op på stranden, klar til på ny at gå ud, hvis det senere viste sig påkrævet.

I løbet af dagen tiltog vind og sø i styrke, og hen imod aften gik redningsbåden ud og ankrede op i nærheden af det strandede skib. Kaptajnen ønskede dog stadig at forblive ombord med sin besætning, idet bjergningsdamperen "Garm" nu var kommet til stede og forsøgte at slæbe det strandede skib afgrunden. Da vind og sø tiltog jævnt, besluttedes det at lade redningsbåden blive ved skibet natten over.

Den 10. juni kl. 07.00 tilbød man atter sin assistance til det strandede skib, men fik afslag af kaptajnen, hvorfor redningsbåden blev roet til land og halet op her. Kl. 10.00 var vind og sø tiltaget i foruroligende grad, og den strandede damper arbejdede hårdt på revlen ca. 300 meter fra land.

Søen brød voldsomt over skibet, der lå parallelt med kysten med stærk slagside. Slæbningen var på dette tidspunkt opgivet af bjergningsdamperen. Redningsbåden blev på ny roet ud til damperen, og nu blev tilbuddet om assistance modtaget. 13 mand af de skibbrudne kom heldigt over i redningsbåden og blev bragt

velbeholdne i land. Forholdene var nu så vanskelige, at det kun med største besvær lykkedes igen at søsætte redningsbåden og ro den ud til strandingsstedet, men her afslog kaptajnen og resten af besætningen at forlade skibet, så længe det overhovedet var til at være ombord.

Efter at have opholdt sig en time på stedet, lod redningsmandskabet kaptajnen vide, at det var bedst at gå med i land nu, da det var umuligt at forblive ved skibet med redningsbåden, og det ville ligeledes være umuligt at komme ud igen med båden. Kaptajnen afslog dog atter den tilbudte hjælp, hvorfor redningsbåden holdt mod land, idet man meddelte, at når hjælp måtte ønskes, ville raketapparaterne blive bragt i anvendelse. Under indpassagen fik redningsbåden nogle svære brådsøer over sig, men klarede sig dog godt i land. Da storm og sø nu var tiltaget så meget, at det var umuligt at gå ud med redningsbåden, blev denne kørt til stationen, og raketapparaterne blev gjort klar.

Der sattes vagt ved stranden, medens redningsmandskabet gik hjem for at skifte tøj. Kort efter ringede vagten til opsynsmanden, at forholdene stadig forværredes. Luger og andet vraggoods fra skibet drev nu omkring i søen, ligesom to af dets redningsbåde, knuste, var drevet i land.

Da skibet stadig overskylledes af søen, besluttede opsynsmanden at lade raketapparatet træde i virksomhed. En dobbelt raket blev affyret, og lagde linen i læ af skibet, den næste nåede ikke derud, medens den tredje lagde linen over forskibet, hvorved forbindelsen opnåedes. Efter at stjerterblokken var halet til borde og fastgjort, blev redningstrossen halet ud, men på grund af afstanden og den hårde strøm viklede ud- og indhalerlinen sig om trossen, så den ikke kunne løbe fri i blokken. Med stort besvær lykkedes det omsider at få klaret tårnene ud og redningsarbejdet kunne tage sin begyndelse.

Alle ombordværende (9 mand, hvoriblandt bjergningsdamperens dykker) blev bragt velbeholdne i land med redningsstolen. Da kaptajnen som sidste mand kom i land, kaldte han redningsmandskabet sammen, og efter i hjertelige ord at have takket for hjælpen, beklagede han, at han ikke havde ladet resten af



»Sprightly» den 9. juni 1934

de skibbrudne gå i redningsbåden sidste gang den var ude, men han havde den gang ikke være tilstrækkeligt klar over kystens og forholdenes farlighed.

Redningsmateriellet blev nu bragt tilbage til stationen, og mandskabet hjemsendtes kl. 23.30. Det strandede skib S/S »Sprightly» af Newcastle var på rejse fra England til Aalborg med kul. Besætningen var på 21 mand. Strandingens årsag angaves at være tåge og strømsætning.

Det var så, hvad jeg kunne læse mig til.

Noget helt andet er så, hvad der er blevet fortalt og snakket om mand og mand imellem, for det er klart, at den stranding tit er blevet drøftet i årenes løb. Der var faktisk slet ingen tåge, den morgen skibet strandede. Solen var lige stået op, og hjemme i byen var der klart og fint vejr. De folk som var oppe så tidligt, hørte at der var en damper som tudede, men ingen tænkte på, at der skulle komme en stranding i det vejr, men da så brølene fra skibet efterhånden kom nærmere, begyndte man at spidse øren, og da skibet tudede vedholdende med korte ophold, var man klar over, hvad der var hænt.

Skibet havde faktisk sejlet i en lokal tågebanke ind mod land. Vistnok den eneste tåge, der var til at få øje på den morgen. Det var jo så ærgeligt for skipperen, men vistnok ingen i byen var kede af det uheld.

Skibet stod ret længe på kysten, men det lykkedes til sidst »Garm» at trække det af grunden. Under 2. verdenskrig blev det

minesprængt og gik ned i Kattegat. Da redningsfolkene havde fået forbindelse med skibet med raketten, viste det sig, at storankeret ikke kunne holde. Den ribbede i sandet dels på grund af den store afstand ud til skibet hvorved stortrossen udgjorde en betydelig vægt, og dels fordi skibet arbejdede hårdt på grunden, således at stortrossen nogle gange var under vand, for i det næste øjeblik at være spændt til bristepunktet højt til vejrs. Der var heldigvis mange tilskuere på stranden, og uden deres medvirken havde det næppe gået så godt, som det gik, da redningsfolkene var alt for få til at kunne klare det alene, for da man begyndte at tage søfolkene ind i redningsstolen, og storankeret var godt fastgjort, rullede skibet tit udefter, hvorved det slæbte ankeret med sig udad på stranden, og når det så rullede tilbage, tog de mange Svankjærfolk og andre fat i trossen og holdt det spændt, så den skibbrudne i redningsstolen ikke kom for meget under vand. De mange mennesker kunne nogenlunde holde trossen spændt efter skibets bevægelser.

Som nævnt var kaptajnen den sidste der kom i land, og var flere gange under vandet på vej ind. Han var ret medtaget, da han nåede stranden, og vandet løb ud af halsen på ham. Da han var blevet hjulpet ud af redningsstolen og havde sundet sig lidt efter at have gylpet masser af vand op, var det så han holdt en lille tale for redningsfolkene. Der var vist ingen, som havde særlig ondt af ham for hans hårde tur i redningsstolen, for på en af de første ture



Skibsbesætningen uden for mit hjem. Siddende fra venstre Anna Josefesen født Grønkjær, kaptajnen og Kirstine Iversen gift Leed. Stående: styrmanden, maskinmesteren, min bedstefar Chr. Madsen, min mor med Esther, agenten, min far og endelig Mr. Burlesen som står og holder Kirstine i hånden.

redningsbåden gjorde ud til skibet, og hvor skibsbesætningen ikke ville med i land, blev skraldespanden fra kabyssen, fyldt med kartoffelskræller, æggeskaller og kaffegrums m.m. tømt ned i redningsbåden. Senere, da forholdene ved skibet var ved at blive kritisk, rådede bjergningsskibets dykker, som jo var kommet ombord, kaptajnen til at lade skibet rømme, men han svarede hånligt: "Er du bange", hvortil dykkeren rasende bemærkede, at så længe kaptajnen blev på skibet, gjorde han det også.

Besætningen blev indkvarteret rundt om i byen. Kaptajn og styrmand hos min bedstefar, som var opsynsmand, og da skibsrederen senere kom fra England, boede han og rederiets agent hos mine forældre. Vi havde dengang altid ung pige i huset, men på grund af den megen travlhed i forbindelse med strandingen var der i den periode to piger.

En aften, det var inden rederiets folk fra England var ankommet, sad nogle af matroserne fra skibet hjemme i vores dagligstue, da kaptajnen pludselig dukkede op på besøg. Matroserne røg op i stående stilling, og kaptajnen mælede ikke et ord, han knipsede blot med fingrene og pegede på døren, hvorefter matroserne for ud af den på nakken af hinanden. Kaptajnen kunne åbenbart ikke være i stue sammen med dem.

Skibsrederen hed mister Burlesen, og han kunne ikke rigtig lide, hvis man kun kaldte ham

ved navn, han ville helst have "mister" foran. Ellers var han en meget gemytlig person, en rigtig levemand, som holdt af at lave sjov og kommers med pigerne. Han drak mindst en hel flaske whisky om dagen, og Ingvard Fink, som var byens lillebilvognmand, blev sendt til Aalborg efter en kasse whisky af og til. Da far engang bemærkede til Ingvard, at det da ikke var nødvendigt at køre helt til Aalborg efter det, da han kunne få det i Bedsted hos M. Trab, bemærkede Ingvard med et svedent grin, at når han fik en tur til Aalborg, så kørte han selvfølgelig til Aalborg, han skulle jo leve af at køre for folk, og dengang var det bestemt ikke almindeligt med så lange ture. Hvorvidt han virkelig var helt i Aalborg ved jeg ikke, men Mr. Burlesen fik sin whisky og betalte for turen.

Da sønen efter kort tid blev rolig, begyndte bjergelaugene at losse kullene i skibet overbord, under ledelse af dykkeren. Han var efter sigende en meget ubehagelig karl at arbejde under, så bjergene var efterhånden rasende på ham. En dag da han var på vej op fra lasten på en stige, faldt der et stykke kul ned og ramte ham lige oven i hovedet. Kulstykket var på størrelse med et menneskehoved. Han fik en flænge og blødte kraftigt, men tog ellers ingen skade. Alle var klar over, også dykkeren, at kulstykket ikke var trillet ned af sig selv, det var vippet ud over lugekarmen med en støvle. Alle vidste vel hvem der havde gjort det, men det blev der ikke

snakket om, og dykkeren var siden en hel del mere afdæmpet i sin optræden.

I de dage hvor bjergningen foregik, blæste det igen op til storm, mens bjergerne befandt sig om bord, og forholdene blev snart sådan, at det blev nødvendigt at lade dem forlade skibet i redningsstolen. Det gik bare ikke så nemt, da mange af bjergerne var bønder fra hele kommunen, som absolut ikke var vant til at færdes på skibe, og endnu mindre at klatre højt til vejs i en svajende skibsmast for dernæst at lade sig fire ind over de tunge brådsøer hvor de af og til bogstavelig talt kom til at sidde med røven i vandskorpen. En af de kurve, hvori kullene blev hejst op fra lasten, blev rigget til, så de, der ikke mente selv at kunne gå til tops i masten kunne blive hejst derop. Min morbror, Thøger Iversen, blev anbragt oppe i masten for at kunne hjælpe de betuttede "luftskippere" af "gondolen" og over i redningsstolen. Det var også nødvendigt, for der var en del ældre folk imellem, og mange var både svimle og utilpasse af højden og skibets bevægelser. Thøger godtede sig rigtigt, for mange af bønderne havde ikke altid været særlig venlige over for Lyngbyfolk, men her var storheden gået af dem, og de tog med glæde og stor fasthed mod den fremstrakte hånd, som de næsten ikke lod sig løsrive fra igen. Den stående replik var næsten hver gang Thøger modtog en ny "rejsende" oppe i højderne "no holder du ordenlig we mæ, å slipper mæ et", og det gjorde han så heller ikke inden han havde fået anbragt delikventen i stolen, og der var klar til afgang.

Carl Hohlenberg fra Lyngby havde kronede dage, mens skibet stod strandet. Han boede nu fast i sit sommerhus "Jægersrø" i Lyngby, efter at han var flyttet dertil fra Klampenborg. Han havde været enejer af Det Hohlenbergske Bogtrykkeri, som dengang var Nordens største, men var gået fallit, og havde så taget domicil i Lyngby, hvor han havde et lille brødudsalg. Han talte flere fremmedsprog flydende, så han blev

naturligt nok ansat som tolk. Han nærrede samme forkærlighed for whisky som Mr. Burlesen, og da det efterhånden var mange år siden Hohlenberg havde haft råd til at nyde den slags dråber, holdt han sig ikke tilbage ved serveringen, som var både rigelig og ofte. Når han fungerede som tolk, anlagde han altid monokel af guld.

Da skibet var blevet tømt for lasten, tog bjergningsskibet "Garm" det af grunden, og det blev slæbt til Aalborg. Der var lidt betænkelighed ved, om det var slået læk, for der var opstået en revne i hele fordækkets bredde, og når "Garm" trak til, udvidede revnen sig betragtelig, men der var ingen grund til uro, viste det sig.

Nogle af bjergerne fra Lyngby skulle med til Aalborg for at aflevere skibet. De havde iklædt sig blå sømandsbukser og trøje. Den eneste der havde slips på og i jakke, var Vilhelm Jørgensen. De havde vel ikke regnet med, at de skulle arbejde på turen, men det skulle de. Der var flere ting, der skulle gøres, og da det jo var en kuldamer, var de både krøllede og snavsede, da de ankom til Aalborg. Det sås jo ikke så meget på det blå mandstøj, men Vilhelm var kommet til at se endog meget krøllet og plettet ud. Vel ankommet til byen ville de naturligvis ud at se på denne, det brugte man jo, når man havde afleveret en stranding. Det var et eftertragtet job at blive udtaget til det. Så de fik vasket sig og børstet kulstøvet af tøjet, hvorefter de gik ind på en restaurant for at få noget at spise. Til deres overraskelse blev de nægtet adgang undtagen Vilhelm. På den restaurant forlangtes der påklædning med slips, og det var Vilhelm jo iført, hvor misserabelt det end var kommet til at se ud efterhånden, men de fandt dog et andet sted hvor de kunne slippe ind alle sammen, og de morede sig alle over episoden med slipset, ikke mindst Vilhelm.

Kilde: Sydthyy Årbog 1994, side 8-12.