



Redningsbåden i Snogebæk ved redningsstationens sandstensmole. Ud over redningsbåden fra 1907, der ses på fotografiet, landede og søsattes også stationens tidligere redningsbåde, bygget henholdsvis 1822 og 1854, ved molen. Bagved opførtes i 1822 Danmarks første redningsstation (nu Hovedgade 16), men da den ødelagdes af stormfloden i 1872, måtte den genopføres i 1873 lidt længere mod nord, hvor den rødkalkede bygning stadig ses (nu Hovedgade 10). I billedets baggrund ses byens havn, der blev bygget 1888-89 med statslig støtte: »uden havn ingen fiskere, uden fiskere ingen redningsmænd«. Billedet er taget efter 1907, men før 1920, da den løse styreåre på båden erstattedes af en fast. Snogebæk Arkiv.

Den Bornholmske Kystredningstjeneste i 200 år

Af Henning Bender

Danmarks første redningsstation 1822

Danmarks første kystredningsstation blev anlagt i Snogebæk på Bornholm i årene 1822-1824 på initiativ fra borgere i Nexø. Stationen, der så vidt vides, var den første uden for Storbritannien, havde hentet ideen herfra og bestod som de britiske af en »synkefri« redningsbåd, vogn og et professionelt redningsteam. Anlægget udførtes ud for den gamle, men stadigt synlige stenmole i Snogebæk og havde som sit formål at redde livet for søfolk, mens de endnu befandt sig til søs på indstrandende skibe. Det var noget helt nyt, for hidindtil havde man ved strandinger stået magtesløse på kysten og set søfolk drukne, mens deres skibe knustes ude på sandbanker eller klipperev. Enkelte af tilskuerne trøstede sig måske med udsigten til indtægterne fra de »dejlige vrage«, andre følte at noget måtte gøres. Man kunne jo selv som fisker eller sømand få behov for hjælp.

Henning Bender er født i København 1944, mag.art. i historie fra Københavns Universitet 1972. 1974-2008 stadsarkivar i Aalborg; 1989-2008 desuden leder af Det danske Udvandrerarkiv i Aalborg. 2000-2002 direktør for Bornholms Forskningscenter i Nexø (CTR) med orlov fra Aalborg Kommune. Efter pensionering bosat i Snogebæk. Holder en del foredrag og skriver om dansk udvandring, indvandring og industri- og fotohistorie. Se nærmere om cv, foredrag, bøger og artikler på henningbender.dk

Hvorfor netop på Bornholm?

At denne nyskabelse netop opstod på Bornholm, 25 år førend man fandt på at opføre tilsvarende anlæg på Jyllands vestkyst, skyldtes nok, at øen allerede i 1785 fik sit helt eget kongeligt udstedte strandingsreg-

lement. Længe før andre dele af landet fik et tilsvarende regelsæt i 1836. Begrundelsen for denne tidsmæssige forrang var dog ikke særligt smigrende for øen, men skyldtes klager over bornholmernes overgreb ved de mange strandinger, øboerne anså som deres vigtigste indtægtskilde. At regeringen nu greb ind over for dette var epokegørende ved at være første gang en dansk lov klart forlangte *at livredning af forulykkede søfolk altid skulle gå forud for redning af skib og last*.

Både Jyllands vestkyst og Bornholm ligger jo, om man så må sige »i vejen« for den internationale søfart og hvad Østersøen angik, var det særligt kysterne omkring Dueodde med de stadigt skiftende sandrevler og de kilometerlange undersøiske stenrev, Broens Rev og Salthammer Rev, der strækker sig ud fra Snogebæk, der, lige fra de første søkort i 1500-tallet, blev markeret som det farligste strandingssted på Bornholm. Det gav derfor god mening at placere den første redningsstation med båd her midt mellem stenrevene.

Klippekysterne nord om øen fra Nexø til Hasle var nok farlige, men i det mindste synlige om dagen. Men også her klagede skippere, der var bedre vant hjemmefra, over den fuldstændige mangel på fyrtårne og afmærkninger, som man indtil 1857 betalte Øresundstold for at få. Også i Østersøen.

Kraftig forøgelse af skibstrafikken ved Bornholm

I de velbevarede og digitaliserede Øresundstoldregnskaber, der ud over varelasterne fortæller, hvor fra skibene kom og hvorhen de skulle, kan man se, at der var tale om en

stærkt voksende trafik, der passerede Bornholm i fart mellem Vesteuropa og Rusland. Indtil midt i 1700-tallet var der tale om ca. 3-4.000 skibspassager om året ved Helsingør, mindre når der var krig, men herefter voksede antallet år efter år til omkring 20.000 sidst i 1840'erne. Med langt flere sejlskibe blev der også alt andet lige flere strandinger.

Det er derfor i lyset af dette, at vi ser den danske stat som en af de første efter Storbritannien tage initiativ til en egentlig dansk kystredningstjeneste i 1852, i 1855 fulgt af en svensk og norsk samt fra 1865 en samlet tysk.

Nye resultater og kildemateriale

Artiklen handler om hvordan denne ide om at redde søfolks liv i første omgang blev lovfæstet på Bornholm, oplevede mange bagslag og om, hvorledes en statslig redningstjeneste trods vestjysk modstand etableredes på øen i 1852 og herefter fortsatte som en særlig bornholmsk afdeling i årene 1852-1928. En sådan artikel er der kraftigt brug for, for i stærk modsætning til redningsstationer på Jyllands vestkyst, der har genereret utallige bøger og flere museer, er den bornholmske redningshistorie langt mindre kendt.

De få, men væsentlige artikler og bøger, der findes om redningsvæsenets historie på Bornholm, vil blive nævnt neden for i en litteraturoversigt. Her vil man også finde en gennemgang af det meget righoldige, men stort set ubenyttede arkivalske materiale på Statens Arkiver, hvoraf langt det meste findes frit tilgængeligt på internettet via Arkivalionline.

Strandingsreglementet af 27. maj 1785 for Bornholm

Det kongelige strandingsreglement af 27. maj 1785 for Bornholm, brød som nævnt med al tidligere praksis, ved ikke alene at handle om strandingsgods, men om skibbrudne! *Når en stranding er anmeldt skal alle dertil udpegede straks begive sig til strandingsstedet, hvor skibsfolkene før noget andet skal reddes om ikke de allerede ved egen eller andres hjælp er kommet i sikkerhed.*

Amtmanden og hans fire strandingskommissærer, en for hvert herred, skulle sikre de skibbrudnes interesser og af hensyn til livredningen, udnævne »respekterede« borgere som forbjergere. En for hver enkelt købstad, sogn og fiskerleje. De menige bjergere skulle til gengæld deltage efter tur og ordning så alle langs kysterne fik rimelig part i bjergningsindtægterne. Særligt i øens købstæder, Rønne især, skabte ordningen megen forvirring og stridigheder, der selvsagt i praksis gik ud over de enkelte redningsaktioner.

Strandingsreglementet af 1785 i praksis

Selvom sømandskundskab var mere udbredt på Bornholm end de fleste andre steder, var det ikke noget krav til strandingskommissærer eller bjergere, at de vidste noget om havet. Det slog højesteret fast i november 1848. Af hensyn til at alle skulle have del i bjergpenge, blev bjergerne udpeget efter tur, gade efter gade, kvarter efter kvarter! Alle vågede nidkært over husstandens rettigheder, også enker, der efter mandens død, i stedet frit kunne udpege

stedfortrædere. I landsoggenes kystområder blev det dog i praksis fiskerlejerne, der trådte til, da det jo særligt var fiskerne, der havde både.

Problemet var derfor stadig, at bjergeandele ved redningsaktioner fastlagdes gennem bjergningskontrakter og udbetaltes efter auktionssalg af strandet gods. Groft sagt kunne man jo sige, at jo færre overlevende søfolk, jo mere var der at dele. Lettere blev det ikke at gennemføre humane reformer under den lange krigsperiode, der fulgte fra 1790'erne og frem til omkring 1815, slet ikke da Danmark fra 1807 selv blev en »sørøverstat«. Det måtte amtmanden på Bornholm sande:

Frederik Thaarup (1766-1845), amtmand på Bornholm 1804-1809

Var historiker og statistiker og skrev således i sin »Kort Oversigt over Bornholms Amt«, p. 107-109 (1810) opgivende om krigens undertrykkelse af den humane folkeret. De netop opstillede fyr på Bornholm, Hammeren 1802 og Christiansø 1805, »der i så høj grad havde formindsket antallet af strandinger var atter blevet slukket« i årene 1807-1814.

Årene hvor den danske stat legaliserede retten til aktivt sørøveri rettet mod fjendtlige skibe. Thaarup havde således forsøgt sig med et ændringsforslag til strandingsreglementet af 1785, men havde helt opgivet det under de givne forhold. Men han beskrev malende, hvordan strandingerne satte penge i omløb på øen, hvordan alt og alle levede af det og sloges om at få mest! Misundelse og egennytte havde sit spil, men raskhed og mod sås dog også. Og fortsatte han, de allerfleste strandinger



Frederik Thaarup (1766-1845), amtmand på Bornholm 1804-1809. Var historiker og statistiker. Han beskrev Bornholm på godt og ikke mindst ondt i sin »Kort Oversigt over Bornholms Amt« fra 1810. Som amtmand måtte han under Englandskrigen lægge alle reformplaner til side, også tiltrængte forbedringer af strandede søfolks vilkår. Dybt skuffet måtte Thaarup tage sin afsked, da øens forvaltning blev overtaget af en militærguvernør. Kongelige Biblioteks Billedsamling.

foregår i Sønder Herred mellem Salthammer Rev og Due Odde, altså i Snogebæk. Hans efterfølger som amtmand fik efter krigen bedre muligheder for at tage fat om redningsproblematikken.

Christian Jespersen (1766-1837) på Bornholm 1809-1837

Jespersen kunne med god ret kaldes redningssagens fader, således som hans lille-

bror *Peder Jespersen* (1772-1835) fik stoppet sandflugten på Bornholm. Begge født i Nexø i en skipperfamilie med lokalkendskab til strandinger og sandflugt omkring Dueodde.

Det velbevarede amtsarkiv har talrige eksempler på aktiviteter der har med strandinger at gøre og giver god mulighed for at supplere og udvide Erik Pedersens Bornholmske Strandinger og føre fortegnelsen bagud i forhold til 1830. Her skal blot nævnes to eksempler fra 1820'erne, rednings-



Christian Jespersen (1766-1837), Nexø, amtmand på Bornholm 1809-1837. Som sin bror Peder Jespersen (1772-1835), der satte gang i bekæmpelsen af sandflugten på øen, blev Christian Jespersen den afgørende fødselshjælper ved oprettelsen af redningsstationen i Snogebæk i 1822. Den første i Verden uden for England og USA. Dette og en lang række andre praktiske reformer kunne næppe have været gennemført uden brødrene Jespersens forbløffende evne til at overkomme såvel lokal som central skepsis. Vignet fra »Stamtavle over den bornholmske Familie Jespersen«, 1941.



Amtmand Christian Jespersens gravsten på Nexø gl. Kirkegård i rød Nexø-sandsten. Som manden selv gjorde i levende live, rager hans gravstele op over alle øvrige på kirkegården ved kirken. Foto: Henning Bender 2022.

væsenets problemer i Rønne og anskaffelsen af en egentlig redningsbåd til Snogebæk.

Redningskaos i Rønne

At dømme efter de mange klager i 1820'erne til amtmand Jespersen i Nexø herskede det rene »redningskaos« på Bornholms vestkyst. Så snart man fra Rønne eller Hasle så et skib, der blot havde mindste chance for at strande, sværmede mængder af små fiskerbåde og joller ud fra byerne, fulde af håbede bjergere, der lagde sig omkring skibet for at få del i bjergelønningen, hvis altså skibet skulle få for sig at strande! Normalt var det imidlertid toldbetjent Casper Henrik Wolff-

sen (1781-1836), der med sin hurtige toldkrydser kom først om bord og med sine medhjælpere tegnede bjergningskontrakt med skipperen, hvis det blev nødvendigt og herefter indkasserede bjergpengene. Hermed kortsluttede Wolffsen simpelthen hele det bureaukratiske system, der var blevet udtænkt i reglementet af 1785 og sprang alle de embedsmænd og bjergere over, der ellers havde tænkt sig at tjene på en stranding.



Toldinspektør Caspar Henrik Wolffsen 1781-1836. Eller »Ridder Wolffsen« og »Bornholms Tordenskjold« fik ridderkorset som en af søheltene fra kaperkrigen mod englænderne. 1821 blev han tolder i Rønne og tjente siden tydeligvis mere på bjergningsvirksomhed, end hvad strandingsreglementet af 1785 tillod. Amtmand Jespersen bebrejdede ham det i 1826, men af deres brevveksling fremgår det dog, at de var enige om, at skulle skibrudne reddes, måtte der fagfolk til. Sømand og fiskere. Wolffsen nævner i denne sammenhæng sig selv og formand Hans Kruse i Snogebæk! Ikke som nu, hvor folk uden sømandskundskab blev bjergere efter tur, så alle på Bornholm fik økonomisk fordel af de mange skibsforslis. Fotografi efter et pastelmaleri udført af C. Hartmann ca. 1810.

»Bornholms Tordenskjold«

Amtmand Jespersen behandlede naturligvis de mange klager der indløb, hørte parterne og orienterede kancelliet, men lige lidt hjalp det, Wolffsen fik medhold i København. Argumentet var, at det jo lige netop var en tolders pligt at gå om bord og undersøge ankommende eller passerende skibe og var der problemer, gøre noget ved det. Men vigtigere for afgørelsen, der passede kongen, var dog sikkert »ridder« Wolffsen's heltestatus som »Bornholms Tordenskjold«. Allerede i 1809 havde han modtaget ridderkorset af kongens egen hånd, efter at han som kaper (statsautoriseret sørøver) havde erobret skib og ladning fra mere end en snes fjendtlige handelsskibe under Englandskrigen.

Enden blev, at amtmand Jespersen frafaldt alle tidligere anklager mod Wolffsen for at stikke bjergningspengene i egen lomme og i stedet allierede sig med ham i et forsøg på at få kystredningen på Bornholm effektiviseret. Begge var nemlig enige om, at redningsaktiviteterne fungerede langt bedre i Rønne i kraft af Wolffsen's toldbåd, end i Snogebæk takket være sømand Hans Andersen Kruse (1800-1842) og *den helt nye redningsbåd han havde fået fra Nexø.*

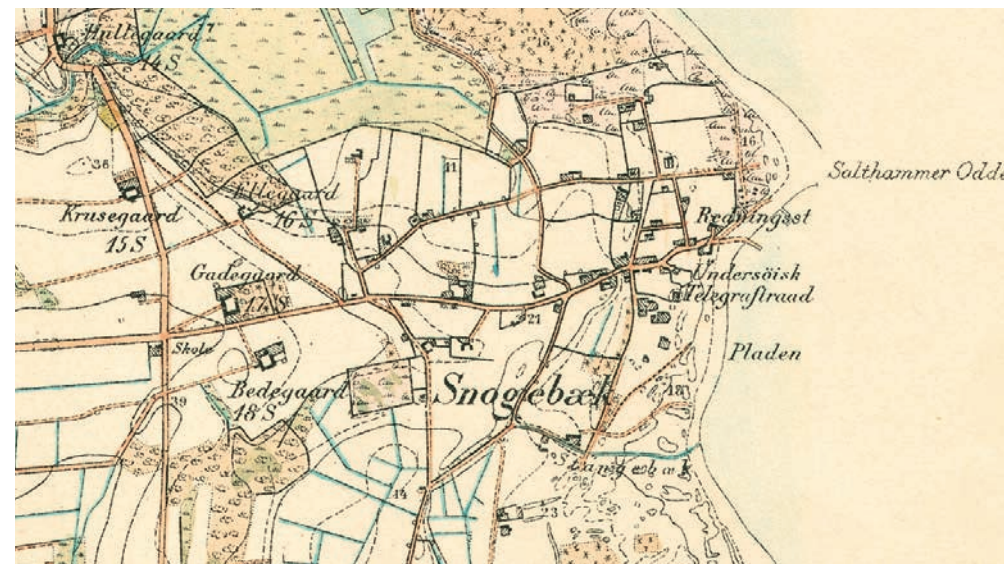
En båd til »uheldige søbrudnes redning«

Skipper, skibsbygger og strandingskommissær for søndre herred Jeppe Jørgen Hansen (1769-1823) i Nexø havde allerede i sin ungdom, fortalte amtmand Jespersen kort efter J.J. Hansen's død, interesseret sig indgående for søfolks redning under forlis. Efter selv at have overlevet flere skibulyk-

ker, havde Hansen allerede i slutningen af 1700-tallet under ophold i England studeret de synkefrie redningsbåde, der her blev taget i brug i et målrettet arbejde for »uheldige søbrudnes redning«. Som strandingskommissær og skibsbygger og i samråd med amtmand Jespersen, havde Hansen derfor i løbet af 1822-1823 bygget en redningsbåd af den britiske type på sit bådeværft på havnen i Nexø. Båden, der havde et tykt korkbælte langs rælingen og indvendigt var fyldt med luftkasser, lignede den bådtype, der senere blev standard så længe det danske redningsvæsen af 1852 benyttede ro-redningsbåde. Lidt manglede der dog til båden, og da Hansen tog til København for at hente det, døde han desværre af hjerteslag den 30. juni 1823. Uden testamente! Det blev et langstrakt dødsboskifte, der ikke skal refereres her, kun at den ældste søn *Herman Jørgen Hansen* (1801-1854) protesterede mod at redningsbåd og penge til stationen i Snogebæk skulle trækkes ud af boet. Da det alligevel skete, er det ironisk nok siden blevet til, at det var Herman Jørgen Hansen i Svaneke, der forærede Snogebæk båden!

Etablering af en redningsstation i Snogebæk

Under alle omstændigheder, var det amtmanden i Nexø, Christian Jespersen, der trådte i karakter og vredt skrev til Danske Kancelli, at afdøde Hansen personligt og ved mange lejligheder mundtligt havde lovet ham, at redningsbåden skulle skødes til det offentlige og udstationeres ved Salthammer Odde i Snogebæk. Her skulle der ligeledes, på dødsboets bekostning, opføres et bådehus til båden og en vogn, der kunne køre



Kortudsnit Snogebæk, Højt målebordsblad, Generalstaben, opmålt 1870, men udgivet 1886. Redningsstationen fra 1822 ligger som det ses på kortet i 1870 stadig i Hovedgade 16 lige over for den gamle stenmole, men nord for telegraflinjen til Rusland der blev anlagt 1868-69. Efter stormfloden 1872 flyttedes redningsstationen i 1873 ca. 100 meter mod nord til Hovedgade 10 tæt på hjørnet til Havnevej. Hentet fra <https://kortviseren.dk>.

båden frem til strandingspladsen. Vedligeholdelse af båd, hus og udstyr og honorar til formand og reddere skulle finansieres af en 10 % afgift på samtlige bjergeindtægter i Søndre Herred, uanset om båden blev benyttet til den aktuelle strandingsforretning eller ej. Kancelliet gav sin endegyldige tilladelse til ordningen i brev af 8. maj 1824, og om den kom i brug inden skal ikke kunne siges. Båden benyttedes til man i 1854 fik en ny, men blev holdt i reserve og overflyttedes til Rønne i 1862, der således blev øens anden redningsstation der fik båd.

»den djærve Søemand Kruuse i Poulsker Sogn«

I brevvekslingen mellem tolder Wolffsen og amtmand Jespersen 1825/26 havde de

begge talt om »den djærve Søemand Kruuse i Poulsker Sogn, der med saa megen Raskhed og Conduite har hjulpet utallige Skibe af Grund«. Men den 2. november 1842 gik det helt galt. Samtlige bjergere om bord på redningsbåden fra Snogebæk druknede, mens besætningen på det nødstedte skib reddedes.

Katastrofen den 2. november 1842

Nogenlunde enstemmigt meldte både danske, tyske og engelske aviser i november 1842 om »Die Vier Geschwestern« af Emden, en hollandsk kuf på kun 25 tons, der omkring klokken 22, tirsdag den 1. november 1842 i stormfuldt vejr var strandet på Broens Rev lige syd for Snogebæk. Skibets kaptajn, J.W. Keppel (1817-1853), kendte



Den nye redningsstation i Snogebæk fra 1873 er her fotograferet set fra havnen mellem 1914 og 1920. Bemærk de mange master til tørring af fangstnet, samt enkelte elmastere der tidligst kan være fra elværkets start i sognet 1914. Broen i forgrunden er vejen til havnen fra 1889, men så smal, at redningsbåden fortsat blev søsat ved den gamle sandstensmole fra før 1745 frem til 1964. Foto Th. Yhr, o. 1914-1920, Bornholms Museum.

farvandet fra talrige, tidligere ture. Denne gang gjaldt det en last med olieklager fra Königsberg til London. Skibet havde sat sig fast på sandstensrevet kun et par hundrede alen (ca. 125 meter) fra kysten. Men da brændingen var voldsom og stormen fra SØ bar mod revet, viste flere forsøg på at frelse mandskabet sig forgæves.

Ved et sidste forsøg om formiddagen den 2. november, kunne tilskuerne i klitterne ved stranden og besætningen på det strandede skib med rædsel se, hvordan en redningsbåd med fem bjergningsfolk om bord, sejlede ud fra Hammeren i Snogebæk, men kort før man nåede frem til revet ramtes af

en voldsom styrtsø. Båden fyldtes med vand, kæntrede. Fire redningsfolk forsvandt straks, mens en femte først slugtes af de oprørte bølger efter at have klamret sig til kølen på den kæntrede redningsbåd. Ligene af de første fire skyllede senere ind på stranden, mens liget af den sidstnævnte aldrig blev fundet.

De druknede 1842

Hans Andersen Kruse (1800-1842) – Snogebæk – hustru og 2 børn. Poulsker

Rasmus Hansen Beck (1807-1842) – Snogebæk – hustru og 4 børn. Poulsker

Peder Pedersen Beck (1809-1842) – f. Listed – hustru og 2 børn. Ikke fundet

Hans Peter Henningsen (1813-1842) – Snogebæk – hustru og 3 børn. Poulsker

Andreas Espersen (1817-1842) – f. Nexø – hustru og 2 børn. Nexø

Først flere dage efter, lørdag den 5. november, da vinden havde lagt sig lidt, lykkedes det at redde besætningen i land ved hjælp af liner. De deltog i begravelsen den 7. november og fik at vide, at de druknede var fem familiefædre, der efterlod sig fem enker og 13 mindreårige børn i Snogebæk.

Velgørehed efter katastrofen

At hele 23 beboere således ramtes ud af en befolkning, der i 1842 bestod af ca. 350, var i sig selv en katastrofe for de nu faderløse familier, da der ikke var tale om pensioner eller andre understøttelser. Velgørehedsforestillinger på Rønne Teater i december gav kun lidt, mere at fortællingen om de heltmodige Snogebækkere spredte sig i Nordtyskland. Herfra sendtes 130 rigsdaler til hver af de fem enker fra kong Ernst August af Hannover, hvis kongerige omfattede Emden, hvor fra det forliste skib jo kom. Den nordtyske interesse skyldtes måske også, at netop langs Nordsøkysten havde kongeriget Hannover omkring 1840 begyndt at etablere redningsstationer, der senere skulle blive grundstammen i et samlet tysk redningsvæsen fra 1865.

Øget presse- og politisk interesse for redningsarbejdet

At det var en udsat tilværelse at være sømand ses af kaptajn Keppels videre skæb-

ne. Efter at være blevet reddet i Snogebæk tog han hjem til Emden, blev gift, fik børn og anskaffede sig et nyt skib, med hvilket han selv og hele besætningen sank og druknede i Biscayen den 17. februar 1853. I det hele taget blev disse ulykker i stadig højere grad inddraget af pressen og ikke længere som en naturlig erhvervsrisiko, men som noget, det var statens opgave at løse. For Bornholms vedkommende var der særligt to strandinger, der skubbede på. Den nordirske skonnert »Emerald« forlis i indsejlingen til Svaneke havn i 1846 og den russiske Østersøflådes flagskib, dampskruedefregatten »Archimedes« forlis nord for Rønne havn 1850.

»Emerald« – en skibskatastrofe i Svaneke 1846

På en kombineret grav- og mindesten for læge- og købmandsfamilien Walker i den lille nordirske by havneby, Donaghadee, ved indsejlingen til Belfast, finder man teksten:

The Baltic is a restless sea/ where wave resounds on wave

Tho' o'er my head its billows roll/I know the Lord can save.

Østersøen er et hvileløst hav/ hvor bølge bryder bølge/

men selv når bølger dækker mig/ jeg ved at Gud mig følge

Verset gælder de to brødre Walker, der begge efter tur led druknede ved Bornholm om bord på familiens store (147 tons) skonnert »Emerald«, der 1842-1846 passerede Øresund mindst 36 gange på rejser mellem Storbritannien og Rusland. Styr-



Familiegravsten for familien Walker i Donaghadee, Nordirland. Verset om »The Baltic is a restless Sea« om Østersøens farlighed, omkranses af teksten om to brødre der begge druknede ved Bornholm, Samuel Walker (1820-1844) i Bornholmsgattet og David Walker (1823-1846), der druknede sammen med besætningen på i alt 9 mand, da skonnerten »Emerald« 30/11-1846 forliste i indsejlingen til Svaneke havn. Uklarheder omkring bjergningen og den manglende livredning førte til en pressestorm i datidens københavnske aviser med krav om oprettelse af et statsligt søredningsvæsen. Foto ved Allan Garrett, Bangor, Co. Down, Nordirland, offentligt delt 5. feb. 2013 på Ancestry.com.

manden Samuel Walker (født 1820) blev skyllet i havet og forsvandt under storm i Bornholmsgattet den 19. september 1844 på vej østover, mens hans efterfølger som styrmand, David Walker (født 1823), druknede sammen med otte andre om bord, da skonnerten, på rejse vestover om morgenen den 30. november 1846, knustes mod klipperne lige syd for havneindløbet til Svaneke. Samme dag i øvrigt, som David Walker blev far til sin førstefødte hjemme i Irland. Om det var derfor, de havde travlt og kom for nær Bornholm da de krydsede op mod vinden, vides ikke, men den 28. november ved 20-tiden løb den store skonnert ved svag nordvestlig vind op på klipperne ud for det sted, hvor fyrtårnet i Svaneke langt senere (1920) blev bygget.

Bjergning af gods eller redning af liv

Det var anden gang på turen, det gik galt for skibet, for på vej østover den 10. oktober, var skonnerten strandet på Drogden-rev ved Dragør, hvor det havde kostet 345 rdl at blive trukket fri af lokale bjergere. Kaptajnen på »Emerald« måtte atter indgå bjergningskontrakt, nu med strandingskommisæren for Østre Herred, Herman Jørgen Hansen (søn af den Hansen, der i 1822 byggede redningsbåden til Snogebæk) og ud på natten havde 30-40 bjergere trukket skonnerten fri for 393 rd. Det viste sig at skibet var sprunget læk, dog ikke værre, mente kaptajnen, end at man kunne sejle på pumperne til den tilstrækkeligt dybe havn på Christiansø. Var det ikke muligt, for vinden var svag, burde man i stedet sætte skibet på grund igen for at sikre besætningens overlevelse. Det mente Hansen imidlertid slet ikke, både skib, besætning og ladning



Det var langt fra hver gang redningsvæsenet nåede frem i tide. På billedet ses kuffen »Nijverheid« af Pekala i Holland, der den 1. juli 1874 ved 23-tiden i kraftigt regnvejr, strandede ved Vagtbod Nakke nord for Svaneke Havn med en last af kreaturknogler fra St. Petersborg til Aberdeen. Allerede ved midnatstid havde en fiskerbåd hentet kaptajn J. R. Krockhock og hans besætning, i alt 5 mand, sikkert i land. Skibet derimod forblev vrage. Bornholms amt, Indberetning. Foto 1874 G. Stöckel, Bornholms Museum.

burde reddes og det skulle ske ved at losse skibet i Svaneke Havn.

Det ville også give flest bjergepenge til byen. Problemet var dog, at havnen højst tog skibe, der stak syv fod, mens »Emerald« stak mindst 12 fod og endnu mere med vand i lasten. Diskussionen tog fart og da kaptajnen for at styrke sine argumenter hentede kniv og siden skibsøkse, blev han overmandet af svanekeboerne og låst inde i sin kahyt!

Bjergning af last men tab af liv

Som sagt så gjort, Hansen og byens bjergehold varpede skonnerten så langt frem til udmundingen af havneindløbet som muligt og fortojede skibet med trosser til spidserne af havnemolerne. Her nåede man med småbåde at bjerge 168 tønder hørfrø af den samlede ladning inden natten faldt på og »redningsarbejdet« bestod nu blot i at lade et mindre hold bjergere assistere ved pump-

ningen. Da det i løbet af natten blæste mere og mere op til storm fra nordøst, besluttede pumpemandskabet at gå i land med den båd, de havde brugt til at komme ud til skibet med og efterlod således den ni mand store besætning – uden båd! Den de havde haft, var blevet ødelagt allerede ved strandingen. Som det nu var samledes Svaneke borgere på kajen og måtte hjælpeløst se til, mens man hørte besætningen skrigende om hjælp, da trosserne sprang og skonnerten drev ind mod klipperne i den voldsomme søgang.

Gode indtægter til Svaneke

Men forliset gav gode indtægter! Det er blevet beregnet, at $\frac{3}{4}$ af Svaneke dengang 211 husstande direkte eller indirekte nød godt af pengene fra bjergning og en række strandingsauktioner på tømmer, jern og varer, der startede, allerede inden de druknede var blevet begravet. Af en samlet indtægt på 4.444 rd., kunne 1.837 rd. videresendes til ejerne i Nordirland, resten, 2.606 fordeltes på byens borgere. Mest fik Svaneke rigeste mand, den allerede flere gange omtalte russiske konsul, strandingskommissær Herman J. Hansen med 215 rdl. De henved 70 bjergere, pumpehold, vagt- og arbejdsmænd fik i gennemsnit 20 rd. hver, mens de ni druknede til gengæld kostede boet 11 rd. pr lig for at blive begravet i Svaneke. Pengene til de døde blev trukket fra det beløb, der refunderedes ejeren af skib og landning i Donaghadee.

For at give indtryk af almindelige lønninger skal nævnes, at livreddere i Snogebæk fra og med 1852 hver modtog $\frac{1}{2}$ rdl i dagsløn ved øvelser og 1 rdl ved redningsaktioner!

Stor opstandelse og vrede i København

Fra at have været normalen i forbindelse med strandinger, faldt den lokale og særligt den københavnske presse voldsomt over Svaneke og byens borgere, der som »ådselsædere« berigede sig på andres nød! Godt fodret med læserbreve og stof til skillingsviser fra Svaneke by- og herredsskriver Johan F. Olivarius (1792-1876), der desuden trak konsul og strandingskommissær Herman Hansen for Svaneke byret, hvor han den 28. april 1848 fik frakendt embedet og idømt en bøde på 100 rd. til byens fattigkasse. Allerede i november samme år blev Hansen dog frikendt ved højesteret, for nok havde hans beslutninger fået et katastrofalt udfald, men det gældende redningsreglement af 1785 krævede ikke, at strandingskommissærer besad sømandskundskab. Det gav dog kun yderligere brændstof til bålet på et tidspunkt, hvor søredning blev livligt drøftet i politiske fora. Både i stænderforsamlingerne før 1848, hvor Olivarius var repræsentant for Bornholm og siden i rigsdagen. Hertil kom yderligere et militært/udenrigspolitisk aspekt i forholdet til Rusland, da den store nabos nyeste fregat strandede ved Rønne.

Skruefregatten Archimedes 18. oktober 1850

Den 18. oktober 1850 klokken 4 om morgenen løb den dengang topmoderne russiske skruefregat »Archimedes« med fuld fart ind på Hvideodde Rev, lige nord for Rønne. Allerede før ulykken havde vagten på Rønne Havn observeret skibets lanterner og adviseret lodsens om, at et meget stort fartøj nær-



Den russiske flådes stolthed, den supermoderne dampskruefregat »Archimedes« med hele 4 høje skorstenene var den 18. oktober 1850 på vej hjem til St. Petersborg i spidsen for hele den russiske Østersøflådes 17 krigsskibe. En militær operation var fuldført, Rusland havde tvunget Preussen til fred med Danmark. Desværre tog den russiske kommandør fejl af Bornholm, men styrede venstre om hvad han troede var Hammerfyret. Da det viste sig at være havnefyret i Rønne, hamrede det store krigsskib på grund lige nord for Rønne. 453 af 459 søfolk blev reddede, mens de mange efterfølgende russiske skibe bjergede alt af værdi. Zar Nicolaj 1. ville derfor hverken høre tale om bjergeafgift eller godtgørelser, men blev overtalt til at sende en gave! Den fordelte amtmand Wegener til alles tilfredshed! Marine-maler C. F. Sørensen der har tegnet skitsen flere måneder senere, fandt som det ses, kun en tom skal af det tidligere så prægtige skib. Bornholms Museum.

mede sig i fuld fart fra sydvest direkte mod land. En sværm af joller og både gik i løbet af morgenen til undsætning og bragte langt de fleste af de 459 om bord i land. En enkelt jolle havde med tre bjergningsfolk fra Rønne og seks evakuerede fra skibet øjensynligt alt for mange om bord, jollen kæntrede og alle ni druknede. Resten indkvarteredes for officerernes vedkommende hos private familier i Rønne, skibets chef, kommandør Woldemar von Glasenapp (1812-1895) på amtmandsgården i Rønne, den menige besætning om bord på »de for tiden ledige spitzbergenfarere« i Rønne Havn. (Rønne

var o. 1850 den vigtigste danske hval- og sælfangerby i Nordatlanten med op til syv store, hjemmebyggede brigskibe).

Rusland som fredsmægler mellem Danmark og Preussen 1850

Daværende amtmand på Bornholm i årene 1849-1865, Julius Henrik Wegener (1807-1865), der husede den russiske kommandør, var derfor opmærksom på de storpolitiske konsekvenser af strandingen og kunne allerede samme morgen den 18. oktober afsende beretning til regeringen i København



Julius Henrik Wegener, 1806-1865, amtmand på Bornholm 1849-1865 spillede en vigtig rolle for etableringen af Bornholms redningsvæsen. Særligt i oktober 1851 da den ellers så skeptiske lovkommission i København under besøg skulle bringes til at forstå, at søredning ikke blot var noget der foregik i Vestjylland, men at også Bornholm skulle omfattes af det statslige redningsvæsen i lov af 26. marts 1852. Siden støttede han til sin død aktivt de bornholmske redningsstationer i etableringsperioden. Foto Viggo Emil Svendsen, 1861, Kongelige Bibliotek.

om strandingen og dens årsager med ilbud via Skåne. Det drejede om forløberer for hele den russiske Østersøflåde på 17 store krigsskibe, der var på vej hjem til Kronstadt ved Skt. Petersborg efter veludført militær operation ved den slesvigske Østersøkyst. Når den russiske flåde siden begyndelsen af juli 1850 havde samlet sig ud for Sønderborg og Flensborg, var det for at støtte og håndhæve den fred mellem Preussen og Danmark, som Rusland havde tvunget igennem

2. juli 1850 i Berlin. Freden betød, at den slesvig-holstenske hær som russerne opfattede som oprørere, nu stod alene og efter en række blodige slag ved Isted, Mysunde og Frederikstad måtte se sig overvundet. De egentlige sejrherre var jo således russerne, der havde genetableret status quo og derfor kunne trække sig tilbage. Det foregik ved kanonsalutter og med alle gode ønsker fra de dansksindede slesvigere i Sønderborg den 17. oktober 1850.

Turen fra Sønderborg til Rønne og fyrtårnene undervejs

I front for eskadren sejlede den russiske dampskruefregat »Archimedes« der jo som det mest moderne skib med dampmaskine, skrue og hele fire skorstene, gerne ville vise sig som flådens hurtigste. Skibet passerede således først af alle fyrtårnet Darsser Ort mellem Rostock og Rügen klokken 18, hvorefter kursen blev sat direkte nordøst mod indsejlingen til den finske vig og flådebasen Kronstadt ved Skt. Petersborg. At fyrtårnet på nordspidsen af Rügen (Arkona) ikke var blevet observeret, havde man om bord opfattet som en bekræftelse på, at man holdt tilstrækkelig nord om Bornholm. Men nordenvind og strøm havde narret navigationen, så da man nogle timer efter midnat observerede et fyrtårn lige for, gik man ud fra, at det var fyrtårnet på Hammeren og holdt nord om. Desværre var det havnefyret i Rønne!

Bjergningen af det store krigsskib

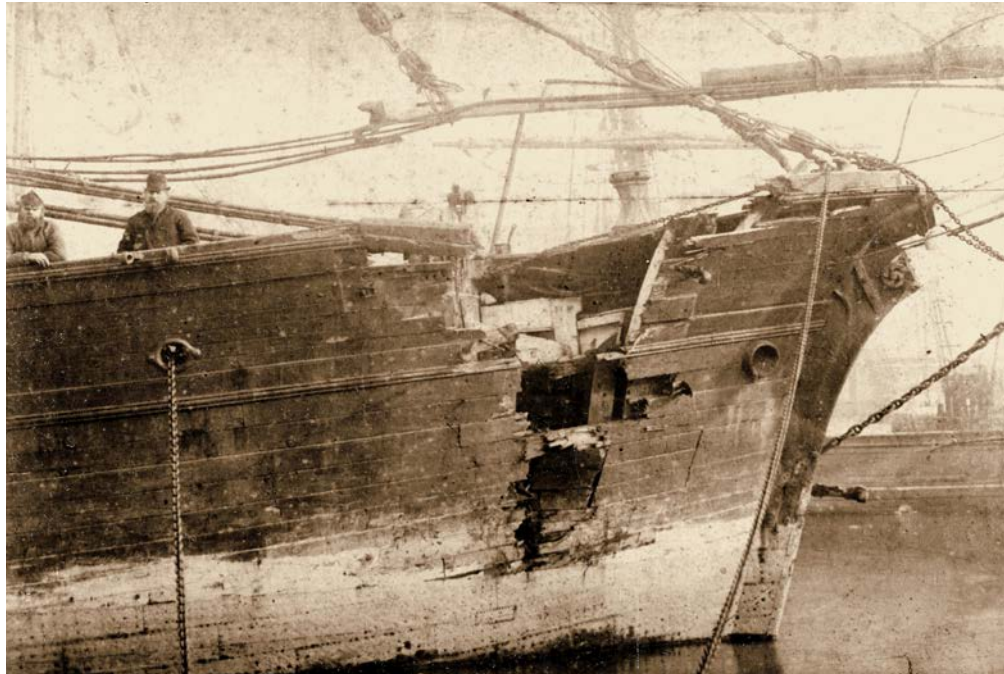
Amtmand Wegener, der personligt havde fået hele historien fra den uheldige russiske kommandør von Glasenapp, var ganske



Genbrugt vraggods. Listeds gamle havnehytte, består bl.a. af et ruf, et dækshus, fra et hollandsk fartøj, »Josine Wilhelmine«, der strandede på vej fra Danzig til Holland, ud for Listed 19. september 1852. Hytten må have været et mødested for de gamle fiskere i Listed, som kunne sidde og holde øje med, at tingene nu gik rigtigt til. Havnehytten findes stadig. Foto Valdemar Myhre, Svaneke. Byforeningen Svaneke's Venner.

klar over, at bjergningsarbejdet både af praktiske og politiske årsager oversteg det bornholmske redningsvæsens kræfter og foreslog derfor i stedet, at det russiske krigsskib skulle bugseres til orlogsværftet i København for at blive repareret. Det blev nu ikke til noget, for gods, kanoner, besætning og en større del af de bjergede dele af skibet tog de øvrige russiske skibe sig af, efterhånden som de ankom til Rønne. Selvfølgelig stod ikke til at redde efter en kraftig storm 4. november, der ikke bare ødelagde skibet, men spredte delene ud over havbunden og strandene. Bjergningen blev derfor

omfattende og betød, at amtmanden måtte bede om at få henvend 100 mand fra garnisonen til bevogtning dag og nat, »da upålidelige elementer i Rønne stjal vraggods«. Hvad de rigtigt tunge ting angik, dampmaskine, kedler, skorstene, skrue og bunden af skroget, købte »Svitzer Bjergningsentreprise« det af russerne, bjergede og solgte det. Det blev ikke blot en god forretning, selskabet, der var blevet grundlagt 1833 i København, blev ved bjergningen af »Archimedes« for alvor internationalt kendt og har været det lige siden! Fremover blev det gang efter gang Svitzer, også ved Born-



Briggen »Velox« af Porsgrund, Norge, strandede den 8/12 1867 på Salthammer rev ved Snogebæk på rejse fra Gävle til Gent i Belgien med træ. Raketredning var umulig, da skibet stod fast på revet mere end 600 meter fra land. Redningsbåden måtte derfor ud trods stiv storm fra Nordøst. Det var svært, for båden skulle tæt på skibet, men måtte ikke ramme revet i den kraftige søgang. Der gik næsten to timer, inden det lykkedes at få den syv mand store besætning om bord i redningsbåden og sejlet sikkert i land. Lasten blev solgt i februar, mens skibet som skonnerbrig blev sat i fart som »Velox« af Nexø. Indberetning fra Snogebæk. Billedet menes at være taget i 1880'erne af en engelsk fotograf efter en påsejling i Kanalen. Ophugget i 1887. Foto Nexø Museum.

holm, der varetog de større bjergningsopgaver. Særligt i takt med at damp- og motorskibe afløste sejlskibene i 1900-tallet.

Russerne der reelt set selv sørgede for bjergningen af skib og gods ville derimod ikke tegne bjergningskontrakt, hvad den danske regering accepterede »de særegne forhold der er ved denne Stranding taget i betragtning«. Til gengæld betalte russerne af egen drift, hvad begge parter fandt rimeligt, nemlig 10.000 rd. til vagttjeneste, kost og logi og 1.000 rd. til hver af de tre enker efter de tre druknede reddere.

Jens Mortensen, fisker 1811-1850, f. Rønne

– hustru og 1 barn

Jens Dam, fisker 1816-1850, f. Rutsker

– hustru og 2 børn

Julius Clausen, sømand 1821-1850, f. Rønne

– hustru og 2 børn

En statslig finansieret søredningstjeneste 1852

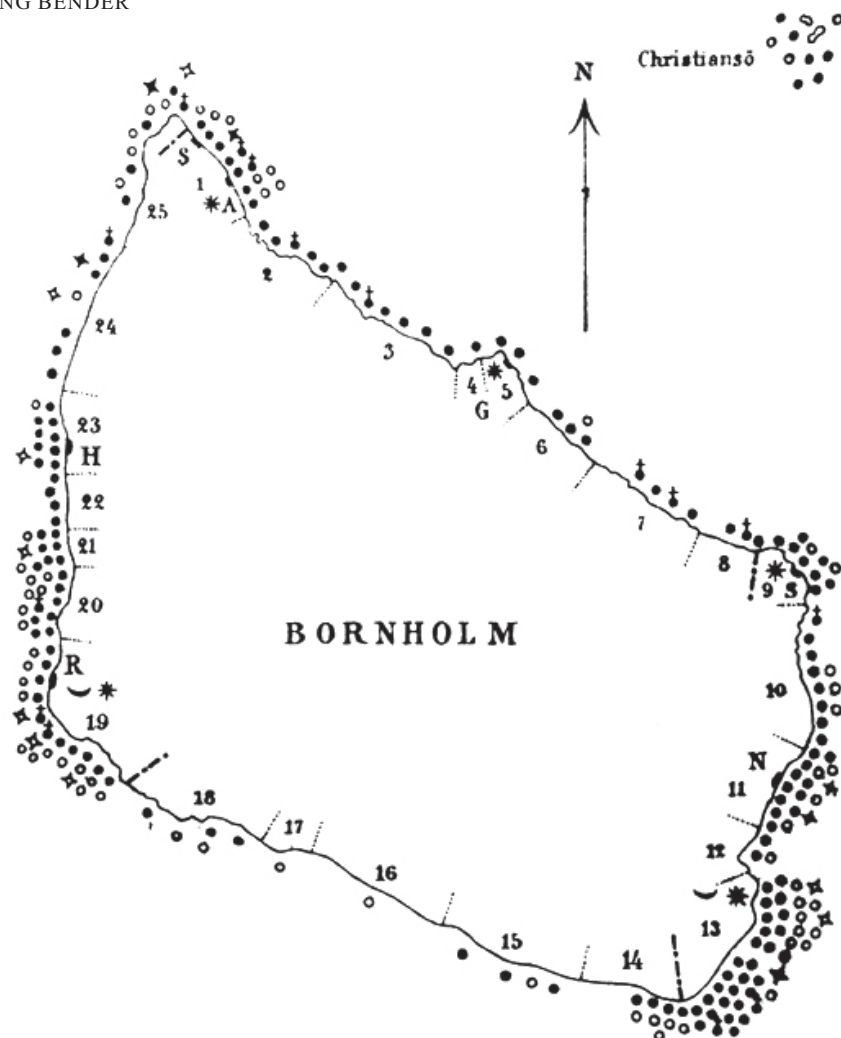
Parallelt med udviklingen af et redningsvæsen på Bornholm efter 1785, hvor oprettelsen af en egentlig redningsstation i Snoge-



Barken »Eduard Hemptenmakker« af Danzig strandede den 12. januar 1874 ved 18-tiden ved Gudhjem, ladet med jernbanesveller til Ostende. Da raketvognen nåede frem, lå skibet så tæt på land at affyring var risikabel og først ved midnat fik man manuelt trukket reb ud til vraget. Da stormen tiltog, foretrak hele den 13 mand store besætning i stedet at sejle med tililende fiskerbåde ind til Gudhjem. Redningsholdet måtte derfor køre tilbage med uforrettet sag. Indberetning fra Gudhjem. Ukendt fotograf, affotografering. Bornholms Museum.

bæk fra 1822 vel var den mest markante nyskabelse, opstod der langt senere, men til gengæld med langt større politisk gennemslagskraft, et tilsvarende arbejde for at skabe en søredningstjeneste på den jyske vestkyst. Centralt i dette arbejde stod sandflugtskommissæren i Ferring, syd for Thyborøn, C. B. Claudi (1799-1880), der da også lige siden er blevet æret som kystredningstjenestens grundlægger. Rigtigt vakt blev han, da han personligt deltog i et forsøg på at redde den 13 mand store besætning på den britiske bark »Vertumnus« april 1847, men kun fik

fire bragt levende i land. Som med »Emeralds« forlis i Svaneke, hvor man savnede raketter, blev det jyske særligt omtalt for manglen af en redningsbåd. Begge forlis fik bred pressedækning i København og resulterede begge i henvendelser til regeringen om anskaffelse af redningsudstyr. J. F. Olivarius fra Svaneke påpegede nødvendigheden af raketstationer langs Bornholms klippekyster, mens Claudi indsendte intet mindre end et fuldt færdigt forslag af 27. november 1847 om oprettelse og statslig finansiering af et Nørrejysk redningsvæsen. Det gav



- grundstødt Seilskib ✕ grundstødt Dampskib.
 ● Totalforlist do ✕ Totalforlist do
 † Tilfælde af druknet Mandskab.
 ~ Redningsbaad. * Raketapparat.

Kortet over grundstødninger og totalforlis omkring Bornholm 1858-1877, viser med al ønskelig tydelighed at forlisene koncentrerede sig til SØ Bornholm med de farlige stenrev omkring Snogebæk og sandbankernes uberegnelige positioner ved Dueodde. Grundstødninger koncentrerede sig til gengæld omkring Rønne, mens nordkysten havde relativt få ulykker. Klipperne kunne ses, mens undersøiske stenrev og sandbanker var lumskede. Det var i øvrigt den vigtigste begrundelse for at anlægge øens eneste bådstation i Snogebæk mens de øvrige stationer nøjedes med raketudstyr. Rønne blev også bådstation fra 1862. Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed 1878.



Dampskibet »Saida« af Hull strandede 7.12 1871 ved Ringebakkerne på vej til Königsberg med the, kaffe, rosiner mm. Bjergeriet i Vang reddede alle og det meste af lasten, men da en orkanagtig snestorm blæste op 10.12 blev fire af de lokale bjergere afskåret fra land ude på skibet. Raketudstyret fra Allinge bragtes på slæder til Ringebakkerne, og da det nåede frem 12.12 opstillet oppe i bakkerne, da der manglede forstrand. Efter raketliner var afskudt, kunne de fire bjergere hejses med redningsstol i sikkerhed. Maleri af Peter Hauberg 1872, museumsinspektør på Nationalmuseet. Bruun Rasmussen 2016.

Claudi tilpas statslige bevillinger til oprettelse af otte redningsstationer 1847-1851 på den jyske vestkyst med danskbyggede redningsbåde, samt raketter der skaffedes i England.

Redningskommissionen af 1849

Statsomvæltning og krig fra marts 1848 gav dog andet at tænke på, men Claudi pressede på, og allerede den 13. oktober 1849 nedsatte indenrigsministeriet en kommission bestående af en raketkyndig formand, artillerikaptajn C. C. Lundbye (1812-1873), et skibskyndigt medlem, orlogskaptajn Hermann Ipsen (1808-1870), samt initiativtageren, sandflugtskommissær C. B. Claudi som tredje medlem. Kommissionen skulle undersøge og stille forslag til, hvordan et statsligt redningsvæsen bedst kunne organiseres på Jyllands Vestkyst og andre steder i kongeriget. Mængder af brevkopier er bevarede, men mange af de tidlige er præget af, at initiativerne først og fremmest kom fra Claudi. Det afspejledes i en række betænkninger og endeligt i et lovudkast,



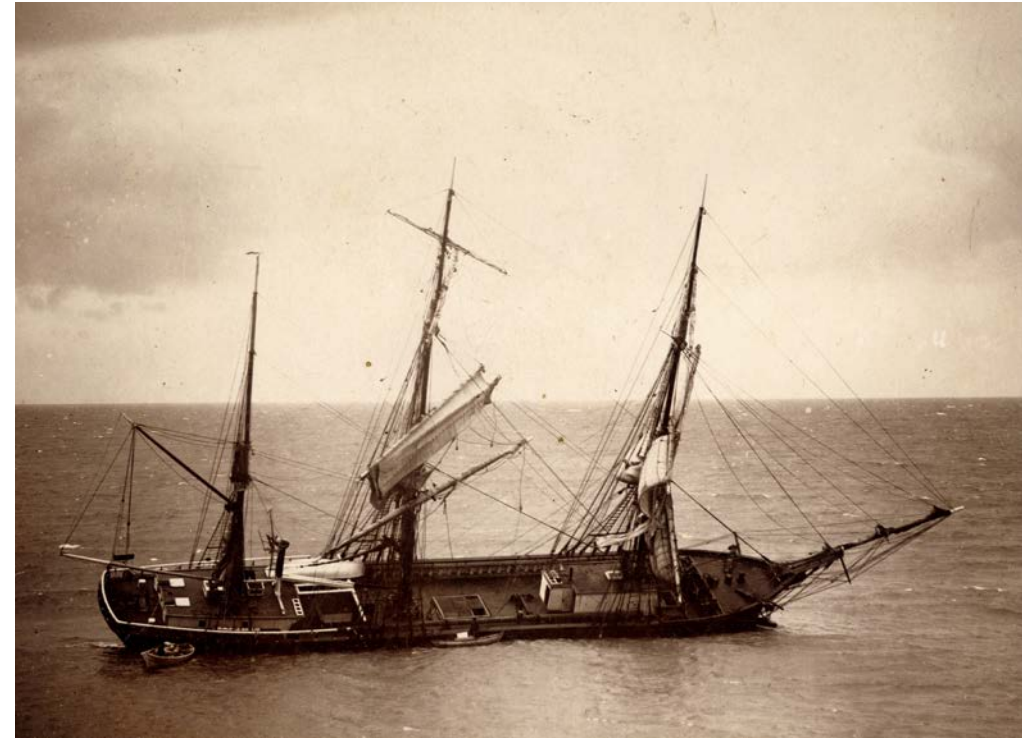
Tysk panserkrydser, Prinz Wilhelm, grundstødt ved Teglkåas 18. september 1894 og bragt flot 20. september af en række enheder fra den tyske krigsmarine. Hverken redningsvæsen eller myndigheder på Bornholm blev involveret i sagen, så lidt som private redningsvirksomheder. Men aviserne var naturligvis ellewilde. Foto Chr. A. Møller, Rønne. Bornholms Museum.

der kun omfattede den jyske vestkyst. Det forelagdes i rigsdagen af indenrigsministeren den 5. december 1851, hvorefter både folke- og landsting nedsatte lovforberedende udvalg. Bag kulisserne kan man dog stadig kraftigere følge i forhandlingsnotaterne, hvordan orlogskaptajn Hermann Ipsen havde andre meninger end Claudi. Claudi argumenterede hårdnakket for at den jyske vestkyst var noget helt andet og farligere end et Bornholm der »bare« lå i Østersøen. I øvrigt burde man ikke sprede de i forvejen beskedne statslige midler mere end højst nødvendigt, og gjorde man det, truede

Claudi med helt at trække sig fra arbejdet! Det troede ministeriet dog ikke på, at han ville gøre!

Herman Ipsens rejse til Bornholm oktober 1851 og hans rapport

Som modtræk foreslog orlogskaptajn Herman Ipsen i oktober 1851 ministeriet at betale ham for en rejse til Falster, Sjællands Nordkyst ved Rørvig samt Bornholm, hvor han personligt kunne undersøge behovet for oprettelse af redningsstationer. På Bornholm foregik rejsen i følge med amtmand



Barken »Ihana« af Nystad, Finland på vej hjem fra Ipswich, løb på grund den 6. september 1897 kl. 2:15 ved Fredensborg lige syd for Rønne, 100 meter fra land. Da redningsholdet fra Rønne mødte fire timer senere med vogne, raketter og redningsbåd, havde den 11 mands store besætning for længst reddet sig selv med skibsbåden. Strandingen skyldtes forkert bestik af fyrtårnene i Ystad og Sandhammaren. Det fortalte kaptajnen i hvert fald. Indberetning fra Rønne, Foto Th. Spelling. Bornholms Museum.

Wegener og omfattede møder med øens strandingsansatte. Ved hjemkomsten 29. oktober understregede Ipsen, at det var hans klare opfattelse, at der kun burde etableres redningsstationer i Vestjylland og på Bornholm. Her anbefalede han en båd- og raketstation i Snogebæk, men alene raketstationer i Svaneke, Gudhjem, Allinge og Rønne og forklarede hvorfor:

Kysterne i vest, nord og øst har med klippekyster dybt vand helt ind til stranden, hvorfor strandingerne oftest foregår tæt inde på land, således at raketapparaters anbringelse på flere steder vil afgive til-

strækkelig sikkerhed for at kunne bjerge mandskabet. Men da de strandede skibe slås i stykker i løbet af kort tid og slette veje langs kysten gør transporten meget besværlig, er det nødvendigt at have stationerne nær på hinanden, så hjælpen ikke skal hentes lang vejs fra.

Due Odde anses som det farligste punkt på øen, karakteren af kysten er her aldeles forskellig fra de øvrige, idet det her er flyvesand, som danner rev ud på flere steder, og på grund af kviksand synker de grundløbne skibe i meget kort tid. Salthammer Rev og Broens Rev ved Snogebæk er meget



Tæt tåge over Østersøen den 16. juni 1899 bragte mindst seks dampskibe i knibe, heraf to på Bornholm. »Etna« af Amsterdam sejlede på grund ved Melsted, mens »Grandholm« af Aberdeen, som ses her på fotografiet, strandede ved Allinge. Begge kom kort efter fri ved at kaste laster af henholdsvis stykgods og tømmer over bord. Som det ses på billedet har det tiltrukket mange sommergæster, men ikke redningsvæsenet. Derimod er fotograf Bendt Kjøller, Allinge, dukket op. Foto Bendt Kjøller, Allinge. Bornholms Museum.

farlige punkter. Da strandingerne på disse rev sker i længere afstand fra selve kysten, vil, foruden raketapparatet, et redningsfartøj her finde god anvendelse for at komme de skibbrudne til hjælp.»

Rapporten sendtes til høring i Bornholms Amt, hvor amtmanden selvsagt var positiv, men indvendte, at der var alt for langt fra Rønne til Allinge og Snogebæk uden redningsstationer. Sådanne stationer burde der oprettes i Hasle på vestkysten og Boderne på sydkysten, eller der burde i det mindste ansættes faste strandvagter på disse udsatte steder. Dette råd fulgte ministe-

riet ikke, i hvert fald ikke før mange år senere, derimod medførte amtmandens høringssvar, at budgettet for det nye redningsvæsen på Bornholm fra og med 1852 blev udvidet med det beløb, Nexø havnekaske siden 1822 havde betalt til driften af Snogebæk redningsstation.

Lov af 26. marts 1852 ang. redningsvæsenet ved de danske kyster

Alt var derfor ved at være på plads på centralt hold selvom Claudi og enkelte vestjyske rigsdagsmedlemmer stadigt søgte at

spænde ben for oprettelsen af statslige bornholmske redningsstationer. Således foreslog Claudi i december 1851, at der skulle trykkes pjecer på tysk, fransk og engelsk til uddeling via konsulaterne med oversigt over de nye danske (og det ville endnu kun sige de vestjyske) redningsstationer. Det afviste ministeriet, der ikke fandt det hensigtsmæssigt at udgive en sådan pjece førend loven om redningsvæsenet var endelig vedtaget i Rigsdagen og godkendt af kongen. Men denne godkendelse nærmede sig. Midt i februar 1852 ændredes lovforslagets navn efter henstilling fra indenrigsministeren til »Lov angående redningsvæsenet ved de danske kyster«, forstået som et nørrejysk og et bornholmsk redningsvæsen. Som sådan blev det vedtaget i Rigsdagen 1. marts 1852 og godkendt af kongen 26. marts 1852.

Redningsloven implementeres

Vestjyden C. B. Claudi, der havde truet med at trække sig helt fra arbejdet, om han ikke blev kongelig udnævnt chef for et samlet redningsvæsen, måtte nu nøjes med at blive udnævnt af indenrigsministeren som redningsbestyrer for den nørrejyske afdeling, mens en bornholmer, artillerikaptajn i Rønne, Marcus Konrad Kofoed (1792-1857), der ikke havde blandet sig i det forudgående arbejde, men selv søgte jobbet, blev udnævnt som den første redningsbestyrer på Bornholm, da man antog, at han forstod sig på raketter. Samtidigt fastholdtes dog de allerede tidligere foreslåede, meget markante lønmæssige forskelle. Claudi fik således en årsløn på 800 rd. som bestyrer af det Nørrejyske redningsvæsen, den bornholmske bestyrer måtte nøjes med 150 rd. Tilsva-



Snogebæk, redningsbåden sættes i vandet. Fotograf ukendt. Arkivet i Snogebæk.

rende fik stationslederne (opsynsmændene) årligt 50 rd. i Jylland, men kun 20 rd. på Bornholm »under hensyntagen til Bornholms lavere pris- og lønniveau«.

Optimistiske årsrapporter fra redningsvæsenet

Selvom loven således trådte i kraft i foråret 1852, varede det dog flere år, førend raketter og den nye redningsbåd dukkede op på de bornholmske redningsstationer. Ikke desto mindre ville indenrigsministeriet gerne prale lidt af de øjeblikkelige forbedringer, der var sket iflg. redningsvæsenets tre første årsberetninger 1852/53 til 1854/55. De tre år 1852-1855, berettede man, havde betydet næsten en fordobling af det antal søfolk, der var blevet reddede ved de danske kyster i forhold til de forgående tre år. Måske ikke så mærkeligt, for krigsårene 1849-1851 havde betydet færre skibe i de danske farvande. Det skyldtes dog helt bestemt, mente redningsvæsenet selv, den bedre or-

ganisation, dygtigere redningsfolk og bedre redningsbåde statens overtagelse havde medført. Det med nye både gjaldt dog ikke helt for Snogebæks vedkommende, hvor man godt nok i årene 1852-1855 havde gennemført otte vellykkede aktioner, 62 reddede og ingen druknede. Men alt var blevet gennemført med det samme personale som tidligere og den gamle redningsbåd fra 1822. Den nye redningsbåd kom først fra Bonnesens værft i København sidst på året 1855. De første prøveture med den nye båd gik fint, men da redningsbåden for alvor skulle prøves for første gang den 29. marts 1856 gik det helt, helt galt!

Den første tur med den nye redningsbåd i Snogebæk 1856

Ved dagry lørdag den 29. marts 1856 blev opsynsmanden (stationslederen) ved redningsstationen i Snogebæk, Niels Kruse (1811-1856), vækket (hans hus ses endnu nogenlunde som dengang i Hovedgade 22)

med meldingen om en stranding lige syd for Broens Rev. Hvem der bankede på hans dør, vides ikke, det kunne vel være en af de mange »strænere«, der levede af at samle herreløst strandingsgods. Almindeligvis var der folk til stede døgnet rundt på redningsstierne i klitterne, når det som nu blæste fuld storm mod land fra nordøst. Som aftalt, og afprøvet ved forudgående redningsøvelser, var både reddere og heste parate ved »strandingsvejre«. Redningsvognen med redningsbåd og raketudstyr blev trukket ud af redningshuset (nu stærkt ombygget som Hovedgade 16), trillede de godt 1000 meter sydpå langs stranden og nåede frem til den preussiske galease »Blücher«, der befandt sig henved 100 meter fra kysten, men blev blæst stadig længere ind over revet. Skibet, der var hjemmehørende i Greifswald sydøst for Rügen, var på vej til Danzig i ballast.

Hvor mange der var om bord stod fra begyndelsen ikke helt klart, men øjenvitner på stranden kunne fortælle, at tre besæt-



Redningsbåden ved Snogebæk på øvelse. Fotograf ukendt, Bornholms Museum.

Gravsten for Niels Kruse (1811-1856). Selvom Povlsskers kirkebøger har registreret flest druknede på Bornholm, herunder hele to redningsbådsbesætninger fra Snogebæk 1842 og 1856, findes ingen begravelser eller minder på kirkegården! Bådformand Niels Kruse, der druknede med sin besætning 29. marts 1856 ved Bro Rev, blev således begravet og fik et stort gravmæle i Povlssker. Det blev senere af ukendte grunde fjernet og som det ses på billedet øverst sat ned i kælderen under Nexø Museum. Men heller ikke der findes stenen længere, men som det ses på nederste billede, helt anonymt stillet op ad diget længst fra indgangen på Nexø nye kirkegård – med bagsiden op! Foto henholdsvis Bornholms Ø-arkiv og Henning Bender 2022.



ningsmedlemmer (styrmanden og to matroser viste det sig) allerede var druknede, da de søgte at redde sig i land med skibsjollen. Redningsholdet fra Snogebæk startede derfor straks med et vellykket raketkast, hvor raketten førte et reb ud over skibet, således at en trosse kunne trækkes ud og fæstnes et par meter oppe på masten. Det skete, men herefter var der ingen, der reagerede fra skibet hverken med signal, eller ved at benytte redningsstolen, der blev trukket ud til vraget.

Redningsbåden kæntrer!

Da skib og besætning således syntes fortabt i den voldsomme søgang, besluttede redningslederen, Niels Kruse, at gå ud med redningsbåden, selvom det viste sig umuligt at benytte årerne i brændingen fra revet. Kruse valgte derfor i stedet at trække redningsbåden ud til det strandede skib, hånd på hånd, ad trossen der var bundet til skibet. Ved at føre trossen gennem bøjler på for- og agterstavnen af redningsbåden sikrede man sig at holde kurs mod det strandede skib. Men da man halvvejs ude havde passeret den værste brænding fra revet, tog en kraftig tværgående havstrøm i stedet over og kæntrade redningsbåden omkring den akse der skabtes af den fastgjorte trosse.

»Lige i et nu var bunden af redningsbåden i vejret, og straks derpå sås tre eller fire mand, som havde fat i rebet langs kanten af båden, akkurat med hovederne oven for vandet, men så var de væk, kun én blev hængende nede i den ene ende af båden. Båden vedblev, hvor svær end søgangen var, at holde bunden i vejret, hvor det kun lykkedes en enkelt at holde fast i kølen, indtil båden efter flere forgæves forsøg blev

halet ind til kysten med den overlevende redder«.

Først adskillige timer senere gik det op for besætningen på »Blücher«, hvad en redningsstol kunne benyttes til. Tre blev reddet i land, mens kaptajnen blev om bord, da han følte sig for gammel (han var 53 år!) og svag til at kravle op i masten til redningsstolen. I stedet blev han søndag morgen, da stormen havde lagt sig, hentet i land af en fiskerbåd fra Snogebæk.

De druknede

De fleste, der druknede langs Poulsker sogns kyster på begge sider af Dueodde, redningsfolk, fiskere, søfolk og anonyme strandvaskere, blev begravet på kirkegården ved Pouls Kirke. Men selvom der var mange, Poulsker hørte til et af de sogne, der havde flest druknede på Bornholm, er deres gravsteder i vore dage alle sløjfede og denne markante del af sognets historie har ikke efterladt sig andre spor, end blækket i kirkebøgernes dødelister. Det er derfor på sin plads at nævne navnene på de, der druknede den 29. marts og herefter blev begravet den 7. april 1856 på Poulsker Kirkegård:

Drukne redningsfolk fra Snogebæk 29. marts 1856:

Niels Kruse 1811-1856

Hustru Ellen Kirstine Kofod + 6 børn

Johan Madsen 1809-1856

Marie Kirstine Hansdatter og 2 børn

Andreas Peter Munch 1822-1856

Laura Andrea Cecilia + 2 børn

Ferdinand Kofod 1824-1856

Ane Elisabeth Harrild + 3 børn

Hans Peter Kofod 1829-1856

Petrea Ipsen + 3 børn

(de to sidste brødre)



Formand Niels Kruses enke, Ellen (1807-1880), Hovedgade 22 i Snogebæk, fik efter forslag fra amtmand Wegener privilegium på at åbne en købmandshandel i familiehuset, der således fra august 1856 blev Snogebæks første butik. Det var inden det var tilladt så nær en købstad, men Wegener sørgede for velvillig behandling både i Indenrigsministeriet og i Nexøs byråd. Indenrigsministeriets arkiv, Foto Henning Bender 2022.

Drukne tyske sømænd fra »Blücher« 29. marts 1856:

Clas Peter Theodor Schlicker, styrmand 1828-1856

Johann Joachim Stretzow, matros 1831-1856

Johann Christoff Adolph Mentzel, matros 1835-1856

(sidstnævntes lig ikke fundet på Bornholm)

De druknede blev således begravet og resterne af skibet solgt på strandauktion, men hermed var sagen ikke slut.

Instrukser på flere sprog

Som det så tydeligt viste sig i Snogebæk i marts 1856, var raketter nyttige, men kun hvis man om bord på de fremmede skibe vidste, hvad meningen var med raketter og redningsstol. Efter ulykken sendte redningsstyrelsen allerede samme år skitser og instrukser på forskellige sprog til en lang række europæiske havne om, hvordan det helt nye og ofte stadig ukendte raketudstyr fungerede. Ved redningsaktionerne blev der desuden på enden af raketlinen – på stjerterpladen af træ – fæstnet en kortfattet



En redningsbåd på vogn skulle trækkes af heste og lige fra begyndelsen i 1822 havde man derfor faste aftaler med lokale hestevognmænd i Snogebæk, der altid skulle være parate ved redningsaktioner og øvelser. Her ses o. 1925 forrest avlsbruger Chr. Pedersen, »Fuglsang«, Hovedgade 54, bagerst avlsbruger Andreas Peter Lassen, »Sandager«, Sdr. Mose, hver med de to heste de var forpligtede og betalte for at stille til rådighed. Fotograf ukendt, Bornholms Museum.

brugsanvisning på forskellige sprog om, hvordan trosser og liner skulle håndteres – og hvor vigtigt det var at give signal til redningsmandskabet i land, når alt var klart. Det øvrige udstyr, der var blevet benyttet til redningen, havde styrelsen intet at indvende mod. Redningsbåden var i orden og vedligeholdt efter alle forskrifter, derimod var der tale om alvorlige menneskelige fejl.

Hård kritik

Kritikken fra myndighederne var således meget hård. Beslutningen om at gå ud med redningsbåden under de givne forhold var

helt forkert og imod enhver instruks – og hvad værre var, den var udført »u-sømandsagtig«. Værst var det dog, at der i den kæntrede redningsbåd fra Snogebæk blev fundet 10 sæt urørte og aldrig tidligere benyttede korkbælter, samt at det samme gentog sig senere på året ved en tilsvarende ulykke i Blokhush, hvor fem reddere ligeledes mistede livet ved kæntring. Begge steder undlod redningsmændene bevidst at bruge, hvad de kaldte »druknebælter«, som de mente, hæmmede dem i deres arbejde med at ro båden og hive søfolk op af vandet. Faldt de selv i vandet hjalp redningsbælterne heller ikke. Enten hang de for lavt, så man druknede



Gudhjem fik aldrig redningsbåd, men var fra 1852 som Svaneke og Allinge, samt fra 1882 Hasle, raketstationer, hvis vigtigste redskaber var raket og reb. Sidstnævnte ses til venstre i en kasse, der sikrede rebet let løb. Mandskabet var ansat med faste årlige, beskedne vederlag og var ofte på øvelser. Fra venstre stationsleder (opsynsmand) Peter Larsen Mørch og betjeningsmændene Christian Nielsen, Søren Ibsen, Christian Poulsen, købmand Harald Jørgensen, snedker Andreas Jørgensen, Martin Lind, Peter Lind, Sander Tranberg og Hans Jacob Tranberg. Foto o. 1910, Charles Svendsen, Gudhjem.

med hovedet nedad eller for højt, så bølgerne skyllede over hovedet. At man burde lære at svømme lå den tids fiskere, redningsfolk og søfolk fjernt. Havet var noget man sejlede på, ikke badede eller svømmede i. Men redningsstyrelsen stod fast, havde rederne ikke bælter på, ville der fremover hverken blive tale om dagsløn eller om ulykken var ude, årspensioner til enker og børn.

Erstatninger

Pensionerne udbetaltes som allerede bestemt i redningsloven af 1852, § 6 med 100 rigsdaler årligt til bådformandens enke, 30

årligt til bådsfolkens enker og 12 pr. år til mindreårige børn. En meget betydelig indtægt i en by, der ikke var vant til kontanter, hvortil kom en større privat landsindsamling til de efterlevende, der nåede 1.593 rigsdaler, der blev fordelt ligeligt til de fem enker. Redningsarbejdet blev således på godt og ondt en betydelig indtægtskilde for Snogebæk. Amtmand Wegener, der selv mødte op på ulykkesstedet, beskrev dagen efter i et brev til Indenrigsministeren hvad der var sket og understregede, at det fremover ville være svært at skaffe mandskab til den nye redningsbåd, når det allerede gik så galt første gang den blev benyttet. Amt-



Redningsfolk på øvelse ved Gudhjem. De mange indberetningsprotokoller fra de bornholmske redningsstationer 1858-1976 på Rigsarkivet kalder sig »Øvelses- og redningsprotokoller« og beskriver derfor ud over redningerne de langt flere øvelser der årligt skulle foretages. Foto A. Holm, Gudhjem, Museum.



Redningsøvelse i Gudhjem 1940'erne med raketapparatet. Foto Dam Johansen, Bornholms Museum.

manden foreslog derfor et engangsbeløb til den eneste overlevende redder, Andreas Peter Trommer (1819-1884) fra Nørregade 10 i Snogebæk. Men det blev afslået – »han havde jo blot gjort sin pligt« – og Trommer, der var baptist, fortsatte i øvrigt som redder i Snogebæk til og med 1866, hvorefter han med sin familie slog sig ned som fisker i Scituate ved Boston, en by der som Snogebæk rummer en 1800-tals søredningsstation.

Snogebæks første købmandshandel og anden støtte til byen

Bedre lykkedes det for amtmanden med et forslag om en næringsbevilling til redningsformand Niels Kruses enke, Ellen

Kirstine Kruse (1807-1880). Efter høringer og velvillige svar fra Bornholm, herunder Nexø byråd, fik hun bevillingen og kunne fra 6. august 1856 kalde sig »købmandskone« i Snogebæks første butik, en velassorteret købmandsforretning i huset på Hovedgade 22 (i gavlen på hjørnet mod Skrynegade).

I det hele taget var der en betydelig lydhørhed i regeringen, der godt vidste, at det var lettere at skaffe reddere til Bornholms eneste redningsbåd, når fiskerne var tilfredse! Det er da også netop i disse år, at staten stort set vederlagsfrist forærer Snogebæks beboere det areal, der den dag i dag begrænser byen. Et forsøg på også at fritage redderne for værnepligt »da de jo allerede tjente Fædrelandet ved søredning« blev

derimod skudt ned af Krigsministeriet, der dog gik med til, at ikke flere end højst 1-2 ad gangen mødte til militærtjeneste i Rønne. Her kom reddere og båd dog allerede i forvejen, for det bestemtes også, at redderne fra Snogebæk og statens redningsbåd skulle betjene hele Bornholm!

Redningsbåden i Snogebæk skal betjene alle stationer!

Det var altid et problem når flere skibe strandede samme dag, i samme storm. Mens strandingen af »Blücher« foregik nat-

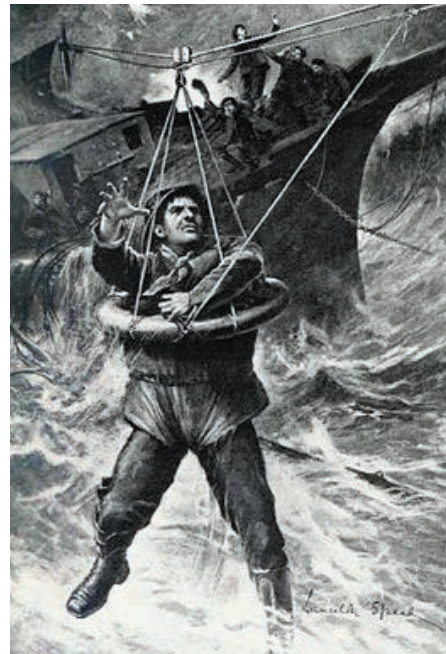
ten mellem den 28 og 29 marts 1856 ved Bro Odde, strandede Galeasen »Der Kleine Stephan« af Memel (Klaipeda) 8 km længere mod nord ud for Frederiks Stenbrud med en last brædder til Antwerpen om formiddagen den 29. marts. Det skete således næsten samtidigt med at redningsbåden kæntrede ved Bro, hvortil også raketudstyret var bragt. Der var derfor ikke andet for end at bruge almindelige både fra Nexø, som det lykkedes at redde de otte ombord med. Således fortsatte det, for jo stærkere storme jo flere strandinger på samme tid. Men med øens afstande på op til 45 km



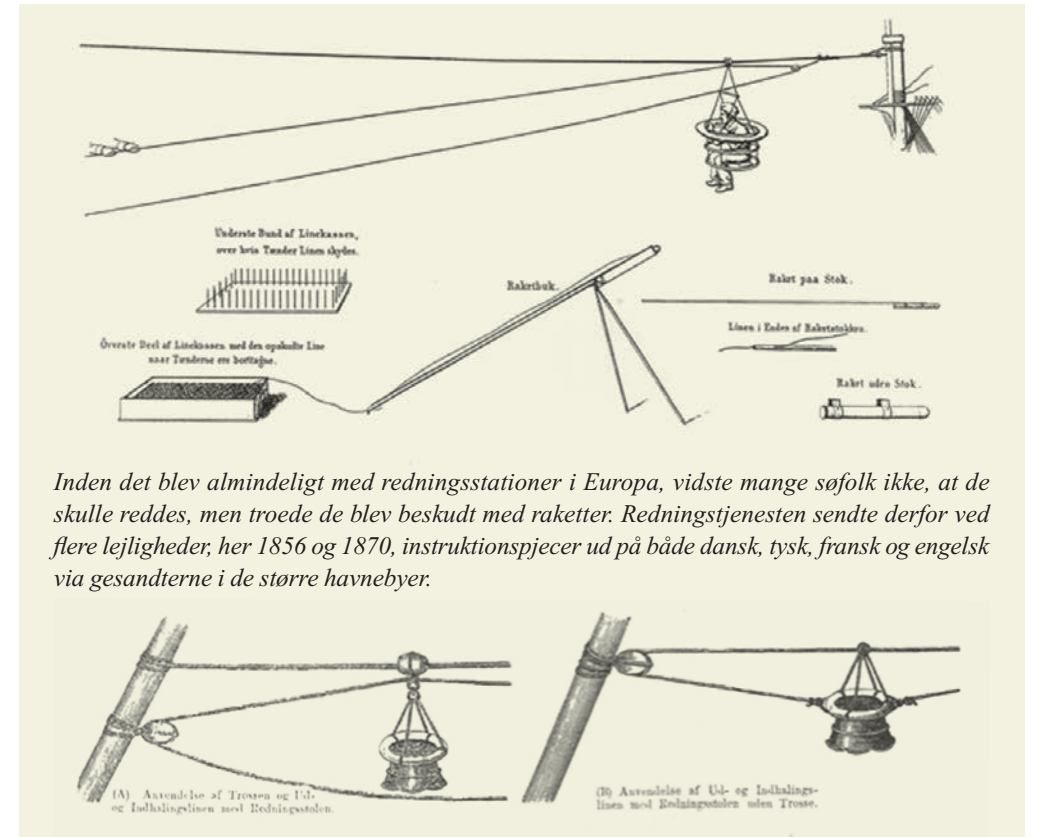
Redningsstolen i brug for en del af mandskabet. Det finske dampskib, »Scandinavia«, strandede ved Finnedalen, Vang, 25. november 1947, men kom senere fri ved redningsvirksomheden Sviters hjælp og sejlede 11. december til København for reparation. Foto Willy Hansen, Rønne. Bornholms Tidende 26. november 1947.



M/S Tabor, 3. september, 1934. Foto Georg Kjøller, Bornholms Museum.



Redningsstol ved aktion 1901 i England. www.mitfanoe.dk



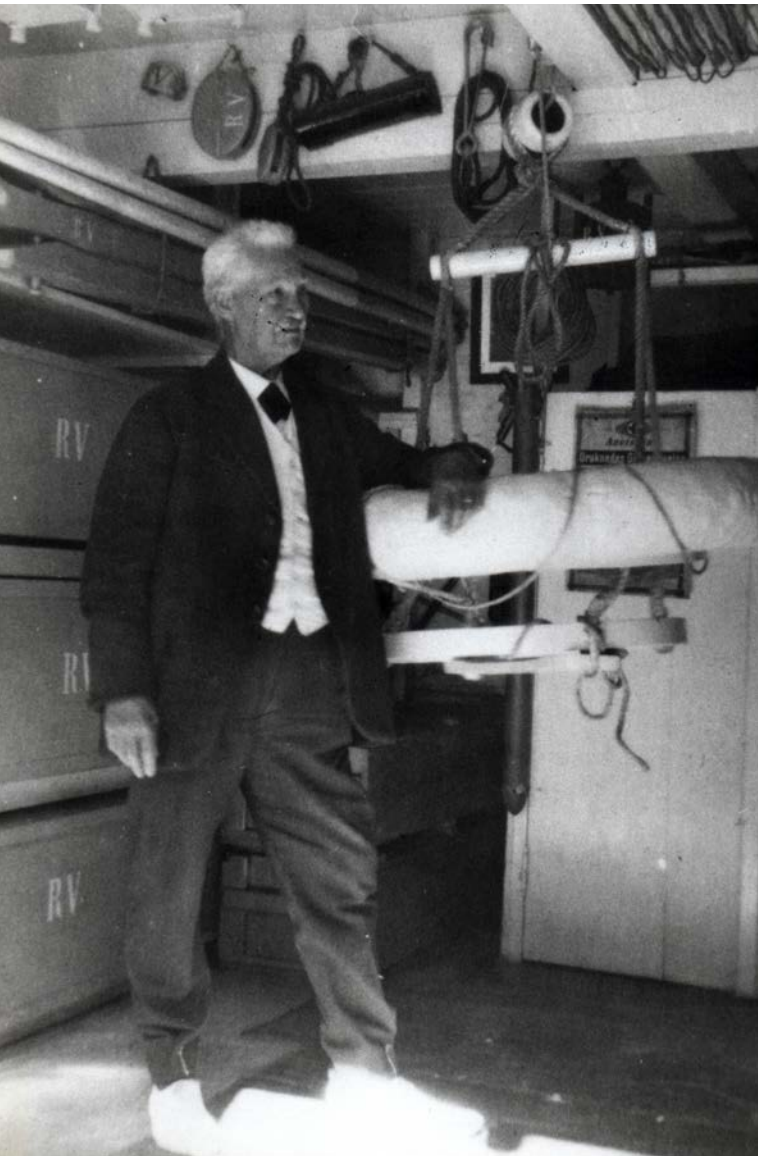
Inden det blev almindeligt med redningsstationer i Europa, vidste mange søfolk ikke, at de skulle reddes, men troede de blev beskydt med raketter. Redningstjenesten sendte derfor ved flere lejligheder, her 1856 og 1870, instruktionspjecer ud på både dansk, tysk, fransk og engelsk via gesandterne i de større havnebyer:



Kasse med raketline og redningsstol, Sandhammeren, Sverige. Foto Henning Bender.



Mens redningsaktioner blev stadig sjældnere efter 1950, opretholdtes øvelserne med fuld kraft. Her med håndtering af redningsstolen i Snogebæk o. 1960. Snogebæk arkiv.



Købmand Edv. Petersen, Svaneke, var i mange år »opsynsmand«, som den lokale redningsbestyrer kaldtes. Her er han fotograferet inde i raketstationen ved en redningsstol og bagved er der kasser med raketliner, der er mærket RV (Redningsvæsenet). Edv. Petersen ejede bygningen og var også dampskibsekspeditor, han havde sejlet som ung og havde styrmandseksamen. Stationen lå i Lillegade i en bygning med et buet paptag, kaldet »Pansertaget«. Den er revet ned. I 1931 blev der for Redningsvæsenet bygget en selvstændig bygning, Gruset 3, nær Svaneke Havn. Fotograf ukendt, fra Byforeningen Svaneke Venner.

Damperen »Erik« af Slite på Gotland, på vej fra Landskrona til Oscarshamn i ballast, strandede juleaften 1909 kl. 19.30 ca. 300 meter nord for Johns kapel. med 10 mands besætning. Fire druknede straks, da de med skibsbåden søgte land, mens de seks øvrige sprang fra skibet over på klipperne. To klatrede op af den lodrette klippevæk og søgte hjælp. Fiskere fra Vång og Teglkås ilede til og halede herefter de fire efterladte op med liner. Da redningsvognen med raketter fra Hasle nåede frem ved midnat, kunne det kun konstateres at de seks overlevende var i god stand. Malende beskrevet i indberetningen fra Hasle. Fotograf ukendt, Bornholms Museum.





Redningsmandskabet fra Snogebæk, opstillet foran Prinsestøtten i Almindingen 23. juli 1898. 1. række siddende fra venstre: Per Hansen, Andris Pedersen, formand og stationsleder A.P. Kruse, Leder af redningsvæsenet for Bornholm og Møn, toldkontrollør Jørgen Hansen Stub, Nexø. Jørgen Dam, Mads Jakobsen, Anton Kofoed. 2. række stående fra venstre: Niels Plum, Otto Pedersen, Anthon Hansen, Thomas Hansen, Rasmus Hansen, Anton Kofoed, Peter Schou, Jeppe Peter Kruse. Foto Th. Spelling, Rønne, Bornholms Museum.

mellem Snogebæk og Allinge, gik der meget kostbar tid tabt ad dårlige veje med en tung båd, trukket af heste. Men nødvendigt, for når et skib strandede så langt ude, at det ikke kunne nås af raketter og søen for hård for almindelige fiskerbåde, var der kun redningsbåden tilbage. At øen kun havde en båd kunne imidlertid få katastrofale konsekvenser, således som det skete, da hele Danmark den 3.-5. oktober 1860 rantes af en orkanagtig storm fra vest. Overalt meldtes om skibsforlis, ødelagte hustage, væltede træer og andre ødelæggelser.

»Sct. Lawrence« 4. oktober 1860 ved Rønne

Den voldsomme vestenstorm ramte også Rønne, hvor det engelske brigskib »Sct. Lawrence« blev presset op på Nordre Rev lige nord for havneindløbet til Rønne på vej fra Newcastle til Petersborg med en tung last stenkul. Da der samtidigt var kraftigt lavvande satte skibet sig fast omkring 350 meter fra kysten, fortæller indberetningen, mere end de ca. 275 meter redningsraketterne normalt rakte. For at komme nærmere



Tilsvarende fotografi af redningsmandskabet i Rønne fotograferet 23. juli 1898. I midten ses også her lederen af Redningsvæsenet for Bornholm og Møn, toldkontrollør Jørgen Hansen Stub fra Nexø. De gennemsnitlige årlige vederlag med tillæg for aktioner og øvelser var på dette tidspunkt 432 kr. for bådstationsledere, 248 kr. for bådsmand, Raketstationsledere 276 kr. og for raketbetjeningsmænd 216 kr. Det var ikke højt, for gennemsnitsårlønnen for en faguddannet arbejder var dengang ca. 1.200 kr. Redningsarbejdet måtte derfor suppleres med andet arbejde. Man kunne fiske i magsvej, og redde i stormvej! Foto Th. Spelling, Rønne, Bornholms Museum.

skibet blev raketudstyret først forsøgt kørt ud på et rullestensrev gennem den voldsomme brænding og da det ikke fungerede, anbragt på et par tømmerflåder i læ af det nødstedte skib. Men det var svært at sigte fra et så gyngende underlag og efter syv forgæves affyringer havde stationen i Rønne ikke flere raketter på lager! Man prøvede herefter med liner skudt ud fra havnebatteriets kanoner, men også uden held. Dernæst prøvede man at kontakte besætningen ved at skrive meddelelser »i det engelske sprog« på store presenninger og skibsluger

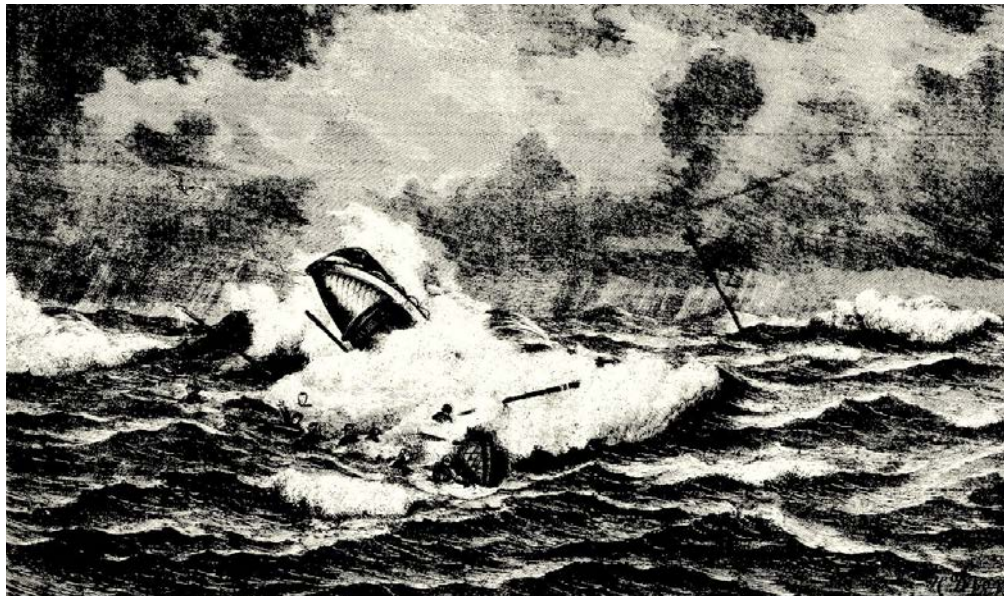
for at få de skibrudne til at fælde masterne inden de faldt selv, samt kaste bøjer ud i havet med fastgjorte liner, som man så håbede at få fat på fra land. Masterne faldt senere af sig selv mens alle udkastede liner blev ført langt forbi af den stærke tværgående strøm. Da alt således virkede forgæves beordrede amtmanden, der selv var til stede på ulykkesstedet, dels at der blev sendt bud efter flere raketter fra Gudhjem, dels at et ilbud med to spand friske heste blev sendt til Snogebæk for at hente redningsbåd og besætning.

Friske raketter!

Raketterne fra Gudhjem nåede frem inden mørket faldt på og efter flere forsøg, lykkedes det at få en line ud til skibet og redningsstolen trukket derud. Det benyttede to fra besætningen sig af. Men mens den ene, der blot klamrede sig til stolen faldt af og druknede, nåede den anden, der sad i stolen levende i land. Stolen blev herefter firet ud til skibet igen, men benyttedes ikke, om det så skyldtes skræk eller tiltagende nattemørke. To af de nødstedte søgte at redde sig selv, i hvert fald blev to fra skibet fundet i strandkanten. Den ene død, den anden med besvær genoplivet.

Redningsbåden når frem til Rønne – men forgæves!

Redningsbåden fra Snogebæk nåede frem til Rønne klokken 00:30 natten mellem den 4. og 5. oktober, men da det var for mørkt, blev båden først roet ud ved første dag gry klokken 4:30, hvor man ikke fandt hverken levende eller døde om bord. Skibets to master var væltet af stormen og havde i faldet knust store dele af dæk og overbygning. Det gjaldt ikke mindst agterpartiet, hvor man vidste at de sidste overlevende fra besætningen havde søgt læ. Der var med andre ord ingen væsentlige opgaver at udføre for redningsbåden, der derfor kørtes tilbage til



Danmarks første redningsbåd, bygget i Nexø og i 1822 anbragt på redningsstationen i Snogebæk, blev i 1862-1886 efter forbedringer på orlogsværftet, stationeret i Rønne. Den er afbildet, fordi Holger Drachmann befandt sig på Rønne Havn 11/9 1873, hvor båden under øvelse kæntrede i hårdt vejr. Alle ro-årene og de 8 reddere faldt ud, men da båden nu var synkefri og selvrejsende kunne de 4 klatre om bord og ro i land med styreåren. De øvrige 4 blev reddet af en fiskekutter. Holger Drachmann bragte både tegning og historie i »Illustreret Tidende« 28/9 1873, men konkluderede at redningsfolkene i Rønne nok hellere skulle holde sig til raketter end at prøve på at sejle! Redningsindberetning fra Rønne 11/9 samt »Illustreret Tidende« 28/9 1873.

Snogebæk klokken 9 på formiddagen. Desværre nok efter at have overset en enkelt ombord, der havde surret sig fast til fordækket og først dagen efter, den 6. oktober, blev fundet død på vraget.

Mislykket redningsaktion og højlydt kritik

Kun to besætningsmedlemmer overlevede således, mens syv druknede og blev begravet, efterhånden som de skyllede i land eller blev fisket op langs øens kyster. De første tre begravdes den 9. oktober, styrmanden den 14. oktober, tre i oktober og november, mens kaptajnen, Thomas Atkinson, først blev fundet mere end et halvt år efter forliset, 10. maj 1861, af nogle fiskere »i meget opløst tilstand« og begravet i Rønne 12. maj 1861! De mange begravelser forlængede også den kritik, der haglede ned over redningsmandskabet i Rønne. De havde ikke øvet sig tilstrækkeligt, ikke sørget for at opbevare og efterse raketterne ordentligt og i øvrigt løjet om afstanden til skibet, der kun havde været omkring 180 meter og altså inden for raketafstand.

Behov for en redningsbåd – også i Rønne

Kritikken var ikke mindre hård fra centralt hold (Indenrigsministeriet), men blev afbøjet af amtmand Wegener, der i sine indberetninger klart udtalte, at ulykken og de tabte menneskeliv ud over de ugunstige omstændigheder, først og fremmest skyldtes savnet af en redningsbåd ved Rønne redningsstation. Denne manglende båd havde i forbindelse med de 14 strandinger ved Rønne i årene 1850-1860 kostet 16

menneskeliv. Tallet fik amtmanden ved at lægge de ni, der druknede ved »Archimedes« forlis i 1850 sammen med de syv, der nu druknede i 1860. I begge tilfælde var det nok tvivlsomt, hvor meget en redningsbåd havde hjulpet, men argumentationen hjalp. Det blev fra centralt hold, regering og rigsdag, besluttet at Rønne skulle forsynes med en redningsbåd.

Rønne bliver redningsstation med båd

Når beslutningen om en ny redningsbåd til Rønne dog først blev truffet i rigsdagen 23. januar 1862 – altså næsten 1½ år efter »St. Lawrences« ulykkelige forlis – skyldtes det



Redningsbåden på Sandhammeren i Skåne 1855-1945, der stadig findes, er magen til båden i Snogebæk 1855-1907. Begge bygget på Bonnesens værft i København. I Sverige oprettedes i 1855 et redningsvæsen helt efter den danske model. Med samme redskaber og organisation som i Snogebæk. Den viste båd er den ældst bevarede redningsbåd i Skandinavien. Foto Birgit Bender.

langvarige diskussioner om redningsbådenes konstruktion. Det lød jo ikke pænt når onde tunger hævdede, at bådene kun var sødygtige, når de sejlede med kølen i vejret! Raketstationen i Rønne skulle derfor have en redningsbåd af helt ny model, selvrejsende ved kæntring og bygget af galvaniserede jernplader! Desværre viste en prøve-sejllads ved Fanø, at bådmodellen var helt ubrugelig. Den var alt for tung og kæntrerede straks, hvad der kostede to redningsfolk livet. Resten nægtede at bruge båden og redningsstationen på Fanø derfor lukket.

Rønne får Snogebæks gamle båd fra 1822

I stedet fik Rønne den gamle 1822-redningsbåd fra Snogebæk, efter reovering på Orlogsværftet i København. Dog ikke nok til at man var tilfredse i Rønne! Da båden første gang skulle bruges i 1863, fandt man en masse undskyldninger. Man havde hverken haft lejlighed til at prøve båden eller de nye redningsbælter i de måneder, man havde haft 1822-redningsbåden – og i øvrigt var det alt for tåget, da galeasen »Helene« af Rostock den 27. marts 1863 strandede på Hvideodde Rev ved Rønne på vej i ballast til Memel (Klaipeda). Det gjorde så heller ikke så meget, for efter at have ventet en rum tid i det stille, men tågede vejr, reddede alle ni på det strandede skib sig selv i land i egen skibsbåd!

Men sender bud efter Snogebæks nye båd fra 1855

På redningsstationen i Rønne, der nu ikke længere blot var en raketstation men også bådstation, havde man imidlertid, som det

efterhånden var vane, sendt bud efter redningsbåden i Snogebæk! Da det jo viste sig at være falsk alarm, nåede man allerede at standse vognen med redningsbåden på vej fra Snogebæk ved Pedersker, men mandskabet fra Snogebæk, der befandt sig i Svanekerke for at øve folkene her i brugen af raketter, tog genvejen gennem Almindingen og nåede således helt til Rønne, inden de fik at vide, at det var falsk alarm.

Redningsbåden i Rønne kæntrer 1873

Man valgte derfor ind i mellem at bede redningsmandskabet i Snogebæk om at assistere i Rønne, da redderne her ikke ville, eller turde benytte redningsbåden. At redderne fra Rønne i øvrigt kunne have problemer med redningsbåde gav Holger Drachmann en meget livlig beskrivelse af i »Illustreret Tidende« 28. september 1873 af en kæntringsulykke under øvelse med redningsbåden uden for Rønne Havn. Drachmann, der også illustrerer kæntringsulykken, konkluderer, at nok overlevede alle denne gang, men at det nok ville være mere hensigtsmæssigt om redningsfolkene i Rønne fremover afholdt sig fra at sejle, men nøjedes med at afskyde raketter fra land! Drachmanns tegning betyder dog, at vi har et billede af den gamle 1822-båd!

Redningsbåden fra 1822 sælges

Det er godt med et billede, for efter at redningsstationen i Rønne i 1886 fik en helt ny redningsbåd fra Orlogsværftet i København, blev den gamle båd fra Snogebæk, der var bygget i Nexø 1822, solgt. Det var i øvrigt ikke let, lederen af Rønne redningsstation, købmand Riis, måtte bekoste en hel

del annoncer i aviserne i august 1886 med teksten »Eldre redningsbåd med tilhørende transportvogn kan erholdes billigt til købs. Båden der indeholder flere store kobberkasser og i øvrigt er fast og frisk i træet vil være fortrinlig som fiskekvase (båd der transporterer levende fisk), mens vognen kan bruges til at transportere øltønder eller sten.« Og således endte historien om en af de ældste redningsbåde i Verden.

Snogebæks reddere betjener hele øen

Men etableringen af bådstationer i både Snogebæk og Rønne løste dog ikke lige straks de problemer, der opstod som en følge af at redningsvæsenet brugte Snogebæks redningspersonale andre steder på øen. Redningsformanden (opsynsmanden) i Snoge-

bæk, Andreas Peter Kruse, klagede i hvert fald ret surt i sin indberetninger over, at størstedelen af hans mandskab var væk, når der var brug for dem hjemme. Således var seks faste reddere, under stormflodsøgnet 13. november 1872, beordret til Rønne, hvor intet skete, selvom der var hårdt brug for dem i Snogebæk. I det kritiske døgn, hvor stormfloden hærgede, måtte han derfor klare tre strandinger på én gang med et hold der bestod af ham selv, to faste reddere, to reserveredde og to indhyrede reddere. Redningsbåden kunne i øvrigt heller ikke benyttes, for bådehuset, hvor båden befandt sig, var omgivet af så høje bølger at det var forbundet med livsfare at nærme sig huset der i øvrigt kort efter skyllede helt væk! På »rædselsdagen for Bornholm, som ingen tidligere (eller senere) har kendt magen til«



Redningsmandskabet i Snogebæk. De fleste ansigter er desværre ukendte, men fiskeskipper Knud Mortensen, Snogebæk står til venstre bag drengen med hunden. Fotograf ukendt, Bornholms Museum.

Mads Jakobsen



Jørgen Dam



Opsynsmand
Jens Stub



Niels Plum

Anton Hansen



Jeppe P. Kruse



Anton Koefoed



Peder Schou



Otto Pedersen



Thomas Hansen



Laurits Plum



Johannes Mortensen

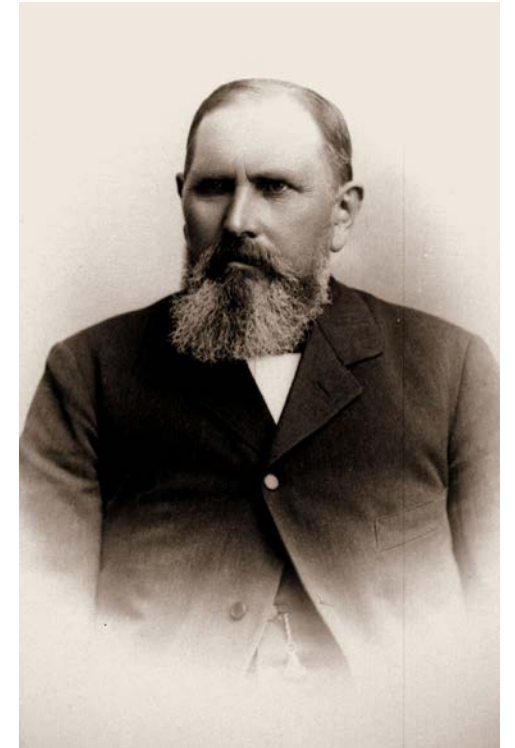


Bestyreren og Stationens Mandskab.

1903.

1903.

Redningsmandskabet i Snogebæk 1903. Billedet findes indrammet på Nexø Museum. Foto formentlig Th. Yhr i Rønne.



Portræt af Jørgen Hansen Stub, Nexø, der var bestyrer af Bornholms og Møns Redningsvæsen i 43 år – 1873-1916 og her satte sine kraftige aftryk på redningsvæsenet som en myndig, opfindsom og patriarkalsk leder. Men som en kampberedt løve, hvis hans kompetence eller organisationsområde blev anfægtet af lokale eller centrale embedsmænd. Han løste således striden mellem Rønne og Allinge om hvem der varetog Hasleområdet, ved at oprette en ny redningsstation i Hasle 1882 med reference til Stub selv. Fastholdt i sin embedstid stædigt den løse styreåre og irriterede vestjyderne ved at bebrejde dem, at de brugte fast ror. Indenrigsministeriet, Indberetninger Rønne og Allinge, Foto Johan Hansen, Nexø.

J. H. Stub og hustrus gravminde på Nexø Kirkegård. I modsætning til andre involverede i redningstjenesten, er Stubs gravsten let at finde. Lige til højre for indgangen til Nexø nye kirkegård. Foto Henning Bender 2022.

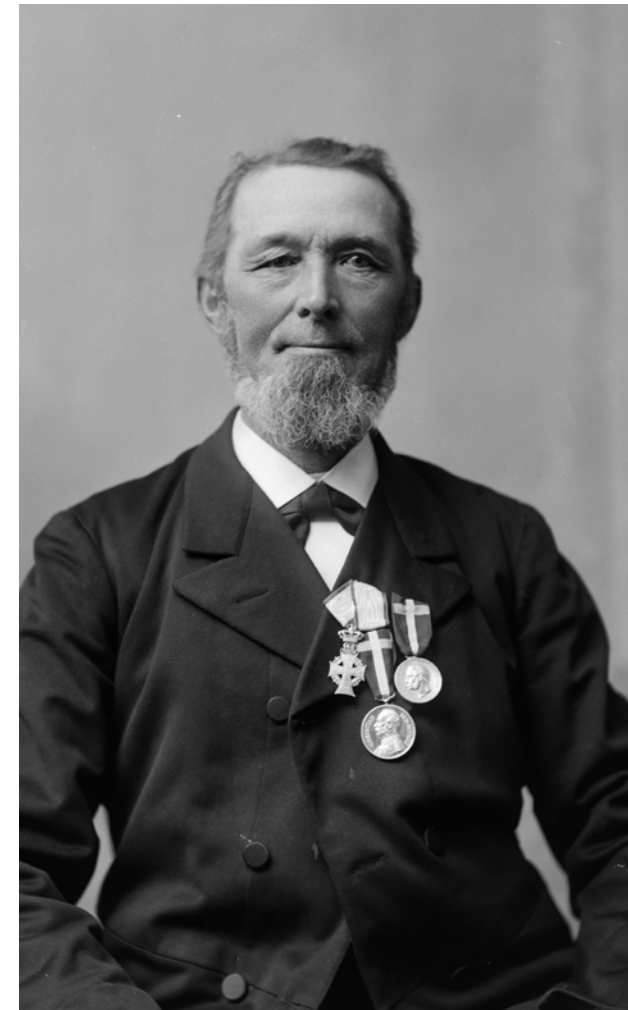




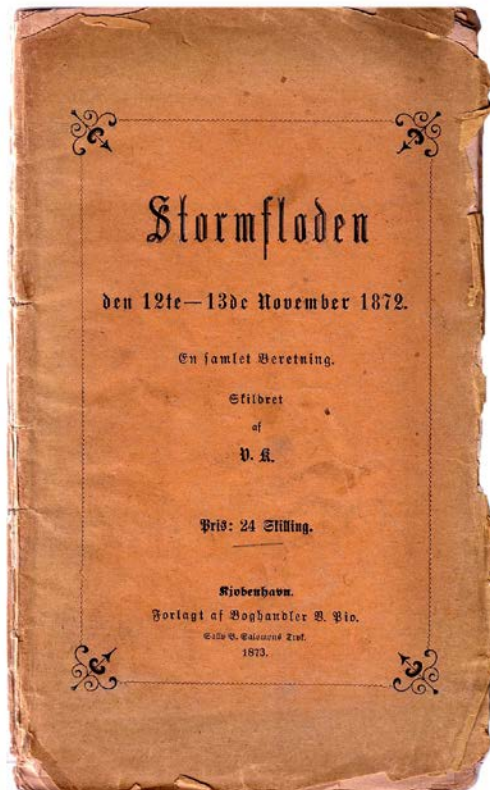
Øvelse med redningsbåden i Snogebæk, o. 1915. Bemærk at båden stadig har løs styreåre. Bemærk i øvrigt også, at der stort set på alle billeder, således som i dag, er tang på stranden. Ukendt fotograf. Fra Bornholms Museum.



Redningsøvelse ved Snogebæk omkring 1920 ved den gamle mole, ud for Hovedgade 3, båden har nu fast ror og sejl. Bemærk det firkantede skur på land til venstre. Det er udgangspunktet for det undersøiske telegrafkabel der oprettedes 1868 via Bornholm til Rusland. Ukendt fotograf.



Andreas Peter Kruse, Snogebæk, sømand, fisker og formand i fiskerlejet. Født 10. november 1834, død 17/10 1910, var stationsleder for redningsstationen i Snogebæk i 40 år, fra 1862-1902. Familien varetog ledelsen af redningsstationen i 80 år – 1822-1902. A.P. Kruses far Niels Kruse (1811-1856) bestred jobbet i årene 1842-1856 til han druknede med redningsbåden 29. marts 1856. A.P. Kruses farbror, Hans Kruse (1800-1842) var ligeledes formand for fiskerlejet og stationsleder for redningsstationen 1822-1842, indtil han druknede med redningsbåden 2. november 1842. Fotograf Th. Spelling, Rønne.



I 1873 udkom på Boghandler Pios Forlag i København et lille populært hæfte, forfattet af »V.K.«. En beretning om hele landet, men Bornholm havde sit eget indledende afsnit, forfattet i datidens malende »journalistsprog«: »Der er steder paa Jyllands Vestkyst, hvorfra vi mellem Aar og Dag maaske faae flere Efterretninger om forliste Skibe og tabte Menneskeliv end ovre fra Bornholm, og dog tør vi næsten troe, at Norden- og Østenvinden i Bølgenes Dyb ved Foden af det nordlige Bornholms stejle Klipper have gjemt flere Skibe og begravet flere Mænd end Vestenvinden i Sandrevlerne derovre ved Vesterhavet... Således fortsætter forfatteren i et malende sprog på de tre følgende sider. Se mere om stormfloden i 1872 i artiklen af Peter Aakjær. »En samlet Beretning af Stormfloden den 12te - 13de November 1872«, Kongelige Bibliotek.

Stormfloden onsdag den 13. november 1872

Stormfloden 13. november 1872, der særligt ramte de sydlige dele af Danmark, er beskrevet i denne årbog i artiklen »Stormfloden 1872 på Bornholm« af Peter Aakjær. Efter erstatningerne at dømme fordeltes mere end 1 million rd (2 millioner kr.) af »centralkomiteen for hjælp til ofrene efter stormfloden 1872«. Næsten halvdelen af pengene (398.455) gik til erstatninger på Lolland-Falster, herefter fulgte de sydfynske øer og Langeland (194.335) mens Bornholm kom ind på tredjepladsen som hårdst ramt (86.883). Graver man dybere ned i det omfattende materiale, der omfatter hver enkelt erstatningssag, stor som lille, drejede det sig på Bornholm om en lang række enkeltpersoner, hvis huse blev skyllet bort eller skibe, ødelagt fra Vang på vestkysten til Snogebæk i syd-øst. Den største enkeltsum gik til Allinge Havn der blev voldsomt ødelagt.

Stormfloden set med redningsvæsenets øjne

Alt dette vil der blive gået let hen over, her gælder det først og fremmest strandinger og ødelæggelser set med redningsvæsenets øjne, således som de særligt afspejler sig i rapporterne fra redningsstationerne i Allinge, Gudhjem og Snogebæk. Når der ikke er rapporter fra Svaneke eller Rønne, skyldes det, at der ikke var kystredningsaktioner her. Værst gik det til ved redningsstationen i Allinge, der blev tilkaldt til tre strandinger med tab af 15 menneskeliv. Mindre voldsomt i Snogebæk, hvor redningsstationen sammen med husene omkring ganske

vist blev ødelagt i en grad, der gjorde det umuligt at få redningsbåden i arbejde, men hvor man alligevel gennemførte to redningsaktioner. Mindst mærkede man i Gudhjem, der jo lå bedre beskyttet bag sine klipper. Her nøjedes man med en enkelt vellykket søredningsaktion.

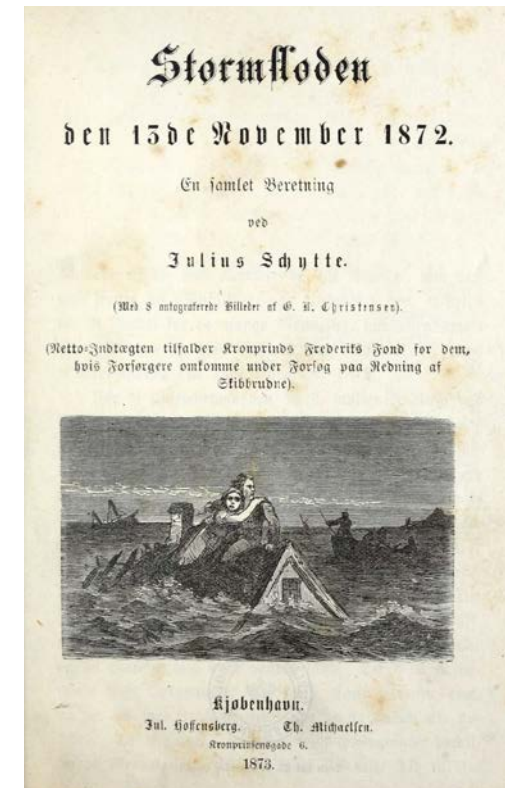
Allinge raketstation den 13. november 1872

»År 1872 den 13. november var en rædselsdag for Bornholm, som vi ikke har kendt magen til. Allerede den 12, blæste det storm fra ØNØ med regn og slud, men ud på natten gik stormen over til orkan med helt usædvanligt højvande. Man måtte derfor frygte strandinger langs hele kysten. Fra tidlig morgen søgte Allinges indbyggere at sikre deres huse bedst muligt, for allerede på dette tidspunkt gik havet over havnens bolværker og brød dem ned. Havet og bølgerne fortsatte ind i de nærmeste huse, ødelagde dem og gik op i gaderne fulgt af ødelæggelser overalt. Næsten intet hus blev skånet, mens tagsten og tømmer af alle slags kastedes omkring hinanden. Alt var stor forvirring, og midt i det hele blev der fra alle sider råbt »Et Skib«.

Og af sted gik det med rednings- og raketvogne og redningsmandskab med bestyreren af Bornholms redningsvæsen (1857-1873) – F. Hjorth i Allinge og opsynsmanden for redningsstationen N.P. Grønbech.

Allinge redning # 1– »David« af Riga

Første redning drejede sig om den tremastede skonnert »David« af Riga, 315 tons, på vej fra Shields (ved Newcastle) med stenkul til Riga. Kaptajn A. Gjenning og hans be-



Julius Schytte, Stormfloden den 13de November 1872. En samlet Beretning, 1879. Med 8 autograferede Billeder af G. N. Christensen. Fra Kongelige Bibliotek.

sætning var ved at blive skyllet op på klipperne på østsiden af Hammerens nordspids og altså nord for Sandvig.

»Voldsomme bølger brød op over skibet og alle ni mand klamrede sig til skibets bovspryd, der allerede nåede ind over klipperne. Vi fik med trosser og liner reddet mandskabet, en efter en, gennem brændingen. En turde dog ikke forlade forstavn, men med en raketline lykkedes det også at få ham i land. Vi tog herefter hjem til Allinge, men mødtes her af råbet »En Brig«.

Allinge redning # 2 »Caledonia« af Montrose

Anden redning dejede sig om brigskibet »Caledonia« af Montrose i Skotland (syd for Aberdeen) 216 tons, på vej fra København til Pernau (Pärnu) i Estland i ballast. Kaptajn Douglas og besætning på ni mand.

»Vi sprang på vognene og kørte omtrent til samme sted på Hammeren som første gang. Her mødtes vi dels af vagter ved det forrige vrag, dels otte halvnøgne og sårede mænd fra det sidst strandede skib, der med undtagelse af skibsdrengen, havde overlevet faldet mod klipperne, da hele skibet blev kastet op på land af en vældig bølge på den yderste nordre spids af Hammeren. Da vi kom hjem fra denne sidste ekspedition blev vi mødt af en ekspres-anmeldelse om at et skib var strandet ved Tejn 5-6 km syd for Allinge. Så atter op på vognene...«

Allinge redning # 3 »Medora« af Kristianssand

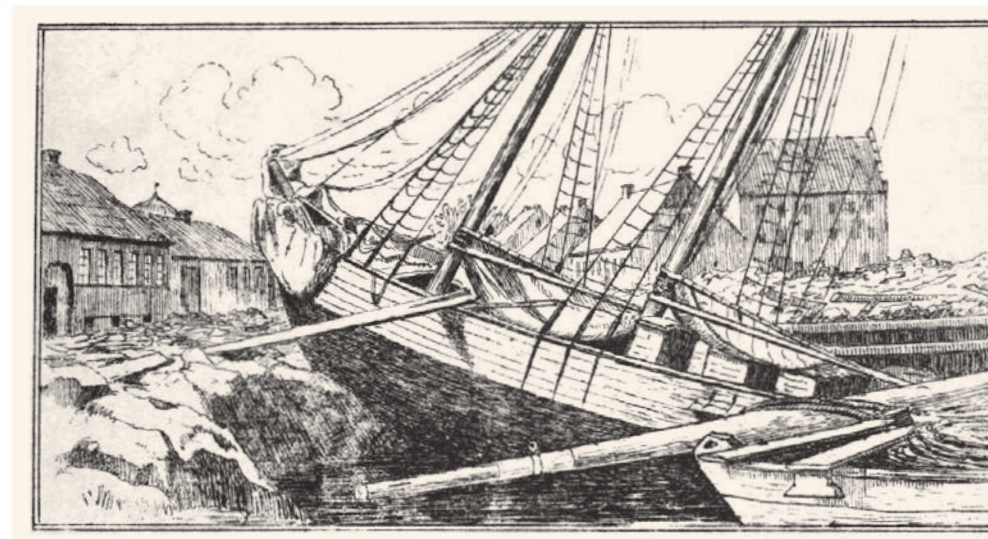
Tredje skib var en bark på vej med en stor last bjælker og brædder fra Sundsvall til Dartmouth, Kaptajn A. Thomassen. Besæt-

ning 15 hvoraf kun en overlevede. Rapporten var kort og lakonisk.

»Vi kørte skyndsomt til strandingsstedet, men ankom desværre for sent. Katastrofen var til ende. Et stort barkskib var strandet på en meget farlig klippepynt i den største søgang, der nogensinde er set. Allerede ved første eller andet hug mod klippen gled hele dækslasten af bjælker overbord og med lasten fulgte desværre 14 af den 15 mands store besætning ud i havet. Kun kahyttdrengen på 17 år, der havde taget plads i Galionen (rummet under bovspryd ved forstavn) slap i land«.

Gudhjem Raketstation den 13. november 1872 – et valg

Rapporten fra stationslederen R. Bidstrup den 13. november startede som de øvrige med at konstatere, at der var tale om en helt ualmindelig søgang og storm fra ØNØ og at man fra Gudhjem klokken 9 formiddag kunne observere hele to skibe med farlig kurs mod kysterne. Det ene ganske tæt vest for Gudhjem, det andet langt længere mod SØ omkring Randkløve. Bidstrup måtte derfor tage to hastige, men afgørende beslutninger. Dels måtte han prioritere det skib, man havde en chance for at nå frem til inden strandingen fandt sted i Salnebugt (ved Bobbeå) og fravælge det, der formentligt ville forlise ved Randkløve. Dels måtte man fravælge rakterne for at overhovedet nå frem langs stranden. For selvom hestene var rekvirerede og allerede spændt for raketvognen, ville det tage alt for lang tid at nå frem ad landevejen. Intet tyder på at stationslederen kunne have handlet anderledes og der rejste sig heller ikke kritik.



»Fra Allinge Havn«. Tegning efter et fotografi af Gottlieb Stöckel, Rønne, efter stormfloden i Allinge, november 1872. Julius Schytte, Stormfloden den 13de November 1872. En samlet Beretning, 1879. Se originalbilledet s. xxx. Fra Kongelige Bibliotek.

Gudhjem redning »Olga Maria« af Riga

Skonnerten »Olga Maria« var med kaptajn M. Wickmann og en seks mands besætning på vej med korn fra Petersborg til Stettin. Skibet kunne ikke styres, da det havde mistet både ror og sejl, men man nåede frem til strandingen:

»Opsynsmanden besluttede derfor at medbringe fem tavler med raketliner (åbne kasser med oprullede reb der kunne følge en raket uden at gå i kludder) og begav sig med hele redningsmandskabet langs kysten til Salne ca. ¼ mil (2 km) hvor man kunne se skibet strande klokken 10:15 og blive stående ca. 40 alen (24 meter) fra land. Der bragtes derfor liner (uden brug af raketter) både fra land til skib og omvendt og omkring klokken 11 var alle bjergede. Både de redede og redningsmanden Peder Jensen,

der havde transporteret liner gennem brændingen blev, meget forkomne, bragt til nærmeste bondehus. Her blev de afklædt, vaskede og gnedet med brændevin for at beskytte mod krampe og deslige. Redningsmandskabet vendte herefter klokken 11:30 tilbage til Gudhjem hvor de benyttede redningsliner blev vaskede og hængt til tørre«.

Gudhjem – »Lord« af Slite – ingen redning

Det skib som redningsvæsenet i Gudhjem havde haft i sigte, men fravalgte at redde, da man nok med rette skønnede at det var umuligt at nå frem, viste sig mange dage senere at være »Lord« af Slite på Gotland bygget af fyrretræ 1860 med fem ombord. I en række telegrafiske anmeldelser til amtmand Holten (amtets kopibog), sendt fra Svaneke, fortaltes løbende »at et skib var

strandet nedenfor Søgård ved Randkløve i Østermarie sogn«. Og videre, at skibet var aldeles sønderlået og at der kun fandtes få vragester, hvoraf intet kunne udledes om størrelse eller nationalitet. Tililende antog at skibet kom fra Lybæk, at dømme efter opskyllede melsække mærket »W. Rothes Dampfmuhle« og de havde, telegraferedes det, set en mand vinke om hjælp, inden han helt forsvandt. Det var i denne form historien nogle dage senere blev bragt i Bornholms Avis den 16.11. og ordret gentages i »Berlingske Tidende« 19.11.

Langsom kommunikation mellem Bornholm og Gotland

Allerede den 12. november ville man have kunnet finde en notits i »Stockholm Dagblad« om at galeasen »Lord« med Kaptajn Ahlbom (1828-1872) og en besætning på fire var afsejlet fra Travemünde den 8. november med Stockholm som bestemmelsessted. Men først den 17. december kunne amtmanden på Bornholm, efter meddelelse fra København, oplyse navn og nationalitet på skibet og derfor efterlyse ejere til det strandede gods – primært gennemblødt melsække! At skibet var forlist og alle var druknede ved Bornholm, nåede først endnu senere til Visby, hvor de pårørende, hustruer og forældre på Gotland først i februar 1873 kunne indsætte dødsannoncer for kaptajn og besætningsmedlemmer i »Gotlands Tidning«.

Snogebæk båd- og raketstation den 13. november 1872

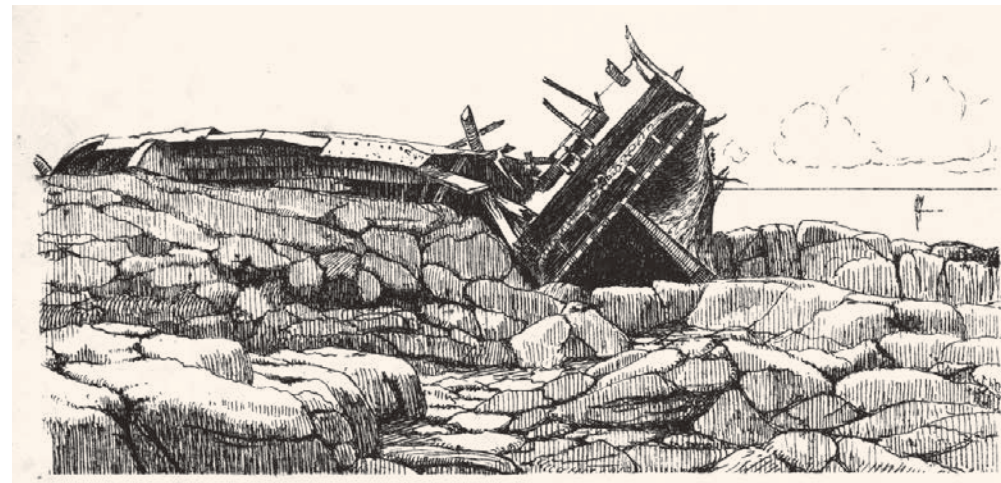
At det ikke forholdt sig bedre i Snogebæk end i Allinge og Gudhjem understregedes i redningsrapporten fra A.F. Kruse:

»Vinden var NØ med orkanstorm og sne, en helt ualmindelig høj søgang langt op på land samt et forfærdeligt højvande, der skyllede alt bort i nærheden af stranden. Huse, både og træer – ja selv redningsbådshuset, var helt indesluttet af bølgerne. Det var derfor end ikke muligt at få redningsbåden ud af huset, og kun med stort besvær og forbundet med livsfare lykkedes det endelig at få raketapparaterne ud og flyttet til en løkke (jordstykke) højere oppe i byen, hvor man kunne læsse på redningsvognen. Men selv heroppe nåede bølgerne nu og både vogn og heste måtte atter reddes, førend man kunne komme af sted«.

Klokken 7:30 om morgenen havde redningsstationen fået melding om en strandning ved Balka og det var vel nærmest derfor, rapporten fortalte om de mange hindringer, for herigennem at forklare, hvorfor man først nåede frem klokken 10. Der kunne ikke køres langs stranden som normalt, man måtte vest om Hundesømosen, der var forvandlet til et frådende hav for at nå frem.

Snogebæk redning # 1 »Hermine« af Breege på Rügen

Her fandt man en grundstødt skonnert – ført af kaptajn Carl Berg og en tre-mands besætning på vej fra Memel (Klaipeda) til Stettin med brædder. Men da bølgerne havde skubbet skonnerten langt ind på land, havde besætningen uden besvær reddet sig selv inde i klitterne. Redningsmandskabet fra Snogebæk vendte derfor straks tilbage og fik allerede på vejen hjem at vide, at en Slup var strandet i selve Snogebæk, lige uden for den ødelagte Redningsstation!



»En strandet Bark ved Hammeren«. Tegning efter et fotografi af Gottlieb Stöckel, Rønne, efter stormfloden i Allinge, november 1872. Julius Schytte, Stormfloden den 13de November 1872. En samlet Beretning, 1879. Se originalbilledet s. xxx. Fra Kongelige Bibliotek.

Snogebæk redning # 2 »Agenten« af Stavanger

Den norske slup, ført af kaptajn H. Aaland og en fem-mands besætning sejlede med en ladning sild, der skulle sælges i Østersøbyerne. Men nu, klokken 10:30, var skibet altså strandet i Snogebæk på de flade klipper »Pladen« lige uden for den nu ødelagte redningsstation. Båden kunne ikke benyttes, men raketterne viste sig efter flere forsøg effektive.

»Raketbuk blev sat hvor der var færrest bølger ved stranden, men da søen var så voldsom at Mandskabet kun med megen møjle kunne holde raketbukken, var det ej muligt at fæste raketlinerne heri, da de i stedet flød forbi på bølgerne. Først ved det femte raketkast blev det muligt at bjerge mandskabet i redningsstolen, en for en. Sværest var det for en sømand, der havde fået begge ben beskadiget af et slag fra sejlboommen, så han ikke kunne gå«.

11 redningsaktioner og forlis 13. november 1872

Der har jo været mange myter om, hvor galt det gik på Bornholm under stormfloden den 13. november og antallet af forliste skibe den pågældende dag. Lykkeligvis var der jo ingen, der omkom på selve øen og skaderne var, sammenlignet med Lolland-Falster, mere begrænsede. Når der herudover tales om de mange skibsforlis ved Bornholm, 20 eller flere nævnes, skal det tages med et gran salt.

Som vi har set drejer det sig iflg. rapporter fra redningsstationerne i Allinge, Gudhjem og Snogebæk om seks kystredningsaktioner, der kostede 15 søfolk livet. Supplerer man med amtets indkomne skrivelser (og fra 1872 også telegrammer) i amtets journal under redningssager m.fl., kan der suppleres med yderligere fire skibulykker, der ikke blev varetaget af redningsvæsenet og i øvrigt kostede fem søfolk livet:

Galeasen »Lord« af Slite på Gotland, der blev knust mod klipperne ved Randkløve, hvor alle fem om bord druknede.

Barken »Amalthea« af Memel, der strandede på Hvideodde Rev ved Rønne, men blev bjerget af Svitzers redningsdamper »S/S Skandinavien«.

Galeasen »Thomas« af Rendsborg, der strandede ved Malkværn nord for Nexø og hvor den fem mands store besætning reddedes med både fra Nexø.

Barkskibet »Trois Freres« af Karlshamn, der strandede på Christiansø – hvorfra alle syv blev reddede.

Hertil kom syv skibe, der allerede befandt sig i havnene og blev ødelagt her. Men de kan jo næppe opfattes som strandinger og/eller redningsaktioner. Det gjaldt skonerten »Robert« af Rønne i Allinge Havn, bådene »Egir« og »Neptunus« i Gudhjem, jagterne »Urban« og »Bolette« samt kvaserne »Nicoline« og »Witus« i Svaneke. Men alle 17 strandinger, redninger, forlis og ødelæggelser skyldtes naturligvis stormfloden.

Den preussiske skildpaddekanonbåd i Hasle

Det er nok væsentligt at skelne mellem forskellige former for strandinger og redningsaktioner, i hvert fald hvis det drejer sig om den bornholmske sørednings historie. En liste over samtlige strandinger på Bornholm giver ikke og skal heller ikke give et klart billede af redningsvæsenets virksomhed, men bygger ind i mellem på misforståede avisnotitser. Således meddeler Erik Pedersen i »Bornholmske Strandinger« under 23. juli 1862 i ramme alvor, at en preus-

sisk skildpaddekanonbåd tilhørende den nye preussiske marine var strandet i Hasle under en pålandsstorm. Det kunne være rigtigt, for netop i disse år benyttedes armerede kanonbåde kaldet skildpadder i både USA og Frankrig. Oplysningen findes dog ikke i amtsarkivet, men stammer kun, viser det sig, fra Bornholms Avis den 29. juli 1862, der samtidigt meddeler, at det ene besætningsmedlem, man fandt ombord, både var stum og intet forstod. Han var nu blevet placeret på den højere realskole i Rønne! Først allersidst i artiklen afsløres det hele som en spøg. Det drejede sig om en *sumpskildpadde!*

Fra vagt- til redningsstation i Hasle fra i 1882

Den strandede sumpskildpadde i Hasle var vel et udtryk for, at der blev holdt øje med stranden. Det var fra begyndelsen op til redningsfolkene at besørge vagttjeneste, men det var langt og besværligt at færdes langs kysten mellem Allinge og Hasle. Ganske vist havde Snogebæks store redningsområde fra Boderne på sydkysten til Malkværn nord for Nexø allerede fået ansatte vagter fra 1865, men det trak ud med resten af øen. Først fra 1879 blev der bevilget vagttjeneste mellem Hammeren-Vang og da redningschefen på Bornholm i årene 1873-1916, J. H. Stub, i 1881 ansatte en fast vagtmand i Hasle, var det lidt i trods. Stillingen var ikke godkendt af ministeriet og eksisterede derfor ikke officielt! Så hvem skulle vagtmanden officielt melde strandinger til?

Problemet blev akut den 27. december 1881 kl. 7 om morgenen, hvor den svenske skonnert »Vivian« af Oskarshamn stran-



»Frognore« af Liverpool, strandet 28.10.1888 tidlig morgen ud for Hasle Havn på rejse fra Kiel til Riga i ballast. Kaptajn Carruthers. 1050 tons. Bragt flot 6. november og indbragt til Rønne Havn for 2000 pund sterling af Svitzers Bjærgnings Entreprise og Bjærgelavet. Hver mand fik 116 kroner og 82 øre. Oplysninger fra Erik Pedersen, Bornholmske Strandinger. Foto G. Støckel, Bornholms Museum.

dede ved Levka lidt syd for Hasle på vej hjem fra København. Der var ikke fare på færde, for de seks mand ombord havde med egen båd og uden besvær reddet sig selv i land, hvor de fortalte at de havde taget fejl af fyret på Sandhammeren (Österlen) og fyret på Hammeren, som de derfor havde holdt godt syd om!

Sammenstød mellem flere redningshold

Så vel så godt, problemet var blot, at der mødte to redningshold op i Levka, begge med raketapparater og vogne. I Rønne hav-

de man klokken 10:15 modtaget telegram fra byfoged Gregersen i Hasle om strandingen og behov for hjælp, mens man i Allinge, »med ridende bud«, havde fået samme besked fra vagtmanden i Hasle klokken 9:15. Så både fra Allinge og Rønne rullede redningsvogne af sted. Holdet fra Allinge nåede Levka klokken 11, det fra Rønne klokken 12. Men en fastansat byfoged trumfer en uautoriseret vagtmand! Der blev anstillet forhør ved politimesteren i Rønne og til redningsbestyrer Stubs udelte ærgrelse, var det holdet fra Rønne, der indkasserede bjerpepenge i forbindelse med strandingsauktionen over det sønderslåede skib.



S/S California af Swinemünde strandede 30. januar 1898, kl. 1 om natten i storm ved Sorthat. Skibet med en besætning på 26, var på vej fra Bremerhaven til Reval med bomuld. Redningsholdene fra både Hasle og Rønne mødte frem, men opdagede hurtigt, at skibet lå for langt ude for raketters rækkevidde. Redningsbåden fra Rønne gjorde herefter flere forgæves forsøg, men reddede senere på dagen lidt efter lidt 20. Kaptejnen og fem fra besætningen blev dog på skibet for at afvente bjergningselskabet Svitzer, der herefter helt overtog redning og bjergning. Skibet ses her ved Rønnes gamle fyr »Kongen«, opført 1857, ottekantet, af træ og bygget efter tegning af den kendte skibsbygger Søren Peter Bech, Rønne. Foto formentlig af Th. Yhr af »California« i Rønne Havn, efter skibet 25. februar var blevet tømt for vand og bragt flot af Svitzer. Indberetninger fra såvel Rønne som Hasle.

»Skal det virkelig være en helt tilfældig politimester, men ikke redningsvæsenets bestyrer, der varetager redningssager i Hasle og på Bornholm« saluterede Stub og indstillede i stedet til ministeriet, at det var på tide at oprette en redningsstation i Hasle! Det havde længe ligget i luften og blev derfor allerede den 17. marts 1882 vedtaget i Rigsdagen.

Og ikke nok med det, da der samtidigt åbnedes en raketstation på Møn (der fulgtes af flere på Sjælland og Falster) blev det bornholmske redningsvæsen omdøbt til »Bornholms og Møns Redningsvæsen« og redningsbestyrer Stubs løn klækkeligt

forhøjet med henvisning til de langt længere tjenesterejser han hermed blev pålagt.

Raketstationen i Hasle beviste, som det ses i skemaet, hurtigt sin berettigelse. Ellers fremgår det, at i rækkefølge hørte Snogebæk, Allinge og Rønne til de travleste stationer, Rønne dog først, da man efter 1882 får en båd man tør bruge. Særligt efter 1945 blev et redningssystem, der baserede sig på robåde stadig mere forældet og redningsaktionerne stadigt sjældnere og erstattedes derfor af egentlige motorredningsbåde i Rønne, Nexø, Klintholm og Gedser fra først i 1960'erne.



Redningsstation med båd i Boderne Havn skimtes th., en redningsstation som senere blev vandrerhjem. Redningsstationen, der oprettedes da der var så langt mellem Snogebæk og Rønne, skulle betjenes af begge stationer efter behov. Da der ikke blev tale om redningsaktioner overhovedet blev den atter nedlagt 1932. Fotograf ukendt.

Redningsstationer Bornholm/Møn, Stevns, Falster				1858-1881		1882-1954	
Stednavn	Type	Oprettet	Nedlagt	Aktioner	Reddede	Aktioner	Reddede
Snogebæk	Båd/Raket	1852	1976	33	191	32	170
Allinge	Raket	1852	1976	13	134	18	189
Rønne	(Båd)/Raket	1852	I drift	7	28	29	174
Hasle	Raket	1882	1976	–	–	20	133
Svaneke	Raket	1852	1976	6	38	13	61
Gudhjem	Raket	1852	1976	8	39	4	55
Christiansø	Båd/raket	1922	I drift	–	–	2	5
Boderne	Båd	1925	1932	–	–	0	0
Nexø	Båd	1964	I drift	–	–		
Klintholm	Båd	1918	I drift	–	–	18	36
Gedser	Båd	1925	I drift	–	–	12	21
Stevns	Raket	1901	1975	–	–	2	17
Ålebæk, Møn	Raket	1882	1975	–	–	3	9

Fra Betænkning vedrørende Redningsvæsenets forhold nr. 112, Kbhvn 1954.



Redningsstationen i Snogebæk. Foto Berghagen, Nexø.



Snogebæk redningsstation, båden skubbes på plads i redningshuset fra 1873. Fotograf ukendt.



Redningsbåden på øvelse i Rønne Havn. 1920'erne. Mandskabet er iklædt sydvest og olietøj. På billedet ses fyret i Rønne fra 1880 til venstre og byens Sct. Nikolaj Kirke til højre. Fotograf ukendt.



Ovenfor: Rønne Redningsstations indre 1910. Foto Th. Yhr, Rønne. Til venstre: Rønne Redningsstation indrettet 1910 i Havnegade 5, Rønne, lige bag toldkammeret (Bemærk, at man lige kan ane Havnesmedjens to skorstene bag træerne til højre). Siden 1852 havde man ellers benyttet lejede lokaler på havnen. Omkring redningsbåden fra 1886 står de ansatte redningsfolk, alle fiskere fra Nørre Kaas, iført redningsudstyr. Til venstre for båden: Hans Jørgensen, Otto Jørgensen, Peter Hansen, Jørgen Eskildsen, Chr. Stenberg, Hans Schou. Til højre for båden: Chr. Holm, Niels Kjøller, Andreas Bolin, Laurits Eskildsen, Ludvig Eskildsen, Peter Andreas Kjøller – alle fiskere fra Nørrekås – samt yderst til højre, stationslederen, tolder Pihl. Kopi efter ældre foto af Th. Yhr. Bornholms Museum.



Rønne Redningsstation der startede i 1852, fik fra 1929 egen station i Sydhavnen. Udvidelsesplaner for Rønne havn tyder 2022 på at den vil blive revet ned. Stationen gennemførte 1858-1954 – 36 redningsaktioner og reddede 202 menneskeliv. Foto Ann Vibeke Knudsen 2018.



Gudhjem Raketstation, der startede i 1852 fik i 1920 egen bygning. I brug til 1976. Ejnar Mikkelsens vej 17, Gudhjem. Stationen gennemførte 1858-1954 i alt 12 redningsaktioner og reddede 94 menneskeliv. Nu tøjbutik »Hoddan«, Foto Henning Bender 2022.



Svaneke Raketstation, der startede i 1852 fik fra 1931 egen bygning. Den var i brug til 1976. Gruset 3, Svaneke. Stationen udførte i 1858-1954 i alt 19 redningsaktioner og reddede 99 menneskeliv. Nu depot. Foto Henning Bender 2022.



Allinge raketstation, der startede i 1852 fik fra 1931 egen bygning, men blev taget ud af brug i 1976. Kæmpestranden 16, Allinge, servicebygning for havnen. Stationen udførte 1858-1954 i alt 31 aktioner og reddede 323 menneskeliv. Foto Henning Bender 2022.

Snogebæk redningsstation der startede i 1822 havde 1822-1872 sin første redningsbygning ca. 100 meter sydligere. Den ødelagdes af stormfloden 1872, men erstattedes i 1873 af bygningen på billedet, der således er Bornholms ældste. Fra 1905 suppleret med en tilhørende magasinbygning. Begge ejes og vedligeholdes af Snogebæk Borgerforening, men udlejes til sommerbutikker. Stationen har hvad aktiviteter angår rekord for Bornholm og en tredjeplads på landsplan, med 65 redningsaktioner og redningen af 361 menneskeliv 1858-1954. Foto Henning Bender 2021.



Er Bornholms redningshistorie relevant for nutidens bornholmere og øens mange turister?

Kystredningsvæsenet på Bornholm havde sin storhedstid i anden halvdel af 1800-tallet, fra 1852-1928 endda som noget så sjældent for Bornholm, som en statslig styrelse med hovedsæde på øen. Fra 1882 udvidedes med de østlige dele af Danmark, Møn, Sjælland og Falster. Egentligt var det ikke så mærkeligt, da Bornholm allerede i 1785 havde fået sit eget kongelige strandingsreglement, der gik langt ud over hvad der var gældende for resten af Danmark. Der findes minder herom mange steder på Bornholm, men ofte skjulte som redningsstationer forklædt som sommerbutikker og redningsstier, der synes beregnet for mountainbikeryttere. Ud over enkelte kirkegårdsminder finder man dog stadig intakt bevarede rednings- og rakethuse i Snogebæk (1873), Allinge (1931), Gudhjem (1920), Svaneke (1931) og Rønne (1928) (nedrevet 2023), samt moderne redningsstationer i drift i Rønne og Neksø fra 1989.

Stærkest og ældst står mindet, i hvert fald rent fysisk i Snogebæk, hvor mole og resterne af det første redningsanlæg fra 1822 stadig kan ses, såvel som mange af de huse, redningsfolkene dengang boede i. Redningsbåden i Snogebæk fra 1822, en af Verdens første, blev desværre solgt og forsvandt i Rønne i 1886. Vigtigst er det derfor, at den lokale redningsbåd af 1907 fra Snogebæk, den 11. juli 2020 langt om længe fandt et blivende hjem i et nybygget bådehus og museum på Snogebæk havn. Takket være foreningen »Redningsbådens Venner« og økonomisk støtte fra flere sider, blev det ikke alene en stor dag for Snogebæks ind-

Et redningsbådmuseum blev i 2019-2020 bygget på havnepladsen i Snogebæk (Hovedgade 1) af »Redningsbådens Venner« ved den gamle stenmole, der samtidigt blev restaureret. Arbejdet udførtes af frivillige med økonomisk støtte fra flere sider. Bygningen ligger midt mellem stedet for det oprindelige redningshus 1822-1872 (Hovedgade 16) og det endnu eksisterende fra 1873 (Hovedgade 10). Det var derfor en stor festdag den 11. juli 2020, da Snogebæks gamle ro-redningsbåd (Østdanmarks eneste) kunne rullles ind i sit nye hjem. Foto Henning Bender 2022.

byggere. Dagen markerede også, at den danske redningshistorie ikke alene hører den jyske vestkyst til, men også i høj grad handler om de bornholmske kyster.

Selvom Snogebæk således har været et helt centralt sted på Bornholm, når det gjaldt søredning med båd, er der efterhånden ikke mange i byen, der selv har deltaget i arbejdet og øvelserne med den store redningsbåd. Mange har dog hørt fædre og bedstefædre fortælle drabelige historier om det barske arbejde til søs, når det stormede. Det var derfor lidt af en nedtur for Snogebæk, da båden, der er den eneste bevarede på Bornholm, i forbindelse med nedlæggelsen af de lokale bådstationer i 1965 blev skænket til Nexøs borgmester. Meningen

Den gamle redningsbåd fra 1907 er omsider »hjemme igen«. Da bådstationen i 1965 flyttede til Nexø efter 143 år i Snogebæk, blev båden foræret til Nexøs borgmester, der drømte om et marinemuseum i Nexø. Det blev ved drømmen og båden blev atter fjernet fra Nexø Museum i 2007 og forfaldt under åben himmel. Ingen ønskede at tage vare på båden, ikke førend et byfornyelsesprojekt blev startet i Snogebæk 2014. Båden blev hentet og sat under tag i Snogebæk og planerne, som nærværende artikel også er del af, sat i gang. Foto Henning Bender 2020.





Søværnets Kystredningstjenesten i Rønne yderhavn, Skærvekajen 1, opført 1989. Foto Ann Vibeke Knudsen 2022.

var at bruge båden i udstillingen på et kommende fiskeri- og redningsmuseum, men som årene gik, svandt planerne hen og den store redningsbåd fyldte op og forhindrede alle andre aktiviteter på Nexø Museum, indtil den helt blev fjernet i 2007. Hverken redningsstationen på Sydhavnen i Rønne eller Bornholms Træbådelaug ville have båden, der derfor i en halv snes år blev opbevaret »midlertidigt« under vanskelige vilkår i Nexø. Båden forfaldt derfor mere og mere, indtil man i Snogebæk vejrede morgenluft efter at man i 2014 havde startet et byfornyelsesprojekt med eventuelle finansieringsmuligheder. Båden blev derfor for et par år siden flyttet tilbage til Snoge-

bæk, hvor tanken om et museum for søredning jo lå lige for. Ganske vist ligger der allerede en håndfuld museer af lignende karakter langs den jyske vestkyst: Løkken, Stenbjerg, Thyborøn, Flyvholm, Nymindesgab, Hvide Sande, Blåvandshuk, Thorsminde – samt hvad Østersøen angår et lidt hængende museum på Sandhammeren i Skåne kun 35 km. vest for Bornholm i fugleflugt eller 27 km. øst for Ystad ad landevejen. Her finder man ikke alene Skandinaviens ældst bevarede redningsbåd fra 1855, men samtidigt en båd, der er fuldstændig magen til den, man samme år fik i Snogebæk fra samme værft i København. Hvorfor så et redningsmuseum i Snogebæk?



Søværnets kystredningstjeneste i Nexø havn, Sdr. Hammer 25, opført 1989 samtidigt med at et nybygget redningsskib »L. Rosenfeldt« blev stationeret. Nexø redningsstation blev oprettet i 1964 som motorredningsstation i Nexø fiskerihavn. Samtidigt blev Snogebæk lukket som bådstation og helt nedlagt i 1976. Foto Henning Bender 2022.

Som på den jyske vestkyst tæller lokalhistorisk identitet, redningshistorie og mange turister, tilsammen en vigtig rolle. Både fastboende og besøgende ønsker sig fortællinger om det sted, hvor man bor eller ferierer. For Snogebæk danner røgerierne, de gamle fiskerhuse, havnen, stranden og havet et samlet kulturmiljø, der underbygges af en lang historie om Snogebæks oprindelse som et af de største fiskerlejer på øen. Måske ikke så meget pga. fiskeriet, men mere i kraft af indtægter fra strandens vraggoods. Det kendes jo også fra den jyske vestkyst, men mens skagensmalere og forfattere har gjort den nørrejyske redningstjeneste, der oprettedes i 1852 kendt, savner den bornholmske red-

ningstjeneste der startede 30 år før sin plads i historien og nutidens fortællinger. Selv bornholmere ved ikke, at en af Danmarks travleste og for redningsfolkene farligste søredningsstationer lå på Bornholm.

At en sådan redningstjeneste blev oprettet netop her, skyldtes ikke mindst de naturgivne forhold på den sydøstlige spids af Bornholm mellem Balka og Dueodde, altså omkring Snogebæk. Havet og de undersøiske rev optræder også i vore dage tit og gerne med kilometerlange hvide brændingsstriber og vil også fremover, ulønnet og frivilligt, danne de perfekte naturskabte rammer om et Bornholms redningsmuseums i al slags vejr.

Udvalgt litteratur

GENERELT

Tuxen, Grete og Rasmussen, Alan Hjorth: *Hverken for ros eller løn... Den danske kystredningstjeneste 1852-2002* (Farvandsvæsenet 2002). Hovedværket inden for emnet fra og med 1852.

Bloksgaard, Anders: *Dansk Strandingshistorie. Den enes død – den andens brød*. Utrykt speciale (2003). En bred og grundig gennemgang – også lidt om perioden før 1852.

Ludwig, Otto: *Træk af redningsmidlernes historie*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1855, s. 122-154

Seerup, Jakob: Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs, kapitel 5, s. 92-107, *Redningsvæsenet – en maritim infrastruktur*. 2020.

Pedersen, Erik: *Bornholmske Strandinger. Strandinger ved Bornholms og Christiansøes kyster*. 1830-1919 og 1920-1986 (Rønne 1978-1988) – Kronologisk fortegnelse på »databaseform« over ca. 200 strandinger på Bornholm – formentlig på grundlag af aviser og redningsvæsenets årsberetninger.

REDNINGSVÆSENET I RØNNE I 1820'ERNE

Heilesen, V. K. *Bidrag til oplysning om ridder Caspar Henrik Wolffsen* Bornholmske Samlinger bd. 37, s. 7-36 (Rønne 1960). Handler særligt om Wolffsens »ulovlige« redningskontrakter.

EMERALDS FORLIS 1846

Bergsøe, Bent: *Det dejlige vrag*. Bornholmske Samlinger, II rk., bd. 13, s. 142-143 (1979) Grundigt og kildenært studie der handler om Emerald's katastrofale stranding, men desuden fortæller bredt om hvordan strandinger dengang håndteredes.

Kilpatrick, T.: *Millisle and Ballycopeland Presbyterian Church*, s. 88-90 (Belfast 1934)

SNOGEBÆK

Bender, Henning: *Snogebæk – en by tager form*. Bornholmske Samlinger, IV rk., bd. 12, s. 40-63 (2018)

Utrykte kilder Rigsarkivet

Digitaliserede af forfatteren.

Rigsarkivet, Redningsvæsenet, Bornholms og Møns redningsvæsen

Rapportjournaler over redningsforetagender og øvelser 1858-1928 – samt meget mere.

Rigsarkivet, (Stednavn) De enkelte redningsstationer Snogebæk, Svaneke, Gudhjem, Allinge og Rønne om-

fatter årene 1858-1976, Hasle 1882-1976 og omfatter almindeligvis Folkelister, *Indberetninger om øvelser og redningsaktioner*, *Inventarer*, Vagt- og patruljelister, Kopibøger og regnskabsprotokoller. En del administreres som personfølsomme (75 års grænse)

Beretninger om forlis og redninger på Bornholm er fra og med 1858 hentet fra *de enkelte redningsstationers indberetningsprotokoller*; der kronologisk indeholder detaljerede beskrivelser af øvelser og redningsaktioner 1858-1976. Mange genfindes delvis i kopi i rapportjournalerne 1858-1928 og synes at have været hovedkilden til efterfølgende avisoptaler.

Utrykte kilder Rigsarkivet

Digitaliserede og frit og gratis tilgængelige på Arkivalieronline.

Amtmanden på Bornholm spiller 1785-1906 i overensstemmelse med strandingsforordningen af 1785 en afgørende rolle som den, der under ansvar for centralstyrelsen i København, var øverste myndighed på Bornholm i redningsspørgsmål, Bornholms amsarkiv er derfor vældigt vigtigt:

Rigsarkivet, Arkivalieronline, Lokaladministrationen, Bornholms amt

Journaler 1787-1906 Er ført kronologisk til og med 1836 med Ekstraktjournalerne 1816-1836 – som emneregistre. Fra og med 1837 er journalerne halvårslige med korte sagsekstrakter efter emner (f.eks. redningsvæsen) med nummerhenvisninger til:

Kopibøger for indkomne og udgående breve (sidstnævnte ofte med samtidige rettelser og korrektur) 1780-1895, men her bl.a. vedr. strandinger og redninger.

De breve centraladministrationen modtog eller sendte vedr. Bornholm blev i de her omhandlede sager, 1800-1848 behandlet af Danske Kancellis 3. departement

Rigsarkivet, Arkivalieronline, Centraladministrationen, Danske Kancelli

Danske Kancelli, 3 departement, *brevbøger 1800-1847* (f.eks. den endelig godkendelse af redningsstationen i Snogebæk under 8. maj 1824).

Rigsarkivet, Arkivalieronline, Indenrigsministeriet, 1. kontor

Fra 1852 blev Indenrigsministeriet ansvarlig for det danske redningsvæsen, men allerede fra 1848 for det lovforberedende arbejde, det er derfor helt centralt

for alt hvad der har med overordnede redningsspørgsmål at gøre 1848-1906. Sagerne findes i *Registre til resolutionsprotokoller 1848-1940* – halvårslige alfabetiske registre på sted- og personnavne samt myndigheder – f.eks. »Bornholm«, »Redningsvæsen« der henfører til år/journalnummer i:

Resolutionsprotokoller 1848-1940 – der indeholder en detaljeret sagsgennemgang af ind- og udgående breve, forhandlinger og beslutninger. Udmønter dette sig i et officielt brev eller lovtæst – findes den fulde tekst i: Registrantprotokoller – 1848-1909

Som eksempel – Da Ellen Kruse blev enke efter Niels Kruse i 1856 søgte amtmanden pr. 30. maj om tilfaldelse til købmandshandel i Snogebæk. Ansøgningen ses som kladder i *amtets kopibog*, findes som modtaget i Indenrigsministeriets *registret til resolutionsprotokollen for 1. halvår 1856* – og får her journalnummer 1715 hvor under sagsbehandlingen findes i *resolutionsprotokollen for 1. halvår 1856*. herunder høring i Nexø byråd. Tilladelsen hvis fulde tekst findes i *registrantprotokollen* – RN 1856/702 fremsendes herefter til Ellen Kruse via amtmanden 5. august 1856.

Rigsarkivet, Arkivalieronline, Skifteprotokoller, Neksø Byfoged vedr. redningsbåden af 1822 findes enke-mand og strandingskommissær Hansen, død 1823 i *navneregister 1743-1829* hvor der er 9 sidehenvisninger til skifteprotokollen. *Skifteprotokoller 1743-1920*. Særligt skifteprotokol 1809-1824, bd 2, side 394-411

Rigsarkivet, Arkivalieronline, Danske Kancelli, Centralkomiteen af 1848, Stormfloden 1872

Mødeprotokol vedr. udbetalinger af understøttelse 1872-1874

Brevkopibog samt sted- og navneregister til lokale sogneråd og komiteer 1872-1874

Journal indkomne skrivelser med sted- og navneregister 1872-1874

Søgedatabaser

Øresundstoldregnskaberne, alle skibspassager, 1634-1857 <http://www.soundtoll.nl/>

Danske Aviser – <https://www2.statsbiblioteket.dk/mediestream/avis>

Svenska Dagstidningar – <https://www.tidningar.kb.se>

Illustreret Tidende – https://illustreretidende.kb.dk/iti/main/Forside.xsql?nnoc=iti_pub

Bjergninger i Dragør – <http://www.dragoerhistorie.dk/>

wp-content/uploads/2017/05/Bjergninger-1830-1909.pdf

List of shipwrecks 1747-2022 – https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Lists_of_shipwrecks_by_year

Omfattende liste (med kildehenvisninger – ofte til Ship News i »The Times«) der eksempelvis også omfatter de her i denne artikel nævnte forlis og mange flere.

BORNHOLMS (OG MØNS) REDNINGSVÆSENET OVERMYNDIGHEDER OG NØGLEPERSONER

Redningsvæsenets overmyndigheder

-1848	Danske Kancelli, Generaltoldkammer- og Kommercekollegium
1848-1896	Indenrigsministeriet
1896-1906	Landbrugsministeriet
1906-1950	Marineministeriet
1950-	Forsvarministeriet

Amtmænd på Bornholm 1787-1906

1787-1801	Christen Heiberg (1737-1801)
1801-1804	Jacob Mandix (1758-1831)
1804-1809	Frederik Thaarup (1766-1845)
1809-1837	Kristian Jespersen (1766-1837)
1837-1849	Ludvig Vilhelm Krabbe (1798-1857)
1849-1849	Theodor Rosenørn Teilmann (1817-1879)
1849-1865	Julius Henrik Wegener (1807-1865)
1866-1871	Emil Vedel (1824-1909)
1871-1894	Peter Holten (1816-1897)
1894-1902	Anton Groothoff (1847-1923)
1902-1913	Aksel Bille Brahe (1858-1935)

Redningsbestyrere (ledere af redningsvæsenet) på Bornholm

1852-1857	Artillerikaptajn, Marcus Conrad Kofoed, Rønne (1792-1857)
1857-1873	Strandingskommissær konsul Frederik Hjort, Allinge (1816-1873)
1873-1916	Toldkontrollør Jørgen Hansen Stub, Nexø (1835-1916)
1916-1928	Skibskaptajn Lars August Ødbergsen, Nexø (1855-1936)

Stationsformænd (opsynsmænd) i Snogebæk

1822-1843	Hans Kruse
1843-1856	Niels Kruse
1856-1862	Matthias Exteen Hjorth,
1862-1902	Andreas Peter Kruse
1902-1922	J.M.Dam
1922-1932	Otto Pedersen
1933-1953	K. Joh. Thuesen
1953-1976	Axel L. Pedersen