



C.F. Sørensen har malet dette maleri i midten af 1800-tallet af sejlskibe ud for Nordby. I baggrunden ses et skibsværft.

## Fanø

Fanø var et af Danmarks vigtigste centre for skibsbygning og søfart i 1700- og 1800-tallet. Det begyndte i 1741, hvor fannikerne købte Fanø af Christian VI og fik retten til at bygge og eje skibe.

Tømmeret til skibsværfterne i Nordby og Sønderho måtte importeres. For der var ikke skove på Fanø. Fra 1768 blev der bygget ca. 1100 skibe frem til 1896, hvor det sidste træskib blev sat i vandet. På et tidspunkt var der ansat 9 skibsbygmestre og omkring 100 arbejdere på øens værfter.

Skibsværfterne blev grundlaget for de to skipperbyers storhedsperiode som søfartsbyer. I 1870'erne havde Fanø med over 150 sejlskibe Danmarks næststørste handelsflåde - kun overgået af København, senere af Svendborg. Skibene sejlede i Europas farvande og på de syv verdenshave. Men værfterne, rederne og skipperne i Nordby og Sønderho omstillede sig ikke til dampskibe.

Der var kendtmænd på Fanø i 1600-tallet og lodser fra 1800-tallet. De to første lodser blev beskikket i 1801 og en reservelods i 1802. De tre næste lodser blev ansat i 1809.

I 1818 ansøgte 12 fiskere om at få lov til at oprette et lodsselskab med en tilhørende oldermand; sandsynligvis efter klager over lodsforholdene i Grådyb. Men Admiralitets- og Commissariats Collegiet i København mente, at Fanø kunne nøjes med en fastlods og to reservelodser.

Efter at Reglementet for Lodsindretningen i Danmark blev vedtaget i 1831, blev der oprettet et lodseri på Fanø med en lods, der kunne lodse i Grådyb ind til Fanø. Men lodseriet blev nedlagt i 1844, sandsynligvis pga. for små indtægter. Og Marineministeriet, oprettet i 1848, tilkendegav få år senere, at der ikke var behov for flere lodser. Fanøs driftige søfolk burde kunne lodse i Grådyb Rende.



Fanøs nuværende lodshus er opført i 2001 af Nordby Kommune. Lodshuset fungerer i dag som et vartegn for Fanøs søfartsepoke. Med flag og signaler på en flagstang ved lodshuset kunne fra 1883 signaleres til Esbjerg, at et skib var i sigte og skulle have lods. For der blev oprettet et lodseri i Esbjerg i 1874 efter anlæggelsen af Esbjerg Havn.

Lodserne skulle kunne se ud over Vesterhavet til sejlskibene i Grådyb. Og det kunne hverken klares fra Fanøs strandbred eller fra Esbjerg. Derfor blev der bygget et lodshus i 1883 på toppen af klitten Kikkebjerg uden for Nordby i 17 meters højde. Efter søfartsepokens slutning blev lodshuset i 1912 overladt til klitplantørens opbevaring af redskaber. Senere forfaldt lodshuset. Men efter en stormskade i 1929 besluttede sognerådet at genopbygge lodshuset, da lodshuset nu blev anset for at være et mindesmærke for Fanøs sejlskibepoke, men beslutningen blev ikke fulgt op.

Lodshuset blev nedrevet under besættelsen, men blev erstattet af et tredje lodshus i 1954. Det blev ødelagt af en storm i 1999, hvorefter Nordby Kommune byggede et fjerde lodshus i 2001, nu dog som Fanøs vartegn.

Da Esbjergs isfrie havn blev indviet i 1878, mistede Nordby positionen som søfartsby, fordi Esbjerg hurtigt voksede til en vigtig trafikhavn. Der blev bygget et lods fartøj på skibsværftet i Nordby, som i folkemunde blev kaldt "Lange Maren" og ansat en lodsformand, N.S. Brinck samt Chr. Gundersen, Jacob Hansen, Jacob Holst, Hans Jensen, Jacob Holst og Mads H. Iversen fra Fanø som lodser.

Lodsbåden fik logi til fire mand på lods fartøjet. Senere blev anskaffet en dæksbåd, der kunne påsætte og aftage en lods ved den 10 km lange Grådyb Rende, der løbende er blevet oprenset og uddybet fra 1898 til vore dages store skibe.

I 1906 udlagde staten fyrskibet Grådyb ved Grådyb Barre. Her lå det helt frem til 1956, kun afbrudt af besættelsen i 1940-45, hvor tyskerne inddrog fyrskibet.



Om vinteren, når isen vanskeliggjorde sejladserne med de små lodskuttere fra Nordby, fungerede lodshuset på Kikkebjerg som udgangspost til lodseriets lodser i Esbjerg, hvor en større lodsdamper bemanded med fire Fanølodser blev udstationeret i 1887. Signalerne fra flagstangen på Kikkebjerg til Esbjerg fungerede som datidens kommunikationsmiddel, når et skib skulle lods gennem Grådyb til Esbjerg. På fotoet ses lodseriets lodsdamper fra 1887 på vej til et skib.





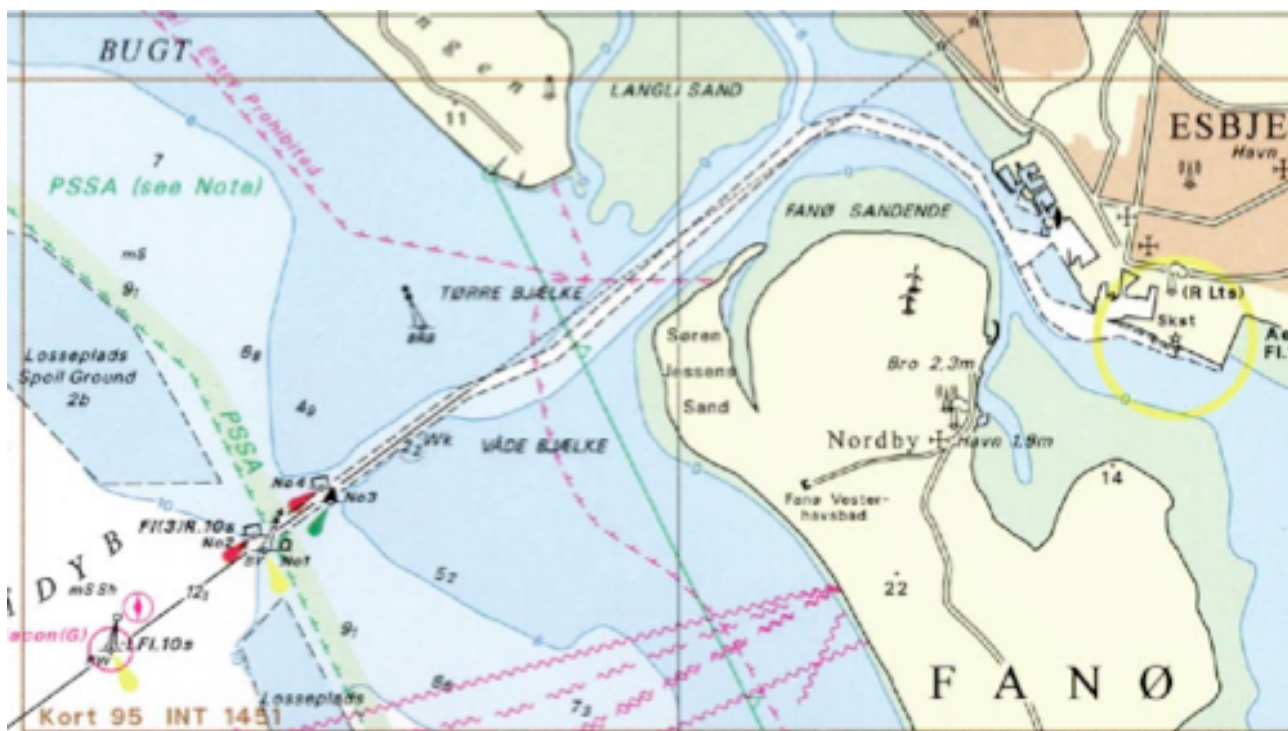
Mange søfolk har mistet livet på Vesterhavet trods de mange redningsstationer, fyrskibe og fyrtårne langs kysten. Til venstre ses fyrskibet Horns Rev, der nu ligger som museumsskib i Esbjerg Havn. Det lå på Horns Rev, der er et 30 km langt sandrev 20 km ud for Esbjerg. I vore dage er blevet opført 80 havvindmøller på Horns Revs lavvandede område og senere efterfulgt af flere vindmøller. Sønderho Kirke har med 15 kirkeskibe Danmarks største antal kirkeskibe. Her har en fin model af fyrskibet Horns Rev fundet en helt naturlig plads i Fanøs søfartshistorie.



Modellen af fyrskibet Grådyb, der lå ved Grådyb Barre, er udført af ingeniør Aage Olsen i 1933/34 efter tegninger i Fyr- og Vagervæsenet. Skibsmodellen har fundet en blivende plads i Danmarks Lodsmuseum.

Rigsdagen vedtog i 1868 loven om at anlægge en havn i Esbjerg. For efter krigen i 1864, hvor Danmarks sydgrænse blev flyttet, havde Danmark ikke længere havne på den jyske vestkyst. Dengang lå der kun to gårde og tre huse med 23 beboere i Esbjerg, som levede af landbrug og lidt fiskeri.

Baggrunden for loven var hensynet til at sikre Danmarks eksport af kreaturer og svin samt den gryende industrialisering af forarbejdede landbrugsprodukter og muligheden for afsætning af bacon og smør til England samt import af bl.a. råvarer til fabrikkerne i Jylland via Esbjergs isfrie havn. Da Esbjerg Havn åbnede for trafik i 1874, overtog Esbjerg positionen som et knudepunkt mellem Vesterhavet og Jylland. Allerede dette år sejlede 161 dampskibe til Esbjerg. Da havnen var helt ny, måtte Indenrigsministeriet samme år udstede et reglement til skibenes kaptajner, som fortalte, hvordan skibene skulle anløbe Esbjergs nye havn, som først blev helt færdig i 1878.



Søkortet viser den 10 kilometer lange uddybede sejlrende, som i dag fører ind til Esbjerg Havn.

Esbjerg Lodseri blev oprettet i 1874 eller i 1883 af Fanøs lodser. Da havnen og udgravningen af sejlrenden var helt færdig, fik havnen en meget stor betydning som eksport- og importhavn, hvilket gav vokseværk til en by, som blev ophøjet til købstad i 1899. I dag er Esbjerg vestkystens hovedstad med offshore-, vindenergi-, naturgas-, fiskeri- og olieaktiviteter samt RoRo-skibe, en stor containerhavn og en livsvigtig færgerute til Nordby.



Fanøs lange skibsværftsepoke og øens driftige sejlskibsflåde på de syv have skabt i 1700- og 1800-tallet fra øen i Vesterhavet er i dag afløst af et trafikknudepunkt i Esbjerg med store skibe, jernbane, lastbiler, fiskekuttere og logistikvirksomheder. I dag er det DanPilot, som lodser i Grådyb, og Fanøs to byer, skipperhuse, strand og natur er blevet til en af Danmarks helt store turistattraktioner.

Kortet til venstre er udarbejdet af kartograf Johannes Mayer (1606-1674), som kortlagde Jylland i årene 1654-1655. Kortet viser, med datidens opmålingsmetoder, hvor farefuldt farvandet er omkring Fanø.



1800-tallets søfolk, lodshuse, lodser, natur og livet på Fanø og Vesterhavet er for evigt indskrevet i øens historie i digte - dog uden nedennævnte digters og kvindes viden:

Købmand A.M. Nørby, der havde en købmandsforretning i Nordby, skrev 24. januar 1897 fire små digte, som han tilegnede *“Jomfru Ane Hansen med ydmygst Bøn om ikke at forsmå saa ringe en Gave, men lade Kikkebjerget vinde din yndest”*.

Det ene digt handler om lodshuset på Kikkebjerg, det andet om lodsens. Det tredje og fjerde digt handler om Kikkebjerget ved Nordby og Vesterhavet. De to førstnævnte digte gengives nedenfor i nutidig retskrivning:

*Digtet om lodshuset lyder:*

På bjergets top der stander et hus  
i bjerget huser rotter og mus  
og alskens ækle kryb.  
Men huset, det troner så stolt og kry  
op over vor lille by  
som klippen opover et dyb.

I huset selv er stille og tyst,  
det tjener til værn og ly  
for dem, der må våge ved havets kyst  
den fremmede sømand til tryghed og trøst  
at blive vist vej til havn og by.

Herfra der spejdes over havets flage,  
så vidt øjet og kikkert formå  
om ingen sejler man kan opdage,  
der trænger til hjælp at få.  
For straks med hjælpen at være tilrede  
derfor her altid er en til stede.

Med nabo her aldrig er kiv og strid,  
da disse ej kendes her.  
Nej, ensom hensysler vi her vor tid  
med tanken om fjern og nær  
der blandes med stormens susen  
og også med bølgerne brusen.

Kortet viser fem fyrskibes placering ud for Fanø, Esbjerg og Blåvandshuk. De fem fyrskibe fortæller, hvor farligt Vesterhavet var at sejle i ud for Jyllands kyst.

Der har været udlagt 25 fyrskibe i Danmark i årene 1829-1980. Tre er bevaret som museumsskibe i hhv. Ebeltoft, Esbjerg og Nyhavn i København. Enkelte fyrskibe fungerer som fx klubhuse eller er ombygget til boliger. Derfor er meget af skibenes udseende, indretning og udstyr forsvundet.

*Digtet om lodsens lyder:*

Som svaneflokken udvælger en lods  
dem gennem luften at lede  
og for at finde den rette kurs  
til deres forladte rede.

Som storken, når den flyver mod syd  
forlader det kolde nord  
udvælger en kyndig og følger dens lyd  
således jo også om bord.

Når skibet med hele dets følge  
udvælger sig en kyndig mand  
at lede dem over det sporeløse vand  
og gennem den frådende bølge.

Derfor der knyttes til lodsens navn  
et alvorsord: “Vær på din vagt”  
indtil du velbeholden i havn  
har skib og mandskab lykkelig bragt.

Skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening

