

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND



RECHR

Nr. 1.

JANUAR 1933

11. Aarg.



Brøndberg & Tandrup,

St. Kongensgade Nr. 27 B,
København K.

Telg.-Adr.: „Skibelys“. — Telf. Palæ 827.

Redningskrans-Markøren „H E R E“
(Dansk Patent).

Lanterner - - - Skibsinventar
Reparationer.

— — Udtagelse af Certifikater. — —

I. S. V. Weilbach.

Sejl - Presenninger - Flag.

Niels Juelsgade 6.

Telegram-Adr. Flagbachsejl—Compassadjuster

Einar Weilbach & Co.

Kompasser - Dybdemaalere.

Telefoner Central 1220—13064.

SOLAROLIE „VERITAS“

Leveres overalt i Havnen af Tankbaadene

„SVEND“ & „GEORG“

TRANSITLAGER AF MOTOR SMØREOLIE
„SEFAS OIL“

ESBJERG NY HAVN

ALFRED OLSEN & Co. A/s
TELEFON 1098



BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDELSOLIE
PETROLEUM



Vacum^s Motorolier

betyder:

Sikkerhed! De opnaar den største
Driftssikkerhed og en
kraftig og letløbende Motor.

Tryghed! De undgaar unødvendige
Standninger paa Grund af
Motoruheld.

Økonomi! Færre Reparationer og min-
dre Olie- og Brændsels-
forbrug betyder en Nedsættelse af Driftsomkost-
ningerne.

VACUUM OIL COMPANY A/s

ESBJERG

Drik Øl

fra Boldesager Bryggeri.

L. Christensen.

Carl Feerup, Esbjerg.

Benzin. — Depot af Vacuum-Olier.

Tlf. 23

Skibsprovianteringsforretning.

Tlf 23

Sø- og Fiskerbeklædning.

P. S. Ankersen, Esbjerg. Telefon 798.

Ene Import for Danmark af **Ball Band**. Amerikanske Gummistøvler
anerkendt som Verdens bedste til Fiskeri- & Landbrug.

Ene Import for den anerkendte ægte blaa engelske **Guernsers**.

Alt til Fiskerbeklædning. Engelske Olietøj, Kirsay og

En gros.

Vadmelsbenklæder.

En detail.

Brødrene Mathiasen, Sejlmagere,

Telefon: Lager 47 Esbjerg Havn, Kontor & Privat 386 - 965.

Lager af: **Hamp, Manilla, Kokos** samt **Jern- & Staalrosser**.

Alt Rigningsarbejde udføres.

Ankere & Kæder samt al Slags **Skibsinventar til Fiskefartøjer**.

R. Royh,

Fiskeeksport en gros, Fiskerøgeriet

Ny Havn — Esbjerg — Danmark

Telefon 1538.

Telegr.-Adr.: »Kuller«, Esbjerg.

◀ GRENAA ▶

Jan Jensen^s

Fiskeeksport,

Grenaa Havn.

Telf. 335.

Telf. 335.

S. Petersen, Grenaa.

Nybygning og Reparation

af Fiskefartøjer.

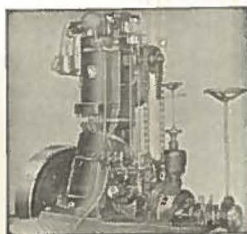
KIRK & SØN, Grenaa Havn

Tlf. 202. Omstilling til Fiskepakhuset. - Tlgr.-Adr. »Kirk«.

Daglig Forsendelse overalt af de paa Aarstiden fangede Fiskesorter.

Specialitet: **Rødspætter, Torsk og Sild**.

Billigste Pris.



Forlang Tilbud.

Grenaa
offentlige
Fiskeauktion

Grenaa Havns Motor
Fabrik.

Motorer i alle Størrelser.

ved

Vald. Nielsen

Telf. 203.

Telf. 203.

TIDSSKRIFT

FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND

NR. 1

JANUAR 1933

II. AARG.

Glædeligt Nytaar!

Ønsket om et glædeligt og godt Nytaar bedes Kolleger med Familie, Bladets Annoncører, Bladets Læsere samt alle de, Foreningen og Redaktionen har været i Berøring med i det forløbne Aar, modtage samt vor bedste Tak for det gamle.

F. R. BILDE,
Opsynsmand, Redaktør.

F. LAMBERTSEN,
Formand.

Erindringer fra Aarene 1913—1920.

Af Havnefoged, Kaptajn J. Christensen, Haderslev.

(Fortsat.)

Eftertryk forbydes.

Det er Lørdag, mod Aften, og Dagens Tjeneste forbi. Den vagthavende Underofficer har allerede kommanderet „Umzietzen fin die Nacht“ (skifte Tøj for Natten), d. v. s., Resten af Dagen maa ingen være i hvidt Arbejdstøj, men skal være iført blaåt Tøj. Aftensmaden er sat til Livs og nu, hvor Kl. er 18¹⁵, lyder atter Underofficerens Stemme gennem Batteridækket: „Beurlaubten sich klarmachen“ (Landgængere gøre sig klar). Alt gaar paa Kommando. Foran de smaa Skabe er den Del af Frivagten, som vil i Land, beskæftiget med at klæde sig i Landgangstøjet, og hertil hører 2. Garniture blaa. Ved dette Arbejde maa, saa sært det end lyder, den ene hjælpe den anden. Den tyske Marineuniform, pæn og flot som den var, var ikke desto mindre saa upraktisk, at en Soldat ikke kunde klæde sig selv paa, dersom alt skulde være efter Forskrift. Dertil kommer, at det blaa Tøj, 2. Garniture, ofte paa de Steder, hvor det var slidt lidt blankt, med en Børste skulde have en Omgang sort Kaffe eller saa galt Petroleum for atter at opnaa den oprindelige Farve. Ja, der var mange andre Smaating, som skulde ordnes, inden nogen turde træde frem for den vagthavende og inspicerende Officers Øjne, men skal alt tages med, vilde det blive en Historie for sig og alt for lang at fortælle her. Hver laver selv og med Hjælp kun det, han synes nødvendigt, og regner saa med, at Lykken i det kritiske Moment staar ham bi. Et Kvarter senere, altsaa 18³⁰, lyder atter Baadsmanspiben, efterfulgt af følgende Ordre: „Beurlaubten Musterung, Backbord Schanze“ (Landgængere Mønstring, Bagbord Agterdæk). Paa Agterdækket toges der Opstilling i 2—4 Geledder for nu at gennemgaa en Skærsild, der til Tider var uden Lige. De af Frivagten, som ønsker Landlov, har om Morgen ved Navnelisten tilkendegivet dette overfor Divisionsfeldweblen, og med disse Lister som Grund-

lag bliver hver Mands Navn raabt op, den betræffende træder frem og faar Udgangstegnet udleveret. Har alle modtaget det lille Kort — Fordelingen sker ved en Underofficer, en af Vagtmesterens (Dæks-officer) Medhjælpere — kommanderer han: „Stillgestanden, die Augen links eller Augen rechts“ (Ret, se til venstre eller højre), alt i Henhold til det Sted, hvor den vagthavende Officer i Øjeblikket opholder sig i Forhold til det opstillede Mandskab, og melder nu Officeren følgende: „Beurlaubten klar zu Musterung“ (Landgængerne klar til Mønstring). Det Teaterstykke, der nu udsplilledes, denne Aften blev det desværre et Sørgespil, var for det meste afhængigt af, om den Vagthavende er en yngre eller ældre Officer, og jeg beder nu mine ærede Læsere fra dette Øjeblik af følge mig i Tanken og være med til Forestillingen om Bord i S. M. S. „Schleswig-Holstein“. Der opføres noget af en Tragedie.

Med overlegen Mine gaar Officeren — det var omtalte Aften en ganske ung Løjtnant, der havde Æren at inspicere, og nye Koste fejer godt — langs Fronten og beglor hver enkelt Mand fra oven til ned. Naturligvis har saadan en Herre baade her og der noget at kritisere og pille ved, dog er der, da han er naaet til Slut af første Geled, ikke sket noget større Sammenstød. Dermed er dette Geled ikke færdigt, nej, nu træder Geledet paa Kommando 2 a 3 Skridt frem, saa at det ogsaa kan mønstres bagfra. Foregaar denne Manøvre ikke præcis, øves den saa længe, at det gaar efter Ønske, og Fyren fortsætter sin Vandring. Paa en Gang bliver Kalorius staaende, altid ved en speciel Ven, betragter en Stakkel, der eventuelt ikke har givet Benklæderne nok Petroleum, og nu efter Indledningen gaar Tæppet op og vi bliver Tilhørere til følgende Akt, der for den ene Part er et Lyst-, for den anden et Sørgespil:

Officeren: „Ist das Ihre 2. Garniture?“ (Er det Deres 2. Garniture?)

Den Menige: „Jawohl, Hr. Leutnant!“ (Javel, Hr. Løjtnant!“

Officeren: „Na, ich dachte, es war Ihre Kohlenanzug. Wachtmeister, sorgen Sie dafür, dass der Kerl eine neue Garniture aufnimmt, und Sie, der Soldat, kommen mir nicht eher unter die Augen, bevor Sie anderes Zeug haben. Haben Sie verstanden? Der Mann gibt seine Urlaubskarte ab und bleibt an Bord!“ (Naa, jeg troede, det var Deres Bunkertøj. Vagtmester, De sørger for, at den Karl faar en ny Garniture, og De, Soldat, understaar Dem ikke at komme mig for Øjnene, inden De har andet Tøj. Har De forstaaet? Manden giver sit Tegn af og forbliver om Bord!)

Mønstringen gaar videre. Morsomt er det ikke, særlig naar man har ham bag sig. Ingen aner, ved hvem han bliver staaende, og bliver først rolig, naar man føler, at Uvejret er trukket over. Torden er der i Luften, og det varer derfor ikke længe, inden det gaar løs igen, thi nu standser han paany:

Officeren: „Was sind sie von Beruf?“ (Hvad er De af Profession?) tiltaler han en.

Den Menige: „Fischer, Hr. Leutnant!“ (Fisker, Hr. Løjtnant!)

Officeren! „Fischer! — man sollte glauben, Sie waren Müller, denn Sie haben ja einen ganzen Sack Mehl auf dem Nacken liegen. Lassen sie sich sofort bürsten, wir senden von S. M. S. „Schleswig-Holstein“ aus keine Schweine an Land, oder Sie bleiben hier“. (Fisker! — man skulde tro, De var Møller, thi De har jo en hel Sæk Mel liggende paa Ryggen. Sørg for at faa Dem børstet, fra S. M. S. „Schleswig-Holstein“ sender vi ingen Svin i Land, ellers bliver De her).

Vedkommende Mand farer ned i Batteridækket for at faa en Kollega til at børste sig og møder saa til speciel Mønstring. Har han Held med sig, naar han Baaden, ellers maa ogsaa han blive om Bord eller vente til næste Tur 1½ Time senere. Vi lader her Forestillingen være forbi og dermed Tæppet falde, men derfor er ikke alle Farer overstaaet. Ved at gaa i Baaden, hvor alle aander lettet op, kan det endnu hænde, at en eller anden for en Biting bliver hentet tilbage og derved ikke kommer med. Utallige var de Arter af Chikanerier, som blev benyttet, og store Romaner kunde skrives derom. En af de mest anvendte var den, der benyttedes ved førstnævnte Soldat. Ikke alene maatte han forblive om Bord en Lørdag Atten, hvor Pigen ventede ham, nej, den nye Garnitur skulde han selv betale af de ham hver Maaned godtskrevne Tøjpenge, 9 Mk., og han opnaaede ikke, naar saadant skete flere Gange, at faa noget Tilgodehavende ved Permission.

Samme Aften havde to af os seks Eetaarige taget Landlov, den ene til Kl. 12, den anden til Kl. 2. Begge bar Ekstratøj, var kommet godt over Mønstringen og ned i Baaden, hvor andre to stod klar med Krogen. I Land besørgeedes forskellige Ærinder, og efter Aftale mødtes de to ved 11-Tiden i en bestemt Restauration. Meningen var, at de vilde følges sammen om Bord med Baaden, som sejlede Kl. 12. Men Godmorgen! Vedkommende, der havde Orlov til Kl. 2, havde faaet Nykker og vilde absolut udnytte hele sin Fritid. For Kammeraten var der intet andet at gøre end at lade ham blive tilbage og selv komme om Bord. Omkring 1½-Tiden mødte ogsaa den Tilbageblevne paa Landgangsbroen og talte her med flere af Besætningen. Noget træt og søvrig har han dog været, thi i et af Brohusene var han faldet i Søvn paa en stor, tom Øltønde. Patruljen paa Broen havde ikke set ham der, og han vaagnede ikke op, før end Baaden fra „S.-H.“ var sejlet. Nu var gode Raad dyre. Ved Broen laa endnu en Baad og intetanende steg vor gæve Kammerat ned i denne, men blev med skrappe Ord gjort opmærksom paa, at denne Baad tilhørte „Lothringen“, og om han vilde se at komme i Land igen. Da han paa denne Maade ikke kunde komme om Bord, selv om de sejlede lige forbi „S.-H.“, lejede han for 5 Mark en privat Motorbaad, men naaede dog ikke sit Bestemelsessted inden 2³⁰, altsaa en halv Time for sent. Allerede paa Falderebet blev han af den rare, vagthavende Officer modtaget med Raaben og Skrigen, den der jourhavende højere Officer blev tilkaldt og sidstnævnte mente ikke at kunne lade det skete passere uden at melde dette til 1. Officer — med andre Ord Rapport og dermed Straf. Følgende Dag, Søndag, diskuterede vi 6 indbyrdes, hvad der eventuelt kunde laves for at mildne paa Sagen, og vi blev enige om, at Synderen først skulde tale med

en af Vagtmesterens Medhjælpere, der var os vennligsindet, om der i det hele taget var noget at stille op, eller blot vente og lade Sagen gaa sin skæve Gang. Underofficeren gav ham det Raad at gaa til Divisionsofficeren, i dette Tilfælde en Kaptajnløjtnant B., hjemmehørende i Hamburg og en meget fornuftig Mand, og forklare denne hele Historien, og han (Underofficeren) var saa ikke i Tvivl om, at Officeren nok skulde tage fornuftigt paa Sagen, særlig naar den blev udførligt og rigtigt forklaret. Dag og Tid passede saa grumme godt, thi betræffende Officer var denne Søndag Vagtsofficer, og den alt andet end behagelige Gang blev tiltraadt. I Officerens Kammer maatte vor Kollega fortælle alt, hvad der var passeret, Vidner blev afhørt, og derefter sagde Divisionsofficeren: „Sie hätten sich nicht betrinken sollen, aber dadurch, dass Sie schon um 1½ Uhr auf der Brücke gewesen sind, auch dafür Zeugen haben, dazu gleich ein privat Boot genommen haben, ist bewiesen, dass Sie rechtzeitig an Bord wollten. Ich werde, in Falle, dass Sie zum Rapport gestellt werden, mein möglichstes für Sie tun.“ (De skulde ikke have drukket Dem fuld, men derved, at De allerede Kl. 1½ har været paa Broen, har Vidner herpaa, dertil straks har taget en privat Baad, er bevist, at De har villet rettidig om Bord. I Tilfælde af, at De bliver stillet til Rapport, vil jeg gøre det mest mulige for Dem). Mere var der ikke at opnaa, nu maatte der ventes og ønskes, at alt gik vel. Om Mandagen spurgtes der intet Nyt, og Tirsdag Morgen kastede vi los fra Bøjen for endnu en Gang, inden Afrejsen til Nordsøen fandt Sted, at tage en Tur ud i Østersøen. Knappt var vi kommet fra Bøjen, før det begyndte at sne saa tæt, at intet kunde ses, og vi gik derfor tilbage til Bøjen, og nu skete der noget, som helst skulde have været undgaet. Den tidligere omtalte tykke Vire, der af Kutteren først blev fastgjort i Bøjen, blev ved fejl Manøvre paa Grund af Snestormen heven over, og 1. Officer blev derved pludselig fuldstændig tosset. Han havde endnu ikke Skibet fast, inden han lod Vagtmesteren pibe til Rapport i Styrbords Agter-Kasematte. Kollegaen mødte nu ogsaa op, og han havde nu det største Uheld, som ske kunde, thi hans Divisionsofficer og Forsvarer kunde ikke forlade Kommandobroen og saaledes ikke deltage i Handlingen. Store Formaliteter byder en saadan Rapport ikke paa. 1. Officer er Dommer, de forskellige Divisions-officerer, der har Mandskab til Rapport, samt Vagtmesteren agerer Anklager, kun yderst sjældent Forsvarer. I Dag var Dommeren fuldstændig desperat; det haglede med Strafkserceren, mellem- og streng Arrest i lange Baner, saa for Jimmy var Udsigterne ikke gode, om ikke Uvejret trak over, inden han kom paa Tørn. Men desværre, Uvejret blev værre, Dommeren mere arrig, og Lynet slog ned, just som Jimmy mødte op. Vagtmesteren forklarede, af hvilken Grund Vedkommende var stillet til Rapport og vilde derefter, instrueret af Kaptajnløjtnant B., i korte Træk frembringe de til Undskyldning tjenende Omstændigheder, da han af 1. Officer blev afbrudt: „Ach was, hier gibt es keine Entschuldigung. Der Einjährige ist kein Haar besser wie jeder andern, im Gegenteil Einjährige sollen mit guten Beispiel vorangehen. Es ist unerlaubte Entfernung, 3 Tage Mittelarrest, dazu 4 Woche 2. Urlaubsklasse.“ (Aah hvad, her gives der ingen Undskyldninger. Den Eetaarige er ikke et Haar bedre end andre, Eetaarige skulde være et godt Eksempel. Det er Bortfjernelse uden Tilladelse, 3 Dage Mellemarrest, dertil 4 Ugers 2. Orlovsklasse.) Saaledes lød Dommen, som blev afsagt i mindre end 2 Minutter, og der var ikke noget at tage fejl af. Slukøret kom Jim tilbage, og baade han selv og hans Kammerater syntes, at han var blevet ualmindelig haardt straffet af en Herre, der havde lavet idiotiske Manøvrer og nu skulde

„Vendia“ Øl.

„Vendia“ Mineralvand.

hævne sig paa andre. Efter nogen Diskussion blev det besluttet endnu en Gang at gaa til Divisions-officeren, fortælle ham Resultatet og bede ham gøre et Forsøg paa at faa Straffen mildnet. Atter en Canossagang og uden positivt Resultat. Ganske vist vilde betræffende Officer, saafremt det ønskedes, forsøge at intervenere, dog raadede han ikke til dette Skridt. Tværtimod sagde han: „Nehmen Sie die Strafe als einen Mann, in meinen Augen bleiben Sie doch ein anständiger Mensch“. (Tag imod Straffen som en Mand, i mine Øjne forbliver De dog et anstændigt Menneske.)

Nu maa mine ærede Læsere paa ingen Maade tro, at Jimmy var et Hængehoved og bange for at afsone tre Dages Mellemarrest, nej, der skulde mere til at skræmme denne „never minds Gast“, den lystigste og mest forvovne blandt os seks, men det, der ærgrede ham, var den brutale Fremgangsmaade, en Officer kunde tillade sig overfor Menigmand. Enhver Rovmorder har en Forsvarer tildelt, men her staar man som en Vaskeklud og kan intet sige. Siger man bare et Muk, er det Opsætsighed, og Straffen bliver dobbelt, kanske fire Gange større. Dertil de unyttig betalte 5 Mk. ærgrede endnu mere. Var han blevet i Land til næste Dags Morgen, havde han bestemt ikke faaet større Straf og været 5 Mk. rigere, og det var mange Penge paa den Tid. Og saa anden Orlovsklasse, d. v. s., han kunde faa Orlov en Gang om Ugen til 9 Aften, dog ikke Lørdag eller Søndag. Hvad skulde han med en saadan Orlov? Han kunde jo aldrig deltage i Kammeraternes Udflugter og Fester, naar han ikke kunde komme i Land paa disse Dage og saa være om Bord Kl. 9. En Trøst forblev ham dog; snart skulde Afrejsen til Nordsøen finde Sted og Skibene blive der i 14 Dage og dermed var den Tid forbi.

At der en Gang maatte og skulde komme en Omkalfatring i disse Forhold, tvivlede vi ikke om, men at en aarelang Verdenskrig med Ulykker og Rædsler var nødvendig, troede ingen paa.

Nede under Panserdækket var Skibets fire Arrestceller anbragte, og de var til Stadighed beboede. Mellemarrest, Arrest paa Vand og Brød, af kortere Varighed afsonedes her, hvorimod længere Tids Straf samt den strenge Arrest, ogsaa kaldet mørk Arrest, afsonedes i et af Arresthusene i Land, hvor flere Hundrede Fanger kunde anbringes samtidig. Hvis Mellemarrest var tildelt over 5 Dage, skulde den afbrydes hver 5. Dag, ved mørk Arrest hver 4. Dag, d. v. s., hver 5. eller 4. Dag fik Vedkommende rigtig Kost, Lys og en Madras med uldent Tæppe for Natten. Ellers maatte Arrestanten klare sig med Rugbrød og Vand, dertil en Træbriks som Leje. Ja, det var forbudt, endskønt Cellerne var godt opvarmede, at tage Blusen af for at benytte denne som Hovedpude. Gjorde nogen dette trods Forbudet, maatte de være hurtige i at faa den paa igen, naar en uventet Officers Runde ved Nattetid overraskede Fangen.

For at der ikke skulde blive stukket et eller andet ind til en af de „brummende“, var der udenfor Cellerne stationeret Vagtpost med dragen Sabel, men ikke desto mindre blev der røget og spist indenfor Dørene, og ingen anede, hvorledes Fangen havde faaet Sagerne bragt ind i Cellen.

Saa snart der blev Plads, skulde vor gode Ven flytte ind i en af Cellerne, men om denne Historie lader vi ham selv fortælle i næste Omgang.

Fortsættes.

Hele Redningsmandskabet fra Vorupør i Livsfare.

Redningsbaaden blev slynget mod Mølen og maatte forlades af Mandskabet.

Den 6. December var Fiskerne fra Vorupør paa Havet, og hen paa Eftermiddagen blæste det op med voldsomme Byger og haard Sø af Nord-Nordvest.

Da der ved 3—4 Tiden endnu var 4 Baade tilbage, gik Redningsbaaden ud, ført af Baadformand Jens Baltzen, og lagde sig udenfor Landingsstedet, idet der samtidig blev sat Signal til Baadene om at lande Syd for Molen.

De tre første af dem gik dog ind Nord for Molen, idet Landingsforholdene Syd for Molen er saa langt vanskeligere, men den sidste Baad gik ind Syd for Molen ved 8-Tiden om Aftenen. Og alle 4 Baade kom ind i god Behold.

Redningsbaaden, der havde ligget 4—5 Timer ude i det haarde Vejr, kunde saa gaa ind. Den maatte nødvendigvis lande Nord for Molen og gik et Stykke nordefter, fik Baadslæbet ud og stod saa ind mod Land. I det forrygende Vejr var det umuligt at beregne Afdriften, tilmed laa Baaden maaske længere ude, end det i Mørket kunde beregnes, og da Baaden kom ind i Nærheden af Land, kunde de om Bord værende se, at der var Fare for, af de ikke kunde gaa klar af Molen, Strømmen og de voldsomme Bølger presede Baaden over mod den. Men der var ikke andet for end at holde Kursen lige ind efter, ændredes Kursen, saa Bølgerne kom tværs af Baaden, vilde den uvægerlig være kæntrret.

Inde fra Land saa man den komme, saa ogsaa, at der kunde blive Fare for den, og paa en Gang sluktes deres Lys. Baaden var da tøret mod Molen omtrent midtvejs paa denne, og derved var Motoren gaaet i Staa, idet Slæbelinen var kommet i Skruen, og dermed sluktes det elektriske Lys.

Opsynsmand Erik Jensen løb ud paa Molen, fulgt af andre. Snart var der en hel Række Hjælpere her. Og baade de og Baadens 12 Mand var i den mest øjensynlige Livsfare.

Molen er plæt og slimet, og Bølgerne slog op over den, ganske som den har gjort det de Gange, det er hændet, at nogle er slynget i Vandet og druknet, det er jo ikke saa længe siden, at det sidst er sket.

Og Baaden, der vippede op og ned med Bølgerne, var baade udsat for at blive knust mod Molen og kæntrre, Og da er det tvivlsomt, om nogen af de 12 vilde være kommet levende i Land. Bølgerne vilde have slynget dem mod Molen og slaet dem bevidstløse.

Heldigvis var det lidt Maaneskin, men ind imellem kom voldsomme Byger med Sne.

Man fik imidlertid ved en Trosse Forbindelse med Baaden og begyndte saa at slæbe den indefter. Inde, hvor Molen hører op og Broen ind til Stranden begynder, gik den fast mellem Pælene, der bærer Broen. Og her bjergedes saa hele Mandskabet op paa Broen. Der blev kastet Ender ud til dem fra de Mænd, der laa paa Knæ oppe paa Broen, og saa haledes de op, idet de selv naturligvis hjalp til med at klatre op ad Pæleværket. Og det lykkedes virkelig at faa dem op alle. Men besværligt var det. De tunge Søstøvler og Olietøj og de svære Redningsbælter gjorde det vanskeligt nok at komme op.

Men, som sagt, det gik altsaa, de stod alle 12 reddede paa Broen.

Baaden kom saa meget fri igen, at den kunde hales indefter, men den gik iøvrigt igen fast mellem to Cementblokke med Agterstavnen, og til ved 2-Tiden om Natten blev Mandskabet ved at arbejde med den i Uvejret, før de havde faaet den bjerget op.

Det havde været en drøj Tørn for alle, og en Tørn, hvor der var vist baade Mod og Dygtighed, og glade var man, trods de udstaaede Strabadser, over, at det var gaaet, som det var, og der ikke var gaaet Menneskeiv tabt.

Brug kun S H E L L Benzin, Olie & Petroleum.

Lager i Hirtshals. Telefon 45. Lager i Frederikshavn. Telefon 790.

Telefon 109.

THS. TOFT, HJØRRING

Telefon 809.

Baaden havde lidt en hel Del Overlast, men ved Undersøgelsen viste det sig dog, at det knap var saa slemt, som man havde troet. Det var gaaet ud over Agterstavnen, hvor der var en Del Beskadigelser, dels ved at Baaden var slynget mod Cementblokkene, dels ved at Rorstangen var revet væk.

Den 8. December kom Redningsbestyrer Fabricius sammen med en Mand fra Orlogsværftets Baadebyggeri for at se paa Skaden og undersøge, hvorledes den skulde udbedres.

Baaden er nu repareret, og Reparationen udførtes af Tværsted & Sønner. Der var revet en Flæk af Agterstavnen, Rorstangen var gaaet med, Korkpuden paa Styrbordsside var en Del skamferet, men ellers var der ingen Ting i Stykker, ikke saa meget som et Indtømmer eller Spant var knækket, saa havde Rørgrejerne været i Orden, saa kunde Baaden have været brugt med det samme, hvis det skulde have været. Det er et Bevis for, at det er noget godt Arbejde, som bliver leveret fra Orlogsværftet. Men vi er heller ikke blinde for og kan se, at der har været en usynlig Haand, som har ledet det hele.

Et sørgeligt Minde i Skagens Redningsvæsens Historie.

Tredie Juledag var det 70 Aar siden, der ved Skagen skete den sørgeligste Begivenhed, som Byen sikkert nogensinde har oplevet. Om Morgenen den 27. December 1862 strandede paa Skagens Nordside Briggen „Daphne“ af Gøteborg, paa Rejse fra Hjemstedet til Cette med Jern.

Grundstødningen fandt Sted om Morgenen. Det blæste en orkanagtig Storm af Vestnordvest.

Redningsbaaden blev kørt til Stranden og sat i Vandet langt til Luvart af Skibet, idet der gik en rivende, østgaaende Strøm.

Under Formandens, gamle Jens Chr. Jensens sikre Førerskab blev Baaden roet ud over Revlerne, men maatte ankre op lidt Øst for Skibet, hvortil den blev ført af den haarde Strøm. Redningsmandskabet sled nu helt umenneskeligt i det for at ro Baaden op til Strandingen, indenfor hvilken hele Skibets Takkelage laa og flød. Men det var umuligt for Redningsmandskabet at naa op til det strandede Skib, og Redningsbaaden landede da efter flere Timers haardt Arbejde. Men ikke for at give op. Et nyt Forsøg skulde straks gøres.

Baaden blev nu atter kørt til Luvart af Skibet for paany at gaa ud. Fire af Redningsmandskabet var imidlertid saa udmattede, at man ikke fandt det rigtigt, at de gik med ud paa den nye Tur. Frivillige meldte sig straks, og disse tog straks Redningsbælterne paa. De fire frivillige var Niels Andersen, Jens Jensen Norsk, Jens Pedersen Kjelder og Jacob Tønnesen. Baaden roedes nu heldigt ud til det strandede Skib, fik Forbindelse med det, og havde alle-re faaet en Mand ned i god Behold, da et mægtigt Stykke Sø kæntrade Redningsbaaden, der vendte Kølen i Vejret. Et Skrig rejste sig fra det strandede Skibs Besætning og fra Folkene paa Stranden, der var klar over, at det nu betød Døden for Redningsmændene og vel ogsaa for det strandede Skibs Besætning.

Fra Land aflyrede man Raketter, og den fjerde af disse faldt over „Daphne“, hvis Besætning ikke kunde hale Redningslinen og Redningsstolen til sig. At redde Besætningen paa den Maade var altsaa umuligt.

Imidlertid havde Folk paa Stranden faaet travlt med at følge Redningsmændene fra den kæntrade Baad. Man kunde se, fortælles der, hvorledes de drev paa deres Bælter længe mellem Revlerne for endelig at blive slaet i Land, de fleste som Lig. Kun to naaede levende i Land nemlig Niels Andersen og Jens Jensen Norsk.

Følgende omkom: Jens Chr. Jensen (Formand), Niels Simonsen, Iver Andreasen, Anders Christensen Bruun, Chr. Thomsen Knep, Jacob Tønnesen, Jens Kjelder, Ths. Pedersen.

Ligene af de 7 førstnævnte drev hurtigt i Land. Den ottende blev derude. Antagelig er Redningsbæltet blevet slaet af ham. Et løst Bælte drev nemlig ind paa Stranden. Ligene kørtes op til det Hus, hvor Skagens Bymuseum nu har til Huse.

Redningsbaaden drev senere ind paa Svenskekysten.

„Daphne“s Besætning blev, da det om Aftenen faldt noget

af med Vejret, reddet af Fiskerbaade. Bl. a. ledede Lars Kruse og Mads Henriksen med stor Dygtighed dette Arbejde.

„Daphne“s Besætning var paa 11 Mand. Kun 1 omkom, nemlig ham, man havde faaet i Redningsbaaden.

Nød og Sorg havde lagt sin tunge Haand over det lille Leje, hvor der paa en Dag var blevet 8 Enker og 25 Faderløse.

Raabet fra Skagen hørtes viden om. Pengegaver strømmede ind fra Danmark, Sverrig, ja, selv fra England kom der et betydeligt Beløb. „Daphne“-Fondet stiftedes. Det bestaar endnu og uddeler endnu ved Juletid Beløb til trængende Efterladte fra „Daphne“-Ulykken.

Efter Datidens Forhold var det et meget stort Fond. Der indkom ca. 40,000 Kroner.

Redningsmændene fik deres Mindesmærker. Den store Mindesten i Østerby fortæller til evig Tid om den store Ulykke. Vandreren læser:

For brave Redningsmænd,
som tilsalte Livet ved Forsøg paa at redde
Manskabet fra Briggen „Daphne“
27. December 1862.

(Derefter følger Navnene paa de Omkomne.)

Og i Skagens Kirkes Mur er indsat en Mindetavle bestaaende af et Broncerelief visende Redningsmænd, der bærer en Drukne mellem sig. Paa Tavlen læses:

Ingen har større Kærlighed
end den, der sætter Livet til for sine Venner.

— Danske og Svenske i London satte dette Minde. —

Paa Skagens gamle Kirkegaard, i en lun Krog mod Sydvest, hviler de kække Redningsmænd. Graven vedligeholdes af „Daphne“-Fonden. En Sten beretter om den sørgelige Begivenhed.

Her paa Kirkegården er der lunt og stille, men fra Havet derude i Nord, hvor „Daphne“ strandede, høres Bølgeslagets ensformige Melodi, Havets evige Sang over de Døde.

T.

Nogle Oplevelser.

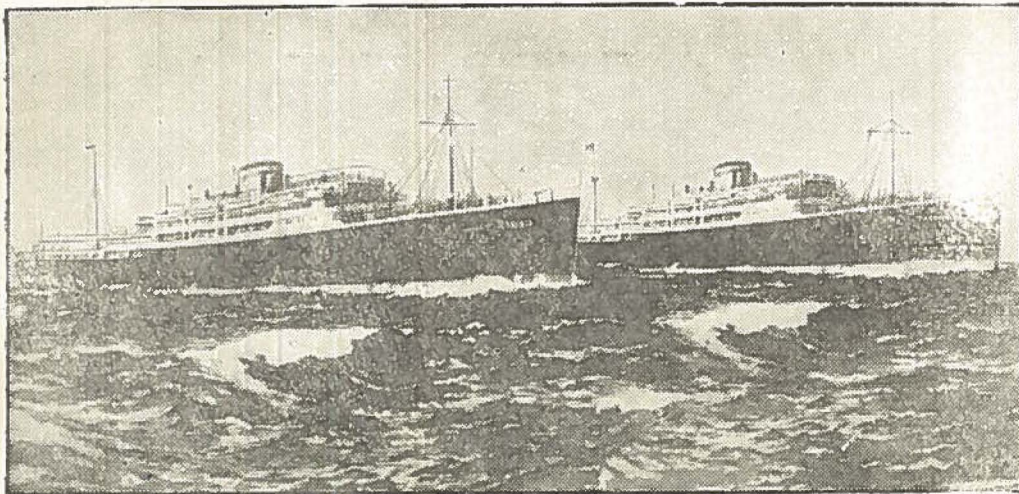
I Aaret 1900, den 17. Februar, om Aftenen ved 9-Tiden, var vi nogle unge Mennesker, som fik Øje paa 2 klare Lanterner, som vi rigtig nok antog for at være Toplanterne paa en strandet Damp. Det havde sneet i flere Døgn, og der var høje Snedriver, men det kunde ikke holde os tilbage, vi masede paa, men da vi kom til Redningsstationen, blev vi af Opsynsmanden ordret til at kaste Sne. Vi var 40 Mand til at rydde Vejen for Redningsbaaden, men efter ca. 2 Timer var den paa Stranden. Det blæste af S. O., diset Luft, høj Sø, og tilligemed at det var mørkt, voldte det noget Besvær at komme paa Havet. Lidt før Redningsbaaden blev flot, landede een af Skibets Baade med 2den Styrmand og 2 Matroser, det var som et Under at se, det gik godt. Vi blev da bekendt med, at Besætningen bestod af 18 Mand og 2 Kvinder. Skibet hed „Värmland“ og var hjemmehørende i Gøteborg, det var lastet med Kul, kom fra Hull og var bestemt til Helsingborg og maalte 1173 Tons.

Der gik ca. ½ Time, efter at Redningsbaaden gik ud, til den atter landede godt med de 2 Damer og 8 Mand; der roedes atter ud efter de sidste 7 Mand, men under Landingen kom Redningsbaaden til at løbe foran paa en svær Sø. For os, som havde prøvet noget af det med Fiskerbaade, var det en meget alvorlig Stilling, men den løb lige, indtil den borede sig fast i Stranden. Redningsmandskabet mente, at Braadet havde ført Baadslæbet med sig og virkede derfor ikke.

Der var paa det Tidspunkt forsamlet mange Mennesker paa Stranden, som ogsaa udtalte rosende Ord om den flotte Landing med Redningsbaaden, men det var sikkert Folk, som ikke saa Faren, eller hvor lidt Menneskehaand kan udrette i et saadant Øjeblik, da det sikkert kun var lidt af Roret, som berørte Vandet. Da var det, at den gode Mand, som havde ført Redningsbaaden de mange Aar, udråbte de Ord, som ikke siden er gaaet af min Hukommelse: „Jesus, tak, det gik!“ Og naar jeg har skildret foranstaaende Oplevelse, saa godt, jeg kan huske, saa er det begrundet paa disse fire Ord.

Hvor forførdeligt det er, saa er saadan Tale forkastelig for nogle Mennesker, for andre helt fremmed og maaske for flere helt ligegyldig, men vi er da ogsaa, Gud ské Tak, nogle i det danske

Nye tyske Oceanflyvere.



I Løbet af 1933 vil to nye Dobbeltskrue-Motorskibe „Caribia“ og „Cordillera“, der hver er paa 16,400 Tons, blive sat ind paa Hamburg—Amerika-Linien. Skibene vil blive forsynet med to 8-cylindrede Dieselmotorer, som vil kunne give Skibene en Fart af 17 Sømil i Timen.

Redningsvæsens Tjeneste, som er fælles om at sige Jesus Tak. Ja, lad os takke Gud, og Mennesker ogsaa for den Stilling, som er os betroet, og det Materiel, som vi har Tillid til, og lad os behandle og røgte det med Troskab, saavel naar dette er i Bevægelse, som naar vi gaar vor Nattevagt. Red dem, som føres til Døden, dem, som vaklende drager hen at miste Livet; maatte du dog holde dem tilbage! (Salomons Ordsprog, Kap. 24, Vers 11.) Det er det evige Liv og Sjæles Frelse, det gælder, her byder Gud alle sine Børn, ogsaa os med de smaa Evner, at holde tilbage fra Synd og evig Fortabelse.

Efter endt Redningsforetagende eller Øvelse, førend vi skilles, lad os da bruge en Stund til at sige Gud Tak for hans Naade imod os og for, at han hjalp os, og bede om Guds Velsignelse over vor Gerning. Du staar maaske ene ved din Station. Gud give dig Frimodighed. Det kan blive til stor Velsignelse, og Gud kan give, at I bliver flere, det er før oplevet, og det siger vi Jesus Tak for.

Med Ønsket om et glædeligt og velsignet Nytaar.

Redningsstationen „Flyvholm“, Harboøre,
i December 1932.

Thomas Nees.

Et Kæmpe-Ingeniørarbejde i Ørkenen

Engelske Ingeniører har med feberagtig Hast arbejdet paa at gøre Iraks Oliekilder mere rentable, end de er, og der bygges nu paa Livet løs baade fra Haifa og Kirkuk paa det vældige Rør, der skal løbe tværs over Ørkenen i en Længde af 600 engelske Mil. Det Øjeblik, da de to store Arbejdshold mødes midt i den gloende, øde Ørken, vil blive et enestaaende Øjeblik i Oliens Historie.

Der lægges to mindre Rør tæt ved det vældige, olieførende Rør, nemlig et Benzinrør og et Vandrør til Brug for Arbejderne langs Linien, da der hverken er Drikke eller Brændsel at faa paa de Strækninger, hvor der skal arbejdes. Ved hvert Udgangs-

punkt, Haifa og Kirkuk, hvorfra Arbejdet forlængst er begyndt, venter Mængder af store, udborede, men forseglede Oliekilder paa at kunne komme til at løbe gennem denne Ørkenens Kæmpeslange.

En Baad, som kan krybe paa Havbunden.

Undervandsbaads-Konstruktøren Simon Lake demonstrerer sin sidste Opfindelse.

Den berømte amerikanske Undervandsbaads-Konstruktør Simon Lake har nylig konstrueret en Undervandsbaad, som kan krybe fremad, baglæns og sidelæns paa Havbunden. Det lyder som en Skrøne, men Baaden blev i hvert Fald demonstreret for en Række Officerer af den amerikanske Marine og Hær udenfor City Island ved New York for kort Tid siden.

I Baadens Skrog er anbragt en Luge, hvorigennem en Dykker kan gaa ud og undersøge Havbunden. Videre er den udstyret med en stor Skraber i Stævnen for at fange Perleøsters.

Dr. William Beebe, en af Passagererne paa Prøveturen, fortæller, at da Baaden var nær Long Islands-Sundets Bund, stak han Haanden ud af den ovennævnte Luge uden saa meget som at blive vaad, ikke engang paa Ærmet.

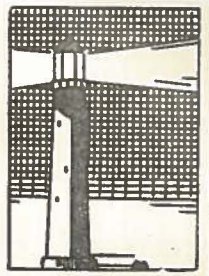
Den mærkværdige Baad vejer 10 Tons og har Plads til en to Mands Besætning. Den er forsynet med Kabler til elektrisk Lys og Kraft, en Fortøjningskabel og to Luftslinger, som fører op til Moderskibet. Indenfor et begrænset Omraade er den i Stand til at bevæge sig selv paa Bunden med en Fart af omtrent tre Knob. I Taarnet og i Skroget er der tyve Glasventiler, beregnet paa videnskabelige Iagttagelser.



Sikker i Havn —
— med en Tuxham

Raaolienmotorer
12—210 HK.

Tuxham A/S - København - Valby.



BORNHOLM



Dampskibsselskabet paa Bornholm

af 1866.

København—Rønne.

Daglig Forbindelse.

S/S Heimdal — M/S Bornholm — M/S Frem

Fra København, (Havnegade 27), Kl. 11,00 Aften

Fra Rønne Kl. 11,00 Aften

Selskabets Ekspeditioner:

København: Hr. Th. Herrig,
Havneg. 27, Tlf. 1865 &
11865. Kontortid: 8—6,
Søndage 8—9 Fm.

Rønne: Hr. Aage Jensen.
ved Havnen. Tlf. 159
Kontortid 8—12, 1—6.
Søndag: 8—9 Fm.



Forlang
altid

Bornholms Vegetabil Margarine.

A/s Grønbech & Co.
Hasle.

Chr. Poulsen, Gudhjem.

Bornholmske Kryddersild. — Røgede Sild. — Spegesild.
Egen Nedlægning. En gros & en detail.
Telefon Nr. 64.

Nexø Motor- og Maskinfabrik.

C. SVENDSEN

◀ ALLINGE ▶

Aktieselskabet

Allinge Kolonial- & Produktforretning.

Telegramadsr. Produkten. Telf. Nr. 10.

Reserveret.

G. Jørgensens Slagter- & Paalægsforretning

fører kun prima Varer.

Telf. 66. ALLINGE Telf. 66.

◀ HJØRRING ▶

Axel Nielsens

Læderhandel.

Strømgade 8.

TLF. HJØRRING 264

Chr. H. Nielsen jun. Aktieselskab.

Hjørring.

Kul - Korn - Foderstoffer - Kunstgødning.

Telefoner: Nr. 177 - 477 - 777.

Vilh. Hyttel.

Fisk, Vildt, Fjerkræ & Røgeri.

Hummer — Hørkram — Konserves.
Depot for Limfjords-Østers.

Tlf. 59 HJØRRING Tlf. 59

A. Bülow

Fisk & Vildt.

Bispensgade 11, Hjørring. Tlf. 119

Ryg Orient 25 Øre
Opal 20 ”
Prins Karneval . 10 ”

Joh. A. Larsens Cigarfabrik, Hjørring. Tlf. 895.

Brug vort Fabrikat.

Aktieselskabet
Hjørring Træskoforretning.

◀ AALBORG ▶



A A L B O R G I S - K O M P A G N I
L A R S C H R I S T E N S E N

Is i hele Laster fra Lagre i Norge.
pr. Banevogn eller Bil fra Lagrene
i Aalborg.
Knust Is til Fiskeribrug.

Telegr. Iskompagniet. Telefon: Aalborg 50.

A. Abel,
Aalborg.

Aalborg Bys og Omegns Sparekasse.

Stiftet 12. Maj 1824.

Telefon: Nr. 57 og 3508.

Landbosparekassen i Aalborg.

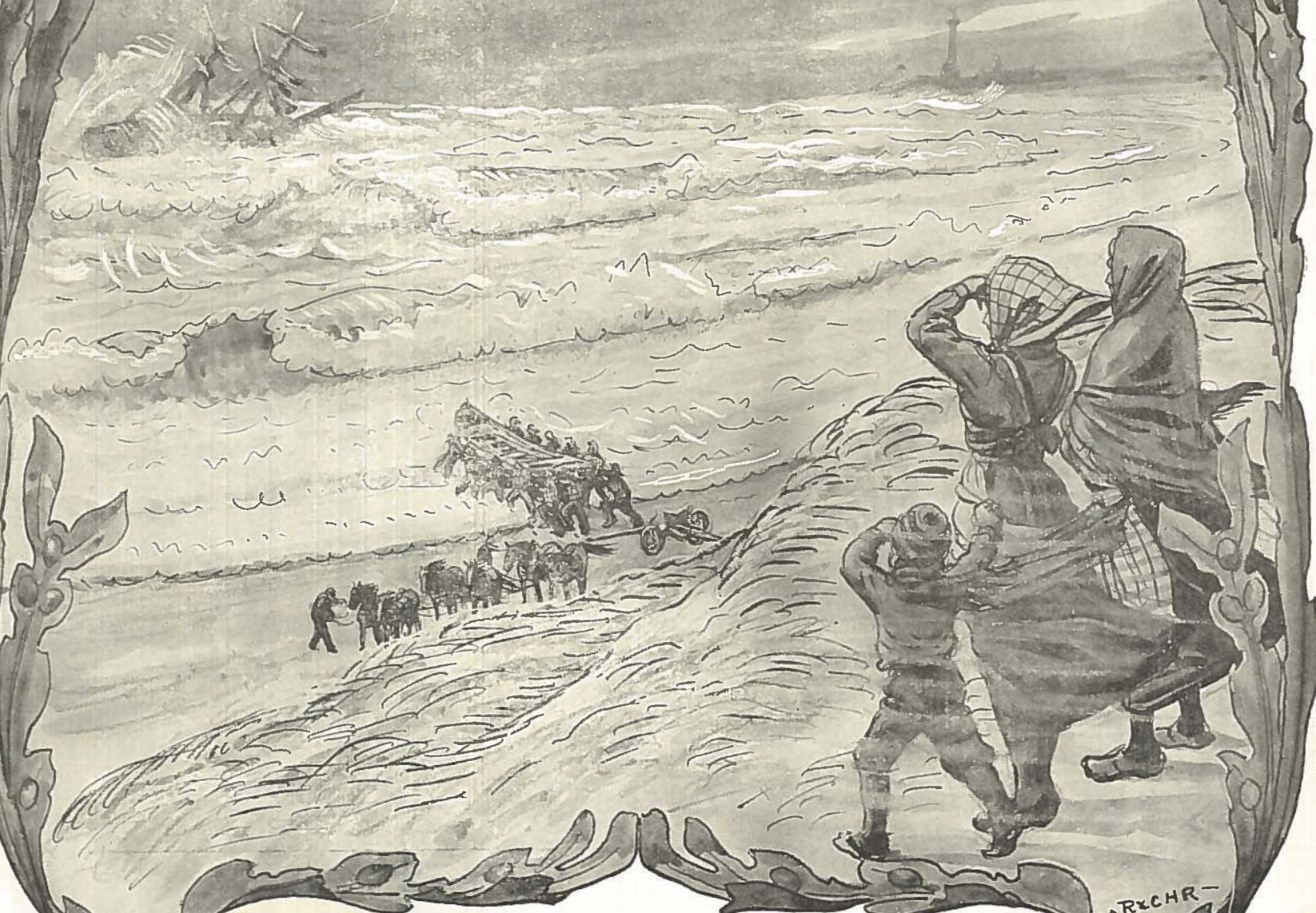
Indskudskapital ca. 27 Millioner.

Reserve- & Garantikapital ca. 2,1 Millioner.

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND



Nr. 2.

FEBRUAR 1933

11. Aarg.



Brøndberg & Tandrup,

St. Kongensgade Nr. 27 B,
København K.

Telg.-Adr.: „Skibelys“. — Telf. Palæ 827.

Redningskrans-Markøren „HERE“
(Dansk Patent).

Lanterner - - - Skibsinventar
Reparationer.

— — Udtagelse af Certifikater. — —

I. S. V. Weilbach.

Sejl - Presenninger - Flag.
Niels Juelsgade 6.
Telegram-Adr. Flagbachsejl—Compassadjuster

Einar Weilbach & Co.

Kompasser - Dybdemaalere.
Telefoner Central 1220—13064.

SOLAROLIE „VERITAS“

Leveres overalt i Havnen af Tankbaadene
„SVEND“ & „GEORG“

TRANSITLAGER AF MOTOR SMØREOLIE
„SEFAS OIL“

ESBJERG NY HAVN

ALFRED OLSEN & Co. A/S
TELEFON 1098



BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDELSOLIE
PETROLEUM



Vacum^s Motorolier

betyder:

Sikkerhed! De opnaar den største
Driftssikkerhed og en
kraftig og letløbende Motor.

Tryghed! De undgaar unødvendige
Standsninger paa Grund af
Motoruheld.

Økonomi! Færre Reparationer og min-
dre Olie- og Brændsels-
forbrug betyder en Nedsættelse af Driftsomkost-
ningerne.

VACUUM OIL COMPANY A/S

ESBJERG

Drik Øl

fra Boldesager Bryggeri.

L. Christens

Carl Feerup, Esbjerg.

Benzin. — Depot af Vacuum-Olier.

Tlf. 23 Skibsprovianteringsforretning. Tlf 23

Sø- og Fiskerbeklædning.

P. S. Ankersen, Esbjerg. Telefon 798.

Ene Import for Danmark af **Ball Band**. Amerikanske Gummist
anerendt som Verdens bedste til Fiskeri- & Landbrug.

Ene Import for den anerkendte ægte blaa engelske **Guernsey**

Alt til Fiskeribeklædning. Engelske Olietøj, Kirsay og

En gros. Vadmelsbenklæder. En d

Brødrene Mathiasen, Sejlmager

Telefon: Lager 47 Esbjerg Havn, Kontor & Privat 386 - 96

Lager af: **Hamp, Manilla, Kokos** samt **Jern- & Staaltrøse**

Alt Rigningsarbejde udføres.

Ankere & Kæder samt al Slags **Skibsinventar til Fiskefartøjer**

◀ GRENAA ▶



S. Peterse
Grenaa.

Nybygning & Reparation
af Fiskefartøjer

KIRK & SØN, Grenaa Havn

Tlf. 202. Omstilling til Fiskepakhuset. - Tlgr.-Adr. »Kirk«.
Daglig Forsendelse overalt af de paa Aarstiden fangede Fiskes
Specialitet: **Rødspætter, Torsk og Sild.**

Billigste Pris.



Forlang Tilbud.

**Grenaa Havns Motor
Fabrik.**

Motorer i alle Størrelser.

Grenaa
offentlige
Fiskeauktion

ved
Vald. Nielsen

Telf. 203.

Telf.

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND

NR. 2

FEBRUAR 1933

II. AARG.



*De ny-orlovede Prinsesse Caroline Mathilde
og Prins Knud.*

Erindringer fra Aarene 1913—1920.

Af Havnefoged, Kaptajn J. Christensen, Haderslev.

(Fortsat.)

Eftertryk forbydes.

Paafølgende Fredag Formiddag fik jeg Ordre til at møde i Vagtmesterens Skrivestue. Jeg var ikke i Tvivl om, at nu var Uret faldet i Slag og dermed min Time kommet. Og jeg havde ikke taget fejl. Vagtmesteren i højstegen Person modtog mig med følgende Ord: „Halten Sie sich klar, um 12 Uhr werden Sie eingesperrt. Anzug weisses Arbeitszeug ohne Exercierksagen, nichts in den Taschen oder

sonst irgendwo versteckt. Dazu Seife und Zahnbürste, Trinkbecher mit Wasser und Brot für einen Tag; verstanden?“ (Hold Dem klar, Kl. 12 bliver De spærret inde. Paaklædning hvidt Arbejdstøj uden Eksercerkrave, intet i Lommerne eller gemt andetsteds. Dertil Sæbe og Tandbørste, Drikkebæger med Vand og Brød for en Dag; har De forstaaet?) Jeg har altid holdt meget af præcise Ordre, og man kan vel ikke sige andet, end at denne var en saadan, selv om den var mindre behagelig. Her var Smæk for Skillingen og intet at tage fejl af. Til alt Held og Lykke var der rigelig Tid til at jeg, forinden det skulde foregaa, kunde spise min Middagsmad i Ro. Middagsmaden bestod af gule Ærter og Flæsk, og jeg gik ordentlig om Bord i Retterne for at være nogenlunde forsynet for de kommende tre magre Dage, som skulde tilbringes paa smal Kost. Kort før jeg rejste af kaldte en af vore Opvaskere, der som tidligere omtalt tilhørte Skibets ældste Aargang og var kendt med alle Finesser om Bord, mig til Side og holdt mig følgende Foredrag:

„Naar du nu kommer ned i Ensomheden, saa er jo Meningen den, at du, foruden at være indelukket, i tre Dage skal leve ved Vand og Brød. Saaledes lyder din Dom, men jeg har nu bestemt noget andet, og derfor maa du høre godt til, hvad jeg fortæller og forklarer dig. Hver Morgen bliver du ført ud i Vaskerummet for at vaske dig, du bliver som bekendt ført af en af Lipsius's (Vagtmesterens) Medhjælpere, dog plejer denne Herre ikke at gaa med ind, og du er saaledes ene med dine Medfanger. Er dette Tilfældet — der kan jo ske Forandringer — saa føler du op paa Rørledningerne ved det tredie Vaskebækken fra højre, og du vil her, saasandt mit Navn er S., hver Morgen finde en Pakke god Mad, som i Størrelse er afpasset til Dagen og Natten. Maden gemmer du under din Bluse, i Benklæderne eller hvor som helst du bedst kan faa det anbragt, og du behøver ikke at være bange for, at nogen skal forraade dig. Jeg selv kender et saadant ufrivilligt Ophold af Erfaring, og det manglede bare, at du ikke skulde have noget ordentligt at spise, selv om det ikke bliver store, varme Retter. Du plejer jo ogsaa at bruge Skraatobak, og jeg skal selv eller ved en godt kendt Vagtpost sørge for, at du faar en Rulle i Form af en Snor stukken igennem Nøglehullet endnu i Eftermiddag. Bare være fræk, saa gaar alt, og er der ellers noget, du ønsker nede i Kælderen, saa forstaaer du vel nok ved Tegn og underlige Gerninger at gøre dig forstaaelig overfor Vagten, naar han er sikker, eller overfor mig, naar du om Middagen henter frisk Vand og Brød. Jeg

skal nok indrette mig saaledes, at jeg hver Middag møder dig for at tage mod nye Ønsker og Ordre. Det eneste, du selv maa drage Omsorg for, er, ikke at blive nappet, og skulde trods alle Forsigtighedsregler noget saadant dog ske, saa aner du ikke hvorfra eller fra hvem Varerne er komne. Til hvilken som helst Tid paa Døgnet kan saavel du som din Lejlighed blive undersøgt, og findes der noget ulovligt, hænger du paa den med en Tillægsstraf. Andet har jeg ikke at meddele dig — jo, jeg havde nær glemt det allervigtigste: Saa snart Døren er lukket bag dig, saa gør, som alle vi andre har gjort i den Situation, tag første Dag og Nat paa Ryggen, de næste paa højre og de sidste paa venstre Side, og naar du saa atter møder i vort lille Samfund, har du faaet udhvilet, og det er mere end nogen af os har. Du er intet Barn, og jeg behøver derfor ikke at minde dig om, at denne Samtale kun gælder os to“.

Efter denne Opmuntring stillede jeg efter Ordre Kl. 11⁵⁰ udenfor Vagtmesterens Skrivestue, hvor jeg traf to Lidelsesfæller, der for nogle Dage skulde være mine Naboer. En for en blev vi kaldt ind i Skrivestuen, hvor jeg, efter at have faaet en ordentlig Overhaling af Vagtmesteren — han holdt meget af at høre sig selv skænde, men mente det dog ikke altid saa slemt —, blev visiteret og dernæst kommanderet ned foran Arrestcellerne. Dørene til Cellerne stod allerede aabne, rede til at tage imod nye Gæster. Efter at være bleven gjort opmærksom paa, at det var strengt forbudt at sove om Dagen og tage Tøj af om Dagen, blev jeg endnu en Gang visiteret, det kunde jo tænkes, at jeg havde faaet noget tilstukket paa Vejen gennem Skibet, gik jeg ind i Cellen, og præcis Kl. 12 smækkede Døren i bag mig; jeg var ene.

Hvad kan og er vel det første, et Menneske, som er kommet bag Laas og Slaa, foretager sig? Jeg tror, enhver ser sig om i de nye Omgivelser; det gjorde i hvert Fald jeg. Ret meget var der i første Omgang ikke at se efter. En Træbriks og en Hylde til at anbringe „Desserten“ paa dannede Møblementet. Under Loftet den elektriske Belysning og Luftkanaler, der var ingen Koøjer el. lign., og i det ene Hjørne et Varmeapparat, jeg selv kunde regulere. Cellen blev, med en længere Fodtur for Øje, straks afmaalt i Skridt og var godt tre Skridt lang og to bred. Trods det strenge Forbud tog jeg mig en ordentlig Middagslur, og derefter begyndte jeg at undersøge Væggene lidt nærmere. Tidligere Beboere af denne Lejlighed maa have været i Besiddelse af Skrivemateriale, thi utrolige Optegnelser var her at læse, og alle bevidnede den store Kærlighed til den tyske Militarisme. Alt som jeg var i Færd med dette Arbejde blev der uroligt inde ved min Nabo og et stille og langsomt Bankesystem (Morsetegn) begyndte. Min Nabo, som var Signal-

gast, forsøgte at faa Forbindelse med mig, og da jeg var ret godt bevandret i Systemet, gik jeg ind paa hans Kalden, og der opstod nu en ret omfattende Underholdning. Ret længe havde vi ikke udvekslet Meninger og Anskuelser, inden Vagten gav Tegn til at vi skulde holde op. Om der var tyk Luft udenfor, aner jeg ikke, men vi efterkom Ordren for en Tid og fortsatte dernæst hvor vi havde holdt op. Jeg skal her bemærke, at Arrestanterne ikke kunde se Vagten, hvorimod denne gennem et Kighul forsynet med Klap nøjagtig kunde kontrollere, hvad der foregik i Cellen.

Hver Aften inden der blev pebet klar ved Hængekøjerne gik Runden, bestaaende af 1. Officer eller dennes Stedfortræder, den vagthavende Officer samt flere Dæks- og Underofficerer, gennem Skibet og kom paa denne Tur ogsaa forbi Arresten. For at se, hvem og hvormange, der var indespærrede, var Celledørene aabnede, Arrestanterne stod i Dørene, klar til at melde, hvor mange Dage, der afsonedes, saafremt han blev spurgt. Jeg havde dog det Held ikke at blive tiltalt i den Tid, jeg tilbragte hernede i Bunkereren. Efter Runden var det tilladt at sove, og jeg gik straks til Køjs, d. v. s., jeg lagde mig paa Træbriksen, men tog dog forinden, trods Forbud, min Bluse af og benyttede denne i sammenrullet Tilstand som Hovedpude. Ret længe havde jeg ikke sovet, inden jeg hørte Tumult udenfor, og se, en ganske ung Løjtnant gik paa egen Haand Runde gennem Skibet og kunde ikke gaa forbi Arrestcellerne uden at lade Døren aabne. Hurtigt fik jeg min Bluse paa, og da min Dør blev aabnet slyngede jeg ham følgende Melding i Ansigtet: „Einjähriger.... verbüsst drei Tage Mittelarrest wegen unerlaubter Entfernung um 1/2 Stunde“. (Eetaarig.... afsoner tre Dages Mellemarrest for utilladelig Bortfjernelse i 1/2 Time). Vedkommende Officer gloede stort paa mig, det var ham vel uforstaaeligt, at noget saadant kunde passere en Eetaarig. Kort efter denne Episode blev Vagten udenfor afløst, og inden jeg atter havde faaet mig lagt, bankede den ny Vagtpost paa min Dør, og da jeg havde meldt klar, stak han en sort Snor gennem Nøglehullet, en Rulle Skraa-tobak, som jeg anbragte i en af Luftkanalerne. Selv om Træbriksen var alt andet end blød, sov jeg udmærket, indtil jeg blev vækket. Kl. 5^{1/2}, en halv Time tidligere end det øvrige Mandskab, blev mine Lidelsesfæller og jeg vækket og straks beordret ud til Vaskerummet. Underofficeren blev ganske rigtigt udenfor, og jeg var, da jeg følte mig uden Opsyn, ikke sen til at finde det aftalte tredie Vaskebækken fra højre. Hurtigt følte jeg op bag Rørledningerne, og rigtigt, jeg fandt en Pakke, som jeg hurtigt lod forsvinde i mine Benklæder; først derefter vaskede jeg mig. Ogsaa mine Kammerater havde Hjælpere, og jeg tvivler ikke om, at hver af os fire paa Tilbagevejen til Cellerne medførte saa megen Proviant, at ingen af os var nødsaget til at ty til tørt Brød den Dag. Maden smagte fortrinligt, og jeg blev hver Dag forsynet uden at blive opdaget.

For at Arrestanterne ogsaa kunde faa lidt frisk Luft, blev de hver Middag i Tiden fra 12^{1/2}—1 under Opsyn af Vagten ført op paa Overdækket og marcherede her rundt i Gaasegang. Denne Tur øn-

„Vendia“ Øl.

„Vendia“ Mineralvand.

skede jeg ikke at deltage i og bad derfor Vagtme-steren om at blive fritaget, hvad han ogsaa tillod, dog med den Bemærkning, at jeg saa, saafremt jeg blev syg af mit Arrestophold, ingen Ret havde til Krav om Erstatning el. lign. Søndag Eftermiddag hørte jeg Damestemmer udenfor, og jeg kunde paa den førte Samtale forstaa, at der var stort Besøg om Bord. Ingen af de Besøgende fik dog Tilladelse til at titte ind til en af os, selv om de, efter den førte Samtale at dømme, havde stor Lyst dertil. Og saa oprandt Mandagen, paa hvilken Dag jeg atter skulde ud, og jeg vil nu ærligt tilstaa, at de sidste Timer i Arresten blev ualmindelig lange. Kl. 11³/₄ raslede Nøglerne udenfor, Døren blev lukket op, og af en Underofficer fik jeg Ordre til at forlade Cellen. Ved denne Ceremoni benyttede Underofficeren følgende Ord: „Du kannst geh'n, lass dich bloss nicht wiedersehn“. (Du kan gaa, og kom ikke igen). Atter mødte jeg op ved Kammeraternes Bord, og det kan nok være, at Middagsmaden smagte, thi selv om jeg ved mine Kammeraters Dristighed og Hjælp ikke havde lidt Nød, saa havde jeg dog ingen varm Mad faaet i tre Dage.

Om Eftermiddagen deltog jeg, som om intet var passeret, i den almindelige Tjeneste, og der var saamænd ikke ret mange, der havde mærket, at jeg havde været bortrejst i 3 Dage. Ved Paraden næste Dags Formiddag traadte jeg frem og meldte Divisionsofficeren, at jeg havde afsonet mine tre Dages Mellemarrest, og da han intet havde at bemærke hertil — han var en af de faa Officerer, der forstod Menigmands Tankegang — var denne Historie for mig forbi.

Onsdagen herefter gik alle i Kiel stationerede Skibe, som kunde passere de gamle Sluseanlæg ved Holtenau og Brunsbittel, gennem Kaiser Wilhelm Kanalen for at deltage i de store Flaadeøvelser, som skulde afholdes i Nordsøen. Ved at sejle ind i Slusen blev der atter udført en prægtig Manøvre, thi selv om Skibet havde tre Skruer og vendte paa et Sted, var vi nærmest ved at komme ind i Slusen med Bredsidens forrest i Stedet for med Forstavnen.

Som det vil være mine ærede Læsere bekendt, fører der i en Højde af ca. 42 m over Vandet flere Broer over Kanalen, og to af disse Broer ligger ved og umiddelbart i Nærheden af Holtenau. For at kunne passere under disse Broer, var Skibene af II. Eskadre nødsaget til at stryge Telefonke-Stængerne, og dette Arbejde var, hvad Arbejdet oppe i Masterne angår, betroet os 6 Etaarige. Fremgangsmaaden var saamænd ikke anderledes end ved at stryge en Bramstang el. lign., tværtimod, her var alle Forberedelser allerede truffet, inden vi med Skibet gik ind i Slusen. Stængerne hang i Joltovene og skulde være klare til at fire, og da Skibet dampede ud af Slusen, entrede vi 6 Etaarige, tre i hver Mast, til Vejrs til vor Arbejdsplads ca 30 m højt oppe. Vor

fattige Mening var den, at naar Stængerne var fire ned foran første Bro, skulde de forblive nede i nogle faa Minuter, indtil vi havde passeret den næste, men god Morgen, I. Officers Mening var en anden, og vi havde som sædvanlig tænkt „Mist“. Nej, her skulde udføres flotte Manøvrer, saa de i Nærheden sejlene Skibe kunde se, hvordan det gik til om Bord i S. M. S. „Schleswig-Holstein“; med andre Ord: Stængerne ned før og op efter Passagen af første Bro, og efter kort Sejlads den samme Historie igen, og nu var det nær gaaet galt. Lige forinden vi skulde passere under Holtenau-Broen, blev der pebet til at fire Stængerne, og nu lavede forreste Stang Vanskeligheder og vilde ikke glide. Aldrig har jeg set I. Officer og Baadsmanden springe rundt som ved denne Lejlighed, men Situationen var ogsaa yderst kritisk og farlig. Skibet befandt sig ca. en Skibslængde fra Broen og kunde ikke stoppes op, selv om Maskinerne arbejdede yderste Kraft bak. Gled Stangen ikke rettidig, blev den af Broen revet ned tillige med de tre Mand, som befandt sig oppe i Masten. Hvad der var i Vejen, aner jeg ikke; jeg var oppe i Stormasten og herfra kunde man for Røgen af Skibets tre Skorstene knap holde Øjnene aabne, langt mindre se noget. Antagelig har et eller andet klemt; vi hørte kun Skænden og Hamren, som dog endte med, at Stangen gled i sidste Øjeblik. Man skulde nu tro, at I. Officer havde faaet nok af disse Stang-Manøvrer, men nej, ved de næste Broer blev Historien lavet igen, og der lykkedes det. S. M. S. „Schleswig-Holstein“ var det eneste Skib af Eskadren, som sejlede gennem Kanalen med Telefonke-Stængerne oppe.

(Fortsættes.)

Dødsfald.

Mangeaarig Fører af Redningsdamperen „Vestehavet“, Kaptajn H. P. Svarrer, er død paa Esbjerg Sygehus. Kaptajn Svarrer, der blev 55 Aar gammel, hørte til den gamle, kendte Skipperslægt fra Nordby paa Fanø. Faderen var Fører af et af de store Fanø Barkskibe, og hos ham fik H. P. Svarrer sin første Sømandsuddannelse. Senere sejlede han med andre store Sejlskibe, tog Styrmandseksamen og fo'r igen paa Langfart. I 1904 blev han Styrmand ved Redningsdamperne, og allerede tre Aar efter, i 1907, Fører af „Vestehavet“. I de mange Aar, han derefter førte dette Skib, udførte han et meget anerkendt Arbejde og har hjulpet Vestkystens Fiskere ud af mangan farefuld Situation.



Brug kun SHELL Benzin, Olie & Petoleum.

Lager i Hirtshals. Telefon 45. Lager i Frederikshavn. Telefon 790.

Telefon 109.

THS. TOFT, HJØRRING

Telefon 809.

Fisk, som lever i kogende Vand

En kold Vinterdag sidste Foraar var Dr. John Edwin Hogg paa en Fodtur i det nordlige Nevada, fortæller „Nature Magazine“. Ganske alene trampede han igennem Snemasserne, mens hans Tanker kredsedede længselsfuldt om en dejlig varm Kakkelovn. Det var knagende koldt, og hans Hænder var allerede blaa og stive, da han pludselig saa nogle hvide Dampskyer stige op et Sted mellem Snedriverne lidt borte. De viste sig til hans store Forbavselse at stamme fra en varm Kilde, der arbejdede sig frem af Jorden og havde dannet en lille, isfri Sø — en Naturens evigt kogende Suppegryde.

Hogg var ikke langt fra at blive overtroisk ved at se sit „hedeste“ Ønske blive opfyldt paa en saa uventet Maade, og han var ikke sen til at holde sine blaaafrosne Hænder hen over den dampende Sø for at faa dem tøet op. Stor var hans Forbavselse, da han pludselig gennem Dampskyerne skimtede en hel Stime levende Smaafisk, der svømmede livligt omkring i det næsten kogende Vand! — Var han blevet gal — eller kunde den Slags Ting virkelig være mulige?

I sin Rygsæk havde han et Laboratorie-Termometer, og med det maalte han Vandets Temperatur til 204 Grader Fahrenheit — eller godt 95 Grader Celsius! Og Fiskene var ægte nok, hans Øjne bedrog ham ikke.

Længere nede mod Bunden var Vandet ganske vist koldere — som bekendt stiger det varmere Vand jo til Vejrs — men Gennemsnitstemperaturen maalte han dog til 120 Gr. F. eller ca. 50 Gr. Celsius. Fiskene havde altsaa et ret vidt Spillerum og kunde vælge den Varmegrad, der bekom dem bedst til de forskellige Tider.

Det var ret smaa Fisk, ca. 5 cm lange — altsaa som en almindelig Guldfisk — og de tilhører nærmest Geddefamilien.

Senere var Hogg paa en anden Ekspedition, igennem den saa sørgeligt berømte „Dødens Dal“ i Californien, en af de mest øde og djævelske Strækninger i Verden. Træt og udaset arbejdede han sig gennem den uhyggelige Ørken, da han pludselig stod foran hele to kraftige, hede Kilde, der sprang frem ved Foden af en Bakke. Vandet var skoldende varmt. Han fulgte Strømmen ned gennem Landskabet og naaede omsider en lille Sø, hvor han maalte Temperaturen til mellem 110 og 116 Grader F. eller 40—50 Grader Celsius. Hogg var straks klar over, at her havde han det mest ideelle „Badekar“ til et dejligt varmt Bad, som han nok kunde trænge til. Vandet var saa mættet med Borax, at det var ganske overflødigt at bruge Sæbe.

Han smed Tøjet og tog en mægtig Dukkert, men næppe havde han faaet gnedet Vandet af Øjnene, før han mærkede en Mængde smaa Nap over hele Kroppen. Han troede først, det var en Slags Igler, der havde faaet Lyst til ham, men til sin store Forbavselse saa han, at de smaa Bid skyldtes snesevis af smaa Fisk. Deres Angreb var ganske ufarlige, de syntes aabenbart at være oplagt til Sjøv, og hvad — et Menneske i deres Sø var vel ogsaa noget nyt.

Hogg benyttede Lejligheden til at fange et Par Stykker af dem, og da han var kommet hjem til Civilisationen, anbragte han dem i et særligt Akvarium, hvor han stadig holder Vandet i en passende Temperatur — omkring 50 Grader Celsius — og i Øjeblikket har han 25 af disse „varme“ Fisk i sit Akvarium, hvor de har levet i bedste Velgaende det meste af et Aarstid.

I San Francisco findes nu et Akvarium, hvori der lever en anden Art af disse Fisk — de gaar under Navnet *Lucania browni* og stammer fra en hed Kilde i Nærheden af den store Saltsø Laguna Salada i det nordlige Mexiko. Hvis Vandet i deres Akvarium har en Varmegrad, der ikke er mindst 60 Grader Celsius, dør de af Kulde!

Uden Tvivl stammer de „varme“ Fisk fra en fjern geologisk Fortid, og Vandet, de lever i, har maaske gennemgaaet en gradvis Forandring i Temperatur igennem Tusinder af Aar. Fiskeslægten har saa indrettet sig paa at leve i de efterhaanden højere og højere Temperaturer, saa at sige uden at de enkelte Generationer har mærket nogen Forskel.

Jernbane tværs gennem Australiens Ørken.

Et Kæmpeprojekt, der vil forbinde Melbourne, Sydney og Canberra med Port Darwin.

„Morning Post“s Korrespondent i Australien melder om et kæmpemæssigt Ingeniørarbejde, der omsider skal gøre to Generationens Drømme og vage Beregninger til Virkelighed. Det drejer sig om intet mindre end at lægge en Jernbane tværs gennem det ødste Australien fra Melbourne i Victoria (Sydaustralien) til Port Darwin i Nordaustralien. Mægtige Finanshuse forhandler i disse Dage med Regeringen, og man har det bedste Haab om at faa Gang i Planerne, der i saa mange Aar har ligget Vrag paa Grund af de skiftende socialistiske Smaaregeringer i Australien. Nu er det imidlertid engelske Hjerner og engelske Penge, der staar bag Foretagendet, meddeler „Morning Post“.

Kæmpebanen er beregnet at ville koste 15,000,000 Pund Sterling, og Bygningstiden ligger mellem 3—5 Aar.

Den egentlige Strækning, gennem forhen ufarbart Land, drejer sig om 1361 engelske Mil. Det er ikke alene en handelsmæssigt set aldeles glimrende Linie, men strategisk er den uovertræffelig.

Den Sammenslutning af Finansinteresser, der staar bag Planen, vil for de 15,000,000 Pund, de lægger ud, sikre sig Retten til at anlægge Byer, Miner, Landsbyer osv. langs Linien.

„Gadebelysning“ paa Floderne.

I Czekoslovakiet, hvor man arbejder meget energisk paa Modernisering af alle Samfærdselsmidler, er man gaaet i Gang med at reorganisere Natbelysningen paa de vigtigste Floder for at kunne drage fuld Nytte af Vandvejene.

Den nye Belysning er allerede i Orden paa den czekiske Donau-Strækning.

En lang Søvn.

Hos den afrikanske Lungefisk er Svømmeblæren saaledes indrettet, at den fungerer som Lunge, naar Fisken er ude af Vandet. Saasnart den tørre Tid nærmer sig, og mange Vandløb udtørre, graver Lungefisken sig ned i Slammet og falder i Dvale. Denne Tørtidssøvn varer sædvanligvis et Par Maaneder indtil Regntidens Begyndelse.

For nu at udfinde, hvor længe man kunstigt kan forlænge denne Søvn, har man anstillet et interessant Eksperiment i det medicinske Laboratorium i New York. En Lungefisk, som for fire Aar siden havde gravet sig ned i Slammet i Afrika, har man indtil nu holdt under samme tropiske Fugtigheds- og Temperaturforhold, og Fisken har fuldstændig indstillet sig paa denne vedvarende Søvn. Den er hidtil ikke vaagnet op; men stadige lagttagelser viser, at Fisken vedblivende er i Live.

(Fischerbote).

Aarbog for den danske Fiskerflaade.

Aarbogen for den danske Fiskerflaade eller „Fiskeriaarbogen“, som den i daglig Tale kaldes, er udkommet paa Iver C. Weilbach & Co.s Forlag, København. Den præsenterer sig, som alt, dette Firma udgiver, smukt og med et rigt Indhold af alle mulige for Fiskerierhvervet praktiske Oplysninger. Bogen, som er inddelt i Afsnit, er, da disse indeholder de specielle Oplysninger for det, der søges, let haandterlig, og den er derfor ogsaa af uvurderlig Nytte for alle, som giver sig af med Fiskeri, og ikke mindst for Førerne af Fiskefartøjer. — Prisen er kun 1 Kr. 75 Øre, og den kan faas i alle Boglader foruden hos Firmaet Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade 30, København K.

Den sidste Hjuldamper.

Øresundsselskabets gamle Hjuldamper „Gefion“, Bæreren af saa mange glørværdige Traditioner gennem et Par Menneskealdre, er i disse Dage solgt til Norge til Ophugning.

„Gefion“ er Danmarks sidste Hjuldamper, og alle gamle Københavnerne vil huske den fra den straalende Glansperiode, da den og „Gylfe“ besørgede Trafikken op ad Kysten og ligeledes til Malmø. „Gefion“ blev bygget i 1874, og overfor moderne Skibe falder de jo svært igennem, men efter Datidens Begreber var de rene Fænomener af Ele-

gance, og Københavnerne, der den Gang tog Turen op ad Kysten, stormede dem om Søndagen for at komme med.

Efter Krigen blev „Gylfe“ solgt til Tyskland og har de sidste Par Aar ligget i Nyhavns Pæle. For halvandet Aar siden blev den solgt til Hr. Kühn, der lavede den til Logiskib for de saakaldte Vandrefugle; dette faldt dog ikke saa godt ud, og nu er dets Saga forbi.

En Stranding

paa Vestkysten.

Mandskabet reddet dels i Redningsbaad og dels med Raketapparaterne.

Den 21. ds. om Morgenen strandede den danske Damper „Farø“ af København som Følge af tæt Sneykning ud for Husby Klit. Damperen var paa Rejse til Struer med en Ladning Kul.

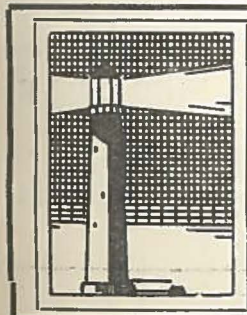
Damperen, der stod paa yderste Revle, blev voldsomt overskyldt af Søerne, hvorfor Redningsbaaden fra Vedersø straks blev sendt ud, og under store Anstrengelser lykkedes det at ro Baaden ud til den strandede Damper. 9 Mand af Besætningen gik straks i Redningsbaaden, men Føreren og 3 Mand vilde ikke med. Redningsbaaden landsatte derpaa de 9 Mand, og de blev indkvarteret hos Befolkningen. Op ad Dagen tiltog Stormen, og Søen brød ustandselig over den strandede Damper, og de ombordværende fire Mand satte derfor Nødsignal, men paa dette Tidspunkt var det umuligt at gaa ud med Redningsbaaden, hvorfor der forsøgte at faa Forbindelse med Raketapparaterne, og det lykkedes da ogsaa, og de fire Mand kom velbeholden i Land, men i en meget forkommen Tilstand som Følge af den kolde og vaade Tur. De kom dog hurtigt til Hægterne igen ved den gode og kærlige Pleje, de fik.

Den strandede Damper er nu fuldstændig Vrag, idet den brækkede midt over og er sunket ned i Sandet. Bjærgningsdamperne, som var ankommet, forlod straks Strandingsstedet, da de observerede dette.

Køb Varer

hos Bladets Annoncører!

Det bør staa vore Medlemmer klart, at uden Annoncer intet Medlemsblad, og derfor maa enhver af os, saavidt det er muligt, gøre vore Indkøb hos dem, der averterer i Bladet, ligesom Medlemmer bør gøre alt for at henlede de Handlendes og fremmede Firmaers Opmærksomhed paa Bladet og faa disse til at annoncere i det. Det er en tvingende Nødvendighed, at vi lægger os det paa Sinde. Gør vi ikke dette, vil det være Bestyrelsen umuligt at sikre Foreningen og dermed dens Medlemmer deres eget Medlemsblad. — Derfor: Skaf en Annonce, stor eller lille, og vi takker Dem forud derfor.



Sikker i Havn —
— med en Tuxham

Raaolliemotorer
12—210 HK.

Tuxham A/S - København - Valby.

BORNHOLM



Dampskibsselskabet paa Bornholm

af 1866.

København—Rønne.

Daglig Forbindelse.

SS Heimdal — MS Bornholm — MS Frem

Fra København, (Havnegade 27), Kl. 11,00 Aften

Fra Rønne Kl. 11,00 Aften

Selskabets Ekspeditioner:

København: Hr. Th. Herrig,
Havneg. 27, Tlf. 1865 &
11865. Kontortid: 8—6,
Søndage 8—9 Fm.

Rønne: Hr. Aage Jensen.
ved Havnen. Tlf. 159
Kontortid 8—12, 1—6.
Søndag: 8—9 Fm.



Forlang
altid

Bornholms Vegetabil Margarine

Grønbech & Co.
Hasle.

Chr. Poulsen, Gudhjem.

Bornholmske Kryddersild. — Røgede Sild. — Spegesild.
Egen Nedlægning. En gros & en detail.
Telefon Nr. 64.

Nexø Motor- & Maskinfabrik
C. SVENDSEN

◀ ALLINGE ▶

Aktieselskabet

Allinge Kolonial- & Produktforretning.

Telegramadr. Produkten. Telf. Nr. 10.

Reserveret.

G. Jørgensens

Slagter- & Paalægsforretning

fører kun prima Varer.

Telf. 66. ALLINGE Telf.

◀ HJØRRING ▶

Axel Nielsens

Læderhandel.

Strømgade 8.

TLF. HJØRRING 264

Chr. H. Nielsen jun. Aktieselskab.

Hjørring.

Kul - Korn - Foderstoffer - Kunstgødning.

Telefoner: Nr. 177 - 477 - 777.

Vilh. Hyttel.

Fisk, Vildt, Fjerkræ & Rødder

Hummer — Hørkram — Konser
Depot for Limfjords-Østers

Tlf. 59 HJØRRING Tlf.

A. Bülow

Fisk & Vildt.

Bispensgade 11, Hjørring. Tlf. 119

Ryg Orient 25 Øre
Opal 20 ”
Prins Karneval. 10 ”

Joh. A. Larsens Cigarfabrik, Hjørring. Tlf. 895.

Brug vort Fabrik

Aktieselskabet

Hjørring Træskoforretning

◀ AALBORG ▶



A A L B O R G I S - K O M P A G N I

L A R S C H R I S T E N S E N

Is i hele Laster fra Lagre i Norge.
pr. Banevogn eller Bil fra Lagrene
i Aalborg.
Knust Is til Fiskeribrug.

Telegr. Iskompagniet. Telefon: Aalborg 50.

A. Abel

Aalborg.

Aalborg Bys og Omegns Sparekasse.

Stiftet 12. Maj 1824.

Telefon: Nr. 57 og 3508.

Landbosparekassen i Aalborg

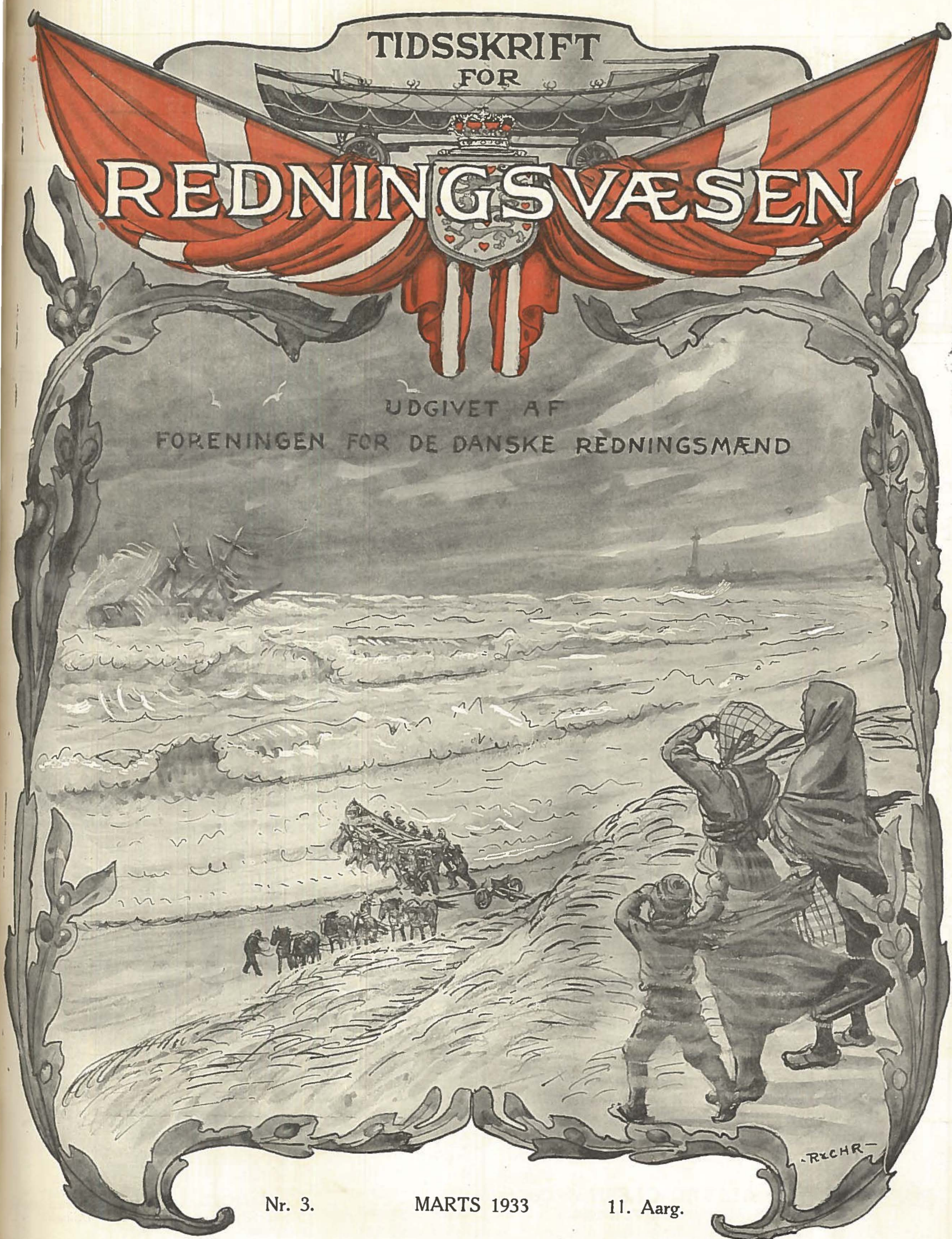
Indskudskapital ca. 27 Millioner.

Reserve- & Garantikapital ca. 2,1 Millioner

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND



Nr. 3.

MARTS 1933

11. Aarg.

ESBJERG

Drik Øl

fra **Boldesager Bryggeri.**

L. Christensen.

Carl Feerup, Esbjerg.

Benzin. — Depot af Vacuum-Olier.

Tlf. 23 Skibsprovianteringsforretning. Tlf 23

Sø- og Fiskerbeklædning.

P. S. Ankersen, Esbjerg. Telefon 798.

Ene Import for Danmark af **Ball Band.** Amerikanske Gummistøvler
anerkendt som Verdens bedste til Fiskeri- & Landbrug.

Ene Import for den anerkendte ægte blaa engelske **Guernsers.**
Alt til Fiskeribeklædning. Engelske Olietøj, Kirsay og

En gros. Vadmelsbenklæder. En detail.

Hansen & Leth Maskinværksted. Telefon 1319.

ESBJERG HAVN

Repr. for Hein & Søners Motorfabrik, Randers.

Motorreparationer, Vaad- og Ankerspil, Spulepumper.

Repr. og Lager af Reservedele. Juul Munktel Motorer.

HENNING PEDERSEN

ESBJERG VÆRKTØJSMAGASIN

AKTIESELSKAB

M. R. Jørgensen,

Kontantforretning, Kongensgade 27, Esbjerg.

ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telf. 399 & 400. — Statstelf. 44.

absolut bedste Indkøbssted for Fiskeritovværk.

SOLAROLIE „VERITAS“

Leveres overalt i Havnen af Tankbaadene

„SVEND“ & „GEORG“

TRANSITLAGER AF MOTOR SMØREOLIE

„SEFAS OIL“

ESBJERG NY HAVN ALFRED OLSEN & Co. A/S

TELEFON 1098

Brødrene Mathiasen, Sejlma

Telefon: Lager 47 Esbjerg Havn, Kontor & Privat 386

Lager af: **Hamp, Manilla, Kokos** samt **Jern- & Staaltr**

Alt Rigningsarbejde udføres.

Ankere & Kæder samt al Slags **Skibsinventar til Fiskefar**

◀ **G R E N A A** ▶



S. Peter

Grenaa

Nybygning & Rep

af Fiskefar

KIRK & SØN, Grenaa Ha

Tlf. 202 Omstilling til Fiskepakhuset. - Tilgr.-Adr. >Ki

Daglig Forsendelse overalt af de paa Aarstiden fangede Fis

Specialitet: **Rødspætter, Torsk og Sild.**

Billigste Pris.

Forlang Tilbud.

Grenaa Havns Motor

Fabrik.

Motorer i alle Størrelser.

Grenaa

offentlige

Fiskeauktio

ved

Vald. Nielsen

Telf. 203.

Frederikshavn.

A/S **Motorfabriken „Frederiksha**

Frederikshavn.

Fiskeri Motorer. Totakt Gamma. Firetakt Frederi

Vacum^s

Motorolier

betyder: **Sikkerhed!** De opnaar den Driftssikkerhed kraftig og letløbende Motor.

Tryghed! De undgaar unød Standsninger paa G Motoruheld.

Økonomi! Færre Reparationer dre Olie- og Bræ forbrug betyder en Nedsættelse af Drifts ningerne.

VACUUM OIL COMPANY A

TIDSSKRIFT

FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND

NR. 3

MARTS 1933

11. AARG.

Erindringer fra Aarene 1913—1920.

Af Hav nefoged, Kaptajn J. Christensen, Haderslev.

(Fortsat.)

Eftertryk forbydes.

Paa Turen gennem Sluserne ved Holtenau og Brunsbuttel saavel som selve Kanalen havde vi Lejlighed til at se og iagttage de store Udvidelses- og Uddybningsarbejder, som blev udførte her. Endnu var disse Arbejder ikke helt færdige, men skred dog mod snarlig Fuldendelse. Af ualmindelig stor strategisk Vigtighed for den tyske Flaade var denne Udvidelse og Uddybning, thi allerede nu var Skibene blevet saa store, at nogle kun med største Forsigtighed kunde passere, andre endda for at komme til Wilhelmshaven maatte foretage Turen gennem Bælterne og rundt om Skagen. Men som vi alle ved blev Kanalen færdig inden Krigens Begyndelse, og dermed kunde Flaaden i Løbet af Timer sendes fra Nordsø til Østersø eller omvendt.

Højsøflaaden samledes paa Wilhelmshaven Rhed og gik derfra Eskadrevis til Søs. I Nordsøen blev der manøvreret Dag og Nat og utrolige er de Ting, som blev udførte. Et særlig smukt Syn, som her skal nævnes, var naar de store Torpedobaade, sejlene i Læsiden af de store Skibe, brød gennem Slaglinjen for mod en markeret Fjende at lancere og afskyde deres Torpedoer og derefter atter vende samme Vej tilbage. Panserskibene sejlede, naar denne Manøvre udførtes, i Kølvandslinje, Afstand mellem de enkelte Skibe 3—400 m og med en Fart af ca. 18 Sømil i Timen. I Spidsen for Flaaden sejlede Admiralskibet med Flaadefloren om Bord; i Verdenskrigen blev dette dog forandret, og snart var dette Skib her, snart der. Afstanden fra første til sidste Skib var mange Sømil lang. Som Dækning af Linjeskibene sejlede Panserkrydserne, de lette Krydsere samt et Utal af Torpedobaade, at sammenligne med Kavalleriet ved et Armékorps, i Afstand fra ovennævnte Skibe, klare til at gribe ind der, hvor Admiralen fandt det fornødent. Andre Flottiller Torpedobaade sejlede i de store Skibes Ild-Læside, klar til at gennembryde Kølvandslinjen. Overalt ekserceres der ved Kanonerne, Slaget mod den markerede Fjende er i fuld Gang, og Fjenden er kommet saa nær, at Mellemlinjen kan benyttes, og nu kommer det store, røde Flag frem paa Førerskibet, alle Skibe gentager Flaggialet, som gælder Torpedobaadene: „Torpedobaade til Angreb!“ Kvæ-

lende, gul Olierøg stiger ud af de sorte Djævles Skorstene, Skruerne pisker Vandet til Skum og Huj, med en Fart af ca. 33—36 Sømil pr. Time gennembryder Flottillebaadene med Flottilleførerne om Bord som de første Slaglinjen, efterfulgt af de andre Baade, sætter Kursen mod Fjenden, og naar passende Afstand er naaet, afskydes Torpedoerne, og Baadene vender samme Vej tilbage i Dækning. I det Øjeblik, Baadene gennembryder Slaglinjen, hvor Vandet af de store Skibes mange Skrueer er i fuldt Oprør, staar en Gitsch op om Baadene, de er nærmest mere under end over Vandet, og man ser kun Røgen af de mange Skorstene. Paa Torpedobaadene er alle Mand, som kan undværes under Dækket, oppe og vinker lystigt, sorte af Røg og Damp m. m. som de er, til Kammeraterne ombord i Panserne. Flere Gange udføres denne Manøvre, og naar der signaleres til endt Kamp, har Marinens sorte Husarer udført deres flotteste eller — for at bruge et tysk Ord — „schneidigste“ Manøvre. I Aar gik alt uden Uheld; men saaledes er det desværre ikke gaaet hver Gang. Det er hændt, at en Torpedobaad af en eller anden Grund, som jeg her ikke skal komme nærmere ind paa, ikke er sluppet igennem, men kommen til at ride paa Linjeskibets Ramstavn, blevet gennemskaaret, og mange Menneskeliv gaaet tabt. Dette er Grunden til, at alle Mand om Bord i Baaden, som kan undværes under Dækket, er kravlet op.

Efter endt sejrrikt Slag sejlede Skibene fredeligt i Kølvandslinje. Alle tror og haaber, at Dagens Arbejde er forbi, men hvad er det? Paa en Gang gaar der flere Flaggialet til Vejrs paa „Admiralen“, der i tydet Tilstand lyder: „S. M. S. „Schlesien“ Maskinskade; S. M. S. „Schleswig-Holstein“ detacheret til at bugsere Havaristen i Havn“. Begge Skibe skrærrer omgaaende ud af Kølvandslinjen, „Schlesien“ med stoppede Maskiner, blæsende Dampen fra sig. Hos os hører al anden Tjeneste op, Vagten bliver pebet paa Bakken med os 6 Eetaarige i Spidsen, og nu skal der udføres en Manøvre, vi endnu ikke har været med til. Hurtigt glider vi op i Luvsiden af Havaristen, og ankommet her skyder en Underofficer med et Raketgevær en tynd Line ind over det havarerede Skib. Den tynde Line, som er knyttet til en stadig tykkere blivende Trosse og endende i en armtyk Wire, bliver halet ind paa „Schlesien“, fastgjort paa Fordækkets Pullerter, hos os agter, og i Løbet af faa Minutter er Forbindelsen fremstillet; vi kan gaa frem med Havaristen paa Slæb, og saa sker det, som ødelægger den ualmindelig flotte, af vor Chef udførte Manøvre: Den vagthavende Officer gaar for hurtigt frem, Wiren strammes og „Bang“

den sprang som en Sytraad. Det hele maatte gentages under sværere Forhold, og denne Gang var de ledende Herrer forsigtigere; vi bugserede Havaristen en Tid for saa atter at slutte os til det store Selskab.

Uafbrudt i flere Dage og Nætter tobede vi under disse Forhold rundt i Nordsøen og udførte ogsaa flere Angreb paa Øen Helgoland. Ved disse Angreb blev vi dog stadig slaaet tilbage, hvilket ikke var saa underligt, naar man som vi havde Lejlighed til at se de kolossale Fæstningsanlæg paa denne Ø.

En Fredag Eftermiddag ankrede den Del af Flaaden, der ellers var stationeret i Kiel, op paa Helgolands Rhed for at give Besætningerne Landlov Lørdag og Søndag Eftermiddag. Allerede tidlig Lørdag Morgen blev vi 6 Eetaarige pebet ud paa B. B.s Agterdæk, hvor vi blev modtaget af I. Officer. Hvad skulde der nu foregaa, og hvad havde vi nu forbrudt? Ren Samvittighed havde ingen af os; vi havde, da den tykke Wire ved Bugsering af „Schlesien“ brast, brugt forskellige ubesindige Ord og fromme Ønsker mod den Officer, der havde udført omtalte Manøvre og skaffet os Ekstraarbejde. Var disse Ord eventuelt overbragt Næstkommanderende? Nej, denne Gang drejede det sig om noget helt andet. Knap havde vi taget Opstilling, inden jeg som den ældste i Holdet blev kaldt frem og spurgt, hvad vi 6 egentlig var i vort civile Liv. Et ejendommeligt Spørgsmaal; jeg troede dog, at Manden var klar over dette Forhold, men saa havde han vel ikke spurgt. Efter mine ringe Oplysninger, der maa have været tilfredsstillende, rettede han sit næste Spørgsmaal til mig: „Kan De splidse Wire, og kan De splidse tyk Wire?“ Nu var jeg klar over, hvad Manden vilde, og da jeg havde bejaet de stillede Spørgsmaal, overdrog han os Eetaarige at splidse den brækkede, tykke Slæbewire. Forinden vi forlod Agterdækket, havde han (I. Officer) ved den vagthavende Officer ladet udfærdige en Ticket, efter hvilken vi fra Proviantrummet kunde hente en solid, ekstra Forplejning, og samtidig blev der lovet os alle samtidig Orlov Søndag Eftermiddag, dersom Arbejdet blev udført pænt og godt. Vi kunde ikke holde os for at le over denne Historie: ekstra Forplejning og 6 Mand til at splidse en Wire; saa mange kunde slet ikke arbejde paa en Gang ved dette Arbejde, men som sædvanlig, hvor 3 Mand var nok, blev der tildelt 6 Mand til et Stykke Arbejde, og hvor endelig 6, ikke flere, kunde bruges, tildeltes kun 3. At den sidste Fremgangsmaade var den daarligste, vil enhver kunne indse.

Vel styrkede ved en solid Frokost mødte vi alle op til det „anstrengende Arbejde“ og begyndte under Opsyn af I. Officer og flere andre Herrer. Frygtelig travlt havde vi og arbejdede alle, som om ingen kunde undværes, og nu tilbød I. Officer os yderligere Hjælp, som vi modtog i Form af 4 Aussenbordseiniger. Hvorfor skulde vi ikke skaffe Kammeraterne, helst saa mange som muligt, en rolig Dag? Særlig længe iagttog Opsynsmændene os ikke, det var vist for kedsommeligt, og da Luften var ren, besluttede vi at arbejde i Hold, d. v. s., naar tre Mand arbejdede, trykkede Resten sig ned i de forskellige Hellegatter for her at faa lidt af den til-

trængte Hvile og en Røg. Arbejdstempoet var ej heller saadan af det hurtigste; var der en Lejlighed til at trykke sig, skulde Levemaaden som Soldat: „wer sich nicht drückt, ist verrückt“ benyttes, og vi benyttede denne Regel i fuldt Maal. Først langt hen paa Eftermiddagen, da der ikke var Udsigt til yderligere Arbejde, meldte vi færdig og der blev holdt Syn paa vort udførte Arbejde, som anerkendtes „als aussergewöhnlich, gut und schön ausgeführte Seemannsleistung“. Mere Ros kunde vi ikke forlange i denne Omgang og var nu spændte paa, om I. Officer vilde holde sit Ord og lade Jim, vor gode Kammerat af II. Orlovsklasse, komme med i Land Søndag Eftermiddag. Han holdt det givne Løfte, Jim kom med, alle seks gik i Land samlet — noget vi endnu aldrig havde haft Lejlighed til, eftersom vi var fordelt paa forskellige Vagthold.

Øen Helgoland med Under- og Overland er baade smuk og interessant. Paa Overlandet var der ikke ret mange private Ejendomme el. lign., men til Gengæld desto mere Fæstningsanlæg samt det store Fyr med Signal- og Taagesignalstation. Med Mulighed for at kunne skyde i alle Retninger, havde Tyskerne heroppe anbragt enorme Pansertaarne, indeholdende saavel Haubitzer som langtrækkende Kanoner af alle Kalibre, og det vilde sikkert ikke være heldigt for nogen Flaade at vove sig ind under disse Kanoner i nogenlunde klart Vejr. Var der ikke mange Huse paa Overlandet, saa var Underlandet des tættere bebygget. Store Hoteller og Forretninger, beregnede for Badelivet paa Øen om Sommeren, var der mange af, dertil et Utal af mindre Restaurationer, i hvilke der skænkedes en Art Toddy, kaldet „Helgoländer-Wellen“ (Helgoländer-Bølger). Alle Varer solgtes paa Helgoland fri for Told, og det var derfor ikke saa sært, at Soldaterne provianterede, saa langt Midlerne kunde række. Lidt besværligt for os var det at faa Jim forbi Lokalerne, i hvilke der udskænkedes Helgoländer-Bølger. Han gav ikke Fred, inden vi flere Steder havde prøvet denne Drikkelse, og havde flere af os ikke passet lidt paa, var Jim vist blevet i Bølgedalen og atter faaet sig en ordentlig Dukkert.

Manøvrerne i Nordsøen afsluttedes med, at hele Flaaden tog Bunkerkul paa Floden Ems udenfor Emden. Ogsaa denne Gang var der Kappestræb Eskadrevis om, hvem der blev først færdig, og atter mødte „Schleswig-Holstein“ op med den korteste Tid, hvilket gav Foranledning til, at mange Straffe blev eftergivet, ekstra Orlov stillet i Udsigt, naar vi kom tilbage til Kiel, samt ekstra Forplejning. Turen tilbage gik rundt om Skagen, og vi havde i Nordsøen rigtig Lejlighed til at mærke, hvorledes de store Skibe arbejdede i Søen ved daarligt Vejr. Jeg har allerede tidligere skreven om denne Tur; det var her vor brave „Rollenfritse“ var søsyg og maatte tage imod mange mindre behagelige Spydigheder.

Ned gennem Kattegat og Store Bælt stod Øster-

„Vendia“ Øl.

„Vendia“ Mineralvand.

søflaaden for fuld Fart, og der skete paa denne Strækning ikke noget af Betydning. Ikke saa sjældent plejede ellers et eller andet Skib at løbe fast paa Sprogø eller der i Nærheden, men denne Gang fandt alle rigtigt udenom.

Hjemme i Kiel begyndte nu atter, med Undertagelse af, at Styrbords Vagt som Landingskorps gik i Land for at gøre Infanteritjeneste, det daglige Liv. Tilhørende Styrbords Vagten deltog jeg i disse Landingsmanøvrer, som var morsomme og interessante. Indtil Kompagnierne var sammenarbejdede, ekserceredes der paa en lille Plads i Holtenau. Senere gik Turen ud til den store Slibesten, og saa varede Historien det meste af en hel Dag. Disse Landingsmanøvrer foretoges af to og to Skibe sammen, og vor Kompagnon var Admiralskibet for II. Eskadre, S. M. S. „Preussen“. En heldig Kompagnon havde vi faaet, thi om Bord i „Preussen“ var Eskadrens Musikkorps, bestaaende af 45 professionelle Musikere, stationeret, og at dette Korps ved omtalte Manøvrer var i Spidsen, var en Selvfølge. Smukt saa det ud, naar disse to Skibe sendte ca. 600 Mand, klædte i snehvidt Tøj, blaa Kraver, sorte Sko og brune Gamascher, sort Koppeltøj og brune, over Skulderen hængte Brødtasker, i Land. Alle Skibets Baade var fyldt med Soldater og blev bugserede af Dampbarkasser. Ankommet til Landingsbroen, fandt Udskibningen Sted under Hujen og Skrigen fra utallige Munde. Man maa her betænke, at vi havde fire Maskingeværer samt alt, hvad der hører til Sanitetspersonalet, med. Maskingeværene var anbragt paa Vogne, der blev trukket af Matroserne, men Officererne havde Mas med at finde de Herrer, der skulde agere Heste. Ej heller vilde nogen bære Saniteternes Baarer m. m., saa helt underligt var det jo ikke, at der opstod nogle Forstyrrelser. Var Udskibningen endelig færdig, fandt Opstillingen Sted, og her viste der sig ogsaa Vanskeligheder, thi alle vilde helst marchere lige efter Musikken. Kraftige Ord fra Officererne forstod dog at skaffe Orden, selv om det varede længe, og det har ofte undret mig, at der ikke skete et eller andet alvorligt. Nok var det Matroser og ikke Infanterister, der var blevet sat i Land, men naar der blev kommanderet højre om og saa Halvdelen saa at sige for Sjøv og for at bringe Virvar i Geledderne gjorde venstre om, saa er det vel nok Højdepunktet, men det gik. Mine ærede Læsere vil ikke kunne forstaa, at noget saadant kunde passere, efter at have læst om den ellers strenge Disciplin, som blev haandhævet om Bord i Skibene. Her maa man nu betænke, at ej heller Officererne var stærke i alt, hvad der hed Felttjeneste, og jeg for mit Vedkommende tror, at de selv hellere end gerne vilde være med til lidt Grin, saa længe det blev indenfor Sømmelighedens Grænser. Ude paa den store Eksercerplads udartede Øvelserne til Tider til regelrette Slagsmaal, særlig

naar vi havde Infanterister fra Garnisonen i Kiel til Modstandere, thi Matroserne lod sig ikke holde tilbage, selv om der utallige Gange blev kommanderet „Holdt“ over hele Linien. Set med militæriske Øjne var hele denne Historie nærmest militæriske Udflugter og ikke meget andet. — Nogle Uger efter vor Hjemkomst til Kiel blev jeg forsat fra I. til IV. Division og skred dermed ud af Landingskorpset.

(Fortsættes.)

For hendes Skyld.

En Spion-Beretning fra Krigens Tid.

I udenlandske Blade og Tidsskrifter verserer for Tiden en Mængde Spion-Historier fra Krigens Tid, og blandt disse finder vi følgende, som den østrigske Dr. juris Fr. Ingelmann beretter:

Efter at jeg var blevet saaret paa den russiske Front, blev jeg tildelt en Stilling som Sekretær ved Korpskommandoens Feltret i en lille polsk By. En russisk Underofficer blev indbragt. Han var forklædt som Bonde og var blevet grebet, da han var i Færd med at udspionere vore Stillinger. Hans Jakke og Vest var blevet nøje undersøgt, og i Foret var der fundet smaa Papirruller med cyrillisk Skrift, Notitser om vore Styrkeforhold, om Ankomsten af Reserver, om vore Støttepunkter osv. Da Russerne havde trukket sig tilbage, havde han forstukket sig i en Kælder, havde klædt sig om, kastet Uniformen og var krøbet i Bondekøften. Han drev rundt i det evakuerede Gebet, tilsyneladende uden Maal og Med. Nu stod han der, blond og blaaøjet. Med et troskyldigt Udtryk i Ansigtet hørte han Anklagen blive læst op.

„Bekender De Dem skyldig?“ spurgte Dommeren. Intet Svar. „De er overbevist om at have spioneret . . . tilstaa altsaa!“

„Aldrig!“

Da folder Auditøren en lille rosenrød Seddel ud og læser: „Bevis i Handling, at du er min Kærlighed værdig.“

I det samme var den troskyldige forvandlet. Han styrtede frem mod Bordet for at rive Sedlen til sig, men blev grebet af et Par haandfaste Ordonnanser.

Auditøren smiler venligt. „Denne Talisman fandt vi indsyet i Deres Vest. Den har hvilet ved Deres Hjerte. Hvem er Damen? Tilstaa nu alt. Maaske er det muligt, at De endnu en Gang kan faa hende at se.“

Russeren kæmper en indre Kamp. Hovedet synker ned paa Brystet, og saa kommer stødvis hans Historie:

„Jeg er Søn af en fattig Enke i en Landsby ved Volga, og jeg har altid arbejdet ærligt for at skaffe hende og mig Brødet. Saa kom Krigen, og jeg sendtes til Fronten. To Gange blev jeg saaret, og jeg fik Tapperhedsmedaillen. Da jeg var bleven helbredet,

Brug kun SHELL Benzin, Olie & Petroleum.

Lager i Hirtshals. Telefon 45. Lager i Frederikshavn. Telefon 790.

Telefon 109.

THS. TOFT, HJØRRING

Telefon 809.

kom jeg paa et Rekreationshjem, og der skete det. Jeg traf hende. Hun tilhørte et Teaterselskab, som underholdt Patienterne. Efter Forestillingen var vi sammen. Jeg tænkte kun paa at besidde hende, og hun gav mig Haab derom. Den Nat, da jeg skulde afgaa til Fronten paany, slyngede hun Armene om min Hals, kyssede mig og sagde: „Sergej — jeg elsker kun dig. Men du maa bevise, at du elsker mig. Vil du være i Stand til alt for min Skyld?“ Jeg svor derpaa og udbrød begejstret: „Hvad forlanger du af mig — jeg vil gøre alt for dig — alt!“

Og saa forlangte hun dette af mig! Jeg var be-sejret. Da jeg om Morgenen vilde opsøge hende, var Selskabet allerede afrejst, men der laa et Brev til mig. Paa det lille, rosenrøde Papir havde hun skrevet: Bevis i Handling, at du er min Kærlighed værdig! Jeg var som en bedøvet Mand, jeg tænket

kun et flygtigt Nu paa min Mor og paa Faren saa ... ja, Modstand var umulig. Og nu staar jeg her!“

Han stod som mejslet i Sten. Selv Auditøren tav og var greben af den lille Kærlighedsroman.

Men Retten maatte have sin Gang.

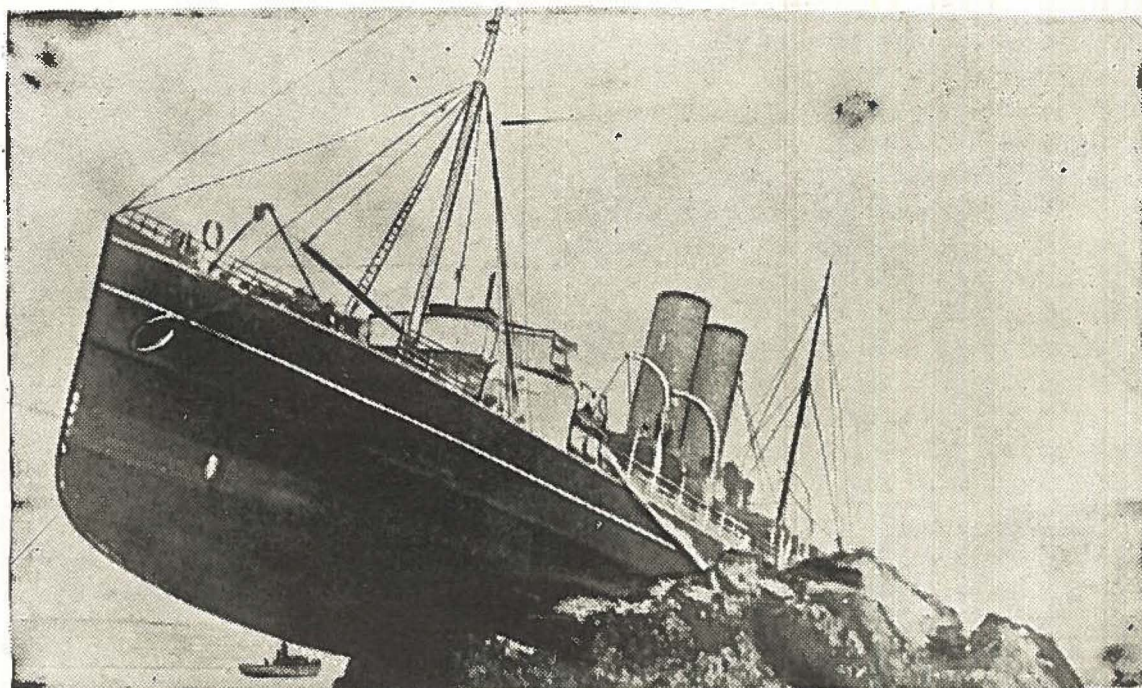
Han modtog Dødsdommen uden et Ord og med stoisk Ro. Men da der blev kommanderet „Træd af“, gik han hen mod Auditøren: „Min sidste Bøn i denne Verden — giv mig hendes Brev!“

Han fik det og holdt det fast presset mod sine Læber, medens hans lysende blaa Øjne skuede betaget ud i det fjerne. Han saa hende endnu en Gang — hende, for hvis Kærlighed han satte Livet ind.

Saa faldt Salven, og den blonde Kæmpe gled ind i det store Mørke.

Medens hun vel sagtens hang om en anden Mands Hals.

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise 100 Aar.



En af Svitzers vanskeligste Arbejder var Bjergningen af S/S „Roebuck“, der strandede ved Øen Jersey i den engelske Kanal.

Den 3. Marts fyldte det verdenskendte Bjergningsfirma Svitzers Bjergnings-Entreprise i København 100 Aar, idet Emil Zeuthen Svitzer den 3. Marts 1833 sammen med Styrmand Larsen startede Entreprisen ved Indkøb af tre Fartøjer „Gammelholm“, „Tre Brødre“ og en 12-aarers Gig, som fik Station i Kastrup. Kun nogle faa Dage efter, at Entreprisen var dannet, kom den i Virksomhed ved Bjergning af et af Marinens Fartøjer, som var strandet. Admiralitet smilede — noget, som de Herrer indenfor dette gennem mange Aar havde Tilbøjelighed til at gøre af alle de Ideer, som blev undfanget af Mænd udenfor deres egen Kreds; at Smilene undertiden har været kostbare, er en Sag for sig — da den kun 26 Aar gamle Svitzer tilbød sin Assistance. Smilet var først overbærende, som den Slags kan have Udseende af at være, men da Svitzer lagde det strandede Skibs Værdi i rede Penge paa Bordet, vovede de Forsøget og sluttede Akkord med ham.

Entreprisen gik i Gang med Bjergningen, og denne bragtes flot og Begyndelsen til den næsten verdensomfattende Bjergningsvirksomhed var gjort, og et intimt Samarbejde med Marinen, som siden har vedværet, var indledet.

Emil Zeuthen Svitzer var født i 1805, men allerede i September 1829 havde han grundlagt en Trælastforretning, og det var gennem denne Forretning, ved indhøstede Erfaringer ved Transporten af kostbare Træladninger over Havet, at Ideen om at starte en Bjergningsforretning modnedes hos ham, og sammen med Styrmand Larsen anskaffede han de førnævnte Skibe med de nødvendige Grejer og Tilbehør, og da de først havde faaet Marinens Anbefaling, hvilket paa den Tid var af uhyre stor Betydning, varede det ikke længe, før Svitzers Bjergnings-Entreprise blev en kendt og populær Institution, der i Løbet af faa Aar grundet paa de mange Bjergninger maatte forøge sit Virkefelt og Materiel.

Det var dog først med Dampskibene, at der kom rigtig Fart i Udviklingen. Den første Damper, Svitzer anskaffede, var en, der var gaaet til Bunds i Väneren, og som Svitzer selv hævdede. Den hed „Skandinavien“, og den blev udstyret med det bedste og stærkeste Materiel, efter at den var repareret ved Skibsværft, men allerede efter fem Aars Forløb købtes Bugserbaaden „Hertha“, og i de nærmest følgende Aar anskaffedes en Række Bjergningsdampere: „Drogden“, „Helsingør“, „Kattegat“, „Frederikshavn“ og „Øresund“ og i Firserne „Em. Z. Svitzer“, hvis Navne gennem Aarene blev kendte overalt, ikke alene herhjemme, men ogsaa paa fremmede Have, ved Island og i Middelhavet, og ved Anskaffelsen af de to store Bjergningsdampere „Danmark“ og „Protector“ tillige ogsaa i Østen, i de japanske og kinesiske Farvande samt i Rødehavet, og det er mange Bjergningsbedrifter, der ved sejt Udholdenhed er blevet udført, hvorved umaadelige Værdier af Skibe og Ladninger, der ellers uvægerligt vilde være gaaet tabt, er blevet bjerget og bragt i Havn, hvorved Redere og Assurandører er blevet sparet for store Tab.

Det er en kendt Sag indenfor de Kredse, som giver sig af med eller har Forbindelse med Søerhvervet, at Svitzers Materiel altid er paa Højde med Tidens Krav, i den Retning er et Offer aldrig blevet anset for at være for stort. Det var disse Traditioner, Emil Zeuthen Svitzer grundlagde sit Selskabs Verdensry paa, og paa dem er der siden bygget videre — ogsaa efter at Entreprisen i 1872 blev omdannet til Aktieselskab med selve Tietgen som Formand.

I 1847 var Styrmand Larsen traadt ud af Kompagniskabet, og i 1866 frattraadte Em. Z. Svitzer som Forretningfører og afløstes af Svigersønnen, Grosserer H. P. Lyngbye. I 1898 afløste Grosserer Carl Melchior Tietgen og for Tiden er Kommandør Kiær Formand. Gennem en lang Aarrække lededes Entreprisen af Kaptajn Hecksher, og i de Aar foretoges der en stor Udvidelse og Fornyelse af Flaaden.

Ved Kaptajn Heckshers Afgang som Direktør traadte Kaptajn Silfverberg, som i flere Aar havde været Underdirektør, til og ledede nu Entreprisen og, kan man vel godt sige, endda under de for en saadan Virksomheds betingede Rentabilitet mest slette Forhold som tænkes kan, grundet paa Krisen og den som Følge heraf herskende Stagnation i Skibsfarten, hvilket influerer paa Strandingeres Antal.

Det er et Utal af Bjergningsforetagender, Svitzer har udført gennem Aarene. Mange af dem har været anset for umulige; ikke desto mindre er enten hele Skibet eller den største Del af Skibet bjer-

get — det har passeret flere Gange, at Svitzer har kappet et strandet Skib over og ladet den Del, der har staaet paa Klipperne, blive tilbage, og har bragt den øvrige Part i Havn; saaledes bjergede S/S „Protector“ i 1919 af S/S „Erinpura“ af Glasgow, der var strandet i Nærheden af Adén i Rødehavet, Agterskibet med Maskiner og Kedelrummet ved at skære Forskibet over. Ved andre Strandinger har det været nødvendigt ligefrem at sprænge Klippen bort, som det strandede Skib er løbet paa, og som er trængt gennem Bunden af Skibet og ind i Lastrummet.

Ovenfor bringer vi et Billede af et vanskeligt Bjergningsarbejde, og det er vel ikke saa underligt, naar man ser og hører om, at et saadant Bjergningsarbejde er blevet udført, at det ligefrem betragtes som givet, at naar der bliver sagt: „Svitzer har overtaget Bjergningen“, er det saa godt som ensbetydende med, at saa er det hele klaret, det strandede Skib vil blive bragt i Havn.

Vi vil ønske for Entreprisen, at denne Tro paa, at intet er ugørligt for Svitzer, stedse maa blive den herskende, til Gavn og Glæde for de interesserede og sidst, men ikke mindst, til største Ære for vort Land.

FRA STATION TIL STATION



40 Aar i Redningsvæsenets Tjeneste.

Baadformand Laurits Chr. Larsen, Rannerød, har den 1. April d. A. været ansat 40 Aar i Redningsvæsenets Tjeneste, idet han, der er født den 31. Oktober 1871, den 1. April 1893 ansattes som Baadmand ved Redningsstationen „Kandestederne“. Den 1. Oktober 1909 forfremmedes han til Baadformand. Laurits Larsen, der i de forløbne Aar har deltaget i mange farlige Redningsforetagender, er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stabel afløbning.

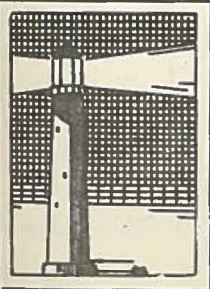
Fra Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen løb atter en Nybygning til Sovjet af Stabelen. Skibet fik Navnet „Lena“, med Hjemsted i Wladiwostock, og er bygget som Isbryder, og det er Meningen, at Skibet skal i Fart mellem Hvidehavet og Wladiwostock Nord om Sibirien. Skibet er paa ca. 3000 D. W., og Afløbningen, som forløb glat, overværedes af enkelte Repræsentanter for Sovjet-Unionen samt fra Burmeister & Wain.



Sikker i Havn —
— med en Tuxham

Raaolliemotorer
12—210 HK.

Tuxham A|s - København - Valby.



BORNHOLM



Dampskibsselskabet paa Bornholm

af 1866.

København—Rønne.

Daglig Forbindelse.

S/S Heimdal — M/S Bornholm — M/S Frem

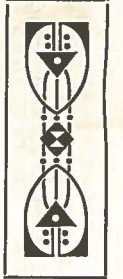
Fra København, (Havnegade 27), Kl. 11,00 Aften

Fra Rønne Kl. 11,00 Aften

Selskabets Ekspeditioner:

København: Hr. Th. Herrig,
Havneg. 27, Tlf. 1865 &
11865. Kontortid: 8—6,
Søndage 8—9 Fm.

Rønne: Hr. Aage Jensen.
ved Havnen. Tlf. 159.
Kontortid 8—12, 1—6.
Søndag: 8—9 Fm.



Forlang
altid

Bornholms Vegetabil Margarine.

A/S Grønbech & Co.
Hasle.

Chr. Poulsen, Gudhjem.

Bornholmske Kryddersild. — Røgede Sild. — Spegesild.
Egen Nedlægning. En gros & en detail.
Telefon Nr. 64.

Nexø Motor- og Maskinfabrik.

C. SVENDSEN

◀ ALLINGE ▶

Aktieselskabet

Allinge Kolonial- & Produktforretning.

Telegramadsr. Produkten. Telf. Nr. 10.

Reserveret.

G. Jørgensens

Slagter- & Paalægsforretning

fører kun prima Varer.

Telf. 66. ALLINGE Telf. 66.



**BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDSOLIE
PETROLEUM**



Brøndberg & Tandrup,

St. Kongensgade Nr. 27 B,
København K.

Telg.-Adr.: „Skibelys“. — Telf. Palæ 827.

Redningskrans-Markøren „H E R E“
(Dansk Patent).

Lanterner - - - Skibsinventar
Reparationer.

— — Udtagelse af Certifikater. — —

◀ AALBORG ▶



A A L B O R G I S - K O M P A G N I

L A R S C H R I S T E N S E N

Is i hele Laster fra Lagre i Norge.
pr. Banevogn eller Bil fra Lagrene
i Aalborg.
Knust Is til Fiskeribrug.

Telegr. Iskompagniet. Telefon: Aalborg 50.

A. Abel,

Aalborg.

Aalborg Bys og Omegns Sparekasse.

— Stiftet 12. Maj 1824. —

Telefon: Nr. 57 og 3508.

Landbosparekassen i Aalborg.

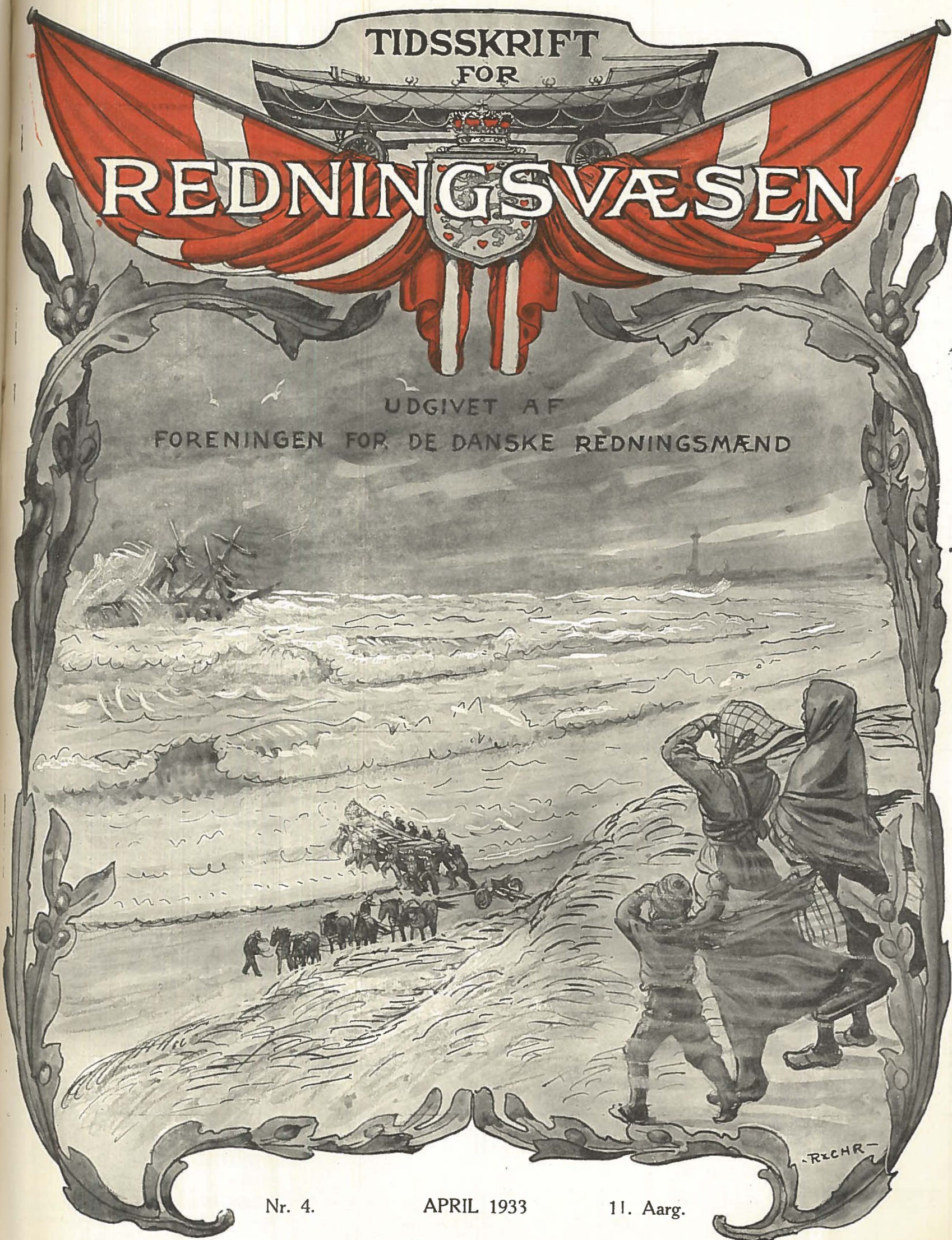
Indskudskapital ca. 27 Millioner.

Reserve- & Garantikapital ca. 2,1 Millioner.

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND



ESBJERG

Drik Øl

fra Boldesager Bryggeri.

L. Christensen.

Carl Feerup, Esbjerg.

Benzin. — Depot af Vacuum-Olier.
Tlf. 23 Skibsprovianteringsforretning. Tlf 23

Sø- og Fiskerbeklædning.

P. S. Ankersen, Esbjerg. Telefon 798.

Ene Import for Danmark af **Ball Band**. Amerikanske Gummistøvler anerkendt som Verdens bedste til Fiskeri- & Landbrug.

Ene Import for den anerkendte ægte blåa engelske **Guernsers**.

Alt til Fiskerbeklædning. Engelske Olietøj, Kirsay og

En gros. Vadmelsbenklæder. En detail.

Hansen & Leth Maskinværksted. Telefon 1319.

ESBJERG HAVN

Repr. for Hein. & Sønners Motorfabrik, Randers.

Motorreparationer, Vaad- og Ankerspil, Spulepumper.

Repr. og Lager af Reservedele. Juul Munkteall Motorer.

HENNING PEDERSEN

ESBJERG VÆRKTØJSMAGASIN
AKTIESELSKAB

M. R. Jørgensen,

Kontantforretning, Kongensgade 27, Esbjerg.

ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telf. 399 & 400. — Statstelf. 44.

absolut bedste Indkøbssted for Fiskeritovværk.

SOLAROLIE „VERITAS“

Leveres overalt i Havnen af Tankbaadene
„SVEND“ & „GEORG“

TRANSITLAGER AF MOTOR SMØREOLIE
„SEFAS OIL“

ESBJERG NY HAVN ALFRED OLSEN & Co. A/S
TELEFON 1098

Brødrene Mathiasen, Sejlmager

Telefon: Lager 47 Esbjerg Havn, Kontor & Privat 386 - 96

Lager af: Hamp, Manilla, Kokos samt Jern- & Staalrosser

Alt Rigningsarbejde udføres.

Ankere & Kæder samt al Slags Skibsinventar til Fiskefartøjer

◀ GRENAA ▶



S. Peterse
Grenaa.

Nybygning & Reparation
af Fiskefartøjer

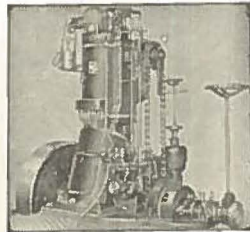
KIRK & SØN, Grenaa Havn

Tlf. 202 Omstilling til Fiskepakhuset. - Tlgr.-Adr. »Kirk«.

Daglig Forsendelse overalt af de paa Aarstiden fangede Fiskesort

Specialitet: Rødspætter, Torsk og Sild.

Billigste Pris.



Forlang Tilbud.

Grenaa
offentlige
Fiskeauktion

Grenaa Havns Motor
Fabrik.

Motorer i alle Størrelser.

ved
Vald. Nielsen

Telf. 203.

Telf. 2

Frederikshavn.

A/S Motorfabriken „Frederikshavn“

Frederikshavn.

Fiskeri Motorer. Totakt Gamma. Firetakt Frederikshavn

Vacum's Motorolier

betyder:

Sikkerhed! De opnaar den størst Driftssikkerhed og kraftig og letløbende Motor.

Tryghed! De undgaar unødvendige Standsninger paa Grund af Motoruheld.

Økonomi! Færre Reparationer og mindre Olie- og Brændsel forbrug betyder en Nedsættelse af Driftsomkostningerne.

VACUUM OIL COMPANY A/S

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND

NR. 4

APRIL 1933

II. AARG.

Erindringer fra Aarene 1913—1920.

Af Havnefoged, Kaptajn *J. Christensen*, Haderslev.

(Fortsat.)

Eftertryk forbydes.

Udover disse Landingsmanøvrer forrettedes almindelig daglig Tjeneste i Forbindelse med Ture ud i Østersøen. Vi tog endda et Trip op i Lille Bælt og ankrede en Fredag Eftermiddag i Maj Maaned 1914 op udfor Aabenraa. Meningen hermed, vel nærmest Propaganda, var den, at vi sammen med Søsterskibet „Hannover“ en Gang burde give Befolkningen i de nordligste sønderjyske Byer Lejlighed til at se og komme om Bord i nogle af de til det Tidspunkt større tyske Krigsskibe. Allerede tidlig Lørdag Morgen blev Landingskorpset med Pomp og Pragt landsat, og med klingende Spil fandt en Udmarch Sted til Knivsbjerg, den tysksindede Befolknings Forsamlingssted, liggende halvvejs mellem Aabenraa og Haderslev. Selv deltog jeg ikke i denne Udflugt, men havde, hvad ogsaa var betydeligt bedre, Lejlighed til at rejse hjem til Haderslev fra Lørdag Middag til Søndag Aften. Efter hvad mine Kolleger fortalte, havde Turen været morsom, d. v. s., Halvdelen af de deltagende maatte køres tilbage, fordi de fleste hyklede daarlige Fødder efter den ca. 3—4 Mil lange Marchtur. Ja, saaledes var det nu en Gang med Marinesoldaterne, var de til Øvelse paa Landjorden, var der intet at stille op med dem. Denne lille ekstra Udflugt var ogsaa vor sidste Tur inden Kieler-Ugen tog sin Begyndelse i Juni Maaned.

Var de tyske Krigsskibe i Almindelighed propre og rene til daglig, saa var dette intet imod Tilstanden til Kieler-Ugen. De i Kiel stationerede Skibe var alle ved deres Liggepladser og friskmalede fra Fløjknap til Køl. Allerhøjeste Krigsherre opholdt sig i denne Tid om Bord i Kejseryachten „Hohenzollern“ og deltog herfra med den store Lystyacht „Meteor“ i Kapsejladserne. Saa længe Kejseren var i Kiel, maatte ingen Marinesoldat betræde Landjorden uden at være iklædt Gallauniform, d. v. s. sorte Snørestøvler, blaa Benklæder, I. Garniture, hvid Paradebluse og dertil den lille, blaa Monkey-Jakke med de utallige blanke Knapper samt hvid Hue. Der herskede ualmindelig streng Gade-Disciplin i disse Dage, og den mindste Forseelse, som slap militærisk Hilsen eller lignende, var nok til, at Vedkommende ikke kom i Land for længere Tid.

Medens Kieler-Ugen stod paa, opholdt der sig

mange udenlandske Lystsejlere i Kiel og deltog i Kapsejladserne. Et Utal af Indlandstyskere og Foreninger strømmer til Havet for i Kiel at se lidt af det tyske Orlogsliv. For Civilbefolkningen — ogsaa Udlændinge — er der fri Adgang til at komme om Bord i et hvilket som helst Krigsskib, og flittigt bliver der gjort Brug af denne Tilladelse. Uafbrudt sejler Damp- og Motorbarkasser, overfyldte af Besøgende, frem og tilbage mellem Land og Skib; der er Liv og Fart over Kielerfjord. De store internationale Kapsejladser gør Kielerfjorden til et Samlingssted, et Midtpunkt.

Stemningen er paa det højeste, da en engelsk Eskadre løber ind i Havnen. Der salutes saavel fra Forterne som fra de to Nationers Skibe, og Skuddene høres langt ind over Land. Den engelske Eskadre bestod af 4 store Linjeskibe under Kommando af Viceadmiral Sir George Warrender, Admiralskibet var H. M. S. „King George V.“, dertil en Gruppe lette Krydsere, tre ialt, under Commodore Goodenough. Havnens fornemste Liggepladser, Fortøjningsbøjerne i Nærheden af Kejseryachten, og Yachtklubbens Bygning og Lokaler er anvist Engländerne, og nu følger en Del Festdage, i hvilke der afholdes Sportsfester mellem de to Nationers Skibes Mandskab.

Juni Maaned benyttedes ogsaa til at sende Mandskab paa Hjemorlov for et Tidsrum af 8—14 Dage. Vi seks Eetaarige maatte faa hver 14 Dages Orlov — vi havde som bekendt ingen Juleorlov haft — og rejste i to Hold. Min Orlov, som jeg tilbragte i Haderslev, faldt i Dagene 14.—27. Juni 1914. Alt for hurtigt gik Tiden hjemme, og havde jeg kunnet se ind i Fremtiden, var jeg bestemt ikke vendt tilbage til S. M. S. „Schleswig-Holstein“ Lørdag den 27. Juni 1914. Om Søndagen havde Bagbords Vagt, som jeg tilhørte, Frivagt, og mine Kammerater havde sørget for, at der var bleven skrevet Garnisonorlov for Søndagen op for mig. Denne Søndag skulde der holdes stor Bordfest, vel at mærke kun for Officererne og deres Paarørende, paa „S.-H.“, og Agterdækket var i denne Anledning forvandlet til en stor, lukket Palmehave. Festen gik dog i Vasken, men herom senere.

De engelske Skibe skulde, saa vidt jeg erindrer, forblive i Kiel til kommende Torsdag eller Fredag, og da deres store Orkester om Søndagen gav en Koncert ude i Holtenau, havde to af mine Kolleger og jeg besluttet at tage ud til Holtenau og høre paa denne Koncert. I det herlige Sommervejr var Dampskibene, der sejlede paa Fjorden mellem Kiel og Holtenau, overfyldte af søndagsklædte Men-

nesker, og der var en Stemning om Bord uden Lige. Fjorden med dens smukke Skrænter og skovklædte Bakker indbød nu ogsaa særlig i Dag til en Tur paa Vandet. Inden vi var kommet halvvejs ud til Holtenau, mødte vi en af vort Skibs Barkasser fyldt med festklædte Mennesker, der var paa Vej ud til Skibet til omtalte Bordfest. Vi saa Barkassen lægge til ved Styrbords Faldereb. Men hvad var det? Hvad var der sket? Gæsterne steg ikke ud af Baaden, hvorimod denne straks satte fra og sejlede mod Land med sin dyrebare Last. Samtidig gik det store, i Anledning af Festen højeste Krigsflag paa halv Stang og dertil det østrigske Flag paa halv i Fortoppen. Fra Skibenes Kommandobroer opstod ved Signalpersonalet en Signalering af den anden Verden, dog gik dette saa hurtigt, at vi, selv om vi gjorde os nok saa stor Umage ved Aflæsningen, ikke kunde følge. At der var sket et eller andet af Betydning, var alle Passagererne klar over, og en Disputeren frem og tilbage opstod, indtil vi naaede Holtenau. Her blev Knuden løst. Komne fra Landgangsbroen opdagede vi omgaende en paa et tykt Træ opslaaet Plakat, skrevet med blaa Blyant, hvoraf fremgik, at Ærkehertug Franz af Østrig ved Revolver-skud var bleven myrdet i Serajewo. Koncerten i Holtenau blev aflyst, og vi begav os derfor kort efter vor Ankomst til Holtenau atter tilbage til Kiel. Allerede næste Dag forlod Kejseren Kiel med Berlin som Maal, og samme Dag løb de engelske Krigsskibe ud for at sejle hjem tidligere end beregnet. De lette, engelske Krydsere benyttede ved denne Lejlighed den snart færdigudvidede Keiser Wilhelm-Kanal, hvorimod de store Slagskibe gik uden om Skagen.

Nogle Dage taltes der meget om den skete Eksplosion i Serbien, dog regnede ingen af os med noget alvorligt, og mere og mere gled denne Begivenhed i Baggrunden, særlig nu, hvor alle Skibe gjorde klar til Sommerens store Udflugt til de norske Farvande og Fjorde, som skulde tiltrædes i Midten af Juli Maaned.

1. Juli 1914 forfremmedes vi seks Eetaarige — ogsaa Jim, trods de 3 Dages Arrest — til Overmatroser (Underkorporaler) og havde nu Lov til at bære den gule Vinkel uden om den allerede tilstedeværende sort-rød-hvide Vinkel paa venstre Overarm. Vort sidste Kvartal i Tjenesten (92 Dage) var begyndt, og dermed begyndte ogsaa vi, ligesom Skibets ældste Aargang, at tælle og afstregge paa Kalendareren hver Dag, der var gaaet. Min ekstra Uniform (ja, mine Kammerater havde lavet det samme) blev solgt til Levering senest 1. Oktober 1914 for en Sum af 50 Mk. Ligeledes alt andet Tøj, jeg ønskede ikke at have noget som helst, som kunde minde mig om dette tabte Aar og til Dels med Ærgrelse forbundne Liv, med mig ud i det civile Liv. Piben fik rigtignok en anden Lyd, og vi havde atter en Gang tænkt „Mist“, selv om vore Foresatte denne Gang var uden Skyld.

Efter ca. 8 Dages Forløb vendte Kejseren tilbage til Kiel for herfra om Bord i S. M. S. „Hohenzollern“ at tiltræde Nordlandsrejsen. Vi aandede lettet op, alle mørke og traurige Tanker forsvandt, thi skulde en Udenlandsrejse tiltrædes med aller-

højeste Chef i Spidsen, kunde der efter vor fattige Mening ikke være Fare af nogen som helst Art forhaanden.

Atter oprandt der travle Dage for os med at tage Kul og store Mængder af Proviant om Bord samt alt andet, hvad der hører til en Rejse paa ca. 3 Uger. Rejsen skulde gaa til Norge, hvor Flaaden med Undtagelse af Sommeren 1912 ikke havde været siden Aaret 1910. Norge var valgt som Udflugtssted af den Grund, at Flaaden her kunde fordeles i de mange forskellige, dybe Fjorde, og at Beboerne ikke led nogen Last af de mange Marinesoldater, der blev sendt i Land paa Orlov. Sommerrejsen til Udlandet skulde være en Belønning til Mandskabet for de store og gode Resultater, som var opnaaet i den strenge Tjeneste. Saaledes lød Parolen, men har der ikke været nogle Bagtanker denne Gang?

Den 14. Juli 1914 forlod II. Eskadre, ført af Admiral Scheer, Kiel og stod op gennem Store Bælt for ved Skagen at træffe sammen med de største og nyeste Skibe af den tyske Højsøflaade, der kom fra Wilhelmshaven.

Paa Turen fra Kiel til Skagen mødte vi i Kattegat to franske Torpedojagere, der var undervejs fra Dunkerque til St. Petersborg. Jagerne passerede i en saa nær Afstand, at man tydeligt kunde læse deres Navne, og dersom jeg ikke tager fejl, var Navnet paa den ene „Stilette“.

Naar der ikke var ansat Artilleritjeneste om Bord, opholdt der sig til Stadighed en af os Eetaarige som Afstandsmaaler paa Kommandobroen. Ved dette Arbejde, der bragte os i nær Berøring med Officererne, havde vi ofte Lejlighed til at høre mere eller mindre om de politiske Forhold ude i den store Verden. Saaledes ogsaa den Dag, da vi mødte de franske Torpedojagere. Knap var Jagerne ude af Syne, inden der blev forandret Kurs og Farten sat op. At der var noget særligt paa Færde, var vi klar over, det fremgik af Officerernes højroastede Samtale, men hvad det var, grundede vi længe paa, selv om vi gjorde os al Umage for at aflæse eller opfange et af de mange Signaler, der kom og blev sendt. Efter Skuddet i Serajewo havde vi lovet hinanden at holde Øren og Øjne aabne, og en af os var altid anbragt et Sted, hvor der faldt nogle Ord, af hvilke man kunde udregne Resten. Denne Gang var det nu helt galt, og vi var vist ikke bleven klar over noget, om ikke vor Flensborger-Ven, Radiotelegrafist N., havde fortalt, hvad der havde været løs. De franske Jagere, fortalte han, var kun Forløbere for det store, franske Linjeskib „France“, der med Præsident Poincaré om Bord, ledsaget af en Krydser var paa Vej

Reserveret T.

„Vendia“ Øl.

„Vendia“ Mineralvand.

fra Frankrig til Rusland, og for at undgaa en Udvæksling af Salutskud, den sædvanlige internationale Æresbevisning mellem Nationerne, var Tyskerne bøjet af. Vi kunde heraf forstaa, at de politiske Forhold ikke var bleven bedre, men vi fortsatte desuagtet vor Rejse mod Nord og ankrede Lørdag den 18. Juli 1914 om Eftermiddagen med hele Østersøflaaden udfor Skagen.

Søndag Eftermiddag kunde et begrænset Antal Marinere faa Landlov paa Skagen, vel at mærke under Førerskab og Kommando af en Løjtnant. En Onkel og Tante til mig boede just i denne Tid paa Clasens Hotel, og jeg vilde af den Grund forbistret gerne med i Land, hvilket jeg for saa vidt ogsaa kunde komme, eftersom jeg tilhørte Frivagten denne Dag. Ved den vagthavende Officer forsøgte jeg at faa Lov til at gaa paa egen Haand for et Tidsrum af en Times Tid, men dette blev ikke tilladt mig. Føres som et Faar vilde jeg ikke og forblev derfor om Bord.

Mandag Morgen lettede Flaaden Anker, stod ud i Skagerak, hvor vi traf I. og III. Eskadre samt andre til Nordsø-Stationen hørende Skibe. III. Eskadre bestod kun af 4 Skibe (en Division), men var til Gengæld de største og nyeste, den saakaldte Kaiser-Klasse, opnævnt efter Linjeskibet „Kaiser“.

(Fortsættes.)

FRA STATION TIL STATION



Guldbryllup i Lildstrand.

Den 17. April, 2. Paaskedag, fejrede Niels Chr. Stentoft og Hustru, Kæret, deres Guldbryllup.

Stentoft og Hustru er kendt og agtet af Egnens Befolkning og videre langs Kysten, hvilket ogsaa paa Højtidsdagen godtgjordes. 2. Paaskedag var der stort Rykind af Lykønskningstelegrammer og Gaver. Denne Dag helligedes Familien; den følgende Dag derimod Redningsvæsenets Mandskab med Hustruer. Tredie Dagen festedes med øvrige Venner.

— Det er anden Gang, Stentoft fejrer sjældent Jubilæum. 1. April 1922 havde han 40 Aars Jubilæum som Redningsmand ved Stationen Lildstrand — ½ Aar senere afgik han af Tjenesten paa Grund af Alder. Han har deltaget i Redning af 193 Skibbrudne, fordelt paa 25 Redningsforetagender (det ene med Raket). Som en Paaskønnelse for det store og heltemodige Redningsarbejde er et Billede af Stentoft ophængt i Kronborg Museum.

Stentoft er stadig en rask Mand. Han regner ingenlunde at cykle til Thisted og tilbage igen i eet Træk, skønt der er fire Mil hver Vej. Stentofts Hustru er knap saa rask, men hun var rask nok til at modtage de mange Gæster, som kom til Guldbrylluppet. — Ægteparret har seks Børn, fem Dreng og en Pige. Sønnerne er alle gift. Datteren er hjemme og passer Huset for de gamle Forældre.

DØDSFALD

Fhv. Baadformand Lars Sørensen, Nørre Tornby.

Den 15. ds. er fhv. Baadformand ved Redningsstationen „Nørre Tornby“ Lars Sørensen afgaaet ved Døden i en Alder af 87 Aar.

Lars Sørensen, der er født den 6/3 1846, blev ansat som Baadmand ved Stationen den 7/1 1870, forfremmedes til Baadformand den 1/2 1892 og afskedigedes af Redningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Alder og Svagelighed den 1/10 1910.

Han har deltaget 22 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 192 Skibbrudne.

Lars Sørensen var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og en engelsk Sølvmedalje.

Nye Motorredningsbaade til Thyborøn og Hvide-Sande.

Orlogsværftet i København har i disse Dage til Redningsvæsenet afleveret sin sidste Nybygning, nemlig en stor, moderne Motorredningsbaad, der skal stationeres ved Thyborøn.

Den nye Baad er af samme Type og Størrelse som de ved Skagen, Hirtshals og Esbjerg stationerede Motorredningsbaade, den maaler i Længden: 12,3 m, Bredde: 3,5 m, Dybgaende agter 0,8 m, for 0,5 m, Egenvægt: fuldt udrustet ca. 12 Tons; den er forsynet med en ca. 70 HK „Ferry“ Motor og tunnelindbygget Skrue, og løber 7,2 Knob, endvidere elektrisk Lys og Projektører samt Sænkekøl. Ligesom de øvrige danske Redningsbaade er den selvlæsende og synkefri. Den har 70 for-tinnede Kobberluftkasser. Kalesche til Beskyttelse for de skibbrudne og Bølgeskærm for Rorgængerne.

Naar Baadhuset og Afløbsbeddingen i Thyborøn Havn er færdig, antagelig omkring 1. Juli, afsejler M/Rb. „Thyborøn“ fra Orlogsværftet til sin fremtidige Virkeplads.

Paa den ledige Bedding paa Værftet er Kølen straks lagt til en Baad til af samme Type og Størrelse, som skal stationeres ved den nye Redningsstation, der agtes oprettet ved Hvide-Sande, Danmarks nyeste Støttepunkt for Vesterhavsfiskeriet. Det er Meningen, at den nye Station skal aabnes 1. Oktober d. A. allerede. Foruden med Motorredningsbaad bliver denne Station forsynet med Roredningsbaad og Raketapparater. De to Robaadsstationer henholdsvis Nord og Syd for Hvide-Sande, „Sønder-Lyngvig“ og „Haurvig“, bliver saa nedlagt.



Brug kun SHELL Benzin, Olie & Petroleum.

Lager i Hirtshals. Telefon 45. Lager i Frederikshavn. Telefon 790.

Telefon 109.

THS. TOFT, HJØRRING

Telefon 809.



Søen knuser et af Glassene i Eddystone-Fyret.

Ifølge Meddelelser i engelske Blade skal et af Glassene i Eddystone-Fyret være blevet knust af en Sø.

Baaden, der fornylig bragte Afløsning til Eddystone Fyrtaarn, kunde ikke komme i Forbindelse med Fyrtaarnet paa Grund af høj Sø. Fra Baaden observeredes, at det ene af de tykke Glas omkring Lanterne var knust, og skønt disse sidder 100 Fod over Havets Overflade, antog man alligevel, at det maatte have været den voldsomme Sø, der havde foraarsaget Skaden. Hvis dette er Tilfældet, har det været et ikke helt almindeligt Sæskvat!

Verdens største Trawler skal bygges i Frederikshavn.

Akts. Frederikshavns Værft og Flydedok har sluttet Kontrakt med et stort, fransk Rederi om Bygning af et Fiskefartøj, der bliver Verdens største Trawler. Den faar en Burmeister & Wain-Dieselmotor paa 1100 HK samt elektriske Hjælpemaskiner. Skibet bliver 230 Fod langt og faar en Tonnage paa over 1200 Brutto Reg. Tons.

Fartøjet skal anvendes ved Fiskeri paa New Foundland-Bankerne.

En »Skibenes Landevej«.

For to Aar siden lagde Sovjet Grunden til et mægtigt Kanal-Projekt, der gik ud paa at forbinde den finske Bugt, eller rettere Leningrad med det hvide Hav. Allerede i Efteraaret 1931 blev der taget fat paa Arbejdet, og nu er Kanalen paa det nærmeste en Kendsgerning. I Løbet af Foraaret venter man, at den nye »Skibenes Landevej« skal være færdig til Brug.

Kanalen vil naturligvis først og fremmest faa Betydning for Tømmertransporten over Leningrad. En anden vigtig Artikel er Chebin-Apatiten, som kan gaa søværts fra Kandalakscha til det hvide Hav, og derfra gennem Marinsky-Systemet til Volga eller Leningrad. Der foreligger ogsaa den Mulighed at transportere Kul fra Petchoralejerne til Leningrad, hvis Søtransporten rundt om Skandinavien ikke bliver billigere.

Det nye Kanalsystem vil utvivlsomt komme til at bidrage meget til den Karelske Republiks økonomiske Udvikling, og vil kunne aflaste Murmanbanen, som med sit Enkeltspor slet ikke kan transportere de Varemængder, som er nødvendige. Da Kanalsystemet hele Vejen gaar parallelt med Mur-

manbanen, betyder det, at Planen om Anlæg af et nyt Spor paa denne bortfalder.

Kanalen Soroka-Leningrad skal kunne trafikeres af Fartøjer paa 3000 Tons.

Medens Sovjetregeringen fortsætter Arbejderne med de store Kanalprojekter Moskva—Volga, Sluseanlægene ved Neder-Volga og Dnepr, lader det til, at Projektet Don—Volga er traadt noget i Baggrunden til Gunst for Projektet Alabuta (det Kaspiske Hav sydvest for Volgadeltaet)—Rostov. Den nye Kanal vil udnytte de forhaandenværende Flodløb i den nordkaukasiske Slette og vil blive opkaldt efter den vigtigste af disse, Manytsch. Kanalsystemets Længde bliver ca. 620 km, og man regner med, at der skal bygges 9 Sluser. Anlægssummen bliver efter foreløbige Beregninger 350—400 Mill. Rbl., som man mener vil blive amortiserede i Løbet af 11—15 Aar. Til 1937 regner man med en Godsmængde paa 12,7 Mill. Tons og til 1942 over 20 Mill. Tons.

Manytschkanalens Betydning for Varetransporten fra Volgadistriktet, Turkestan og Persien til Sortehavet og Middelhavet, ligger ikke alene i den billige Transport, men ogsaa i den Aflastning af Jernbanetransporten, som Kanaltransporten vil medføre, navnlig da det her drejer sig om Varer, hvis Pris i høj Grad afhænger af Transportomkostningerne. I vestlig Retning bliver de vigtigste Varer Kød, Korn og Frugter fra Turkestan, Tømmer fra Volgabassinet, Naftaprodukter fra Baku og Transitvarer fra Persien. I østlig Retning vil der blive transporteret Kul fra Donetz til Turkestan og Transkaukasus samt Import- og Transitvarer fra Middelhavet.

Der er endnu intet bekendt om, hvornaar Bygningen af Manytschkanalen skal paabegyndes. Projektet bliver for Tiden gennemgaaet af en Kommission i Statsplankommissionen, og man mener, at Arbejderne paa Stedet kan blive paabegyndt i Løbet af et Par Maaneder.

London Havn.

Om London Havns kolossale Størrelse kan man danne sig en Forestilling, naar man erfarer, at det Areal, som tilhører Dokkerne, udgør 1700 Hektar, medens selve Havnebassinernes Areal beløber sig til 292 Hektar. Kajlængden er 73 Kilometer, og der findes Pakhuse, som kan rumme over 1 Million Tons Varer.

Der findes 1500 Kraner og 2 Tørdokker, og Frysehusene kan rumme 500,000 Kubikfod.

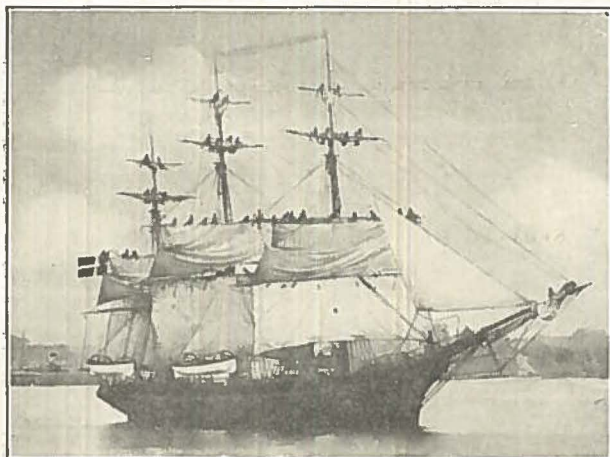
Verdens største Flyvemaskine.

I det nye Kæmpeaeroplan, som er under Bygning i Rusland A. N. T.-20, bliver der installeret 6 Motorer, og Aeroplanet er beregnet til at medtage 72 Passagerer.

Aeroplanets Konstruktør er Ingeniør Terpoleff, som tidligere har bygget A. N. T.-14, der kan medtage 35 Passagerer.

A. N. T.-20 vil blive Verdens største Aeroplan, kun nogle faa Hydroplaner er lidt større i Dimensionerne.

Sovjet-Myndighederne paatænker at bygge Typpen A. N. T.-20 i en Række Serier.



Den 21. April lagde „Georg Stage“ ud paa sit Togt med 80 Elever om Bord.

Ukendte Øriger.

Hvor man fanger 40 Millioner Laks med de bare Hænder. — Og dyrker Ulven som Guddom.

Til Trods for, at der hvert Aar udsendes Ekspeditioner paa alle Verdenshave, synes der stadig at være Lande, man ikke kender, eller, om de ogsaa er afsat paa Kortene, dog kender meget lidt til, og hvor Livet til Gengæld leves i fjern Uvidenhed om, hvad der rører sig ude i Verden.

Paa Kurilerne ved Folkene sikkert intet om, at Japan i Øjeblikket fører Krig i Kina, eller at Nippon er ramt af et nyt Jordskælv — medmindre dette har kunnet spores saa langt mod Nord. Kurilerne ligger nemlig som en Økæde mellem Sakalin og Kamschatka.

Den svenske forskningsrejsende, Professor Sten Bergmann har nylig gæstet Kurilerne og fortæller om disse. Han tog ud fra Nemro og landede paa den sydligste af Kurilerne, Øen Jaterofu. Japanerne kalder Kurilerne for „Kishimat“ — de Tusind Øer. Et Utal af Klippeskær rager overalt op af Havet, og kun 31 af dem kan man kalde Øer. Der hersker et næsten umenneskeligt Klima. I to Trediedele af Aaret svøber Havgusen sine ramsalte Taager om dem, og i den sidste Trediedel raser uafbrudte Snestorme. Rundt om ved Kysterne ligger Hundreder af Vrag — engang stolte Skuder, som har villet drive Fiskeri her, men er slaaet sønder mod Skærene. Ikke een af Øerne besidder en ordentlig Havn, og det er kun muligt at gøre Landgang i aldeles roligt Vejr — noget, som sjældent indtræffer.

Der vilde sikkert ikke bo Mennesker her, saafremt ikke Farvandene mellem Øerne var saa sagnagtigt rige paa Fisk og Øerne selv paa visse Pelsdyr.

Nu bor der ialt 13,000 Mennesker, som er en Blanding af Japanere og den gamle, uddøende Stamme Ainuer. Alle Husene har sit Baderum efter det navnlig i Finland kendte Badstuesystem, og hvis ikke samtlige Beboere to Gange om Dagen tog et varmt Bad, kunde de simpelthen ikke holde Livet ud.

Ainumændene bærer alle Fuldskæg, og Kvinderne ynder Tatoveringer. De dyrker endnu som fra Oldtiden Ulven som den øverste Gud. Om Sommeren dykker Mændene ned paa Havbunden og henter spiselige Alger og Østers op — deres fornemste Spise. Det store Eventyr kommer hvert Foraar med Laksene. De staar inde i smult Vande mellem Skærene saa tæt, at de kan tages med de bare Hænder. Ca. 1000 Stk. om Dagen er Minimum for hver Fisker. I alt sendes der ca. 40 Millioner Laks aarligt til Japan fra Kurilerne. Om Vinteren kommer store Flokke af Sølvræve og Blaaræve til Øerne, og ligeledes jages de her meget kostbare Søddere. Et enkelt Skind af denne betales med 10,000 Kr.

Den eneste Bekymring, man har for Øerne, er, at de haardføre Ainuer efterhaanden blandes saa stærkt med andre Stammer, navnlig fremmede Søfolk, at deres Tal stedse bliver mindre.

Det adelige Kongerige paa Skildpaddeøerne.

Af en ganske anden Art er en Øgruppe i Stillehavet. Det er Galapagos-Øerne, ogsaa kaldet Skildpaddeøerne, fordi Darwin her fandt en kæmpemæssig Havskildpadde. Rovjagten paa dem er dog ved at gøre det af med dem. Galapagos-Øerne er forladt af Gud og Mennesker, men baade Darwin og Bebe har besøgt dem og gjort rige Fund af Dyreformer, baade nulevende og fortidige. Saaledes fandt Bebe Skelettet af en hidtil ukendt Mammutart.

To Farmere, Poul Francke og Christian Stampe, fik fornylig den Idé at udruste et Skib i San Christobal for at gæste Floreana-Øen i Galapagos-Gruppen. De havde hørt noget om, at en tysk Dr. Ritter og hans Hustru boede derovre som et Robinson-Par.

De to søfarende Farmere blev imidlertid meget overraskede, da de lagde til ved Floreanas Kyst, thi her blev de modtaget af 6 velbevæbnede, høje, solbrændte Mænd, der anholdt dem og førte dem ind i Øens Indre. Her var opført en Kreds af Blokhuse, hvoraf et var særlig fremtrædende. De to Farmere førtes ind i en Hal, beklædt med Tæpper og ligefrem komfortabelt udstyret. Et Drapperi blev draget til Side, og paa en Art Tronstol sad en ca. 40-aarig Dame, der præsenteredes for de to undrende Mænd som Dronningen af Kongeriget Floreana. De maatte kysse hendes Haand, og det meddeltes dem, at hun var identisk med den fransk-tyske Baronesse Wagner-Bousquet. Sammen med 8 Mænd, dels af tysk, dels af fransk Adel, og lige saa mange unge Damer havde hun for nogle Aar siden udrustet en Ekspedition til Galapagos-Øerne, og paa Floreana, hvor Ægteparret Ritter allerede boede, havde Baronessen proklameret sit Kongerige, der altsaa var løsrevet fra Republiken Ecuador.

De levede et fuldkommen paradisk Liv og ernærede sig ved Jagt og Fiskeri.

Selv om Dronningen ikke havde nogen Efterkommere, var der dog valgt en Tronarving, en ung Mand, som opdrages til sit høje Kald.

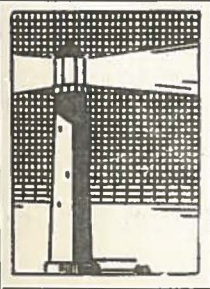
Beboernes Antal er allerede forøget med adskillige smaa Floreanere.

Da Efterretningerne med de to Farmere naede Ecuador, erklærede ganske vist Regeringen, at den ikke kunde anerkende det ny Kongerige Floreana, og at Øen stadig var Ecuadors. Men der er ikke nogen Sandsynlighed for, at Ecuador vil erklære Dronningen Krig. Ecuador bør være taknemlig for, hvis der virkelig vil bo Mennesker paa Øerne og gøre sig den stridige Kaktusverden underdanig.

Som man ser — der er endnu Plads for Eventyr og Eventyrere paa vor lille, tragikomiske Klode.

Nordjysk Udstilling Aalborg 1933.

I den store Udstilling i Aalborg til Sommer deltager DET DANSKE REDNINGSVÆSEN ogsaa med en Afdeling.



Sikker i Havn —
— med en Tuxham

Raaolienmotorer
12—210 HK.

Tuxham A|S - København - Valby.

== BORNHOLM ==



Dampskibsselskabet paa Bornholm

af 1866.

København—Rønne.

Daglig Forbindelse.

S/S Heimdal — M/S Bornholm — M/S Frem

Fra København, (Havnegade 27), Kl. 11,00 Aften

Fra Rønne Kl. 11,00 Aften

Selskabets Ekspeditioner:

København: Hr. Th. Herring,
Havneg. 27, Tlf. 1865 &
1865. Kontortid: 8—6,
Søndage 8—9 Fm.

Rønne: Hr. Aage Jensen.
ved Havnen. Tlf. 159
Kontortid 8—12, 1—6.
Søndag: 8—9 Fm.



Forlang
altid

Bornholms Vegetabil Margarine.

A/s Grønbech & Co.
Hasle.

Chr. Poulsen, Gudhjem.

Bornholmske Kryddersild. — Røgede Sild. — Spegesild.
Egen Nedlægning. En gros & en detail.
Telefon Nr. 64.

Nexø Motor- og Maskinfabrik.

C. SVENDSEN

◀ ALLINGE ▶

Aktieselskabet

Allinge Kolonial- & Produktforretning.

Telegramadsr. Produkten. Telf. Nr. 10.

Reserveret.

G. Jørgensens

Slagter- & Paalægsforretning

fører kun prima Varer.

Telf. 66. ALLINGE Telf. 66.



**BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDELSOLIE
PETROLEUM**



Brøndberg & Tandrup,

St. Kongensgade Nr. 27 B,
København K.

Telg.-Adr.: „Skibelys“. — Telf. Palæ 827.

Redningskrans-Markøren „HERE“
(Dansk Patent).

Lanterner - - - Skibsinventar

Reparationer.

— — Udtagelse af Certifikater. — —

◀ AALBORG ▶



AALBORG IS-KOMPAGNI
LARS CHRISTENSEN

Is

i hele Laster fra Lagre i Norge.
pr. Banevogn eller Bil fra Lagrene
i Aalborg.
Knust Is til Fiskeribrug.

Telegr. Iskompagniet. Telefon: Aalborg 50.

A. Abel,
Aalborg.

Aalborg Bys og Omegns
Sparekasse.

— — Stiftet 12. Maj 1824. — —

Telefon: Nr. 57 og 3508.

Landbosparekassen i Aalborg.

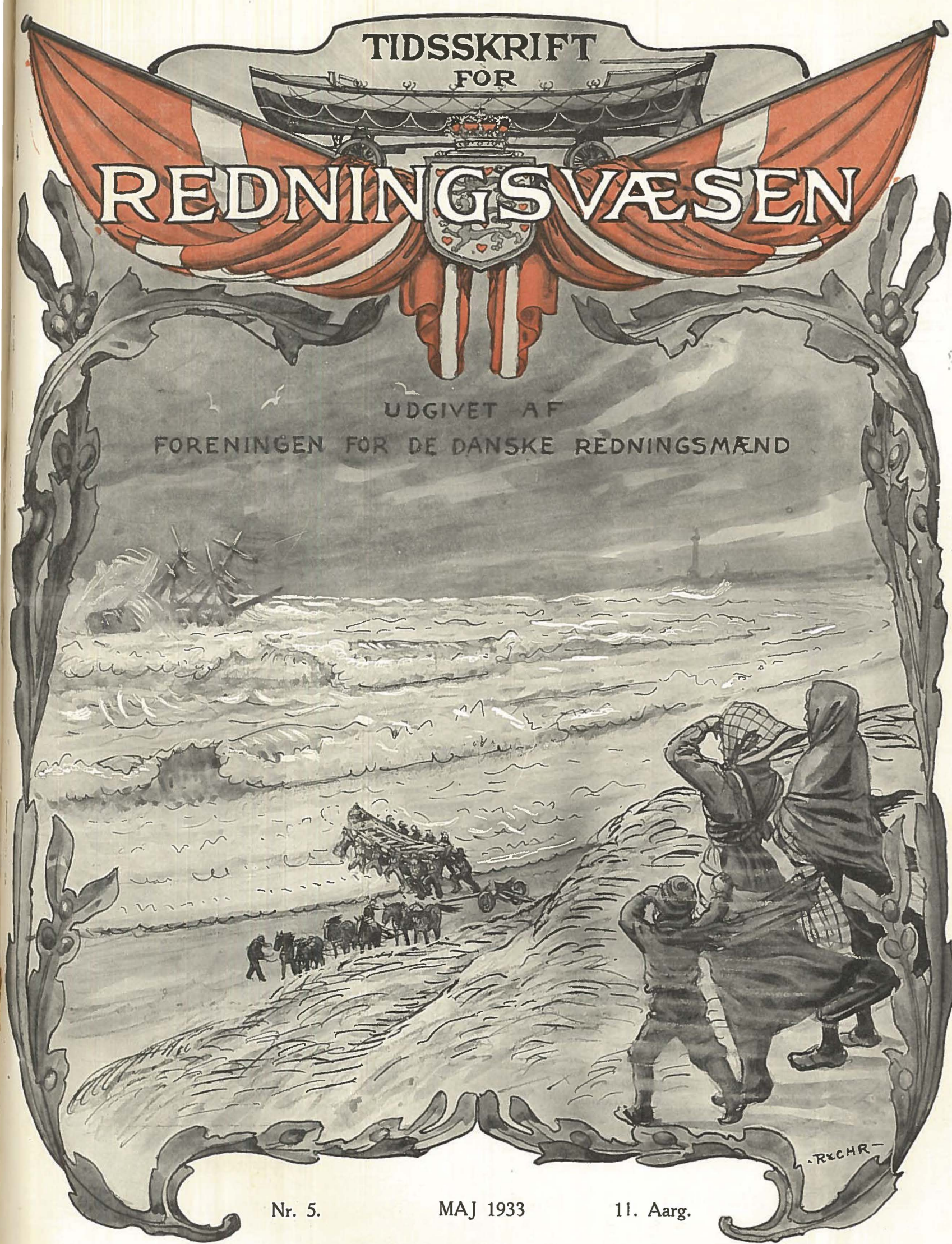
Indskudskapital ca. 27 Millioner.

Reserve- & Garantikapital ca. 2,1 Millioner.

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND



Nr. 5.

MAJ 1933

11. Aarg.

ESBJERG

Drik Øl

fra Boldesager Bryggeri.

L. Christensen.

Carl Feerup, Esbjerg.

Benzin. — Depot af Vacuum-Olier.

Tlf. 23 Skibsprovianteringsforretning. Tlf. 23

Sø- og Fiskerbeklædning.

P. S. Ankersen, Esbjerg. Telefon 798.

Ene Import for Danmark af **Ball Band**. Amerikanske Gummistøvler anerkendt som Verdens bedste til Fiskeri- & Landbrug.

Ene Import for den anerkendte ægte blaa engelske **Guernsers**.

Alt til Fiskerbeklædning. Engelske Olietøj, Kirsay og

En gros. Vadmelsbenklæder. En detail.

Hansen & Leth Maskinværksted. Telefon 1319.

ESBJERG HAVN

Repr. for Hein & Sønners Motorfabrik, Randers.

Motorreparationer, Vaad- og Ankerspil, Spulepumper.

Repr. og Lager af Reservedele. Juul Munktell Motorer.

HENNING PEDERSEN

ESBJERG VÆRKTØJSMAGASIN
AKTIESELSKAB

M. R. Jørgensen,

Kontantforretning, Kongensgade 27, Esbjerg.

ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telf. 399 & 400. — Statstef. 44.

absolut bedste Indkøbssted for Fiskeritovværk.

SOLAROLIE „VERITAS“

Leveres overalt i Havnen af Tankbaadene
„SVEND“ & „GEORG“

TRANSITLAGER AF MOTOR SMØREOLIE
„SEFAS OIL“

ESBJERG NY HAVN ALFRED OLSEN & Co. A/S
TELEFON 1098

Brødrene Mathiasen, Sejlmagere

Telefon: Lager 47 Esbjerg Havn, Kontor & Privat 386 - 965.

Lager af: **Hamp, Manilla, Kokos** samt **Jern- & Staalrosser**.

Alt Rigningsarbejde udføres.

Ankere & Kæder samt al Slags **Skibsinventar** til **Fiskefartøjer**.

◀ GRENAA ▶



S. Petersen
Grenaa.

Nybygning & Reparation
af Fiskefartøje

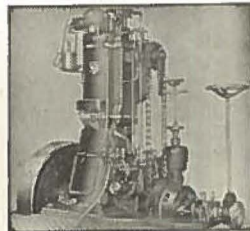
KIRK & SØN, Grenaa Havn

Tlf. 202. Omstilling til Fiskepakhuset. - Tilgr.-Adr. »Kirk«.

Daglig Forsendelse overalt af de paa Aarstiden fangede Fiskesort

Specialitet: **Rødspætter, Torsk og Sild.**

Billigste Pris.



Forlang Tilbud.

Grenaa
offentlige
Fiskeauktion

Grenaa Havns Motor
Fabrik.

Motorer i alle Størrelser.

ved

Vald. Nielsen

Telf. 203.

Telf. 203.

Frederikshavn.

A/S Motorfabriken „Frederikshavn“
Frederikshavn.

Fiskeri Motorer. Totakt Gamma. Firetakt Frederikshavn

Vacum^s Motorolier

betyder: **Sikkerhed!** De opnaar den største Driftssikkerhed og en kraftig og letløbende Motor.

Tryghed! De undgaar unødvendige Standsninger paa Grund af Motoruheld.

Økonomi! Færre Reparationer og mindre Olie- og Brændselsforbrug betyder en Nedsættelse af Driftsomkostningerne.

VACUUM OIL COMPANY A/S

TIDSSKRIFT

FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND

NR. 5

MAJ 1933

11. AARG.

Erindringer fra Aarene 1913—1920.

Af Havnefoged, Kaptajn *J. Christensen*, Haderslev.

(Fortsat.)

Eftertryk forbydes.

Under Ledelse af Flaadechefen, Admiral v. Ingenahl, manøvrerede Flaaden stadig længere mod Nord, og den 24. Juli kom den norske Kyst i Sigte. Lørdag Morgen, den 25. Juli, detacheredes alle Skibe i Havn og det var indrettet paa den Maade, at to og to Skibe sammen opsøgte en bestemt Liggeplads. Fortrinsvis benyttedes Nordfjorden, Moldefjorden, Sognefjorden og Hardangerfjorden. Vort Flagskib af II. Eskadre, S. M. S. „Preussen“, var saaledes sammen med S. M. S. „Schlesien“ gaaet ind til Olde, og vi med S. M. S. „Schleswig-Holstein“ tillige med S. M. S. „Hannover“ havde faaet Molde anvist som Ankerplads. Med Lods ombord — en af mine Kammerater, hjemmehørende i Aabenraa, og jeg var paa Kommandobroen som Tolk mellem vore Officerer og Lods — stod vi ind gennem de smukke, norske Fjorde. Vejret var denne Dag ualmindelig smukt, og alle om Bord glædede sig til de rolige Dage, som nu, efter en streng Manøvre, skulde komme. Store Udflugter og Marchture ind i Landet skulde finde Sted, dertil Landlov i udstrakt Grad o. m. m., ja, vi havde virkelig noget at glæde os til, særlig naar vi dertil tager i Betragtning, at vi, naar Rejsen hjem tiltraadtes, kun havde ca. 7 Uger tilbage af vor Tjenestetid. Jo, det kom noget anderledes, end vi havde tænkt, og allerede Lørdag Eftermiddag kom den første Overraskelse, som vi dog ingen Notits tog af, selv om den kom os noget uventet.

Præcis Kl. 10 ankrede begge Skibe i en Afstand af 400 m fra hinanden udfor Molde, og allerede Kl. 10^{1/2} fandt den første, forresten ogsaa den eneste, Kaproning Sted mellem Skibene. Til alt Uheld for S. M. S. „Hannover“, der havde Eskadrens Næstkommanderende om Bord, vandt vi Løbet, og „Mænerne“ kom glade og veltilfredse atter om Bord. Hvad var der egentlig i Vejen med vor „Rollenofficier“; havde han glemt, at det var Lørdag og den normale Tjeneste dermed „Rein Schiff“? Snart skulde vi faa at vide, hvad disse Kunster havde at betyde og at de kun var arrangeret for at føre Mandskabet paa andre Tanker, dersom dog noget af de traadløse Telegrammer trods strengeste Forbud var sivet ud mellem Besætningen.

Som sædvanlig blev der denne Dag pebet til

Middagspause Kl. 11,45, og der opstod heller ingen Forstyrrelser ingen Kl. 13,30. Vi Eetaarige — tre af os talte dansk — havde allerede klarlagt og bestemt de Udflugter, vi vilde lave, og havde endda Udsigter til at komme med paa Officerernes Ture for her at fungere som Tolk. Alt laa lyst og pænt for de nærmeste Dage, og saa paa en Gang revnede Ballonen.

Kl. 13,30 lød den vagthavende Underofficers Kommando paa „Klar machen zum Arbeitsdienst“ (Klar til Arbejdstjeneste) og allerede nu begyndte vi at spidse Øren. Aldrig havde vi forrettet Arbejdstjeneste en Lørdag Eftermiddag, udover Kanonpudsning i ca. 1 Time. Paa denne Ugedag var aldrig ansat Tjeneste om Eftermiddagen, saa et eller andet særlig maatte foreligge. Ankommen paa vor Arbejdstation blev vi beordret til at hente Kulgrejerne frem samt rigge dem op; endnu i Eftermiddag skulde en norsk Kulbaad komme langsides med 1000 Tons Kul til os. Hvad skulde nu dette betyde og hvad stod bag denne Fremgangsmaade? Nok forstod vi, at vor Kulbeholdning var bleven betydelig mindre, men ikke et eneste Menneske havde talt eller nævnt noget om, at vi straks efter vor Ankomst til Norge skulde fylde Bunkerne igen. Dertil kommer de alvorlige Ansigter, de ældre Officerer gik rundt med, som gav os noget at tænke paa. Vore Tanker blev dog straks forjagede af Arbejde, der var nok at tage fat paa, naar alt skulde være klart inden Damperen kom. Kl. 4 Eftermiddag kom den norske Kulbaad langsides, og nu begyndte et Arbejde paa Liv og Død, som vi indtil den Dag endnu ikke havde været med til. Som allerede tidligere omtalt plejede vi, naar vi skulde tage Bunkerkul, at faa fire Pramme med hver 250 Tons Kul langsides; denne Gang skulde hele Mængden tages ud af eet Fartøj, dertil et Dampskib med kun tre Luger, og at dette vanskeliggjorde Arbejdet, vil enhver kunne forstaa. Dybt skulde der graves, inden Damperens Bund naedes, de ophejste fulde Kurve skulde mandes fra Bagbords Side — her havde Kulbaaden lagt til — over til Styrbords Side, saaledes at alle Bunkerne blev fyldte samtidigt. Det hele var noget uvant Arbejde, og vi blev, efter at have slaaet en halv Snes Mand af Besætningen mere eller mindre fordærvet, først færdig om Aftenen Kl. 10. Ind imellem var der spist Aftensmad holdvis, thi Kulgrejerne skulde endnu samme Aften tages ned og stuves bort og Skibet skylles og renses for det værste Kulstøv. Alt var saa forceret som muligt, Damperen skulde endnu samme Nat opsøge en af de lette Krydsere, som skulde have Resten af dens Ladning. At den samme

Historie foregik om Bord i S. M. S. „Hannover“ er en Selvfølge. Kort før Midnat var det Arbejde, der var beregnet for Lørdag Aften, udført, og der blev pebet klar ved Hængekøjerne. Vi Eetaarige blev dog endnu en Stund oppe paa Overdækket — her maatte vi opholde os saa længe vi lystede — for at drøfte Dagens Begivenheder og Underligheder. Kl. 1½ krøb ogsaa vi til Køjs uden at være et Suk klogere end Lørdag Morgen, da vi ankrede ud for Molde. Ikke et Ord af det, der var sket om Lørdagen, var sivet ud, hvad for Resten ikke var saa underligt, thi alle traadløse Depescher var kommet i Koder, som den sædvanlige, menige Telegrafist ikke fik Lov at tyde.

Søndag Morgen blev vi vækket Kl. 6, en Time tidligere end sædvanlig, og om Formiddagen var der grundigt „Rein Schiff“. I Nattens Løb var der dog, trods strengt Forbud, sivet et eller andet ud blandt Underofficererne, thi da vi som sædvanlig holdt Barkassen fast udenbords for at vaske Skroget og ved denne Lejlighed talte med Befolkningen fra Land, der var roet ud i Baade for at se lidt nærmere paa det fine Besøg, gjorde en af vore Underofficerer os opmærksom paa, at ingen af os skulde regne med at komme i Land Søndag Eftermiddag. Tværtimod, vi skulde gøre Bekendtskab med endnu større Overraskelser, end Gaarsdagen havde bragt; hvad disse bød paa, talte han ikke om. Kl. 11 var det store Skib atter blitz sauber, og ingen kunde se, at der om Aftenen forud var taget 1000 Tons Kul om Bord. Ved Middagsmaden begyndte Rygterne at svirre gennem Luften. En havde hørt dit, en anden dat, men hvad der var løs, vidste ingen, selv om vi nu bemærkede, at der var Damp under alle Kedler, thi alle tre Skørstene røg paa Kraft. Paa et hurtigt Opbrud tænkte ingen, alene af den Grund, at vi endnu fik fersk Vand fra en stor Lægter, der laa langsides og først blev tom henimod Aften.

Søndag den 26. Juli 1914, Eftermiddag Kl. 2, kom saa den store Overraskelse for hele Besætningen. Alle Mand blev pebet paa Agterdækket, Vand-Lægteren blev affærdiget med Anmodning om at komme igen Tirsdag Morgen. Vor eetaarige Kollega, hjemmehørende i Aabenraa, var Tolk ved denne Ordre, og da Lægteren var borte, stod I. Officer oppe paa Pansertaarnet og holdt følgende korte Tale:

„Politiske Forhold tvinger os til at afbryde vort Ophold her i Norge. Hvad der er sket og hvad nu skal ske, kan jeg ikke sige her fra dette Sted. Vi gaar nu Kl. 3 Anker op, og saa snart vi er uden for norsk Højhedsgrænse, vil der overalt i Skibet blive opslaaet Sedler, hvoraf enhver vil kunne læse, hvad der er sket og hvorfor vor Sommerrejse er blevet afbrudt. Stillgestanden, hebt weg“.

Naa, der var nok noget at glæde sig til. Alle Mand var ikke kommet fra Agterdækket, inden Underofficerernes Fløjter lød gennem Skibet med Befaling „Klar machen zum Arbeitsdienst“ og dernæst „Aussenbordseiniger auf die Back, klar zum Anker lichten“. Præcis Kl. 3 gik Ankeret op, og med S. M. S. „Hannover“ foran forlod vi Molde efter et Ophold paa 29 Timer. Jeg skal her indflette, at vi gik ud uden Lods, og overfor Vand-Prammen blev der sagt, at vi skulde ud i Atlanten til Højsø-Skarp-

skydning.

Inden vi var naaet ud af Fjorden var ovennævnte Sedler opslaaet, og nu kunde vi læse om Østrigs Ultimatum til Serbien, som var afleveret den Dag, vi kom til Molde. Paa en Gang forstod vi den særegne Fremgangsmaade de sidste 24 Timer, men det kom endnu bedre og alvorligere. Brat fik den Diskussion, der paa Grund af Nyhederne var opstaaet mellem os, en Ende ved Alarmsignalet „An die Geschütze“. Hvad, skulde vi en Søndag Eftermiddag til at lave Artilleritjeneste? Nej, Tjeneste blev der ikke stort af, men lige saa snart Pansertaarnet, i hvilket jeg befandt mig, havde meldt klar, kom følgende Befaling fra Artilleristanden: „Sprenggranaten fördern, laden und sichern“ (Sprænggranater tilbringes, lade og sikre). Det var alvorlig Tale, som ingen af os havde gjort Regning med. Fra Ammunitionskamrene kom de skarpe Granater og Karduser op paa Taarnets Drejeskive, og efter faa Sekunder sad de første Chargeringer i Kanonrørene, klar til Skud, dog blev der sikret. Begejstring var der aldeles ingen af, men der blev arbejdet med største Akkuratesse og Alvor. Kort Tid efter kom der Befaling til at besætte Kanonerne med Krigsvagt, d. v. s., fra nu af var, indtil vi naaede tilbage til Kiel, Halvdelen af Kanonerne stadig klare til Skud.

Ud af de norske Fjorde vrimlede tyske Krigsskibe af alle Størrelser for at begive sig til et fastsat Samlepunkt, hvor der, saafremt Vejr og Sø tillod det, skulde finde Sammenkomst Sted af alle Skibschefer om Bord i Flaadeflagskibet „Friedrich der Grosse“. Allerede nu begyndte Torpedobaadene og de hurtige, lette Krydsere at afsøge Farvandet, og de fik særlig travlt, saa snart der i det fjerne viste sig en Røgsøjle. Slagskibene marcherede i Køl-vandslinie med Dækning af Panserkrydsere, lette Krydsere og et Utal af Torpedobaade til begge Sider. At Situationen var alvorlig, var der for os ingen Tvivl om.

Mandag Formiddag stoppede alle Skibe op, og i det mest pragtfulde, stille Vejr blev vor Kommandant-Motorbarkasse sat ud og Chefen sejlet om Bord i Admiralskibet. Efter ca. 1 Times Forløb vendte Chefen atter tilbage, og nu fortsattes Hjemrejsen alt hvad Remmer og Tøj kunde holde. Nord for Skagen skiltes Højsøflaaden i to Dele, hvoraf den ene, bestaaende af I. Eskadre samt de store Panserkrydsere gik gennem Nordsøen mod Wilhelmshaven, den anden, II. og III. Eskadre med Flaadeflagskibet „Friedrich der Grosse“ gennem Kattegat og Store Bælt dampede mod Kiel. Hvad vilde være sket, om England havde mødt Tyskerne paa denne Rejse?

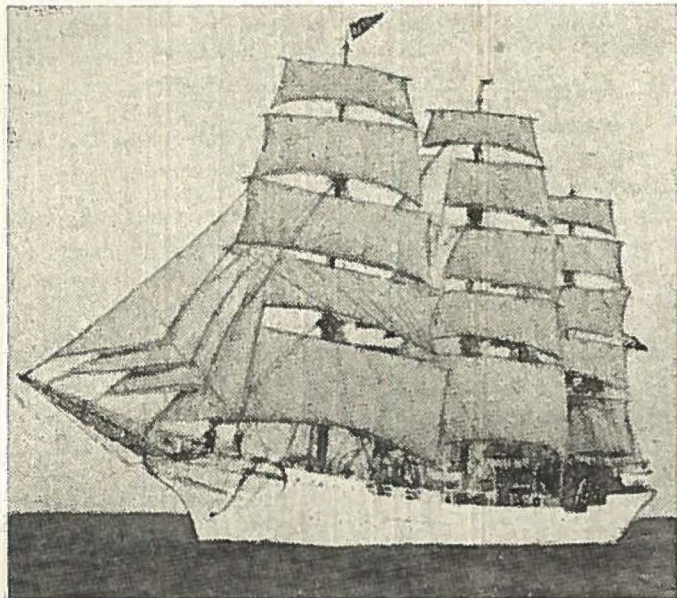
(Fortsættes.)

Reserveret T.

„Vendia“ Øl.

„Vendia“ Mineralvand.

Skoleskibet »Danmark«.



„Danmark“ under fulde Sejl i Øresund Fredag den 5. Maj.

For en indbudt Kreds af Søfartens, skibsfarts- og skoleskibsinteresserede Mænd, forevistes Skoleskibet „Danmark“ med Sejlur i Sundet Fredag den 5. dennes.

Kl. 9 Formiddag gav de indbudte Møde ved Lystbaadehavnen, hvor de blev afhentet og bragt om Bord i „Danmark“, der laa fortøjet ved en Bøje ude i Havnen. Skibet var Dagen før af Statsminister Stauning overdraget til Skoleskibsraadet.

I glitrende Solskin saas det smukke, hvide Skib med Dannebrog under Gafflen, og Synet af dette satte straks Stemningen op i den rette Højde, og den holdt sig der under hele Turen, som varede i ca. 6 Timer.

Ved Ankomsten om Bord blev Gæsterne modtaget og budt Velkommen af de to elskværdige Herre, Skoleskibsraadets Formand, Kommandør Lorch og Skibets Chef, Kaptajn Ankersøe. Da alle var om Bord, toges Fartøjerne ind, Motoren sattes i Gang, og der kastedes los, og Kursen sattes ud gennem Havnen Nord paa i Sundet. Straks efter at Molerne var passeret, gjordes Sejlene los og sattes, og ved dette Job hjalp Gæsterne til efter bedste Evne, saa i Løbet af kort Tid var alle Sejl satte, og for dem alene — Motoren blev straks stoppet — krydsedes der Nord efter i Sundet, og skønt der var meget flov Brise, avancerede det stolte Skib flot gennem Vandet.

Hele Skibet blev nu besigtiget og taget under en kritisk Bedømmelse af alle disse maritime Gæster, men kun eet hørtes, og det var Lovord og udelt Glæde over, at det endelig var lykkedes at faa dette Skib, hvor danske Drengene kunde faa den

lovbefalede Sejltid, som der skal til for at erhverve Bevis som Skibsfører. Det er jo nu for Tiden næsten umuligt at erhverve Sejltid med Sejlskibe, og næsten slet ikke med de store Sejlskibe, hvoraf kun et Par Strykker endnu er under dansk Flag.

Kl. 12 blev der serveret Frokost. Paa Mellemdækket var der dækket ved de Borde, hvor de vordende Sømænd under Togtet vil komme til at indtage deres Maaltider. Efter at have bedt Gæsterne om at tage for sig af Retterne, og dette var efterkommet af disse i fuldt Maal, holdt Kommandøren en kort Tale, hvori han fortalte om den Bevægelse, der var henimod Sejlskibsuddannelsen i de forskellige Lande. Der er enkelte, som helt har sløffet Kravet om denne Uddannelse for de vordende Navigatorer, men det synes alligevel, som om der mangler noget, og der er hos flere stærke Røster fremme om at vende tilbage til den gamle Ordning. Sagen er jo nemlig den, at i Sejlskibene faar de unge Sømænd den rigtige Indstilling overfor Søen. Sejladsen med Sejlskibe udvikler Karakteren, og den giver dem først og fremmest Kærlighed til Søen, noget, som er vanskeligt at erhverve i rent maskindrevne Skibe; det er disse Dyder, vi mener at kunne skaffe de vordende Navigatorer ved en 10—14 Maaneders Sejlads med „Danmark“.

I „Danmark“, som nu gaar ud paa sit første Togt i Midten af Juni, vil der blive Plads til henved en Snes unge Matroser, der mangler Sejltid som Matros med Sejlskibe, og endvidere vil der blive Plads til et Hundrede unge Mennesker, der forud har mindst 4 Maaneders Skibsfart, altsaa den Tid, som f. Eks. Skoleskibet „Georg Stage“ giver dem. Indenfor Skoleskibsraadet er det vor Mening, at Anskaffelsen af dette Skoleskib er det rigtige, men der er her hjemme ogsaa en anden Opfattelse af dette, men alle er vi dog nu, da vi har Skibet, vistnok fuldstændig enige om at ønske og haabe paa, at Lykke og Held maa følge „Danmark“ paa dets Togter, og at der paa dem indvindes det mest mulige for de ombordværende, til Gavn og Glæde, ikke alene for dem selv, men ogsaa for den danske Sømandsstand, Skibsfart og det danske Samfund.

Af Gæsterne blev der holdt flere Taler for Skibet, for Skibets Fører, Kaptajn Ankersøe, og for dets Besætning, og gennem dem alle kunde Følelsen og Begejstringen for Skibet og dets Formaal tydeligt mærkes. Kl. godt 15 fortøjede „Danmark“ igen ved sin Bøje paa Reden, og efter at Gæsterne havde taget en hjertelig Afsked med Tak for Turen, blev de landsat igen ved Lystbaadehavnen, alle et uforglemmeligt Minde rigere.

Skibets Fører.

„Danmark“s Chef bliver Kaptajn *Ankersøe*, der i fem Aar var Fører af Det Forenede Dampskibsselskabs Skoleskib „Viking“. Kaptajn Ankersøe

Brug kun S H E L L Benzin, Olie & Petroleum.

Lager i Hirtshals. Telefon 45. Lager i Frederikshavn. Telefon 790.

Telefon 109.

THS. TOFT, HJØRRING

Telefon 809.

ved, hvad han gaar ind til. Han har været paa lange Stræk med „Viking“, kender til, hvad Elever og Lærere skal og ikke skal, og er i det hele taget Typen paa en dansk Skibsfører, der har Viljen til at yde det bedste for de vordende Navigatørers Uddannelse. Han er den rolige, besindige Fører, der ved, hvilke Krav, man kan stille til unge, danske Sømand, og hvilken Behandling, der baader dem bedst, naar de virkelig har den Lyst til Søen og Navigator-Vejen, som man forudsætter, naar de melder sig ombord i Skoleskibet.



Kaptajn Ankersøe.

„Danmark“.

„Danmark“ er som bekendt bygget af *Nakskov Skibsværft* og rigget som Fuldskip med dobbelt Mærsejl og enkelte Bramsejl og Røjler paa alle Toppe. Undermaster og Under- og Merseræer er af Staal, Stænger og Klyverbom og øvrige Ræer af dansk Lærketræ. Skibet er forsynet med dobbelt Bund og vandtæt Inddeling, svarende til Sikkerheden i moderne Passagerskibe. Til yderligere Sikkerhed er Skibet udstyret med en Hjælpemotor paa 250 indicerede H. K., bygget af Akts. Frich's, Aarhus, samt med Radiotelegraf, leveret af Akts. Electromekano. Endvidere er Skibet forsynet med moderne Navigeringsmidler, herunder Radiopejler og Ekkolod.

„Danmark“ er ikke Lastskib.

„Danmark“ er ikke indrettet til at sejle med Last, men har fast Stenballast og Vandballast. Der findes 2 gennemgaaende Dæk, Hytte og Bak. Officerskamrene er anbragt dels Agter i Hytten, dels paa Mellemdækket Agter. Eleverne bor paa Mellemdækket i 3 Rum, adskilt ved vandtætte Skodder; hvert Rum har sin Opgang. Foran for Eleverummene er Kamre for Understyrmand samt Hospital. Spillene ombord betjenes ved Haandkraft. Skibet oplyses ved elektrisk Lys, og som Reserve for Lysmaskinen findes en Dynamo paa Hoveddækket. Det opvarmes ved Damp fra en i Maskinrummet anbragt oliefyret Kedel. I Maskinrummet findes yderligere installeret Ballastpumper, Kølemaskine samt Destillationsanordning.

„Danmark“ er et smukt og nydeligt Skib, saavel inden- som udenbords, og det giver Adgang til for de unge Mennesker at lære Sejlskibsfarten at kende, inden de mønstrer ud i den almindelige Skibsfart.

Det er en Indsats, som Verden over vil blive fulgt med største Interesse, og alt tyder paa, at Danmark, som paa saa mange af Skibsfartens Omraader, ogsaa her vil blive Foregangslandet.

Vi ønsker, Lykke og Held følge dets Færd over Havene.

Moders Dag.

I Anledning af Moders Dag udtaler Sekretær i Udvalget for Moders Dag, Albert Petersen, følgende:

Tanken og Formaålet med denne Dag er meget forskellig fra de øvrige Mærkedage i Aaret. Det kan med Rette understreges, at i vore nuværende svære sociale Trængselstider, hvor Tanke og Tale ofte er Arbejdsforkortelse og andre Former for Lettelser, fristes man meget let til at overse det Faktum, at en Mors Arbejdstid og Arbejdsdag meget sjældent tages med i Overvejelserne, i hvert Tilfælde ikke af Familiens Medlemmer, som jo i al Almindelighed er indgroet i den Opfattelse, at „det ordner Mor“. Derfor vil en Mors Dag have sin Berettigelse — og paa denne Dag vil alle Børnene, ganske uanset deres Alder og Stilling, føle Pligt og Glæde ved at vise Mor Ridderlighed og Opvartning.

Lad mig citere et lille Digt, som jeg har modtaget fra en Mand, der har det rette Syn paa Dagen:

Har du en graanet lille Mor,
et Hjem, du kalder dit,
da sæt dig ned og skriv det Brev,
du lovede saa tit.
Vent ej, til hendes trætte Fjed
naar Himmelporten vid.
Vis, at du tænker paa din Mor,
mens det endnu er Tid.

Har du et Budskab, varmt og godt,
et Ord om Kærlighed,
da tøv ej, til du glemmer det,
men skriv det skyndsomt ned.
For tænk, om du i Morgen skal
med bittert Sjælenag
for sent begræde, hvad du ej
fik sagt din Mor i Dag.

De ømme Ord, som ej blev sagt,
det Brev, som ej blev sendt,
de længst forglemte Hilsener,
som aldrig blev bekendt,
de volder hende Hjerteve,
gør Lokken vinterhvid.
Saa vis dog, at du elsker Mor,
mens det endnu er Tid.

Vi ejer kun et flygtigt Nu
og ved ej Fremtidsvej,
i Morgen er en Hem'lighed,
i Dag tilhører dig.
Saa grib du hver belejlig Stund,
hvert Nu, som kommer hid,
og vis din Mor din Kærlighed,
mens det endnu er Tid.

Ja, lad os vende os til de mangfoldige, som er borte fra Hjemmet og Mor. Her vil Betydningen af en aarlig Mors Dag ikke være mindst. Mon ikke en stor Del af Ungdommen i deres Fraværelse fra Hjemmene og ved Ophold i Udlandet er saare ivrige og punktligt i den første Tid med at sende en Hilsen hjem til Mor, men som Tiden gaar, og alt det ny,

de oplever, fængsler i stadig stærkere Grad, bliver Resultatet som oftest, at de glemmer deres gode Forsæt og gyldne Løfter. Alt imens gaar hjemme en stille og taalmodig Mor, som dog sidst af alt vilde finde paa at bebrejde sit kære Barn Glemsomhed. Saa synes det mig, at det med fuld Ret kan siges, at en, om jeg maa benævne det saa, officiel Paa-mindelse kan og maa være af gavnlig Virkning og derved vække Sindelaget og Tankerne.

Nu er det den gode Gengæld, vi bør yde og vise. Vær alle med til at skabe en festlig Dag for hende — en rigtig Mors Dag.

Forholdene ved Hvide Sande.

Ved de for nylig fuldendte Sluseanlæg ved Hvide Sande er der ved Indløbet fra Søsiden til Kammerslusen indrettet en Anlægsplads for Fiskerbaade. En Udvidelse af Baadehavnen, hvorved Anlægspladsen vil blive forøget og beskyttet ved Dækværker, er paabegyndt.

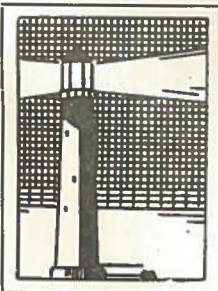
Dybderne ved Bolværkerne ved Indsejlingen til Kammerslusen er 4 Meter, ved de nye Bolværker bliver Dybden 3,5 Meter. I den under Bygning værende Del af Havnen indgaar et 40 Meter langt Slæbested for Hyttefade. Bolværkshøjden er 2 Meter. Forskellen mellem Middelhøjvande og Lavvande er 0,6 Meter; vestlige Vinde giver indtil 2,3 Meter Højvande, østlige indtil 1,3 Meter Lavvande. Dybden i Kanalen til Havet er almindeligvis Dybden paa Havrevlen, der sædvanligt ligger omkring 2,5 Meter ved daglig Middelvandstand. Da Løbet over Havrevlen ofte flytter sig, maa det fraraades ikke stedkendte Fartøjer at søge ind uden i Forvejen at have faaet oplyst om de øjeblikkelige Forhold. Naar Afvandingsslusen er aaben, kan der løbe en meget kraftig Ind- eller Udstrøm i Kanalen.

Til Støtte for Fiskerne er der forsøgsvis etableret Fare-Vandstands- og Strømsignaler, der gives, naar der er Fartøjer fra Ringkøbing Fjord paa Havet.

Proviant, Vand og andre Skibsfornödenheder kan faas. Post-, Telegraf- og Jernbanestation samt Toldklaringssted i Ringkøbing. Telefon i Nærheden af Havnen.

BEMÆRK!

For Fremtiden udsendes nærværende Blad omkring den 15. i hver Maaned. Artikler, der ønskes optaget, maa være Redaktionen i Hænde senest den 1. i Maaneden.



Sikker i Havn —
— med en Tuxham

Raaolienmotorer
12—210 HK.

Tuxham A/S - København - Valby.

„Mauretania“ gaar ud af Atlanterhavs-Farten.

Nu er Sagaen Slut — „Mauretania“, sikkert en af de berømteste Dampere i Skibsfartens Historie, skal tages ud af Nordatlantehavs-Trafikken og skal til Sommer sættes i Turistfart, hvorefter Cunards Rute fra Southampton til New York skal opretholdes af „Aquitania“ og „Berengaria“. Antagelig skal „Mauretania“ fremtidig være permanent Turistskib.

„Mauretania“ har i 26 Aar pløjet Atlantens Sø saa præcis som et Urværk. — Man fortæller, at Rederiets Kontorer besvarede Forespørgsler om, hvornaar den kom enten til Southampton eller New York, ved at angive Tiden ikke blot i Timer, men i Minuter.

Lineren blev bygget paa Tyne i 1907, medens Søsterskibet „Lusitania“ blev bygget paa Clydebank, hvor nu det halvfærdige Skrog til det store Mysterium, der kaldes „Nr. 534“, venter paa, at Timen skal slaa, da Arbejdsklokken skal lyde, og Hamrene begynde at banke.

Ogsaa „Mauretania“'s Bygning var omgivet af Hemmelighedsfuldhed, og da den gled ud paa Oceanet, blev den fulgt med stor Opmærksomhed af alle Skibsfartsinteresserede, fordi den var et betydeligt Fremskridt fra alle tidligere Dampere. Den britiske Regering frygtede for, at den amerikanske Trust „International Mercantil Marine“ vilde opkøbe alle britiske Passagerlinier, saaledes at Storbritannien ingen Hjælpekrydsere havde i Tilfælde af Krig. Regeringen gav derfor Tilskud for at muliggøre Bygningen af Verdens største Skib. Med 762 Fods Længde og 88 Fods Bredde var Bruttotonnagen 30,704 Tons, og Maskinrummet tog usædvanlig stor Plads, og de fire Dampurbiner udviklede 64,000 HK., hvorved Farten var bestemt til 25 Knob. — Samme Hastighed fik „Lusitania“, der straks paa sin første Tur erobrede Oceanets blaa Baand fra Tyskerne; men „Mauretania“ blev endnu hurtigere, og dens Overlegenhed i Fart beholdt den i 22 Aar for endelig at blive overvundet af „Bremen“, og dog slog den 22-aarige „Mauretania“ sine egne tidligere Rekorder og kom op i 28 Knob.

Da en Havarist engang kaldte „Mauretania“ til Hjælp, gjorde den berømte Liner sit Mesterstykke og kom i en kort Tid op paa over 29 Knob. Hvor mange Skibe opnaar paa deres gamle Dage at gøre fire Knob mere end paa Jomfrurejsen; antagelig kun „the grand old Lady of the sea“.

Der kan nu køres i Bil til Venedig.

Europas længste Bro indviet.

Den er 4 Kilometer lang og har kostet 40 Mill. Lire.

Fra Rom meddeles til flere Blade:

I Overværelse af Kronprinsparret indviedes forleden Ponte Littorio, den Bro, der forbinder Venedigs Bydel paa Fastlandet og Mestra Bydelen ved Havet.

Arbejdet har staaet paa i 20 Maaneder med en daglig Arbejdsstyrke paa 4600 Mand og har kostet 40 Millioner Lire.

Broen har 228 Buer, er 4 Kilometer lang og har en Nettobredde paa 21,75 Meter, hvoraf 15,75 Meter er forbeholdt Biltrafikken, 3 Meter til Fodgængere og 3 Meter til Cyklister. Det store Nyanlæg omfatter desuden en seks Kilometer lang Bilvej fra Mestra til Broen, fire mindre Broer, fire Jernbaneviadukter og Garage for 1800 Biler, saaledes at hele Anlægget staaer den italienske Stat i 80 Mill. Lire.

BORNHOLM



Dampskibsselskabet paa Bornholm

af 1866.

København—Rønne.

Daglig Forbindelse.

S/S Heimdal — M/S Bornholm — M/S Frem

Fra København, (Havnegade 27), Kl. 11,00 Aften

Fra Rønne Kl. 11,00 Aften

Selskabets Ekspeditioner:

København: Hr. Th. Herrig,
Havneg. 27, Tlf. 1865 &
1866. Kontortid: 8—6,
Søndage 8—9 Fm.

Rønne: Hr. Aage Jensen,
ved Havnen. Tlf. 159
Kontortid 8—12, 1—6.
Søndag: 8—9 Fm.



Forlang
altid

Bornholms Vegetabil Margarine.

A/s Grønbech & Co.
Hasle.

Chr. Poulsen, Gudhjem.
Bornholmske Kryddersild. — Røgede Sild. — Spegesild.
Egen Nedlægning. En gros & en detail.
Telefon Nr. 64.

**Nexø Motor- og
Maskinfabrik.**
C. SVENDSEN

◀ ALLINGE ▶

Aktieselskabet

**Allinge Kolonial- &
Produktforretning.**

Telegramadr. Produkten. Telf. Nr. 10.

Reserveret.

**G. Jørgensens
Slagter- & Paalægsforretning**

fører kun prima Varer.

Telf. 66. ALLINGE Telf. 66.



STANDARD

**BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDELSOLIE
PETROLEUM**





Brøndberg & Tandrup,
St. Kongensgade Nr. 27 B,
København K.
Telg.-Adr.: „Skibelys“. — Telf. Palæ 827.

Redningskrans-Markøren „H E R E“
(Dansk Patent).
Lanterner - - - Skibsinventar
Reparationer.
— Udtagelse af Certifikater. —

◀ AALBORG ▶



AALBORG IS-KOMPAGNI
LARS CHRISTENSEN

Is i hele Laster fra Lagre i Norge.
pr. Banevogn eller Bil fra Lagrene
i Aalborg.
Knust Is til Fiskeribrug.

Telegr. Iskompagniet. Telefon: Aalborg 50.

A. Abel,
Aalborg.

Aalborg Bys og Omegns
Sparekasse.

— Stiftet 12. Maj 1824. —

Telefon: Nr. 57 og 3508.

Landbosparekassen i Aalborg.

Indskudskapital ca. 27 Millioner.

Reserve- & Garantikapital ca. 2,1 Millioner.

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND



Nr. 6.

JUNI 1933

11. Aarg.

ESBJERG

Drik Øl

fra Boldesager Bryggeri.

L. Christensen.

Carl Feerup, Esbjerg.

Benzin. — Depot af Vacuum-Olier.

Tlf. 23 Skibsprovanteringsforretning. Tlf 23

Sø- og Fiskerbeklædning.

P. S. Ankersen, Esbjerg. Telefon 798.

Ene Import for Danmark af **Ball Band**. Amerikanske Gummistøvler anerkendt som Verdens bedste til Fiskeri- & Landbrug.

Ene Import for den anerkendte ægte blaa engelske **Guernsers**.

Alt til Fiskeribeklædning. Engelske Olietøj, Kirsay og

En gros. Vadmelsbenklæder. En detail.

Hansen & Leth *Maskinværksted.* *Telefon 1319.*

ESBJERG HAVN

Repr. for Hein & Sønners Motorfabrik, Randers.

Motorreparationer, Vaad- og Ankerspil, Spulepumper.

Repr. og Lager af Reservedele. Juul Munktell Motorer.

HENNING PEDERSEN

ESBJERG VÆRKTØJSMAGASIN
AKTIESELSKAB

M. R. Jørgensen,

Kontantforretning, Kongensgade 27, Esbjerg.

ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telf. 399 & 400. — Statstelf. 44.

absolut bedste Indkøbssted for Fiskeritovværk.

SOLAROLIE „VERITAS“

Leveres overalt i Havnen af Tankbaadene
„SVEND“ & „GEORG“

TRANSITLAGER AF MOTOR SMØREOLIE
„SEFAS OIL“

ESBJERG NY HAVN ALFRED OLSEN & Co. A/S
TELEFON 1098

Brødrene Mathiasen, Sejlmagere,

Telefon: Lager 47 Esbjerg Havn, Kontor & Privat 386 - 965.

Lager af: Hamp, Manilla, Kokos samt Jern- & Staalrosser.

Alt Rigningsarbejde udføres.

Ankere & Kæder samt al Slags Skibsinventar til Fiskefartøjer.

◀ GRENAA ▶



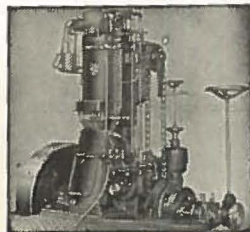
S. Petersen,
Grenaa.

Nybygning & Reparation
af Fiskefartøjer.

KIRK & SØN, Grenaa Havn

Tlf. 202. Omstilling til Fiskepakhuset. - Tilgr.-Adr. »Kirk«.
Daglig Forsendelse overalt af de paa Aarstiden fangede Fiskesorter.
Specialitet: Rødspætter, Torsk og Sild.

Billigste Pris.



Forlang Tilbud.

Grenaa Havns Motor
Fabrik.

Motorer i alle Størrelser.

Grenaa
offentlige
Fiskeauktion

ved
Vald. Nielsen

Telf. 203.

Telf. 203.

Frederikshavn.

A/S Motorfabriken „Frederikshavn“,
Frederikshavn.

Fiskeri Motorer. Totakt Gamma. Firetakt Frederikshavn.

Vacum's Motorolier

betyder: **Sikkerhed!** De opnaar den største Driftssikkerhed og en kraftig og letløbende Motor.

Tryghed! De undgaar unødvendige Standsninger paa Grund af Motoruheld.

Økonomi! Færre Reparationer og mindre Olie- og Brændselsforbrug betyder en Nedsættelse af Driftsomkostningerne.

VACUUM OIL COMPANY A/S

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

UDGIVET AF
FORENINGEN FOR DE DANSKE REDNINGSMÆND

NR. 6

JUNI 1933

II. AARG.

Erindringer fra Aarene 1913—1920.

Af Havnefoged, Kaptajn *J. Christensen*, Haderslev.

(Fortsat.)

Eftertryk forbydes.

Onsdag den 29. Juli, tidligt om Morgenen, løber Skibene, der tilhører Østersøflaaden, ind i Kiel's Havn og har, forinden de er fastgjorte ved Bøjerne, Kulpramme fyldt med Bunkerkul langssides. Hurtigere end sædvanlig bliver Kulrigningen anbragt, og efter faa Timers anstrengende Arbejde er Bunkerne atter fyldt til Randen. Der er i Dag ikke noget, der hedder Middagspause. Middagsmaden sluges, og atter gaar det til Arbejde med at tage store Mængder af Ammunition og Proviant om Bord. Over hele Linjen arbejdes der under Højtryk, og at der er et eller andet alvorligt i Gære, kan man læse paa de Overordnedes Ansigter. Inden ret længe skulde ogsaa vi almindelige Dødelige blive indviet i de for Øjeblikket herskende politiske Forhold.

Lidt senere end sædvanlig bliver den Del af Besætningen, som ønsker at gaa i Land, pebet til Mønstring paa Bagbords Agterdæk. Alle, der har Frivagt, møder op for efter den korte Udenlandsrejse atter at betræde hjemlig Grund, og dertil kommer, at der gives Udgangstegn til næste Morgen, vi har jo taget Bunkerkul, og hver Fritime bør udnyttes. Men Godmorgen, der er tyk Luft, og nu kommer den ene Overraskelse efter den anden.

Under normale Forhold bliver først Udgangstegnene fordelt af Vagtmesterens Medhjæper, og dernæst afholder den vagthavende Officer Mønstring. I Dag er det hele omvendt, da begyndes der med Mønstring, og den Vagthavende gaar endda ualmindelig hurtigt gennem Rækkerne, og ikke en eneste bliver tiltalt, hvad er noget ganske ualmindeligt. Vi kan slet ikke forstaa denne flinke Fremgangsmaade af en af vore Velyndere, men snart bliver Gaaden løst, thi forinden der begyndes med at uddele Udgangstegn, bliver vi alle kommanderet under Dæk med den Besked, at der foreløbig ingen Landlov gives; dermed være dog ikke sagt, at vi ikke i Aftenens Løb faar Lov at gaa i Land. Intet Under, at den Lurendrejer gik saa hurtigt til Værks ved Mønstringen; han var klar over, at der kom mindst en Mønstring mere, og var der vel saa Lejlighed til at slaa ned paa en eller anden stakkels Synder. Skændende forlader Sjakket Agterdækket, og det er just ikke alle pæne Ord, man hører om de Foresatte.

Den største Uro er dog blandt Skibets ældre Underofficerer, der har Familie i Land og nu af en eller anden ubekendt Grund bliver holdt tilbage. Efter en lille Times Forløb kaldes Landgængerne atter paa Agterdækket, og nu bliver følgende kundgjort af den ældste vagthavende Officer:

„Jeg har ladet Dem kalde for at meddele Dem, at der endnu ikke kan uddeles noget Udgangstegn. Første Officer befinder sig for Øjeblikket om Bord i Admiralskibet for at afhente nærmere Forholdsregler, og saalænge han ikke er vendt tilbage med nye Ordre, kommer hele Besætningen til at forblive om Bord. Hvad Grunden til denne Fremgangsmaade er, kan og maa jeg ikke oplyse Dem om, men inden ret længe ventes I. Officer tilbage, og af hans Mund vil De alle erfare nærmere“.

Skældende og smældende forlod vi atter Agterdækket, men denne Gang blev Ventetiden ikke lang. Allerede et Kvarter senere lød atter den vagthavende Underofficers Fløjte og Stemme igennem Batteridækket: „Beurlaubten Backbord Schanse“, og atter efterkom vi Ordren for for tredje Gang at tage Opstilling paa Agterdækket. Mønstringen foregik ualmindelig hurtigt og uden noget som helst Sammenstød, dog forinden der blev paabegyndt med Uddeling af Udgangstegn forlod Officeren Agterdækket og vendte i Følge med I. Officer tilbage. Paa I. Officers skarpe og meget alvorlige Ansigt kunde vi se, at Sagerne ikke var helt normale, og han kundgjorde, efter at have taget Stilling paa en Forhøjning, følgende for os: „Deutschland ist heute Abend in das erste Stadium eines Krieges hineingetreten, „Grosse Sicherung“. Aus diesem Grunde habe ich, bevor ich mit dem Admiral Rücksprache genommen hatte, keine Urlaube am Land schicken können. Sie bekommen heute Abend Urlaub, doch nicht den gewohnten Kohlenurlaub (til næste Morgen), sondern nur bis 12 Uhr nachts. Ein jeder von ihnen hat, sofern sich etwas besonders ereignen sollte, sich sofort an Bord zu begeben, und es werden daher stets Verbindungsboote sich an den Landungsbrücken befinden. Ich mache noch einen jeden darauf aufmerksam, dass etwaige Urlaubsüberschreitungen sehr strenge bestraft werden“. (Tyskland er i Aften traadt ind i det første Stadium af en Krig, „Sikring“. Af denne Grund har jeg, forinden jeg havde talt med Admiralen, ingen Landgængere kunnet sende i Land. De faar i Aften Landlov, dog ikke den sædvanlige Kul-Orlov, men kun til 12 Nat. Enhver af dem skal, saafremt et eller andet særligt maatte ske, straks begive sig om Bord, og der vil derfor stadig være Baade ved Landingsbroerne. Jeg gør endnu enhver opmærksom

paa, at Orlovsoverskridelser vil blive meget strengt straffet).

Efter denne Tale blev Udgangstegnene fordelt, og hurtigt kom vi i Baadene, men Klokken var da ogsaa 8^{1/2}.

„Grosse Sicherung“ var som allerede omtalt første Stadium, Staten traadte ind i til en begyndende Krig. Endnu samme Aften blev alle sig paa Hjemmeorlov befindende Soldater kaldt tilbage til deres Garnison eller Skibe. Det bliver Militæret paa det strengeste forbudt at tale højt sammen i Land, paa Restaurationer eller hvor som helst med ukendte militære eller civile Personer om militære Anliggender og Udrustninger. Mange Forordninger bliver bekendtgjorte, og ualmindelig strenge er de Straffe, der anvendes — vel rettere: kan anvendes — ved Overskridelse af disse Forordninger.

Som næste Punkt paa Dagsordenen, ca. 24 Timer senere, følger „grosse Kriegsgefahr“. Dernæst kommer „Mobilisierung von Heer und Flotte“, og saa tilsidst, naar Ord og Traktater intet mere kan udrette, „Kriegserklärung“.

Med tysk Præcision og Nøjagtighed gennemgaas de forskellige Stadier, det hele er som en stor, med yderste og største Akkuratessse arbejdende Maskine, paa hvilken det ene Tandhjul griber ind i det andet. Dog, forinden jeg gaar videre med disse Ting, beder jeg mine ærede Læsere først i Tankerne at følge os paa vor Tur i Land denne Aften.

Baadene havde knapt lagt fra Skibssiden, inden der blandt Landgængerne opstod en vældig Parlamentaren om det, vi havde hørt. Ogsaa vi tre Eetaarige deltog ivrigt i Diskussionen, hvad for saa vidt ikke var saa mærkeligt, thi udbrød der virkelig en Krig mellem Tyskland og en eller anden Stat, var vor eetaarige Tjenesteret ikke en sur Sild værd. — Suppen bliver dog aldrig spist saa varm, som den bliver kogt; ofte havde vi været udsat for store Overraskelser, hvorfor skulde der ikke ogsaa ske en denne Gang. Jo, Underet skete, desværre til den modsatte Side end vi havde ønsket.

Kiels Gader var denne Aften overfyldte af en avislæsende, diskuterende Befolkning, og særlig stor var Trængselen foran Avisernes Redaktionskontorer. Utallige er de Ekstrablade, som udgaar, og alle indeholder de de mest forvirrende Rygter. Snart mobiliserer Rusland og Frankrig mod Tyskland, og en Time senere dementeres det hele ved et nyt Ekstrablade. Er det underligt, at saavel Militær som Befolkning bliver ophidset af saadanne Rygter?

I vort Stamlokale traf vi tre Kammerater sammen med Kolleger fra andre Skibe, og hver enkelt af disse havde Nyt at berette, Ting, der grænsede til det vanvittige. Vor gode Ven F., hjemmehørende i Rhinlandet, der allerede var en Del nervøs i Forvejen, blev ved disse Historier saa altereret, at han uden at sige Farvel forlod saavel os som Lokalet for at besøge nogle civile Bekendte. Ingen af os anede i dette Øjeblik, at det skulde blive sidste Gang, vi saa vor Kammerat „Rhinland“; han vendte ikke mere tilbage til S. M. S. „Schleswig-Holstein“.

De faa Timer, vi havde Orlov, forløb hurtigt, og alt som Uret gik mod 12 begyndte vi at rette Kursen mod Landgangsbroen for at tage med sidste

Baad om Bord. Paa Broen søgte vi efter vor Kammerat, og her var han ikke, ej heller i Baaden, og ingen af Besætningen havde set ham komme tidligere om Bord. Skulde F. virkelig friste Skæbnen og blive over Orlov i Land, trods det strenge Forbud? Vilde han absolut — ja, denne Gang blev det bestemt mere end 3 Dage — gøre Bekendtskab med „Lip-sius“ og „Vatter Philipp“ ligesom Jimmy? Vi kunde ikke tro saadant om vor ret militære Makker, men hvor var han, og hvad var der hændet ham? Af den vagthavende Underofficer, der tog mod mit Udgangstegn, blev jeg ved Tilbagekomsten beordret ind til den vagthavende Officer, og her blev Gaaden „Rhinland“ løst. Overfor Overløjtnanten maatte jeg gøre nøjagtigt Rede for, hvor jeg havde været, og hvor længe jeg havde været sammen med F. denne Aften. Endvidere ønskede han at vide, hvor meget Spiritus F. havde nydt, o. m. m. Først efter at mine Svar var ført til Protokols, fortalte han mig, at der ved 11-Tiden var indløbet Meddelelse til Kommandoen om, at Eetaarig Overmatros F. Kl. 10^{1/2} i kvæstet Tilstand var bleven indleveret paa Marinelazarettet i Kiel og saaledes ikke kunde ventes tilbage om Bord. Foruden andre indre Kvæstelser havde F. faaet flere Ribben brækket; han var endnu uden Bevidsthed, dog var der ikke nogen direkte Livsfare for den Forulykkede, men bordtjenestedygtig blev han aldrig mere. Efter Vidners Udtalelser har F. villet springe paa en i Fart værende Sporvogn, har forfejlet Springet og saa faaet Læsionerne af Paahængsvognen. At Manden ikke blev overkørt og dermed dødelig kvæstet, har været et Mirakel. Det var en trist Meddelelse, jeg havde til mine Kammerater næste Morgen og en sørgelig Afslutning af vor sidste Landgangstur i Kiel, inden Krigen begyndte. Alle holdt vi meget af „Rhinland“, en frisk og munter Fyr i alle Henseender, dog trøstede vi os med, at han maaske havde haft Held i Uheld, thi blev Krigen virkelig til Alvor, vilde han sikkert blive forskaanet for megen Elendighed, selv om han saa til at begynde med maatte døje store Smerter i første Omgang. Næste Dag blev F.s Hab und Gut pakket og sendt i Land. En god Kammerat var gleden ud af vor Midte, og ingen af os tilbageblivende 5 Eetaarige fik nogen som helst Lejlighed til at besøge ham paa Lazarettet.

Den 30. Juli, Torsdag, indtraf 2. Stadium „Grosse Kriegsgefahr“. Allerede fra Morgenstunden af var hele Besætningen beskæftiget med at laste alt, som ikke var absolut nødvendigt om Bord, eller som ved eventuelle Granattræffere kunde brænde eller splintre og derved saare Mandskabet, i store Lægtene, som sejlede alt ind til det „Kaiserliche Werft“, hvor

Reserveret T.

„Vendia“ Øl.

„Vendia“ Mineralvand.

hvert Skib havde et Depot. Alle Borde og Bænke, disse var af Træ, Skibets Baade, undtagen Damp-pinassen og Kommandantens Motorbarkasse, kom i Land. For Fremtiden maatte vi indtage vore Maaltider siddende paa Gulvet. Det værste var dog, at vore smaa Tøjspinte ogsaa maatte vandre i Land, selv om det kun var Halvdelen. Knapt tilmaalt havde Pladsen til vort Tøj været, men nu skulde to Mand dele Skab sammen, et urimeligt Forlangende, men det skulde gaa, og det gik.

Alt imens svirrede de utroligste Rygter om Krig og Spioner gennem Luften. Snart tager Krigsfaren af, snart bliver den alvorligere. Hvad skal man tro? Af Overstykimester B., under hvem jeg denne Dag arbejdede, kunde jeg forstaa, at det foreløbig drejede sig om Krig mellem Tyskland og Rusland-Frankrig. Der arbejdedes dog fra Diplomaternes Side med at faa Uoverensstemmelserne bilagt, saa at alt atter kunde aande lettet op. Interessant var det at høre disse ældre Underofficerer udtale sig om en Krig og dens Følger. Intet var der paa Jorden, der kunde maale sig med det tyske Materiale og det tyske Militær, ligemeget, hvem der kom og hvor mange der kom, „wir senden sie mit zerbreckenen Schädel zurück“. Gerne vilde jeg have opponeret ved deres Samtaler, dog turde jeg ikke paa dette Tidspunkt, selv om mange af Dæksofficererne var mig ualmindelig venlig sindet. Tilstanden blev dog i Dagens Løb alvorligere, og III. Eskadre gik derfor gennem Kejser Wilhelms-Kanalen til Nordsø-Krigshavnen Wilhelms-haven. Da disse mægtige Skibe sejlede forbi os, fortalte Overstykimesteren mig (vi selv saa ingen Aviser el. lign.), at Forholdet mellem Frankrig og Tyskland var spændt til det yderste, og derfor skulde disse Skibe til Nordsøen. Med Rusland stod det endnu værre til, der mobiliseredes af al Magt. Til at tage sig af „Väterchen Zar“s Skibe var vi, II. Eskadre, bestemt. Endvidere skulde IV. og V. Eskadre dannes af de i det kejserlige Værft liggende ældre Skibe, og disse skulde saa senere tiltræde II. Eskadre og alle tilsammen danne Østersøflaaden, der under Overkommando af Prins Heinrich af Preussen, Kejserens Broder, skulde operere mod Rusland til Søs samt understøtte den tyske Hær paa Østfronten fra Søsiden.

Saaledes lød Overstykimesterens Forklaring, og jeg siger ikke for meget, naar jeg her paastaar, at alle de professionelle Soldater var højt oppe ved Tanken om at komme til at prøve Kræfter med Russerne. Det blev bare ikke til noget, og alle stolte Forhaabninger blev kuldkaastede i Løbet af faa Timer.

(Fortsættes.)



Radiotransmission af en Redningsøvelse ved Redningsstationen „Hirtshals“.

Torsdag den 22. ds. vil der af Statsradiofonien blive foranstaltet en Radiotransmission af en Øvelse ved Hirtshals. Som Speaker Redaktør Axel Dahlerup. Det nærmere Tidspunkt for Transmissionen bliver bekendtgjort i de officielle Programmer.

Indvielsen af Grenaa nye Trafik- og Fiskerihavn.

Lørdag den 10. Juni 1933 vil blive optegnet som en af de store Mærkedage i Grenaa Kommunes Historie. Paa denne Dag foretoges den officielle Indvielse af Grenaa nye Trafik- og Fiskerihavn i Overværelse bl. a. af Landets Statsminister.

Det er allerede en Aarrække siden, Havneudvidelsen blev sat paa Dagsordenen, og skulde der dryppes en Draabe Malurt i Dagens Glædesbæger, bliver det, at Grenaa er kommet en Snes Aar bag-efter. I vide Kredse herskede der længe en mærkelig Mangel paa Forstaaelse af, hvad Havnen betød for Byens Trivsel. Og dog er Sandheden den, at Havnen er Byens næststørste Arbejdsplads. Endvidere maa det ikke glemmes, at Grenaa ligger mellem de to store Byer Aarhus og Randers, der hver for sig søger at tilegne sig, hvad de kan, af Grenaa naturlige Opland. Men mod Havet har Grenaa Betingelser, som ingen kan tage fra Byen, naar de udnyttes ret. Grenaa Havn er det fremspringende Punkt paa Jyllands Østkyst, og nu, da Havnen er saa stærkt udvidet og moderniseret, vil den uden Tvivl blive Basis for en endnu større Fiskerflaade, ligesom det er at vente, at Trafikken paa Havnen vil tage til i Forhold til den Forbedring af Pladsforholdene, der nu er sket.

Bygningen af den nye Trafik- og Fiskerihavn, som nu er afsluttet i 1933, er en Sag, der har staaet paa i mange Aar, thi lige siden 1911—12 har der fra Fiskerierhvervets Side været rejst gentagne Krav om forbedrede Forhold for Fiskerflaaden, der benyttede Grenaa Havn som Basis.

Naar det imidlertid stadig stødte paa Modstand indenfor Flertallet i Byens og Havnens Styrelse, er den væsentlige Aarsag den, at de fremkomne Projekter kun tilfredsstillede i nogenlunde Grad Fiskeriet, hvorimod der overhovedet ikke var taget Spor af Hensyn til Forbedring af Trafikforholdene.

Imidlertid udviklede Trafikken, ja for øvrigt ogsaa Fiskerflaaden sig saaledes, den første i baade Størrelse og Mængde, den sidste kun i Mængde, men desværre ikke i Størrelse, at det skabte ganske umulige Forhold, ligesom Besejlingsforholdene og Manøvreringen i Havnen med de store Fragtdampere var helt uforsvarlig, og

Brug kun S H E L L Benzin, Olie & Petroleum.

Lager i Hirtshals. Telefon 45. Lager i Frederikshavn. Telefon 790.

Telefon 109.

THS. TOFT, HJØRRING

Telefon 809.

der var Fare for, at Havnen skulde komme i en saadan Miskredit hos Rederne, hvad den allerede var ved Ejerne af Fiskefartøjerne, at de nægtede at slutte Fragter paa Anløb af Grenaa Havn.

Som Følge af disse Forhold greb Havnebestyrelsen til i 1924—25 at foreslaa Byraadet at udvide den daværende nordre Mole i en Bredde af 50 m for dermed bedre at kunne ekspedere Fragtskibene, men Forbedring af Besejlingsforholdene blev ikke medtaget, idet man gik ud fra, at naar Indtægten steg, vilde det være lettere at komme til en Forstaaelse om Nødvendigheden af en Forbedring af disse.

Imidlertid opstod der i Løbet af nogle faa Aar en Trafik saa stor, at den ikke kunde ekspederes, hvilket havde til Følge, at Pladsen for Fiskefartøjerne og Skibene, som søgte Havnen for Modvind (Nødhavn), formindskedes og blev saa elendige, at man undgik Havnen saavidt muligt, og af den Grund saa Havnebestyrelsen sig nødsaget til at indgaa til Byraadet med et Forslag om en Udvidelse af Grenaa Havn og fremlagde samtidig et Projekt, udarbejdet af Distriktsingeniør Buhl, Sønderborg, som var anslaaet til at ville komme til at koste ca. 1,3 Mill. Kr.

Da Udvidelsen i væsentlig Grad skulde komme Kattegatsfiskerne og de for Modvind havnesøgende Fragtskibe tilgode, indgik Byraadet til Ministeriet Stauning med et Andragende om Statens Støtte til denne Udvidelse, og der blev bevilget en Sum af Kr. 600,000. I 1931 blev Projektet udbudt i offentlig Licitation, og allerede i Maj Maaned paabegyndte det lands- og verdenskendte Entreprenørfirma Christiani & Nielsen, som havde faaet overdraget Entreprisen, Arbejdet paa den nye Havn, og i Maj 1933 blev den afleveret, efter at Uddybningsarbejderne, som blev udført af det kendte Uddybningsfirma Elzelingen & Co. i København, var tilendebragt.

Med denne Udvidelse af Havnen er der skabt aldeles udmærkede Forhold saavel hvad angaar Ekspeditionsforholdene i Havnen som Besejlingsforholdene. Den østre Dækmole, den, som betinger gode Besejlingsforhold og Ro i Havnen, er blevet forlænget med 315 m, og dens fulde Længde er nu 499 m, ligesom Dybden nu er 6 m i Indsejlingen imod 4,4 m før. I den nye Havn (Nordre Havn, som den nu betegnes)

er et 200 m langt Bolværk Retningen Vest og Øst med 5,7 m Vand, og som kan uddybes til 6 m, i Syd og Nord et 100 m langt Bolværk med 3,7 m Vand, men ved dette Bolværk kan der uddybes til 5,2 m. Endvidere findes en Anlægsbro i den nordvestlige Del af Havnen 90 m lang, den er udelukkende beregnet til Anlægsplads for Fiskefartøjer, og imod Øst dækkes Bassinet mod Sø og Underdrag udefraaf en 92 m lang Tværmole, og imod Nord er Havnen skærmet af en ca. 500 m lang Dækmole.

Dækmolen saavel imod Øst som mod Nord er bygget op med store Tømmerkister, som saa er fyldt med Ral, som derefter er belagt med Haandsten og store Søsten; det 200 m lange sydlige Bolværk er slaaet af Jernspuns Larssens Jern III, og de 100 m i Syd og Nord er dels Jernspuns og dels Jernbeton. Anlægsbroen, som er aaben, er udelukkende Jernbeton, hvilket Tværmolen ogsaa er. Der er dobbelte Jernbanespor overalt, og der er ført Vandledning ud ved begge Kajer, ligesom der er elektrisk Belysning med specielle Lamper til Brug under Arbejdet ved Losning eller Lastning efter Mørkets Frembrud. Der er store Oplagspladser, som egner sig for enhver Import eller Eksport af Varer, og Bundforholdene er, da det er indskyllet Sand paa fast Havbund, gode at bygge paa.

Til Havnens Besejling om Natten er der to Vinkelfyr, et paa østre Mole, som har en hvid Fyrvinkel, der leder ind til Havnen Øst fra, og et paa nordre Mole, som har en hvid Fyrvinkel, der leder ind til Havnen Nordfra. Der er ansat Statslods, som lodser ind og ud af Havnen. Den gamle Havn (Sydhavnen) er samtidig med Udvidelsen af Havnen blevet uddybet, saaledes at der i denne Havn nu er ca. 260 m Lossekaj med 5,1 m Vand. Der er dobbelte Jernbanespor ved de 178 m og enkelt ved Resten. Vand og elektrisk Lys er ført ud.

Grenaa Havn maa efter de Udvidelses-Arbejder, der er foretaget, være vel rustet til at modtage den forøgede Trafik, som maa forventes at komme efter Ophøret af den Krisetid, vi er inde i.

Indvielseshøjtideligheden.

Da Fyrinspektionsskibet „Argus“ Lørdag den 10. Juni Kl. 4^{1/4} Eftermiddag efter en lille Sejlur med de indbudte tog Snoren ved Indsejlingen til Grenaa nye Havn, tudede Sirenerne ombord paa de i Havnen liggende Fartøjer, Klokkerne ringede, og den tusindtallige Menneskemængde brød ud i Hurraraab. Musiken intonerede, og Forsamlingen sang Holger Drachmanns „Du danske Mand“.

Efter at Borgmester Thoft havde redegjort for Havnens Tilblivelseshistorie, og Viceadmiral Rechner havde talt paa Ministeriets Vegne, holdt Statsminister Stauning følgende Tale:

Grenaa Havn har i lang Tid været Genstand for Opmærksomhed. Det lykkedes at overbevise Trafikministeren om Forsvarligheden ved en Udvidelse, og det lykkedes at faa Enighed i Grenaa om



Da „Argus“ stod ind i den ny Havn og sprængte Snoren.



Statsminister Stauning.

det store Fremstød, og endelig har ogsaa Rigsdagen givet den nødvendige Tilslutning. Saa har der været arbejdet den lange Tid, og der har været Glæde over, at mange fik Beskæftigelse her, men nu er det forbi. Nu skal Arbejdet helst komme indirekte gennem Skipperens, Sømandens og Fiskerens Besøg i den gode Havn. Grenaa har formodentlig alle Dage haft en Betydning for Skibsfarten. En stor Del af Kornhandelen til Norge gik i svundne Dage over Grenaa. Men den Gang Kolindsund ikke var Agerbrugsland, men Vandvej, da Grenaa laa ved Djursaa, da var der nok megen Sejlads her. Da spillede Kolindsund og Djursaa og Grenaa den store Rolle for den indenrigske Trafik, men det var helt tilbage i Middelalderen og har intet at gøre med den moderne Havn, som nu er bygget. Siden 1812 tror jeg, at Byen har haft en Havn. Men det er nok langt senere, at Havnen opnaaede sin Betydning som isfri Trafik- og Godshavn. Yderhavnen af 1873 er paa min Alder, og Grenaa var da ogsaa Maalet for en af mine første Rejser. Jeg kom her som Feriebarn 1884 eller 85 og har et levende Indtryk af en lille By, men navnlig et Indtryk af den Havn, som siden har været Grundlaget for Byens Liv. Havnen har nemlig været den solide Basis for det oplomstrende Liv i Haandværk, Industri og Handel, men ogsaa Fiskeriet har faaet sin Udvikling i Havnen og sin Betydning for Befolkningen heroppe.

Nu staar vi ved Afslutningen af en ny stor Udvidelse af Havnen. Grenaa har hævdet sig overfor andre Byer, hvis Besejlingsforhold var mindre bekvemme, og derfor er Grenaa vel til en vis Grad Stabelplads. En betydelig Handelsflaade og Fiskerflaade hører hjemme heroppe, men endnu mere Betydning har det maaske, at den besøges af en Mængde Fartøjer, som henter eller bringer Gods. Den

livligt voksende Trafik har befordret Ønsket om Havnens Udvidelse, og nu er den altsaa klar til at modtage Fremtidens Strøm af Skibe og Fiskerbaade. Nu er der Plads for en Fremtid, og alle ønsker nu, at det maa blive en lys og lykkelig Fremtid for Grenaa, men ogsaa for den Fiskerbefolkning, Skipperne og Sømand, som er Betingelsen for Liv og Virksomhed. Havnens Opvækst her vil være en Fordel for hele Landet, hele Landet trænger til at se Lyset trænge frem efter Mørket.

I den haarde Krisetid, som Landet oplevede, byggedes den nye Havn ved Grenaa, og det er godt og rigtigt. Hvis man har Kræfter til det, skal man just i Modgangstiden forberede sig paa Arbejdet i Opgangstiden, og det er sket her.

Lad os da ønske, at Havnens Indvielse maa være symbolsk for Landets og Befolkningens Udsigt til bedre Tider. Lysning spores, men endnu er der tunge Skyer. Der er sat meget ind paa at faa Arbejdet i Gang i dette Aar, og Fremskridt er sket. Vi er sikkert enige om at haabe paa fortsat Lysning og Fremgang. En Havn spiller en stor Rolle i Menneskets, i Byens, i Landets Liv. Alle har Forstaaelse af, at Havnen maa være til Raadighed. Den er baade det første og det sidste, vi søger. Til Lykke da med Havnen heroppe. Gid Heldet maa følge Foretagsomheden, som har givet sig Udslag her! Et Leve Grenaa Havn! (Hurra og Haandklap.)

Statsskoleskibet »Danmark« paa Togt.

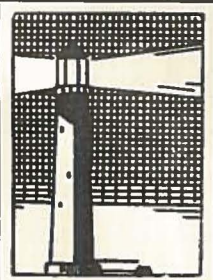
Den 14. ds. mødte 80 Elever om Bord i „Danmark“ og fik deres Uniform udleveret fra Magasinet inde paa Orlogsværftet, hvor Skoleskibet har ligget siden i første Halvdel af Maj. Den 15. stod det ud i Sundet og vil nu i en Tid til hen i August Maaned besejle de danske Farvande og besøge en Del Provinshavne, for at saa mange som mulig af den danske Befolkning ved Selvsyn kan faa at se, hvilket herligt Klenodie, den er blevet Medejer af, og til hvilket Forældre til de unge, hvis Lyst staar til Søen, dristigt kan give i sin Varetægt.

Nordjyllands-Udstillingen.

Nordjyllands-Udstillingen i Aalborg aabnede den 1. Juni, og den byder en Mængde interessante Stand. Udstillingspladsen, som er lagt paa Skovbakken, ligger i de skønneste Omgivelser, som tænkes kan, og da der tillige bortloddes en fuldt udrustet ny Fiskekutter, er der jo særlig for Fiskere saa meget mere Anledning til at aflægge Udstillingen et Besøg, men der er lige saa stor Anledning for andre Ikke-Fiskere, idet der bydes paa saa mange interessante Seværdigheder, og de, der ikke er interesseret i en Kutter, kan søge Lykken i Bortlodningen af en Villa.

Husk,

at Artikler, der ønskes i Bladet, skal være Redaktionen i Hænde inden den 1. i den Maaned, de ønskes optaget.



Sikker i Havn —
— med en Tuxham

Raaolliemotorer
12—210 HK.

Tuxham A/S - København - Valby.

BORNHOLM



Dampskibsselskabet paa Bornholm

af 1866.

København—Rønne.

Daglig Forbindelse.

S/S Heimdal — M/S Bornholm — M/S Frem

Fra København, (Havnegade 27), Kl. 11,00 Aften

Fra Rønne Kl. 11,00 Aften

Selskabets Ekspeditioner:

København: Hr. Th. Herrig,
Havneg. 27, Tlf. 1865 &
11865. Kontortid: 8—6,
Søndage 8—9 Fm.

Rønne: Hr. Aage Jensen.
ved Havnen. Tlf. 159.
Kontortid 8—12, 1—6.
Søndag: 8—9 Fm.



Forlang
altid

Bornholms Vegetabil Margarine.

A. S. Grønbech & Co.
Hasle.

Chr. Poulsen, Gudhjem.

Bornholmske Kryddersild. — Røgede Sild. — Spegesild.
Egen Nedlægning. En gros & en detail.
Telefon Nr. 64.

Nexø Motor- og Maskinfabrik.

C. SVENDSEN

◀ ALLINGE ▶

Aktieselskabet

Allinge Kolonial- & Produktforretning.

Telegramadrs. Produkten. Telf. Nr. 10.

Reserveret.

G. Jørgensens Slagter- & Paalægsforretning

fører kun prima Varer.

Telf. 66. ALLINGE Telf. 66.



**BENZIN
MOTOROLIE
BRÆNDELSOLIE
PETROLEUM**



Brøndberg & Tandrup,

St. Kongensgade Nr. 27 B,
København K.

Telg.-Adr.: „Skibelys“. — Telf. Palæ 827.

Redningskrans-Markøren „HERE“
(Dansk Patent).

Lanterner - - - Skibsinventar

Reparationer.

— — Udtagelse af Certifikater. — —

◀ AALBORG ▶



AALBORG IS-KOMPAGNI
LARS CHRISTENSEN

Is

i hele Laster fra Lagre i Norge.
pr. Banevogn eller Bil fra Lagrene
i Aalborg.
Knust Is til Fiskeribrug.

Telegr. Iskompagniet. Telefon: Aalborg 50.

A. Abel,
Aalborg.

Aalborg Bys og Omegns
Sparekasse.

Stiftet 12. Maj 1824.

Telefon: Nr. 57 og 3508.

Landbosparekassen i Aalborg.

Indskudskapital ca. 27 Millioner.

Reserve- & Garantikapital ca. 2,1 Millioner.