

# **TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN**

**Medlemsblad for foreningen af danske redningsmænd**

Redigeret af  
Jørgen Pedersen, Ydby

**1960**

**27. aargang**

1960  
GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI  
LEMVIG



**Andersen & Jensen**Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395**Thyborøn Fiskeauktion**(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 . Omst. til Priv.**Martin Herups**Vaadbinderi  
Thyborøn Havn**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendtDaglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

## Selskabets Ekspeditioner:

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1886  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.  
RØNNE Ved Havnen, Tlf. 1886. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**IVER CHRISTENSEN  
VAADBINDERI  
SKAGEN**

Etabl. 1879 - Telefon 4 14 77 og 4 10 45

Danmarks største  
Trawl- og VaadbinderiFilioler i Esbjerg, Hirtshals, Strandby  
og Marstrand  
**C.K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefo- Central 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for.

DANNEBROG

**Skaarup & Salskov**Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★

Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1960

27. Aarg.



Lemvig Folkeblad fot.

Det eftersøgte motorskib »Skaarupsund« af Thurø,  
fortøjet ved kanalmolen i Thyborøn Havn.  
Svitzers »Mimer«, som havde bugseret skibet i havn, ses bagved.



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester

Alt Skibsmaler-  
arbejde udløres  
Telefon 3367

Gl. Havn - Esbjerg

Marketenderiet

„NY HAVN“

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet

TORM

København

Brugsforeningen

»FREM«

Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

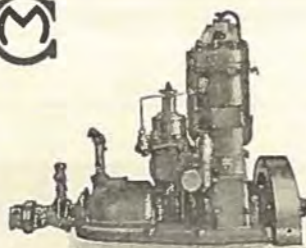
AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup>

Telefon 66

Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fløistræde 24 - København K - Telefon Central 8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stillet 2 August 1847 Telefon 131 - Postgiro 851.00  
Kontortid: 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyborøn Afd. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, København

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1960

27. aarg.

## Tavs radio og tomme pladser

Da jeg sad ved mit skrivebord og formede det forrige fiskerbrev, havde den frygtelige vinterstorm endnu ikke naaet at blive en tragedie. I hundredvis af danske fiskerkuttere stævnede ind mod kysten eller prøvede paa at underdreje for den voksende storm, der nu med tiltagende styrke rasede over havet.

Vi paa landjorden følte nok, at der var alvor i stormkastene, selv om vi som saa ofte før ikke regnede med, at katastrofen skulle naa een eneste af vore kuttere, men at de ville klare ogsaa denne prøve og naa velbeholden i havn. Vi haabede alle, og derfor var vel ogsaa den pen, der formede sidste fiskerbrev, mere optimistisk, end man senere var glad for, da udviklingen tog fart, og radiosenderne i de smaa kuttere ikke mere lod høre fra sig.

Ja — der er ikke saa langt fra smil til taarer, naar det gælder det farefulde liv paa søen, og helt vel har digteren Nis Petersen givet udtryk for dette i sit vers, der maa gribe enhver, der har følt havets nærhed, naar dets tale var stærkest, og en af dem, man holdt af, blev dets bytte:

„I dag sidder kvinder i by og bol  
og stirrer tomt paa en ledig stol.  
Hvad hjælper klage?  
Hvad hjælper bøn?  
Hist sad en far, og her sad en søn,  
Da sidst man saa dem paa baadens dæk,  
stod sol paa himlen.  
Nu er den væk“.

I en saadan tid er den enkeltes sorg, alles sorg langs kysten, og selv den jul, som alle længtes imod, blev anderledes, fordi der var aabne saar, tomme stole, der forgæves ventede paa en far, en søn eller bror, som blev derude.

Disse haarde døgn, denne utrolige kamp for liv og fartøj, disse hvileløse timer i hjemmene

paa land er bagsiden af det, som gaar under betegnelsen: det frie liv paa søen.

Men i en slig alvorstund, da haab og tvivl kæmper om overtaget, indtil man til sidst staar ansigt til ansigt med det, som frygtedes, da skal der være plads til en tak for de store anstrengelser, som i de mange døgn blev lagt i eftersøgningen paa havet. I distancer paa op imod et par tusind sømil over Nordsøen og helt ud i Atlanten har vore to redningsdampere kæmpet sig frem gennem storme og svær sø, og saavel et af vore egne som fremmed fly har af søgt de omraader, hvor blot det mindste haab synes muligt for at finde de to savnede kuttere „Stornoway“ og „Jytte“ med deres besætninger i live — men de fandt dem ikke.

Radiosenderen, den vidunderlige radio, der er bro mellem hav og hjem, men som smerter ved sin tavshed — den forblev tavs.

Hvor har der været lyttet langs kysten i lange døgn!

Man holdt fast ved haabet til det sidste — længe efter at „Homeward“ som en ribbet fugl med nedbrudt antenne, knuste styrehusvinduer og udslidt, men glad besætning fortøjede ved kajen. Ja, man haabede, til der intet haab var mere, saadan er havets folk. — Ja, og saa skal livet jo leves videre, siger man, og det er helt rigtigt, og det skal vi prøve paa at hjælpe dem med, der er haardest ramte i dag.

Ikke blot julen over, men saa længe en mor savner sin mand, og en dreng sin far. Vi vil minde hinanden om det store ansvar. Læs den lange række af navne paa mindemurene, og glem ikke de sidste, der nu skal føjes til.

Da sidst man saa dem paa baadens dæk,  
stod sol paa himlen.

Nu er den væk!

Maagen.



### I anledning af en gammel sæbynits 100 aarsdag.

Brutalitet, sultekure og en raa og umenneskelig behandling for de mindste forseelser var matrosernes daglige vilkaar i den berygtede

Novascotia fuldrigger „Crusader“  
— af alverdens søfolk kendt under navnet „Slavekassen“.

Sømandsmissionær Niels Jacob Andersen, Sæby, døde sommeren 1937. Paa hans grav paa Sæby kirkegaard har venner af Indenlandsk Sømandsmission rejst en enkel, men smuk natursten, der foruden inskription bærer en stor havmaage i broncerelief. Niels Jacob Andersen var født 2. december 1859 og ville saaledes onsdag den 2. december være fyldt 100 aar.

Som ganske ung fik han i Frederikshavn hyre til 14 kr. om maaned med en fiskekvasse. I tyve aar derefter sejlede han til søs — det meste af tiden som fuldbefaren matros med de store sejlskibe paa verdenshavene. Han oplevede at blive „shanghaiet“. Og en af hans mest dramatiske sejlads var med Novascotia-fuldriggeren „Crusader“ — „Slavekassen“, som den blev kaldt — med sin 37 mands store besætning, der bestod af 13 forskellige nationer. — Paa dette skib, hvor maden var elendig, begyndte arbejdstiden om morgenen kl. 2 og varede til kl. 23 om aftenen — og alle officererne havde revolver parat ved mindste mukken fra mandskabet.

Niels Jacob Andersen fik tidligt et religiøst gemmenbrud, og da han havde ualmindelige gode talegaver, gik han efter 20 aar til søs i land og begyndte — kun 35 aar gammel — at arbejde som rejsemissionær for Indenlandsk Sømandsmission. Naar han ved møder og sammenkomster vidende om det, der for ham var blevet en hjertesag, fortalte han ofte tildragelser fra sit begivenhedsrige liv til søs. Ved juletid var han en sikker gæst i søndagsskolerne i Sæby, Bangsbostrand, Frederikshavn og Strandby. Og han forstod den kunst at fange børnenes opmærksomhed. Mange søndagsskolebørn fra den tid vil ikke genkende, naar vi i efterfølgende linier genopfrsker en af Niels Jacob Andersens beretninger fra havet — fortalt i hans eget djærve og ukunstlede sprog.

Beretningen i sig selv er et vægtigt indslag til belysning af fortidens ofte raa og umenneskelige behandling af de menige søfolk, der var prisgivet officerenes luner og brutalitet.

Niels Jacob Andersen havde sejlet en aarrække, men tiderne herhjemme var forfærdelig sløje — for fuldbefaren matros var hyren kun 36 kr. om maaned — og han tænkte stadigvæk paa at slippe over til Amerika, hvor hyren var ikke saa lidt bedre.

Omsider — fortæller Niels Jacob Andersen — fik jeg fat i en stor Novascotia-fuldrigger, der laa i Aarhus, og som hed „Crusader“.

Kaptajnen hed Darkey, men af alle de skibe, jeg har været med, udenlandske saavel som danske, har jeg aldrig været med en slavekasse saa frygtelig som den.

Den dag, vi kom om bord, havde vi rejst hele natten, vi var nemlig to danske, og vi havde faaet hyre i København og var som følge deraf trætte og sultne, men saa snart vi kom ombord, blev vi sat i arbejde, og der var ikke tale om hverken at spise eller sove. Først da det blev middag, fik vi middagsmad og en times hvil, og her fik vi lejlighed til at gøre os bekendt med det øvrige mandskab. Der var 37 mand, og disse bestod af 13 (tretten) forskellige nationer, nemlig: Russere, finnere, østrigere, tyskere, franskmænd, spaniere, portugisere, grækere, italienerne, negre, enkelskmænd og amerikanere og vi to danske. Nogle af negerne var amerikanere, ellers havde der været 14 nationer. De var næsten alle berusede af det paa den tid saa billige danske brændevin, der kun kostede 28 øre pr. flaske. De blev paa grund af fuldkab mishandlede saavel af officererne som ved indbyrdes slagsmaal. I et af disse mange indbyrdes slagsmaal blev en østriger forfærdelig forslaaet og meldte sig derfor syg, men den slags var der intet der hed ombord i dette skib, med mindre man kunne leve af amerikansk olie, for anden føde fik han ikke. Han holdt dog ud et par dage uden mad, men maatte saa paa grund af sult melde sig arbejdsdygtig igen. Han bad dog først om noget mad, hvilket han omsider fik, men da han havde spist, blev der kommanderet: „Turn to work, Pesander“, han blev nemlig kaldt Pesander, hvilket betyder bonde, og det er et af de værste skældsord for en sømand. Han sagde da, at han var nødt til at hvile lidt efter sultekuren, men herover blev 1ste styrmand rasende, han tog ham op paa dækket og gav ham haandjern paa, hvorefter han lod ham hænge op under mesanbommen i armene. Her lod han ham hænge i ca. 20 minutter, og staklen var da ganske sort baade i ansigtet og paa armene. Jeg er sikker paa, at der er mangen en havnearbejder i Aarhus, der kan huske det, for det var vistnok havnearbejderne, der hjalp ham til sidst. Da haandjernene blev taget af ham, viste det sig, at han var blevet helt sindsforvirret. Han sprang fra rælingen ned paa kajen, et spring paa vel 7 alen, og vi saa ham aldrig mere. Jeg tror nok, han af havnearbejderne blev fulgt op til konsulen, hvor han blev afmønstret, og derved slap han fri for, hvad vi andre skulle igennem, inden vi slap fri.

Skibet havde losset en ladning majs og hvede, og vi laa nu og tog ballast ind for at gaa til New York. Men inden vi kom af sted, havde vi en frygtelig redelighed. Mandskabet havde faaet penge og gik i land og købte brændevin og drak sig baade fra sans og samling, og det varede heller ikke ret længe, før slagsmaalet var i fuld gang, og i løbet af faa minutter var alle

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Jens Jessen Hansen, Sønderho, er afgaaet ved døden den 23. november d. aa.

Jens J. Hansen, der var født den 25. oktober 1878, blev ansat som baadmand ved stationen „Sønderho“ den 1. oktober 1914 og afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1939. Han havde deltaget i redningen af 9 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæums-medalje.

Fhv. fisker Knud E. Bøjesen, Nr. Vorupør, er død 86 aar gammel.

Han var baadformænd i den prøveredningsbaad, som Vorupør fiskeriforening fik i 1907. — Mange haarde ture gjorde han med redningsbaaden, og flere menneskeliv har han reddet. Han var da ogsaa belønnet med medalje for sin redningsindsats.

### 25 aars jubilæum

Opsynsmand ved redningsstationen „Løkken“ Georg Damgaard, har den 1. januar 1960 været ansat i redningsvæsenets tjeneste.

### 75 aar

Fhv. opsynsmand Jacob Bloch, DM, Vejers, fylder d. 10. januar 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand Anton Baltsen Jensen, Nørre Vorupør, fylder 29. januar 70 aar.

### 60 aar

Fhv. baadmand og motorpasser Hans Jørgen Busk, Rønne, fylder den 6. januar 60 aar.

## Afskedigelser og ansættelser

### Redningsstationen „Kandestederne“.

Baadmand Laurits Jensen er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af december maaned 1959.

Laurits Jensen, der er født den 16. december 1899, blev ansat som baadmand den 1. juni 1938. Han har deltaget i redningen af 10 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat Thorvald Møller Thomsen fra 1. januar 1960.

### Redningsstationen „Aalebæk“ paa Møen

Betjeningsmand Kristian Jakob Andersen er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af december 1959.

Kristian Jakob Andersen, der er født den 17. december 1896, blev ansat som betjeningsmand den 1. juli 1927. Han har deltaget i redningen af 4 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat Bent Tyge Petersen fra 1. januar 1960.

### Redningsstationen „Sønderho“.

Baadmand Aksel Brinch er p. g. a. svagelighed afskediget af tjenesten fra december maaned udgang.

Aksel Brinch, der er født den 29. oktober 1913, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1937. Han har deltaget i redningen af 9 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat Vagn Fischer fra 1. januar 1960.

disse forskellige nationer i totterne paa hinanden, og til sidst gik de løs paa hinanden med kniven. Der blev sendt bud efter politiet, men ikke en af dem vovede sig ned i lukafet til denne hylende og kæmpende, vilde flok. Endelig langt

ud paa natten blev der dog lidt ro, dels paa grund af spiritussens virkninger og dels paa grund af blodtab, og til sidst faldt de helt sammen og laa hulter til bulter imellen hinanden paa dørken (gulvet). Da vovede endelig politiet sig ind og tog en del af dem med paa stationen.

Saa frygtelig havde kampen været, at der næste morgen næppe var et sted i hele lukafet, hvor man kunne lægge en haand, uden at der var blod.

Kaptajnen maatte næste morgen gaa op paa politistationen og udløse disse 19 mand med høje bøder, som de selvfølgelig senere maatte afbetale. Saavidt jeg husker, var det 17 dollars for hver.

Endelig kom vi da ud at sejle, men ak, hvilket liv. Indbyrdes slagsmaal mellem mandskabet, og paa vagterne blev vi torteret efter alle kunstens regler af officererne. Vi to unge danske kunne dengang kun lidt engelsk, og det var jo det eneste sprog, der blev talt paa dækket, men jeg skal love for, at vi gjorde vor flid for at faa det lært. Hvis vi, grundet paa vor ukendskab til sproget, ikke svarede paa en forespørgsel fra officererne, da var vi sikker paa, at det næste, der hændte, var, at vi fik en knytnæve i ansigtet, saa vi røg hen ad dækket med blodet flydende af næse og mund. Lidt engelsk kunne vi jo, men hvis vi saa svarede korrekt nok, men glemte at sige sir (herre), var traktementet det samme. Saa skal jeg love for, der var faa tanker, der drejede sig om andet end at faa lært engelsk. Jeg havde faaet fat i et stykke kridt, hvormed jeg paa min køje skrev alle de sætninger op jeg hørte, saa jeg til sidst havde hele køjen fuld af gloser. Naar jeg saa havde faaet disse banket ind i hovedet, saa jeg kunne huske dem, tørrede jeg dem ud for at faa plads til nye gloser. Ja, vi havde en gavnlig skole, der tvang os til flid, og jeg naaede at faa den anerkendelse, at jeg lærte hurtigt.

Nu kan det være, at en eller anden vil spørge, hvorfor vi fandt os i alt dette, og jeg kan kun svare, at det var vi tvunget til. Enhver der paa den tid mønstrede en amerikaner, maatte finde sig i, at han saavel som hans bagage blev undersøgt, om der fandtes skydevaaben, og dersom der fandtes noget, blev det øjeblikkelig konfiskeret, og vi havde alle skrevet under paa, at vi ikke medførte skydevaaben. Selv vore knive blev spidsen slebet af. Hertil kom, at alle officererne havde revolveren parat ved den ringeste lejlighed. Saa de bare, at det begyndte at koge op i en mand, greb de øjeblikkelig til baglommen, idet de raabte: „Et skridt videre, og du er dødsens“.

Om bord i vort skib var der jo mange syd-lændinge, hos hvem blodet er varmt og kniven sidder løs; men erfaringen havde for længe siden belært dem om, at det gjalt om at bide vreden i sig, da al modstand eller selvforsvar ville blive betragtet som mytteri, og mytteri



har officererne lov til at bekæmpe med de efter forholdene nødvendige midler, og mangen mand er af den grund blevet skudt ned, og mangen officer med. Naar saa endda forholdene havde været lige for begge parter, saa at hver kunne faa sin ret, men hvem der kender amerikansk ret ved, at for den lille i samfundet findes der ingen ret. Pengene behersker i Amerika alt, pressen, politiken og retten, og den gang mere end nu, skønt det er sikkert endnu er galt nok. Saa det klogeste er at lide og taale, skønt det ikke altid er lige let især for voksne med gode kræfter, og som ikke ejer gudslivet som kraft til kampen. — Saa vi fandt os i nogen maade i hvert fald en tid lang i den haarde behandling.

Tænk, hvad det vil sige for voksne mennesker, at saa snart der blev givet en ordre, og vi alle skulle have fat i et eller andet, saa var det ikke i gang, men i løb, idet vi havde en flok hylende officerer i hælene paa os, og det lød klisk-klask til de stakler, der var bagest. Ja, mere end een maatte bæres ind som halvt eller helt bedøvet. Men var han ikke paa dækket i løbet af de næste 4 timer, blev han lukket ned i noget, der kaldtes lazarettet, paa sultekur og amerikansk olie. Jeg havde ikke været mange timer ombord, før jeg sagde til mig selv: „Du kan lige saa godt springe overbord straks, for levende kommer du aldrig herfra“.

Skibet var blankskrabet lige fra fløjknappen til kølsvinet paa skandseklædningen nær, og selv der var støtterne blanke og ferniserede. Det var i juni maaned, vi gik over Nordsøen og Atlanterhavet, saa vi havde lyse nætter. Kl. 2 om morgenen begyndte arbejdet, og det varede lige til kl. 23 om aftenen. Nogle skulle skrabe master og stænger, andre ræer eller ogsaa skure dækket med store sandsten. Dette sidste foregik paa den maade, at vi laa paa knæene og skurede løs med sand og vand ved hjælp af sandsten. Tænk bare, hvad det vil sige i mange timer ad gangen at ligge paa den maade. Det varede heller ikke ret mange dage, inden der gik hul paa knæene, men vi maatte selvfølgelig blive ved alligevel. Ja, vi kunne skribe af smerte, naar vi skulle begynde om morgenen, men hvis vi gjorde det, ville vi jo kun blive til grin for officererne. Officerer, siger jeg — nej, den største part af dem var kun store, kraftige bøller, der var antaget som slavedrivere. Der var næppe 2 foruden kaptajnen, der kendte en smule til navigation. Vi havde især en, der kaldtes 2den styrmand, en mægtig bryderskikkelse, stor og kraftig som faa, og dertil forfærdelig onskabsfuld. — Ham var der mange der lovede meget godt, naar vi kom til rejsens ende. Vi havde mistanke om, at han var en amerikaniseret svensker, men mærkelig var det, naar vi to danskere ikke forstod ham, kaldte han en eller anden af svenskerne eller nordmændene hen, for at de kunne forklare, hvad

han mente, forudsat da, at vi ikke fik en knyt-næve i synet. Men en nat gik naturen over optugtelsen, idet en finne talte svensk og sagde: „Dersom jeg møder henom en aften i New York, skall han aldrig komma levande ifran mig igen“. Det hørte og forstod styrmanden og sagde da til ham: „Aah, du skal ikke besvære din tanke med den ting, for du kommer aldrig levende til New York“. Saa vor mistanke var rigtig nok, han var svensk og forstod svensk.

Da vi havde været nogen tid ombord, blev mine kaar forresten en del forbedret. Jeg var jo ung og rask, saa jeg var som regel aldrig blandt de bageste og undgik derved mangt et knubs; men en aften stod vi og halede luvart storbrase tot, og der blev kommanderet; „Vel, sæt fast“. En nordmand, der stod foran mig, raabte: „Lad gaa bag ved“, men idet han skulle til at sætte brasen fast, opdagede han, at han stod ved den forkerte nagle, og i stedet for at sætte fast ved den rigtige, lader han hele brasen løbe ud igen. Jeg stod ganske vist ved den rigtige nagle, men idet nordmanden raaber: „Lad gaa bagved“, slap jeg, der stod bagved ham, selvfølgelig, men i det samme brasen løber ud, faar jeg af 2den styrmanden en saadan en paa kassen, at jeg triller langt hen ad dækket. Da jeg fik mig selv samlet sammen, spurgte jeg styrmanden, hvorfor jeg fik den, han spurgte mig da, om det ikke var mig, der stod ved naglen, hvortil jeg svarede: „Jo, det var det maaske nok, men den, der stod foran mig raabte: „Lad gaa bagved“. Han svarede da: „All-righth, saa slipper du næste gang, du fortjener en“. Det var hele den undskyldning, jeg fik.

Blev vi purret ud til at rebe sejlene og ikke var paa dækket i løbet af 2 $\frac{1}{2}$  minut, blev vi enten holdt oppe hele næste frivagt, eller ogsaa fik den sidste, der kom ud, en af en mægtig stor tamp.

Naar jeg vender tilbage til blankskuringen af dækket. Der laa vi arme stakler med knæene i det blodige kød og skurede væk paa dette store dæk, saa det til sidst var saa blankt, som om de var hølvet, det var en haard omgang, især da dagen var saa lang. En dag siger en finne, som vel talte engelsk ligesaa daarligt som vi danske, ja, jeg tror endda daarligere, da han havde sværere ved at læse det. Han havde skuret et stykke af dækket og ville have det godkendt: „Er dette godt nok?“ (altsaa uden at tilføje „sir“). Men 2den styrmanden blev ligefrem rasende og griber en sandsten, og idet han raaber: „Hvem i helvede tror du, du taler til, en ko eller en okse, eller hvad?“ kaster han stenen med al sin kraft, saa den rammer den stakkels finne lige i brystet, saa han segner bagover lige med det samme, helt blaa i ansigtet og med fraaden ud af munden, og vi troede, han var død. Det var forresten den samme finne, som styrmanden havde lovet aldrig skulle komme levende i land i New York.

Vi samlede finnen op og bar ham ind i lukket og opdagede da, at der var lidt liv i ham endnu, men det havde 2den styrmanden ogsaa opdaget og det varede ikke ret længe, inden han kom ind med en stor tamp og ville tampe ham ud til arbejdet igen. Men da fik vi at se, hvad enighed blandt mandskabet betød, for nu fandt vi, at det gik for vidt, og alle som en traadte op mod styrmanden og sagde: „Dersom du træder ned og rører ham, skal det komme dig dyrt til at staa“; han griber straks pistolen og sigter, men i det samme træder en græker frem og siger: „Allrighth, det første skud er dit, men hvis du fejler har du skudt for sidste gang i dit liv, og mere end een skal du i hvert fald ikke komme til at skyde“. Men da han saa enigheden, valgte han at gaa uden at skyde; vi saa her, at enighed gør stærk. Enighed var ellers, hvad vi manglede, idet der indbyrdes mellem alle disse nationer altid er vrøvl.

Blandt styrmændene var der forresten en nordmand, der ville være ved, at han var nordmand; han havde ofte ondt af os og sagde: „I skal holde sammen, saa er jeres trængsel forbi“, men desværre, det var umuligt.

N. P.

## »Vi synker —

### tak for al jeres hjælp«

Vensyssel Tid. skriver:

Medens julebelysningen straalere inde over land, har vinterens første storme kostet over 50 menneskeliv i Skagerak og Nordsøen. Ude i de mørke decembernætter er maskiner standse, overisede master har ødelagt skibenes balance, lyset er gaaet ud, og radioen er slukket. Redningsbaade er knust til pindebrænde, som nu driver ind og vil blive solgt som brændsel paa strandauktionerne i 1960.

Det er en skandale, at der endnu ikke findes bedre redningsbaade overalt. Der er ingen undskyldning for det. I baade England og Frankrig massefremstilles redningsbaade, som er andet end skin og bedrag. Synkefri baade med indstøbte luftkamre, overdækkede mod bølgeslaget, fremstillet af armeret, elastisk glasfiber, der ikke knaser som margarinekassetræ mod en skibsside.

Engelske, norske, svenske og tyske skibe er gaaet ned i decemberstormene, og haabet svinde for de to danske kuttere. Det bliver en trist jul i mange hjem, hvor man havde ventet en far, en søn eller en bror hjem. De kommer ikke hjem til jul — de kommer aldrig mere hjem. Her kan ord ikke trøste nogen.

Vi sømænd gør ej mange ord, staar der i en sang. Det er rigtigt. De gør deres pligt uden klage. De lever roligt, og de jamrer ikke, naar døden banker paa.

„Vi synker — tak for al jeres hjælp“. Saa-

dan lød den sidste stilfærdige radiomelding fra den norske damper „Elfrida“, da den gik ned med 21 mand.

„Umanak“, der ogsaa havde en haard rejse, var ilet til undsætning sammen med andre skibe. Paa „Elfrida“ vidste man, at kammerater kæmpede for nordmændenes liv, og de sagde tak, selv om de vidste, at hjælpen ville komme for sent.

„Vi synker — tak for al jeres hjælp“. I disse faa, stille ord ligger den sande storhed — over for livet, døden og ens medmennesker — som vi her vil lade lyse over mindet om nordmændene. Uden kommentarer.

Men den værdige ro, hvormed dette korte budskab er kommet ude fra havet — manglen paa jammerhyl — maa ikke bevirke, at vi inde i land sidder stille.

Søens folk skal have redningsbaade — virkelige redningsbaade. Det krav, som vi rejste da, „Hans Hedtoft“ gik ned, gentages her.

## Fiskeri - aarbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 67. aar-gang af fiskeriaarbogen.

Denne aarbo, der er den eneste officielle haandbog for fiskere, men som ogsaa benyttes af langt videre kredse bl. a. i smaaskibsfarten og af mange lystsejlere, vil være kendt fra den lange række af forgængere, og det vil tage for megen plads her at komme nærmere ind paa en større del af det væld af enkeltheder, som denne bog, der efterhaanden er kommet op paa omtrent 800 sider, indeholder af betydning for fiskerne saavel under navigationen som under fiskeriet.

Det skal dog kort nævnes, at bogen bl. a. indeholder regler for sejlads, herunder de internationale søvejsregler og regler for sejlads i visse danske farvande, udførlig fortegnelse over radiostationer med nærmere vejledning, en række udenlandske radiostationers vejrmeldinger, fyrfortegnelse, vejledning vedrørende consol- og decca-navigering, havnereglementer, farvandsafmærkninger, oplysninger om redningstjenesten, herunder flyveredningstjenesten, fiskerilove og bekendtgørelse med særlige oversigter over de gældende mindstemaal og fredningstider, regler om skibes udstyr m. v., fortegnelse over fiskerfartøjer paa 5 tons og derover, regler for opnaelse af laan til bygning af fiskerfartøjer m. v., almindelig almanak, nautisk almanak med tabeller m. v., en række praktiske omsætningstabeller for temperaturer, maal og vægt, praktiske vink i tilfælde af ulykker om bord og om oplivningsforsøg samt endelig oplysninger om de forskellige institutioner med tilknytning til fiskeriministeriet.

Under afsnittet „aktuelle problemer“ har aarbogen i aar en artikel „markedsplanerne“, hvori



aarbogens redaktør, kontorchef J. Nørgaard, giver dels en kortfattet redegørelse for det europæiske fællesmarked, dels for de strandede planer om det store frihandelsområde og den nordiske toldunion samt endelig en udførlig omtale af forhandlingerne om frihandels-sammenslutningen (de 7).

Et eventuelt overskud ved udgivelsen gaar til Danske Fiskeres kulturelle Fond.

Forlaget er som sædvanlig det nautiske firma Iver C. Weibach & Co., Amaliegade 30, København K.

## Med pensel og palet -

**Blokhus redningsmand, der er blevet en anerkendt kunstmaler.**

Det kan udmærket forenes, dette at fange rødspætter og torsk, gaa ud med redningsbaaden, i en snæver vending, naar havet krummer ryg og storme tuder, og der er nødstedte bag revlerne — ja og saa blande farver paa palet, afsætte disse paa et lærred, og skabe kunst, hvis motiver, selvfølgelig er hentet fra strand, eller paa hav. —

Det siger baadformand og fisker Niels Jensen, Blokhus, og det er der flere og flere der giver ham ret i.

Han har i de seneste aar arbejdet sig frem til at blive en kendt kunstner, hvis malerier der er rift om baade hjemme og ude. Alene i det sidste aar har Niels Jensen solgt mere end 50 lærreder, og selv om denne store omsætning i nogen grad maa tilskrives den omstændighed at Blokhus-maleren har en stor kundekreds i sommermaanederne af sommergæster, saa skal det tilføjes, at Niels Jensen virkelig er paa vej op ad i sin kunst.

Han kender havet som faa og han kan fæstne dens stemning i storm, som i stille paa lærredet. Han er ogsaa strandens maler, hvor man i hans billeder ligesom føler klitternes goldhed, og stilheden omkring en fiskerbaad, der ligger og hviler ud efter fisketuren, mens end nedgaaende sol laaner strand, hav og himmel sin farve.

Hvor Niels Jensen faar tid fra til sin kære hobby — ja, det er ikke til at fatte, for naar det er havvejr, saa er han fisker, og naar det er uvejr saa er han redningsmand.

Han har haft flere udstillinger, bl. a. i hovedstaden, og selv derfra slap den djærve fisker med livet i behold, og ærefulde anmeldelser af hans kunst i tilgift.

Sidste sommer kom en udlænding ind i hans atelier, og købte 3 lærreder. Da han kom hjem tiggede hans datter et af billederne fra ham, som — skrev han til Blokhus — jeg elskede som en ung pige. — Send mig et, jeg betaler gerne en god pris for det.

Ja, et saadan tilbud kvikker jo op. Vi skal

ad aare følge den Blokhus-kunstner i hans produktion. Hans billeder burde finde vej ogsaa til mange fiskerhjem — hvor man elsker stranden og ynder at se en kutter hugge sig igennem hav og kuling, for at naa hjemlig havn.

Se det er noget Niels Jensen, redningsmanden og fiskeren fra Blokhus forstaar at fæstne paa lærredet.

N.

## En tak for veludført arbejde

Redningsmændene ved Esbjerg motorredningsbaad, MB 14, har fra chefen for RAF-basen i Jewer i Tyskland, group captain J. C. Smith, modtaget en tak for veludført arbejde den 15. og 16. november, hvor redningsbaaden — i øvrigt sammen med redningsskibet „F. V. Mortensen“ — foretog eftersøgning af en nedstyrtet jetjager. Takken er sendt til redningsvæsenet og tilstillet redningsmandskabet i Esbjerg.



### „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansv. Redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., Telf. Ydby 70.

#### Ekspedition:

Forretningsfører Gadgaard Nielsen, Lemvig, Telf. Lemvig 15.

#### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, Telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør, Tlf. Nørre Vorupør 4. — Gustav Hallgreen, Rolfs-gade 139, Esbjerg, Telf. Esbjerg 375. — Jul. Tarbensen, Søndervig. — Kr. Styrbeck, Thorup Strand, Telf. Thorup Strand 3. — Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Aage Pedersen, Snogebæk. Nekse.

## Et halvtreds aarsminde

Det er i aar 50 aar siden decemberstormen, (som den senere er kaldt, fordi den heldigvis ikke senere er overgaaet de andre storme, hverken i styrke eller med forlis), rasede.

Dog kan den danske fiskeriflaade notere langt større tab under orkanerne i tyverne og tredieverne, men i decemberstormen var kun 3 danske kuttere paa havet. Om eftermiddagen den tredie december 1909 faldt barometeret helt katastrofalt vistnok ned til 725 mm, det stod med stiv kuling af s.s.s.øst, og vinden øgedes imod aften til storm og drejede ud i s.s.vest og øgedes ud paa aftenen til orkan.

Den første faremelding naaede Jyllands vestkyst kl. 4 eftermiddag, da „Vyl“ fyrskib meldte pr. telegraf, at det havde sprængt fortøjningen og drev uhjælpelig ind over Horns rev mod den jydsk kyst. Denne melding foranledigede dobbelt vagt udsat fra Blaavand til Nymindegab, Holmslands Klit var paa det tidspunkt afbrudt med telefonforbindelse. Fyrskibet fik svære braadsøer, da det drev over Horns rev, som foraarsagede en del ovenbords skade, skibet drev videre og strandede ved midnatstid paa Bjerregaard strand 1 km nord for Nymindegabs udløb.

Strandvagten paa Bjerregaard, som jo var den første der naaede strandingen, forsøgte fra alarmeringsstationen, at ringe til opsynsmanden, men stormfloden havde revet flere stænger og ledning væk, og vagten løb saa mod stationen, landevejen kunne ikke følges, da der paa det tidspunkt paa sine steder var flere alen vand over vejen. Man satte sig straks i bevægelse fra stationen med raketmateriel, men undervejs mødte man to af mandskabet fra Nymindegab station, hvorfra man havde reddet fyrskibets besætning med undtagelse af en mand, som formentes overbordskyllet. Den reddede besætning fulgte saa med til Bjerregaard til forplejning. Man havde fra Nymindegab iagttaget skibets lanterner før indstrandingen, og da man konstaterede, at skibet strandede nord for udløbet, roede man i redningsbaaden over udløbet medtagende raketmateriel. Skibet var kastet saa højt op paa stranden at masterne næsten ragede ind over klitterne, fra skibet kastedes en bøjle med line, som opfangedes af redningsmændene, som hurtigt bragte besætningen i land i redningsstolen, det viste sig senere, at den savnede mand var dræbt om bord imellem skibets vandtanke. Stormfloden var kolosal høj. Dæmningen over gml. Nymindegab brækkede og flodbølgen rev de paa Nymindegab red opankrede fiskekuttere med op i fjorden, hvor de strandede inde i engene eller sank i Nymindegabstrømmen op mod Bjerregaard, en mindre Esbjergkutter, som havde søgt nødhavn et par dage før stormen, sad flere hundrede meter inde paa engene. I Esbjerg fiskerihavn var der fuldstændig kaos, mange kuttere var havarerede, flere var gaet til bunds i

### HIRTSHALS



Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank

Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 - CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt - Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods



havnen, enkelte laa inde paa kajen. Motorjollerne var der mange af sunket. Fanøfærgerne hang oppe paa kajen. Banedæmningen og broen spængtes saaledes to steder paa Varde-Nr. Nebel jernbanen. Selv statsbanernes jernbanebro ved Sneum sprængtes, saa jernbanetrafikken øst fra mod Esbjerg i længere tid var afbrudt. For landbruget skete der kolosale tab da enorme arealer var oversvømmet, mange diger brækkede og mange gik vandet oven over.

Sønderho redningsbaad maatte stormnatten redde besætningen i land fra en opankret lægter. Ud for Holmsland Klit forliste fiskekutteren „Frem“ af Esbjerg med hele besætningen.

Fyrskibet „Graadyb“ sprængte ogsaa sine forøjninger, men fik bugserhjælp af S/S „Riberhus“, som kom fra England. S/S „Riberhus“ havde i nærheden af Horns rev reddet besætningen fra en synkefærdig fiskekutter fra Ferikenværder. Redningsdaaden vagte stor beundring, og kaptajnen tildeltes en guldmedalje. Mange fiskefartøjer og koffardiskibe forliste den nat. Deriblandt det tyske dampskib „Capua“ af Hamborg. De norske barkskibe „Guldregn“ af Lillesand og „Haugensund“ af Haugensund og ni kuttere fra Ferikenværder.

Fyrskibet „Horns Rev“ blev den 4. december om morgenen paasejlet af en fuldrigger, som ikke var manøvedygtig paa grund af stormskade. „Horns Rev“ fik svær ovenbords skade men ingen mennesker kom nogen til. Fyrskibet maatte omgaaende slæbes ind til Esbjerg til reparation og dermed var alle 3 fyrskibe ved Horns Rev gjort ukampdygtig — men saa hurtigt det kunne lade sig gøre kom „Graadyb“ og „Horns Rev“ jo paa plads igen.

Da vraggodset i januar maaned drev ind paa vestkysten, var stranden saa fyldt med vraggodt og lig, at det kun senere under krigene har set sin lige. „Vyl“ fyrskib stod hele vinteren paa stranden, og var især i julen en stor turistattraktion, idet mange benyttede lejligheden til at se det store smukke fyrskib, som knejsede saa højt oppe paa stranden, at havet sjældent naaede det.

Om foraaaret flotbragtes fyrskibet af Switzer efter at det først var slidsket ned i havstokken paa svære pommerske bjælker.

Mindet om den frygtelige stormflod lever endnu herude, men store arbejder til imødegaaelse af saadanne stormfloder er i de forløbne 50 aar med held udført, man kan bare tænke paa sluseanlægene ved Thorsminde og Hvide Sande, som har skærmet de store omraader omkring Ringkøbing og Nissum fjorde fra saltvandsoversvømmelser — men klittangerne ved alle de 3 vestjyske fjorde er under nedbrydning, og hvis der atter indtræffer en stormflod som den for 50 aar siden — saa kan den ansvarløse bortkørsel af kystens sten, som paa sine steder finder sted, godt pege paa nye farer fremover.

D.

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv . Guld . Søbre . Opsik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

## LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

## LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

## A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

## MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

TH. 123

Aktieselskabet

## LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørsen

## LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH 613 - Privat 804

## LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

## MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf 594

Filial: Thybørsen . Telf. 29

## JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørsen og Thorsminde

## Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM &amp; WONSILD

## SKAGEN

## SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1809

## P. Saxberg

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen  
Telefon 4 11 44 (7 Linier)  
Adresse: Havneplads 16-18  
Telegramadresse: »Saxbergship«

Magasin  
Skagen  
HARALD PEDERSEN



TELEFON 410 27  
POSTGIRO 4403

## A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 12 77 . 2 Lin.

## Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 12 01

## OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET  
SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

## THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

JOHS. HAANING . THISTED  
Telf. 353

## MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri  
Thisted . Telefon 94

## A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 - København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

## ESBJERG

## N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

## Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 &amp; 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

## C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . TH. 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

## N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 584 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

## BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

TH. Kontor og Lager 47, privat 388

## H. J. CHRISTENSEN &amp; SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1482

## HANS AA &amp; SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

## ROUST &amp; NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf 387

## Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 838

## A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

## Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Sønnen . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.	<b>Martin Herups</b> Vaadbinderi Thyborøn Havn
--	---	--

**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**  
af 1866  
KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

Selskabets Ekspeditioner:  
KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1888  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.  
RØNNE: Ved Havnen, Tlf. 1888. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.



**LEMVIG TANDTEKNIK**  
J. Holmstrup  
Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 248

KØB



DANSK

**IVER CHRISTENSEN  
VAADBINDERI  
SKAGEN**

Etabl. 1879 - Telefon 4 14 77 og 4 10 45

Danmarks største  
Trawl- og Vaadbinderi

Filialer i Esbjerg, Hirtshals, Strandby  
og Marstrand



**C.K. HANSEN**  
Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Centr. 72 (13 Ledniger)  
Huveri-Telefon [Dag og Nat. Central 53010,  
Telegram-Adresse HANSEN

★  
Korresponderende Reder for:

**DANNEBROG**

<b>Skaarup &amp; Salskov</b> Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 61 Indehaver: J. Salskov	<b>Sømandshjemmet &amp; Afholdsrestaurant</b> * Thyborøn . Telefon 4	RESERVERET
--	--	------------



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1960

27. Aarg.



Fra mindeparken paa Harboøre kirkegaard

Udført af billedhugger Torvald Westergaard, Lemvig



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibshyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

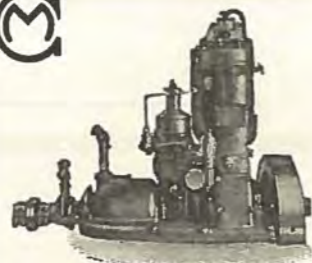
Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - EsbjergMarketederiet  
„NY HAVN“ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup>

Telefon 66

Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDEUafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fløtstræde 24 - København K - Telefon Central 8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2 August 1847 Telefon 131 - Postgiro 851.00  
Kontortid: 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyborøn Afd. Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen  
- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1960

27. aarg.

De voldsomme efteraarstorme  
og deres følger 1867

ved P. Christensen.

„Det er et gruopvækkende syn, man har for øje“, hedder det i en meddelelse i „Hjørring amtstidende“ (3. december), „ved at færdes paa stranden. Alt taler om ødelæggelse, død og undergang, og det endnu stærkt oprørte hav har givet et begreb om, hvor frygtelig det maa være, naar det raser i sin fulde styrke. Alene fra Rubjerg til Uggerby (ca. 20 km) træffer man paa 4 strandinger, men de talrige vragsstykker, der ligger spredt langs hele stranden, røber, at endnu flere skibe maa være gaaet under i den forløbne skrækkelige nat.“

Det urolige vejr begyndte allerede først i november og varede ved i de følgende uger.

Natten mellem 7. og 8. november forliste paa Furreby strand brig „Gazden“, kaptajn A. Halvorsen, Drammen, paa rejse fra Middelsborough til Aarhus med jern, kul og cinders. Skibet, der var afgaaet fra England den 2. november, og som kun førte et par rebede mærssejl, kom paa grund af storm og sø ud af kurs og tog grunden kl. 1 om natten, men braadsøerne var her saa voldsomme, at skibet med bredsiden vendt mod land krængede helt over, hvorved 3 af besætningen faldt ud i læ og druknede. De øvrige af mandskabet søgte nu redning i rigningen, men da ogsaa masterne „gik under vandet“, omkom de alle paa nær een, hvem det lykkedes at redde sig i land paa nogle vragsstykker.

Kaptajnen og styrmanden var begge gift, og førstnævnte havde om aftenen ytret sin glæde over, at rejsen nu var vel overstaet. Han var paa dækket, da briggen stødte første gang, og gav sine ordrer, men skibet lystrede ikke roret. Sømanden, der reddede livet, var svensker; han var saa udmattet, at han maatte krybe paa hænder og fødder til nærmeste gaard, hvor han, efter en god pleje, atter kom til kræfter.

Da strandingen blev opdaget fra land, var skibet allerede sønderslaaet. Ligene af kaptajnen, samt af en matros drev faa dage efter i land ved Lønstrup og begravedes paa Maarup kirkegaard under store æresbevisninger.

Paa Tolstrup strand, Uggerby sogn, havare-

rede 3. december skonnert „Comø“ af Montrase, paa rejse fra Shields, bestemt til København med en ladning kul. „Fra i gaar eftermiddag saas dette skib“, hedder det, „som en villiesløs bold drive omkring for storm og søer, med brækket mast og med takkelagen slæbende i havet, indtil det endelig strandede ved to-tiden om natten. 7 mand havde i denne tid fristet livet paa dækket, uden mad og drikke og under lidelser, man værger sig ved at beskrive“.

Allerede først paa eftermiddagen havde en braadsø fyldt kahytten, hvorved kaptajnen, samt en dreng mistede livet. En anden ung sømand, blev skiftevis af det øvrige skibsmandskab holdt oprejst „oven vande“, men det hjalp ikke, til sidst støttede de et lig. Dernæst kom turen til styrmanden, der ogsaa blev grebet og understøttet af kammeraterne.

I det øjeblik redningsbaaden roede fra land, aandede han endnu, men døde umiddelbart efter. Den femte, der mistede livet, forsøgte at holde sig oprejst ved spillet, men en voldsom braadsø skyllede ham overbord. Af skibsbesætningen var kun tilbage de to mænd, der saa trofast havde staaet deres hammerater bi, endnu i live, da redningsbaaden naede ud til vraget og bjærgede dem, ret naturligt i en højst forkommen tilstand, „men efter nogle timers søvn i strandfoged Niels Svendsens gæstmilde hjem genvandt de snart kræfterne“. De forklarede, at kaptajnen hed John Christie, og at kammeraterne var blevet udmattede og forkomne under deres ophold i vanterne i det haarde vejr.

Samme dag strandede ved Rubjerg barkskibet „Sundenesminde“, kaptajn A. Larsen af Sandefjord, kommende fra Sundsvall og bestemt til London med en ladning fyrreplanker. Af besætningen, 11 mand, reddedes kun een, der kastedes i land med rigningen, i hvilken han aabenbart havde søgt tilflugt.

Den 3. december strandede ved Hirtshals skonnert „Bjarke“ paa vej til Antwerpen med hvede. Besætningen, 7 mand, bjærgedes ved redningsstolen, efter at forbindelse med land var



etableret ved, at mandskabet havde ladet skibskisten med en fastgjort line, hvis ene ende de beholdt ombord, drive ind mod kysten.

Paa Asdal strand forliste galase „Karen Marie“, skipper J. Mathiassen, Sønderho paa Fanø. Skibet blev aldeles sønderlaaet og besætningen druknede. Een mand blev fundet, fastsurret i rigningen. Lasten var kul.

I de samme dage drev et saakaldt dødt skib omkring i havet, indtil det omsider stødte ud for Tornby. Et par uger efter oplystes det gennem konsulatet i Hjørring, at det kæntrede skib var brig „Aurora“, kaptajn K. J. Carlsen, Mariahamn paa Aaland, som 18. november var afgaaet fra Newcastle med en ladning kul, bestemt til Stochholm. Om besætningen, der udgjorde 9 mand, savnedes enhver efterretning. Skibet blev fuldstændig vrøg.

To navnebrætter, der inddrev ved Hirtshals hidrørte fra et skib, som strandede ved Hanstholm 3. december „Sirene“ af Memel.

Om to strandinger ved Tversted kan meddeles følgende oplysninger: „Der kom til redningsstationen meddelelse om, at et skib var strandet ved Vesterklit, og saa hurtigt det kunne lade sig gøre, blev mandskabet samlet, men i det samme indløb en ny melding om et skibsforlis ved Østerklit. For det førstnævnte skibs vedkommende viste det sig at være en jagt, som var løbet tæt ind under land, saa at dens besætning øjensynligt maatte kunne reddes uden benyttelse af redningsapparaterne. Den anden stranding var derimod et større, der var stødt ca. 300 alen fra land paa den ydre side af revlen. Det var skonnert-galioet „Qwei Gebrüden“ kaptajn Glup af Olenburg. En affyret raket traf storbommen, men dette held viste sig at være uden betydning, idet besætningen, der befandt sig i rigningen, ikke gjorde noget forsøg paa at faa fat paa den tilkastede line, hvilket ogsaa ville have været forbundet med stor vanskelighed paa grund af stormens og søens voldsomhed. Redningsbaaden gik nu i søen, men skønt man anstregte sig af yderste evne, var det ikke muligt at komme havaristen nær. Derfor affyredes en ny raket, der ogsaa naaede sit maal, men som ikke heller blev bjerget af besætningen, der senere erklærede, at man ikke forstod sig paa sligt. Redningsbaaden vedblev imidlertid at manøvrere og endelig lykkedes det under stor livsfare at bringe den til luvart af strandingen og faa forbindelse med besætningen, 5 mand, der bragtes ind til kysten i meget forkommet tilstand.

Omtrent samtidig meldtes fra Hirtshals, at en svensk kaptajn sammen med 2 mand og en dreng var landet der, hvor de forlangte lægehjælp til sidstnævnte, og oplyste, at de var skibbrudne fra et fartøj, der om natten var forlist ud for Tornby paa Kærsgaard strand, og som var ladet med byg. Det omtalte skib var slup „Løvendal“, skipper Olaf Olason, Fjeldbacka ved

Strömstad. Det lykkedes omsider besætningen i egen baad at komme fri af skibet, der krængede stærkt, men i flere timer drev de rundt, indtil de omsider naaede Hirtshals fyr. „Med møjje“, hedder det, „kravlede de stakkels forkomne mennesker op i klitbakkerne, men kun skipperen var i stand til at naa op til fyret, hvor man tog venlig mod ham og hans ledsagere“. Drengen var angrebet af koldbrand, men ved fyrmester Bjerneboes omhu og lægens behandling var han snart uden fare.

Skib og ladning, der fuldstændig gik tabt, tilhørte kaptajnen, saa denne led et betydeligt tab, og det saa meget mere, som intet var asureret. Set paa baggrund af de mange skibsumlykker og tab af menneskeliv, kan det ikke undre, at efteraarsmaanederne 1867 ofte senere blev genkaldt i erindringen af egnens kystbefolkning.

### Nedsættelse af udvalg til reorganisering af redningstjenesten

Fiskeriminister Oluf Pedersen har faaet regeringens tilslutning til, at der i den nærmeste fremtid nedsættes et udvalg, hvis opgave det bl. a. bliver at foretage en gennemgang af fiskeriministeriets fartøjsmateriel og udnyttelsen af dette, herunder undersøge muligheden for en eventuel kombination af redningstjenesten, forsøgsvirksomheden og bevogtningstjenesten, og paa grundlag heraf fremsætte forslag om en eventuel udbygning paa længere sigt.

Til det paatænkte udvalg foreslaas udpeget som formand en repræsentant fra fiskeriministeriet og et medlem som stedfortræder for formanden, udpeget af fiskeriministeren. Endvidere en repræsentant fra finansministeriet, en repræsentant fra handelsministeriet, en repræsentant fra forsvarsministeriet, direktøren for Danmarks fiskeri- og havundersøgelse, en skibsfører under fiskeriministeret, seks repræsentanter for det aktive fiskeri, d.v.s. tre fra hver hovedorganisation, saaledes at man kan faa repræsentanter fra de forskellige fiskepladser.

Uden iøvrigt paa nuværende tidspunkt, at kende nærmere til enkeltheder i det paatænkte udvalgs arbejdsomraade, maa der vel regnes med da der er tale om en reorganisering af redningstjenesten, at ogsaa kystredningsvæsenet, paa en eller anden vis, kommer ind i billedet.

Isaafald maa en repræsentation af „Foreningen af danske Redningsmænd“ i det paatænkte udvalg anses som noget helt naturligt.

Iøvrigt er det jo kendt, at der stadig bestaar et udvalg — indenfor redningsvæsenet, hvis opgave det er at følge fornyelsesplanen der i sin tid blev resultatet af kommissionsbetænkningen.

n.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Christen Christensen, Flyvholm, er afgaaet ved døden den 23. december 1959.

Chr. Christensen, der var født den 5. septbr. 1884, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Flyvholm paa Harboøre den 1. juni 1910 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1950. Han havde deltaget i redningen af 116 skibbrudne og var dekoreret med dannebrogskors og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand Marinus Petersen, Vesterø, er afgaaet ved døden den 17. januar.

Marinus Petersen, der var født den 25. marts 1862, havde været ansat som baadmand ved redningsstationen Vesterø fra den 1. oktober 1893 til den 1. oktober 1925, da han afskediges p. g. a. alder. Han havde deltaget i redningen af 62 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### 80 aar

Fhv. baadmand Martin Kristian Madsen, Jerup, fylder den 23. februar 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Anton Marinus Pedersen, Slettestrand, fylder den 17. februar 75 aar.

### 70 aar

Fhv. opsynsmand og havnefoged Wilhelm Maribo Allinge, fylder den 25. februar 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved redningsstationen „Nymindegab“ Kristian Johnsen Høy fylder den 7. februar 60 aar.

### 50 aar

Opsynsmand ved redningsstationen „Hvide-Sande“ Chr. Thomsen fylder den 10. februar 50 aar.

### Afskedigelser og ansættelser

#### Redningsstationen „Bjerregaard“.

Betjeningsmand Peder Christian Dahl Jensen er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar maaned 1960.

P. Chr. Dahl Jensen, der er født d. 10. januar 1897, blev ansat som betjeningsmand den 1. oktober 1923.

I den ledigblevne plads er ansat midlertidigt fisker Ewald Lodberg fra 1. februar 1960.

Baadmand Johan Christiansen, Nørre Tornby er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar.

Johan Christiansen, der er født den 17. jan. 1900, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Nørre Tornby“ den 1. oktober 1928, og fortsatte med strandvagts-tjeneste efter stationens nedlæggelse i 1943.

### Robins belønningslegat tildelt mandskabet ved redningsstationen »Esbjerg«.

Mandskabet ved redningsstationen „Esbjerg“ er tildelt „Emile Robins legat“, som belønning for dets forhold ved redningsforetagendet den 20. februar 1959 i anledning af den græske dampers „ANASTASSIOS“'s stranding ved Trekosten mellem Fanø og Skallingen.

Legatet tildeles mandskabet ved den redningsstation, som i det forløbne aar har været udsat for størst fare.

### Et spørgsmaal?

Naar redningsmænd mødes her og der, spørges der om, hvad det bliver til med bygningen af redningsbaaden i Thisted. Det er jo ikke saa underligt, at man synes, at det trækker i langdrag, da det nu snart er et par aar siden Klitmøller stationen fik lov til, at komme med en tegning paa en redningsbaad, bygget paa værftet i Thisted.

Det skulle jo ikke gerne tage længere tid, at bygge samme baad, end det har taget med at tegne den — for saa er den jo forældet, før den naar at komme i auktion.

Noget helt andet er saa, om der bliver foretaget nogen konstruktion eller baadbygning paa orlogsværftet, saa længe det staar hen i det uvisse med byggeriet i Thisted, og rent personlig tvivler jeg paa, at der bliver bygget en redningsbaad uden for orlogsværftet.

Der er det gode ved baade, der bygges der, at det er første kl.s materialer lige fra køl til fløjknep. Vore redningsbaade er jo sødygtige baade, naar deres størrelse tages i betragtning, de er bare fra 50-100 procent for smaa, og som ogsaa alle redningsmænd mener, burde de være mere fyldig fortil, var dette tilfældet, blev de mere sødygtige, da det jo altid er forskibet det kniber med at holde oven vande.

Mon ikke vor bestyrelse skal til at røre paa sig i anledning af nybyggeriet? Det skulle ikke saa gerne gaa i staa, og nu er moderniseringen af bestaaende m/redningbaade jo tilendebragt.

Der skulle gerne, synes jeg, foreligge bevilling til en ny redningsbaad i aar. Og saa skal der tages afsked med vore kapokredningsbælter, og man kan ikke forstaa at et redningsbælte som mandskabet er saa tilfredse med, skal væk.

Vi faar aldrig en bælte, der er saa god som denne. Nu er det ikke fordi, at jeg tvivler paa, at de nye bælter ikke svarer til deres formaal, men de faar aldrig den tilpasningsform til kroppen, som den gamle gode kapokredningsbælte havde.

Søren Madsen,  
opsynsmand, Thorsminde.



## Hvad af fædres saga findes bør af efterslægten mindes

### For 50 aar siden:

Da Sæby frivillige redningsmandskab under orkanen fredag d. 3. december 1909 reddede 15 nødstedte søfolk fra to strandede skibe — Begivenheden, der gav stødet til oprettelsen af Sæby redningsstation.

Ældre mennesker husker endnu stormdagen den 3. december 1909 — altsaa i disse dage for 50 aar siden. Den kendetegnes som en særlig „strandingsdag“. Siden har den vel næppe haft sin lige her paa kysten. Stormen, der blæste fra sydøst, havde en orkans styrke, og havet var i et voldsomt oprør.

Ved middagstid nævnte dag alarmeredes det frivillige redningsmandskab i Sæby til den norske bark „Strathearn“ af Larvik, der var strandet lidt nord for Sulbæk. Bemandet med 14 mand gik redningsbaaden ud i det fraadende hav. Det var nær gaaet galt i havnemundingen — tre aarer i redningsbaaden brækkede som tændstikker ved mødet med de haarde braadsøer. Men man kæmpede sig videre frem til strandingen, hvis skrog allerede stod under vand. Kun ruftaget ragede op, og her opholdt sig barkskibets 8 mands besætning, der ventede paa døden — eller den frelsende redning.

Det var yderst vanskeligt for redningsbaaden at faa forbindelse med vraget, idet master og ræer hængte ud over læsiden og truede med hvert øjeblik at styrte i havet og dermed knuse redningsbaaden og dens mandskab. Kun ved opbydelse af alle kræfter, og en dristig manøvre fra føreren, Andreas Jørgensen Mørk, lykkedes det endelig at komme saa nær, at de skibbrudne kunne springe ned i redningsbaaden, der derefter landstattede de forkomne nordmænd paa strandbredden.

Medens redningsfolkene opholdt sig paa stranden — trætte og udasede og gennemblødte til skindet — kom der ilbud om, at der stod et skib længere nordpaa i stenene ud for Bangsbostrand. Ved umenneskelige anstrengelser lykkedes det redningsmandskabet at faa den tunge og uhaandterlige baad ud gennem brændingen igen — og de reddede nordmænd gav fra strandbredden Sæby-fiskerne et dundrende hurra.

Man roede saa ned til strandingen — en 3-mastet skonnert „Garibaldi“, af Thurø. Det lykkedes ogsaa her at bjerge besætningen, 7 mand (deriblandt en neger), der landsattes i Frederikshavn. Da redningsbaaden naaede hertil, havde der samlet sig en mængde frederikshavnere ved havnen — og de gav de trætte og forkomne mænd en begejstret velkomst. Paa sømandshjemmet hos den forhenværende Sæby-fisker, bestyrer Palle Hyttel, blev baade Sæbynitterne og Thurø-

folkene kvikket op efter de haarde strabadser, og de fik alle udleveret nyt undertøj og sokker. Og saa kunne endelig Sæbynitterne tage hjem med toget til de ængsteligt ventende hustruer og børn.

Den norske konge belønnede senere de raske Sæby-fiskere med redningsmedaljen i sølv for deres daad — en daad, der var saa meget mere prisværdig, som det var frivilligt mandskab, der — hvis det var gaaet galt — ingen udsigt havde haft til erstatning for liv og lemmer, eller hjælp til deres efterladte. Men begivenheden bevirkede, at Det danske Redningsvæsen inden længe stationerede en roredningsbaad i Sæby og ansatte fast mandskab til dens betjening.

Medens „Garibaldi“ af Thurø efter stormen blev taget af grunden og hurtigt kom til at pløje havet igen, blev der kun pindebrænde tilbage paa Sulbæk strand af den før saa stolte norske bark „Strathearn“.

Et halvt hundrede sejlskibe var den nævnte dag paa vej fra Skagen og sydover, da de blev overrasket af orkanen. De fleste af disse fartøjer naaede at søge nødhavn i Frederikshavn.

„Strathearn“ naaede til Læsø rende, hvor den forsøgte at ankre op, men forliste begge sine ankre og var derefter prisgivet orkanens vold.

Thurø-skonnerten „Garibaldi“ led samme skæbne som den norske „Strathearn“ og strandede paa stengrunden ud for Bangsbostrand. Da redningsbaaden fra Sæby naaede ud til „Garibaldi“ nægtede kaptajnen og mandskabet i første omgang at gaa i redningsbaaden, der foruden sin store besætning, ogsaa var halvfylt med vand. Vægten af yderligere 7 mand ville være for stort risikomoment, syntes de. Sæby-fiskerne overtalte dem dog til at gaa i baaden, og efter den lykkelige landsætning var Thurø-folkene glade og meget taknemmelige for deres redning.

En 3-mastet dansk skonnert, hvis navn ikke huskes, var nævnte dag ogsaa paa vej sydover.

Dette skib naaede til Læsø rende, men forliste total med hele sin besætning. Man mener, at det havde tørnet stengrunden ved nordvestrevet og blevet læk. Skibet sank i Læsø rende, hvor fiskerne endnu den dag i dag med deres fangstredskaber ofte kommer i „Hold“ i den forliste skonnerts vragester.

Af de 14 djærve frivillige redningsmænd er nu kun fem i live, alle bosiddende i Sæby, nemlig: Valdemar Sørensen, Johannes Strøm, Viggo Hyttel, Hennemann Isaksen og Peder Jæger.

N. P.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Da skonnert «Iris» og »Hedvig» gik paa grund paa Salthammer rev paa samme tid og sted.

En vred kaptajn, som dog kom til at trænge til hjælp.

Den 2. december 1880 blæste det en storm over Bornholm. Svær sø og rivende strøm gik imod klipperne, og den skibsfart, der paa dette tidspunkt havde ærinde til eller forbi klippeøen, sørgede for, om muligt, enten at komme klar af rev og skær, eller at søge læ bag øen.

Imidlertid skal her omtales to skonnerter, som desværre ikke naaede at komme i læ, men som saa mange andre fartøjer i de tider maatte give op for storm og sø, og iøvrigt herefter haabe paa, at den tapre kystbo, i form af en bornholmsk redningsmand stod klar med en frelsende line.

Der gik braad over Salthammer rev, hvor to sejlere fandt skæbnen.

Om eftermiddagen ved 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> tiden, da mørket allerede gjorde udsigten over hav og klipper umuligt, krydsede to skonnerter i betænkeligt nærhed af den farlige kyst i nærheden af redningsstationen „Snogebæk“. Vinden var nordlig med storm og tiltagende søgang paa revet. Paa dette tidspunkt var begge skibe grundstødt, og redningsbaaden, blev hurtigt ved assistance af nogle tilstedekomne, trukket ned til stranden, og gik ud først til „Iris“ som bestandig viste nødsignal, og inden kl. var 7 samme aften var hele besætningen paa 7 mand lykkelig landsat.

En vred kaptajn sinkede redningsarbejdet.

Efter at havde landsat besætningen fra „Iris“ gik redningsbaaden paany ud til den anden stranding, skonnerten „Hedvig“, men trods den for skibet oplagte faresituation værgede kaptajnen sig ved at gaa fra borde, hvorfor redningsbaaden med uforrettet sag maatte vende tilbage til kysten.

Redningsbestyreren var paa dette tidspunkt tilstede paa stranden, og han fulgte da med ud for anden gang, sansynligvis for at fortælle kaptajnen, om den fare han selv, saavel som besætningen befandt sig i. Dette nyttede dog ikke og den vrede kaptajn gik endog saa langt, som at fremsætte trusler om haandgribeligheder, saafremt redningsbestyreren ikke forlod hans skib.

Men kaptajnen kom paa andre tanker.

Nu var jo naturligvis redningsmandskabet ikke gaaet ud til strandingen, just for at være til ulejlighed, de gæve folk var gaaet ud gennem besvær og farer, for at hjælpe mennesker i nød — og naar deres haand saa brutalt blev vist tilbage, ja saa tog de konsekvensen; og roede deres redningsbaad tilbage til den klippefyldte kyst —

mens den hylende nordenstorm for gennem takketagen paa „Hedvig“, der til tider laa under vand paa Salthammer rev.

Kaptajnen kom dog snart paa andre tanker, for da kl. var 1 om natten, blev der hejst nødsignal paa strandingen, og for tredje gang gik „Snogebæk“ redningsbaad ud, og vendte tilbage med 4 mand, der lykkelig sattes ind paa kysten.

„Iris“ var hjemmehørende i Rostoch, og „Hedvig“ i Zinast.

Maagen.

## Carnegiefonden

### Et velgørenhedsarbejde uden sidestykke

Forleden offentliggjordes navnene paa 33 mennesker, som i aarets løb har reddet andre fra døden, og som tildeles belønning fra „Carnegies Belønningsfond for Heltemod“. I alt uddeltes 10.800 kr. To faar hver 600 kr., fire faar hver 500 kr., seks faar hver 400 kr., ti faar hver 300 kr. og elleve faar hver 200 kr.

Andrew Carnegie, som fonden har navn efter, blev født i Skotland i 1837, men udvandrede til USA som 11-aarig sammen med sine forældre. Den første tid var svær for den lille familie, og Andrew startede derfor tidligt som selvstændig indtægtskilde, idet han — som mange af sine jævnaldrende ligestillede — fik plads som bydreng paa en bomuldsfabrik. Paa et vist tidspunkt fik han ansættelse ved Pennsylvania-jernbanen, og da han var en opvagt og lærenem ung mand, steg han hurtigt i graderne — fra telegrafist til sekretær, til inspektør — og gennemførte en lang række reformer, der fik betydning for hele jernbanedriften i USA.

27 aar gammel købte det unge menneske for sine sparepenge en nyopdaget oliekielde, og den gav hurtigt helt enorme indtægter. Sine penge anbragte han klogt i den amerikanske jern- og staalindustri, som netop var under opbygning — og i løbet af nogle aar ejede han hele industriområdet omkring Pittsburg.

Det vakte umaadelig opmærksomhed hele verden over, da Carnegie i 1901 solgte alt, hvad han ejede. Han fik en dengang helt fantastisk sum af 100 millioner dollars for sine mange virksomheder, og med den indledte han nu et velgørenhedsarbejde, der var uden sidestykke i historien.

Først skrev han et par bøger om sine specielle ideer med hensyn til samfundets opbygning, og de første ti millioner dollars, han gav væk, blev til biblioteker overalt i USA. De næste ti millioner blev til et amerikansk-europæisk fond til fremme af oplysning og international forstaaelse, og saa rige var de kilder, han øste af, og saa store hans renteindtægter, at han naaede at bruge over 200 millioner dollars til saadanne velgørende formaal.



Utroligt mange organisationer og institutioner nød godt af hans storslaede givelyst, og han bekostede bl. a. opførelsen af „Fredspaladset“ i Haag 1913.

Til sin død i 1913 var Carnegie specielt omsorgsfuld overfor alle, der arbejdede for freden, eller som i det hverdagslige havde udvist heldmod i forsøg paa at redde andre mennesker fra døden, og rundt om i hele verden blev der — paa hans initiativ — oprettet fonds, der skulle belønne og hædre saadanne mennesker.

Den danske Carnegie-fond, der fik en kapital paa 125.000 dollars at arbejde med, indstiftedes i 1912, og siden er renterne hvert aar blevet uddelt til danske „hverdagshelte“.

I aar er der sket det nye med „Carnegies Belønningsfond for Heldmod“, som bestyres af indenrigsministeriet, at den grønlandske befolkning ogsaa har faaet mulighed for at blive belønnet.

Der er intet i fondens love, der hidtil har hindret dette, men den grønlandske befolkning har blot ikke haft lejlighed til at foretage indstillinger til belønning paa lige fod med den øvrige danske befolkning. Det har den faaet nu: Kontorchef Claus Bornemann i Godthaab har rettet henvendelse til landshøvdingen, som igen har ladet sagen gaa via Grønlandsministeriet til fondens bestyrelse — og nu er indstillingskemaer fordelt til samtlige kæmner i Grønland, saa de ligger parat, hvis nogen skulle henvende sig.

Grønlanderne udfører ofte heltegerninger i deres daglige tilværelse, der er fuldt saa „kvalificerede“, som dem, der belønnes i det øvrige Danmark. Fondens har iøvrigt tidligere sendt belønninger til Færøerne, og en dansk læge i Grønland er blandt dem, der tidligere er tildelt belønning for heldmod.

Fra næste aar kan man altsaa vente ogsaa grønlandske navne paa aarets liste.

Cauchi.

## Gavebøsserne

I de ved redningsstationerne ophængte gavebøsser er der i 1959 indkommet nedenanførte beløb:

Skagen-Havn ..	33,00	Overført ....	545,03
Gl. Skagen ....	12,90	Hennegaard ...	10,00
Kandestederne .	11,00	Vejrs.....	0,00
Hirtshals .....	15,00	Blaavand .....	2,45
Lønstrup .....	55,50	Esbjerg .....	20,25
Lækken .....	2,29	Rindby .....	9,00
Slette-Strand ..	12,35	Sønderho .....	10,25
Thorup-Strand .	2,11	Manø .....	22,50
Lild-Strand....	5,58	Kirkeby .....	37,20
Vigsø .....	3,00	Sæby.....	8,00
Hanstholm ....	19,52	Hals .....	5,62
Klitmøller.....	11,00	Grenaa-Havn..	16,00
Nørre-Vorupør	49,00	Østerby .....	12,00
Stenbjerg .....	18,80	Vesterø.....	19,82
Lynby .....	6,00	Anholt-Havn ..	19,00
Vester-Agger..	8,28	Odden-Havn ..	7,00
Thyborøn.....	27,25	Tisvildeleje....	20,00
Flyvholm .....	14,28	Stevns .....	2,50
Liløre .....	6,00	Aalebæk .....	8,00
Ferring .....	15,50	Klintholm-Havn	41,00
Tuskær .....	37,25	Gedser .....	20,00
Thorsminde ...	29,00	Snogebæk .....	74,25
Fjand .....	0,00	Rønne .....	17,00
Vedersø .....	11,00	Hasle .....	12,00
Søndervig.....	0,00	Allinge .....	12,00
Hvide-Sande ..	117,57	Gudhjem .....	12,00
Bjerregaard ...	3,75	Svaneke .....	18,00
Nymindegab ..	18,00	Christiansø ....	30,00

overføres 545,03 Ialt..... kr. 1008,87

## M/S »Lühesand« af Hamborg

gaaet ned i Nordsøen  
med 14 mands besætning

Natten til den 20. januar er der sket en ny skibskatastrofe i Nordsøen, idet det tyske motorskib „Lühesand“ paa 871 brt. fra Hamborg befrygtes forlist med sin 14 mands besætning.

I nattens løb blev der fra skibet udsendt SOS-melding: „Lugerne er sprængt, vandet fosser ind og vi behøver øjeblikkelig hjælp“.

Paa det kritiske tidspunkt var der en storm med vindstyrke 9 over omraadet — og siden da hørtes intet livstegn fra skibet.

Mange skibe løb straks til undsætning efter positionen, deriblandt redningsskibet „Vestkysten“ fra Thyborøn, der under langvarig eftersøgning har haft en drøj tur paa havet — men saavel dette skib som anden eftersøgning har vist sig uden resultat — og „Lühesand“ maa derfor anses for forlist under det haarde vejr og hav.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## En opgave

### som Hanstholm redningsbaad ikke kunne løse

Den 20. januar ved 20,30 tiden blev der fra Blaavand radio ringet til Hanstholm redningsstation med forespørgsel om man fra stationen kunne gaa ud med m/redningsbaaden efter en position paa ca. 40 sømil NV-N af Hanstholm og ca. 25 sømil SV af Rødvinge fyr, til undsætning af et tysk skib, „Pellworm“, som laa med knækket rorstamme.

Paa dette tidspunkt rasede der en kraftig sne-storm med vindstyrke 8-9, over kysten og mægtig sø ret ind paa land.

Da Hanstholm redningsbaad er en relativ lille kystredningsbaad, der hverken er udstyret med radio eller pejleapparater — og hertil altsaa kom den kraftige storm og svære sø, maatte man svare, at en undsætning ikke er muligt fra stationen.

Naturligvis ville stationen, hvis det havde været muligt, straks været gaaet i aktion, men der var her tale om en redningsaktion, som laa over en kystredningsbaads evne.

Noget helt andet er, at det i en lignende situation, havde været ønskeligt, om der i en fiskerihavn som Hirtshals, havde været en stor moderne redningsbaad, der kunne have magtet en saadan opgave — eller evt. et redningsskib. Men det var der ikke!

Tilfældet har været kritiseret i forskellige blade, der har understreget, at redningsvæsenets materiel ikke svarer til tidens voksende krav, og den vilje vore redningsmandskaber altid lægger for dagen.

Den nævnte opgave var for stor for en kystredningsbaad, herom er alle vist enige, men ogsaa denne kritik maa man høre paa, og lade den blive en spire til, at man virkelig kommer igang med at bygge store søgaaende m/redningsbaade til vore havne, og ligeledes moderne, omend naturligvis mindre, til den aabne kyst.

Dette er intet mindre end et raab, fra de redningsmænd, som vi forlanger alt af, naar kaldet fra havet lyder.

Har man mon raabt saa længe at ingen hører det — eller er vi — trods al vor velhavenhed — fattigere end vi var for 100 aar siden, da vi magtede paa een gang, at etablere 50 redningsstationer kysterne rundt. Lad os faa revideret denne henholdende lunkenhed omkring vort redningsvæsen.

Lad os endnu i dette aar, faa lagt kølen til tidsvarende moderne redningsbaade, der kan give vor gode uforfærdede redningsmænd en fair chance til at befæste dets ry, der altid har staaet omkring redningsvæsenet herhjemme.

Maagen.

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sole. Guld. Øhre. Optik  
1835  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. 708 . 108

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

### MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

Tlf. 123

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

Tlf. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 335 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 604

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thyborøn . Telf. 29

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

## Dampskibs-Aktieselskabet

### »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

## ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telefon 4000





## Redningsbaadsulykken i Skotland

Da motorredningsbaaden „Mona“ fra kystbyen Broughty Ferry, kæntrede og hele besætningen paa 8 mand druknede. —

For ca. en månedstid siden, under den heftige vinterstorm — som ogsaa slog dybe skaar hos os, med tabet af de 8 Esbjerg-fiskere — fandt der en tragisk ulykke sted paa den engelske kyst, idet motorredningsbaaden „Mona“ fra den lille skotske kystby Broughty Ferry, ved indsejlingen til floden Tay, kæntrede, det var den 8. december, og hele dens besætning paa 8 mand mistede livet. Ulykken skete tidligt om morgenen, efter at redningsbaaden var gaaet til undsætning for fyrskipet „North Car“, der var gaaet i drift.

Vejret var overskyet, regnfuldt, og det blæste en storm styrke 9 fra SE med meget høj sø.

Baaden fundet paa kysten med bunden i vejret. —

Man fandt m/redningsbaaden inddrevet paa kysten med bunden i vejret.

Hvorledes ulykken er sket vil sikkert forblive uopklaret, den formenes at have fundet sted mellem kl. 5,30-6 morgen. Redningsbaaden var i enhver henseende i orden og veludrustet, udstyret med alle tænkelige hjælpemidler.

Den var af den saakaldte Watson-type, 45 fod, udstyret med 2 motorer, hver paa 40 hk, der kunne give baaden en fart af godt 8 knob, baadens displacement var 19,6 tons.

Den var selvfølgelig udstyret ogsaa med radiotelefon. I byens lille kirke, der er beliggende lige ved redningsstationen, blev der i anledning af ulykken afholdt mindegudstjeneste.

Løvrigt minder denne ulykke os jo om redningsbaadsulykken for nogle aar siden ved Hv. Sande. —

N.

### „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansv. Redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., Telf. Ydby 70.

### Ekspedition:

Forretningsfører Gadgaard Nielsen, Lemvig, Telf. Lemvig 15.

### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, Telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør. Tlf. Nørre Vorupør 4. — Gustav Hallgreen, Rolfsgade 139, Esbjerg, Telf. Esbjerg 375. — Jul. Tarbensen, Søndervig. — Kr. Styrbeck, Thorup Strand, Telf. Thorup Strand 3. — Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Aage Pedersen, Snogebæk. Neksø.



### HIRTSHALS

Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 - CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt - Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK  
HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods

### SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsprovantering . Etableret 1909

**P. Saxberg**

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

Magasin  
Skagen



TELEFON 410 27

POSTGIRO 4403

HARALD PEDERSEN

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 12 77 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 12 01

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET  
SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

### THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

JOHS. HAANING . THISTED  
Telf. 353

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

### ESBJERG

N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Eriandson

Repræsentant for »TUXHAM«

Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 564 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 388

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

HANS AA & SØNNER

Søjlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 838

^/s Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Søner . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**DAMPKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

**Selskabets Ekspeditioner:**

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1888  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE: Ved Havnen, Tlf. 1866. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 248

KØB



DANSK

**IVER CHRISTENSEN  
VAADBINDERI  
SKAGEN**

Stabl. 1878 - Telefon 4 14 77 og 4 10 45

Danmarks største  
Trawl- og Vaadbinderi

Filialer i Eabjerg, Hirtshals, Strandby  
og Marstrand

  
**C.K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefo. Centr. 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for:

**DANNEBROG**

**Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★  
Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

LEMVIG  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSEKUR



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1960

27. Aarg.



**Hanstholm Havn**



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - EsbjergMarketenderiet  
„NY HAVN“ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. Søren Andersen  
& Søner. Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet

TORM

København

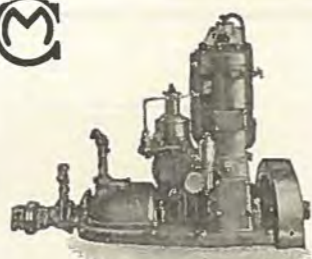
Brugsforeningen  
»FREM«Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup>

Telefon 66

Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDEUafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central \*8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 131 - Postgiro 851.00  
Kontortid: 9,30 - 11,30 og 14 - 16  
Fredag 9,30 - 11,30, 14 - 17,30, Lørdag 9 - 12  
Thyborøn Afd. Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion

N. C. Jensen

- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1960

27. aarg.

Et par problemer  
der trænger til en løsning

Vi kan godt sige om vore redningsmænd, at de er beskedne i deres forlangende, for det arbejde de lægger i udførelsen af stillingen. Jeg har ofte tænkt paa denne kendsgerning, og spurgt mig selv, om deres beskedenhed nu ogsaa bliver paaskønnet, for hvis dette ikke er tilfældet, saa bliver vi jo som aarene gaar, med forbedringer til alle andre kategorier af ansatte, disse tavse og beskedne folk noget skyldig, som, det mener jeg, har karakter af en art æresgæld, som jo bør betales.

Det skal indrømmes at det løntillæg som sidste aar opnaaedes efter velvilje og god forstaaelse fra forsvarsminister Poul Hansens side, virkelig rettede op paa flere aars skævhed.

Det er der god grund til at takke for — og det er ogsaa gjort. Imidlertid vil der jo altid være et og andet at rette paa fremover, for tiden staar jo ikke stille og hvem af os mærker til prisnedgang — tværtimod — og det kan nok være nødvendig i nogen maade at være paa højde med udviklingen og opnaa i hvert fald en del af hvad der tilkommer en.

Vi ønsker at paapege en efter vor skøn stor urimelighed, der bestemt maa have rod tilbage til de tider, da vore redningsmænds aflønning bestod i mange skulderklap og færre kroner og ører.

Jeg tænker paa et bestemt forhold — nemlig dette, at vore redningsmænd ikke oppebærer en „rød øre“ for de første 4 timer, de alarmeres uden at komme i auktion. Lad os tage et eksempel hvor stationen tilsiger mandskabet at møde, da formodede vanskeligheder kan opstaa, omkring et skibs faretruende nærhed af kysten — eller evt. fare omkring fiskerbaadens landing paa kysten, eller hvad der nu kan anføres, som danner baggrund for alarmering af mandskabet.

Selvfølgelig mødes der straks. Situationen udvikler sig frem og tilbage, men med det resultat at mandskabet ikke kommer i egentlig aktion.

Men alligevel — og her er vi ved sagens kerne — stationens mandskab har staaet paa stranden, maaske i kulde og frost i samfulde 4 timer uden at kunne tilkomme en øre for udkommandoen, fordi de ikke kom i direkte aktion.

Se den ordning er efter redningsmændenes opfattelse for gammeldags, og slet ikke i takt med selv de beskedneste krav.

Derfor fremføres dette problem her, som en forhaabentlig baggrund for en ændring til det bedre. Og saa er der et lille hjertesuk, som der samtidig kan gives udtryk for betimeligheden af at faa ændret — ogsaa om jeg saa maa sige i takt med tiden, og det er den dag, eller timeløn som redningsmandskabet ved vore stationer oppebærer for paalagt arbejde af forskellig art f. eks. ved vejarbejde, telefonliniarbejder, eller hvad der nu er at udbedre ved og omkring en redningsstation.

Saa vidt jeg er informeret, siger reglementet, at slikt arbejde skal aflønnes i forhold til gældende time eller dagløn, det paagældende sted. Det bemærkes at time eller dagløn, ersaare forskellig fra station til station — til trods for at en arbejdsmands aflønning overalt i vort land er ens.

Mon ikke det var en paakrævet og retfærdig ordning at faa indført, at lønnen for et af redningsmandskabet udført arbejde, ganske enkelt fremtidig honoreredes efter den til enhver tid gældende tarif. Det ville fritage vore opsynsmænd for et udøve et skøn, som altsaa kan være vilkaarligt fra kyst til kyst — og det ville skabe en ensartet behandling og betaling for alle der er ansat i redningsvæsenet, og som skal udføre et arbejde der bliver paalagt ham.

Endelig kan anføres endnu et forhold, der ogsaa burde ændres i rimelig retning. Jeg tænker her paa aflønning af strandvagter. Her er det saaledes at timebetalingen fra kl. 19 til kl. 21 aflønnes med kr. 3,75 pr. time. Fra kl. 21 til kl. 6 morgen med kr. 4,93 pr. vagttid.

Uden iøvrigt at skele til al anden betaling for natarbejde, saavel under staten som i privat erhverv, kan det antydes, at faa mennesker tjener en timeløn mere surt, end den danske redningsmand.

Den udføres altid i vinternætter i ondt og mørkt vejr hen over uvejsomme klitter eller klipper.

Naar vore redningsmænd desuagtet aldrig hverken har forlangt eller været tilbudt en betaling der ligger paa almindelig niveau, saa er



det fordi at de som altid er beskedne i deres krav.

Men for at ikke denne gode egenskab skal misbruges, var det saa ikke rimeligt at man gav dem den timebetaling, som gælder i tiden fra kl. 21 aften til kl. 6 morgen — og lod den gælde for hele vagtturen — saa timebetalingen blev paa kr. 4,93.

Han synes det, og mener det, uden derved at kunne beskyldes for et stort krav.

Der er her paapeget et par forhold, der paa det sidst afholdte bestyrelsesmøde blev drøftet, og man haaber ikke at problemerne vil møde modstand i administrationen.

Maagen.

## „Foreningen af danske Redningsmænd“ har tilstillet hr. forsvarsminister Poul Hansen følgende skrivelse:

Hr. forsvarsminister Poul Hansen

Som formand for „Foreningen af danske Redningsmænd“ tillader jeg mig høfligt at forelægge Dem en sag, hvis løsning, ligger danske redningsmænd meget paa sinde.

Det drejer sig om den nybygningsplan, indenfor vort redningsvæsen, som var stillet i udsigt, i den i sin tid nedsatte kommissions betænkning — men som endnu 4 aar efter, ikke har taget sin begyndelse.

Dette forhold har bidraget til, i høj grad, at skabe utryghed iblandt redningsmandskaberne omkring ved vore stationer, som maa anses for at være beklagelig, saavel i sin tilstedeværelse som i sin konsekvens.

Vi henvender os derfor trygt til forsvarsministeren, dels fordi De er vor højeste myndighed, men ogsaa fordi De altid har vist redningsvæsenet, vore problemer, men ogsaa vor forening, ikke blot venlighed, men ogsaa megen imødekommethed.

Som forsvarsministeren vil vide, laa moderniserings- og fornyelsesplanen som det første, der skulles løses iflg. betænkningen.

Vi takker for de resultater der her er tilvebragt, derved at en række stationer har faaet deres motor-redningsbaade moderniseret, hvad der uomtvistelig er et fremskridt for paagældende stationer.

Imidlertid vil vi gerne pege paa, før vi gaar videre til det egentlige i vor henvendelse, at de øjeblikkelige forhold ved redningsstationerne Stenbjerg og Thorupstrand, er af en beskaffenhed, som vi ikke mener, vi hverken tør tage ansvaret for, eller være bekendt.

De paagældende stationer ligger som bekendt paa aaben kyst ved betydelige fiskelejer, og vendt ud mod et farvand, som stiller store krav til et effektivt redningsvæsen. De paagældende 2 redningsstationer maa stadig se sig betjent af gamle ro-redningsbaade, der ingen forandring er undergaaet siden redningsvæsenets oprettelse for ca. 110 aar siden. I mere end 50 aar har fiskerfartøjerne paa disse pladser undergaaet den store udvikling, som alene motoriseringen førte med sig — mens derimod redningsbaadene er gamle ro-redningsbaade, som ingen redningsmand i dag har nogen chance for at betjene og redde menneskeliv med, naar storm og hav rejser sig langs kysten, og fiskere og søfolk trænger til øjeblikkelig hjælp.

Ja, man er kommet dertil, at man ligefrem vægrer sig ved at betro livet til disse ro-redningsbaade.

Ingen redningsmand eller fisker anvender jo mere aarer, og ro-redningsbaadenes værdi er illusoriske — det siger jo sig selv — at den dag, da vor tids moderne fiskerbaad, er udsat for fare paa revlerne, da formaar en lille ro-redningsbaad, uden motor — og uden øvede roere — intet.

Det næste punkt, som vi meget gerne vil give udtryk for, overfor Dem hr. forsvarsminister, er den nybygningsplan, som er forudsat i den omtalte betænkning, men som endnu, over et aar efter moderniseringens afslutning, ikke har givet øjensynlig resultat.

Her ligger det saadan, at vort redningsvæsen trænger saa haardt til nybygninger, at vi daarligh formaar at give ndtryk herfor. Men hvad vi saa indtrængende som muligt gerne ville, var dette at nybygningsprogrammet blev sat igang, saa at vi fik en forsvarlig baggrund for at kunne opfylde den humanitære gerning og det redningsarbejde, som slægten før os, og vort samfund iøvrigt, har været berettiget stolte af.

Vi ser det som en nødvendig opgave, at der hvert aar bygges 1 a 2 moderne redningsbaade.

At disse nye og store sødygtige redningsbaade placeredes efter plads og behov, og at de stationer der saaledes fik en nybygning, afgav den ved stationen eksisterende baad til en anden, maaske mindre plads ville betyde, at to stationer kunne hjælpes til nyt og bedre materiale samtidig.

Maa vi til belysning heraf anføre, at paa samme tid, som f. eks. Klitmøller fik en ny redningsbaad, kunne stationens nuværende redningsbaad overgaa enten til Stenbjerg eller Thorupstrand, og der afløse de derværende umulige ro-redningsbaade.

Iøvrigt maa det være os tilladt, at udtale en vis skuffelse over, at problemet Klitmøller redningsbaad, der er tænkt bygget i Thisted, stadig ikke er naaet videre.

Vi ved at dette forhold ikke skyldes forsvars-

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. opsynsmand Johan Chr. Madsen Nielsen, DM, Lyngby, er afgaaet ved døden den 3. februar.

Johan Chr. Madsen Nielsen, der var født den 14. juni 1868, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Lyngby den 1. oktober 1908 og som opsynsmand den 1. april 1911. Han afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1938. Johan Chr. Madsen Nielsen har deltaget i redningen af 52 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.

### 80 aar

Fhv. baadmand Niels Madsen Nielsen, Lyngby, fylder den 25. marts 80 aar.

### 60 aar

Baadmand ved r/st. Esbjerg Otto Rasmussen, fylder den 2. januar 60 aar.

(Ved en beklagelig forglemmelse er meddelelsen herom ikke blevet bragt i januar-nr. Vi beder undskyldte.)

### Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Hasle“ |

Betjeningsmand Peter Andreas Thorsen, er p. g. a. sva gelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar maaned.

Peter Andreas Thorsen, der er født den 5. september 1900, blev ansat som betjeningsmand den 1. oktober 1929. Han har deltaget i redningen af 18 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat fisker Jens Peter Holm jun.

ministeren, der jo gav stationen tilladelsen til at faa baaden bygget paa lokalt værft.

Vi vil dog gerne understrege, at vi nødigt vil se, at den henholdende aktivitet, omkring dette forsøg, skal hæmme anden virke omkring nybygningsplanen.

Derimod havde vi haabet, at bygning af redningsbaade evt. paa 2 værfter, kunne fremme programmet.

Vi nærer iøvrigt den største tillid til Orlogsværftets baadmateriel, der har staaet sin prøve igennem tiderne.

Hvad vi gerne vil fremhæve og levendegøre overfor forsvarsministeren er, at vi trænger saa haardt til nybygninger indenfor redningsvæsenet, at vi efter alvorlige overvejelser indenfor „Foreningen af danske Redningsmænd“, har ment det rigtigst at forelægge vor sag for Dem.

Vi gør det med fuld tillid til, at den interesse De altid har vist danske redningsmænd, ogsaa maa omfatte hvad vi her har anført.

Maa vi endelig tilføje, at vi altid er villige til at møde frem med yderligere oplysninger, hvis disse efter ministerens skøn kan tjene den sag, som ligger os saa stærkt paa sinde.

Med venlig hilsen

for „Foreningen af danske Redningsmænd“.

Wensel Rasmussen,  
fmd.

## En Stranding ved Blaavand for 116 Aar siden

Efter en frygtelig Sydvest-Storm, der havde raset hele Natten med Hagel, Torden og Lyn, opdagedes Morgenen d. 23de November fra Blaavand til Syd for Revshorns Grunde, omtrent 2 Mile fra Kysten, ved Hjælp af Kikkerten et Vrag uden Master med opsat Nødsignal. Da det derfor var sansynligt, at Mandskabet endnu var ombord, og da Veiret meget havde lagt sig, ansaae man det for muligt at bugsere Vraget ind i Fanø Havn, da dette under lignende Omstændigheder forhen gjentagne Gange var udført med Held. Alle tilstedeværende Fiskerbaade, 10 i Tallet, bleve nu bemandede; i den første afgaaende steg Toldcontrolleuren, Kammerraad Grooss, for ved sin Deeltagelse at opmuntre Kystbeboerne, og, om fornødent, at virke som Mægler og Tolk mellem dem og Skibsmandskabet. Ved Ankomsten til Skibet fandt man, at det var en Skonnert, ved Navn „Castle Tioram“, hjemmehørende i St. Johns paa Newfoundland, det kom fra Cuba, var ladet med Sukker, bestemt til Hamborg og førtes af Capt. Fox. Denne indsaae, saavel som Stedets Lods, der var medfulgt, og Hr. Grooss, at det for Øieblikket, da det var Ebbetid, ikke var muligt at føre Skibet nærmere op mod Graadyb (Indløbet til Fanø). Men da det laa og drev i haard Sø, besluttedes ved Baadene at bugsere det ind i mere smult Vand. Det blev nu saaledes ført ind paa 8 Favne Vand og ankret der, hvor det, som Veiret da var, laa nogenlunde godt. Da Mørket imidlertid begyndte at melde sig, og det tog til at blæse op, var det høi Tid for Baadene at søge Land; man tilbød Capitainen at føre ham og Mandskabet iland, men, efter en Conference med Styrmanden, bestemte han sig til at forblive Natten over paa Skibet, og efter hans Begjæring forblev Lods med sin Baad og 6 Mand hos ham. De øvrige Baade maatte nu krydse mod Land; da Mørket faldt, blev de 9 Baade skilte fra hinanden. Veiret blev stedse heftigere, og hen paa Aftenen var det fuldkommen Storm af Sydvest. Efter flere Timers møisommelig Sejlads mellem Grunde og Brændinger under idelig Livsfare, lykkedes det først den Baad, hvori Kammerraad Grooss var, at komme iland over 1 Miil Nord for Blaavands Huk mellem Kl. 9 og 10; længere ud paa Natten naaede under store Anstrængelser 4 andre Baade Landet uden Mennesketab; en Femte fik en Mand kastet over Bord i Brændingen. Men de 3 øvrige Baade forulykkedes aldeles med hele Besætningen. 20 Mand. Ved den voldsomme Storm ud paa Natten kom Skibet i Drift for sine Ankere og strandede mod Morgenstunden 1 Miil Nord for Hukken i Veirs Strandlehn. Men da Lodsbaaden om Natten var drevet bort, og det først langt



ud paa Formiddagen blev muligt at skaffe en Baad tilveie, og Søerne imidlertid ideligen gik over Skibet, saa omkom Capt. Fox og to af Lodsens Folk af Kulde og Udmattelse. Saaledes berøvede denne ulykkelige Begivenhed 23 af Kystboerne Livet, alle fra Oxby Sogn, og 18 blandt dem familiefædre.

## 6 strandinger paa Læsø paa een nat!

Natten mellem den 6. og 7. november 1876 strandede ved Hornex paa Læsø barkskibene „Marie“ af Tønsberg og „Boomerang“ af Stockholm, og paa Nordre Rønner strandede skonnerten „Paragon“ af Peterhead, barkskibet „Concordia“ af Skelesteaa, briggen „Union“ af Bordeaux samt barkskibet „Georgine“ af Havre.

Da opsynsmanden ved redningsstationen „Vesterø“ om morgenen var kommet til kundskab om de indtrufne skibbrud, blev redningsmandskabet og transporthele sammenkaldte og mødte ved stationen, hvorefter redningsbaaden saa hastigt som muligt forlod havnen for at forsøge at naa Nordre Rønner og yde hjælp til de dersteds strandede besætninger, hvorimod raketapparaterne førtes til de ved Hornex strandede skibe, for om muligt der at bringe hjælp.

Efter at det havde vist sig umuligt at opnaa forbindelse med raketapparatet, til trods for at det for at forkorte afstanden anbragtes og benyttedes fra to i vandet udbragte vogne, idet en benyttet raket ikke kunne naa ud, indstilledes videre forsøg med raketapparatet. Imedens bragtes en privat baad til stede til eventuel afbenyttelse, hvis det blev paakrævet, naar forholdene tillod det.

Redningsbaaden, som havde forladt Vesterø Havn kl. 8, kunne ikke avancere op, fordi der ikke kunne føres tilstrækkeligt sejl i den herskende haarde storm. Baaden maatte for en tid ankre op i læ af havnen. Senere foretoges et nyt forsøg, men da redningsbaaden kl. 3 om eftermiddagen kun var avanceret  $\frac{1}{8}$  mil og endnu havde 1 mil at arbejde sig op mod maalet, skønnedes det at man ikke kunne passere grundene og naa skibene, før mørket faldt paa, og af den grund maatte redningsbaaden søge ind i havnen.

Den 8. november om morgenen kl. 4 mødte mandskabet paany og bragte redningsbaaden under sejl for at naa de paa Nordre Rønner staaende skibe. Man naaede da heldig ud til barkskibet „Concordia“, hvis besætning — 14 mand — heldig blev bragt til land i Vesterø havn kl. 10  $\frac{1}{2}$  formiddag.

Redningsbaaden krydsede paany fra havnen for at komme til de ved Hornex strandede skibe, men ankommen i disses nærhed bemærkede man, at besætningerne var reddede. Da

der samtidig vistes sinal fra skonnerten „Paragon“ paa Nordre Rønner, holdtes for vinden ned til dette skib, og besætningen — 6 mand — reddedes og førtes velbeholden til Vesterø havn kort før mørkets frembrud.

Desværre omkom besætningerne paa de to franske skibe „Georgine“ og „Union“. Førstnævnte blev sønderlaaet natten mellem den 7. og 8. de, inden hjælp kunne bringes, og sidstnævntes besætning druknede allerede den 7. november, da de satte skibsbaaden ud for formentlig med denne at naa et skib, som var under sejl, men skibsbaaden kændrede. Dette var saa meget mere sørgeligt, som de let kunne have været reddet, hvis de var blevet om bord, idet skibet stod aldeles helt, og man fandt ting liggende paa dækslasten, der tydede paa, at opholdet om bord ikke var forbundet med synderlig fare.

## Da Klintholm redningsvæsen reddede 4 mand fra brændende stranding.

Den 3. februar 1951 kl. 15,15 modtog opsynsmanden ved redningsstationen „KLINTHOLM-HAVN“ paa Møen melding fra opsynsmanden ved stationen „Aalebæk“ om, at der i farvandet nordfor Møen ca. 3 sm. nordfor godset „Nordfelt“ var observeret et skib, der formentlig var i nød.

Vejret var klart, vinden SE, styrke 8, 5 gr. frost og sydgaende strøm.

Da der muligvis kunne blive brug for motorredningsbaaden, blev det aftalt, at opsynsmanden fra stationen „Aalebæk“ skulle køre til stranden ved „Nordfelt“ for at erholde nærmere oplysninger, og ved ankomsten dertil blev det observeret, at der fra skibet blev sat en baad i vandet, som derefter blev roet mod kysten. Ved ankomsten til land oplyste de i baaden ombordværende 3 mand, at der var ild i forskibet, og at der endnu var 4 mand om bord.

Kl. 16,25 blev meldingen videregivet til opsynsmanden ved stationen „Klintholm-Havn“, der i mellemtiden havde alarmeret redningsmandskabet. Da motorredningsbaaden var sat i vandet, afgik den kl. 16,50 fra havnen med kurs østom Møen og videre i retning af det nødstedte fartøj.

Kl. 19,00 ankom den til det brændende skib, og da resten af besætningen — 4 mand — var reddet om bord i motorredningsbaaden, blev de indhyllet i de medbragte uldtæpper, ligesom de blev styrket ved hjælp af indholdet fra flasken i forbindelsesskassen.

Kl. 21,40 ankom motorredningsbaaden til Klintholm havn, hvor de skibbrudne i en ambulance blev befordret videre til Nordfelt, hvor de blev indkvarteret.

Da motorredningsbaaden var stærkt overiset, blev den liggende i havnen, og kl. 23,00 blev mandskabet hjemsendt.

Kl. 9,00 den 4. februar mødte mandskabet igen for at bringe motorredningsbaaden i hus, og da alt var paa plads klar til brug, hjemsendtes mandskabet kl. 12,00.

Det nødstedte skib var m/sk. „Stig“ af Oscarshamm, paa rejse fra Wismar til hjemstedet med 228 tons kali.

Skibet, der brændte hele natten mellem den 3. og 4. februar, sank den 4de hen paa formiddagen, saaledes at kun masterne ragede op over vandet. Der oplyses intet om aarsagen til branden. —

## Barken »Henriettes« stranding ved Kandestederne 1888.

Den 1. oktober 1888, kl. 2 om natten gik barkskibet „Henriette“ ind paa kysten ca.  $\frac{1}{2}$  mil fra Kandestederne.

Paa dette tidspunkt blæste det en storm af NO med regnbyger. Umiddelbart efter strandingen, da vejret var mindre voldsomt, havde kaptajnen med 5 mand reddet sig i skibsbaaden, efterladende resten af besætningen, 5 mand om bord paa skibet.

### Redningsbaaden gaar ud.

Melding om strandingen indløb kl. 5, og redningsbaaden afgik kl. 7. Der blev straks roet ud til skibet, hvis master allerede vaklede.

Trods det man straks fik fat i en tovende fra skibet, kunne man paa grund af den høje sø, de omflydende vragstumper, og en voldsom vestgaende strøm, ikke komme skibet nær nok til, at de skibbrudne kunne komme over i baaden, og da tovidenden glippede maatte baaden søge land.

### Det andet forsøg.

Redningsbaaden roedes imidlertid straks igen ud til skibet, og ankrede op i nærheden af samme mens masterne faldt, og skibet sønderloges.

Man søgte nu at frelse de skibbrudne, der havde søgt tilflugt paa forstævnen og bougspydet, men da det ene drægtoug sprang og det andet maatte stikkes ud for at redningsbaaden ikke skulle knuses mellem vragstykkerne, drev baaden af og maatte søge land.

### Man prøvede med 2 dobbelt raketter

Da vrageset var kommet noget nærmere land forsøgte forbindelse opnaaet ved 2 dobbelt raketter, men disse kunne ikke naa saa langt ud. Saa gik redningsmandskabet atter i baaden, efter at denne var bragt længere til luvert af vrageset, og man havde faaet et nyt baadedræg ombord, og efter mange forsøg med at kaste

liner til de skibbrudne, lykkedes det at faa en mand ombord i redningsbaaden.

Af de øvrige fire mand, som havde været ombord paa skibet, saas paa vrageset nu kun 2 mand.

Trods ihærdigt redningsarbejde druknede 4 søfolk.

Man fortsatte med fra redningsbaaden at kaste liner ud, men de udmattede søfolk kunne ikke, de manglede kræfter til selv at yde noget til deres frelse.

Hertil kom, at redningsbaaden blev beskadiget af vragstumper og paany maatte søge land. Man opgav dog ikke, og efter at 2 nye baadedræg var bragt tilstede, gik baaden ud for fjerde gang med samme mandskab.

Da strømmen nu havde tabt sin rivende fart blev vrageset eftersøgt, men intet menneskeligt væsen var mere at finde, og af skibets besætning omkom saaledes 4 mand.

Den forliste bark var „Henriette“ af Rostoch.

## S/S »Alice«s stranding ved Allinge

Den 11. januar 1948 kl. 0515 modtog den fungerende opsynsmand ved redningsstationen „Allinge“ melding fra vagtmanden ved Vang om, at der var strandet en damper 1 km S for Vang havn.

Vinden var NNØ, styrke 10-11, med snefydning, meget høj sø og nordlig strøm.

Redningsmandskabet samt en lastbil blev straks alarmeret, og da det om natten havde stormet og sneet stærkt, saa der var høje snedriver, og opsynsmanden var klar over, at det ville blive vanskeligt at naa frem til strandingsstedet, blev nabostationen „Hasle“ pr. telefon gjort bekendt med forholdene og anmodet om ogsaa at komme til stede ved strandingsstedet paa hurtigste maade.

Saa snart redningsmandskabet og lastbilen var ankommet til stationshuset, blev raketmateriellet læsset, og kl. 0545 kørtes der fra stationen til Vang havn, som naaedes kl. 0615 efter en meget besværlig transport. Ved ankomsten havde den stedlige vagtmand efter aftale antaget 6 mand til hjælp ved transport af raketmateriellet, da strandingsstedet laa 700 meter fra det sted, hvortil bilen kunne køre.

Under stort besvær blev redningsmateriellet transporteret langs stranden, hvilket var en meget vanskelig opgave, da stranden bestod af rullesten, som ustandselig blev overskyldet af søerne, og da temperaturen var  $\div$  5 graders celcius, var stenene belagt med is, saaledes at redningsmandskabet mange steder maatte kravle paa deres knæ, fordi det var umuligt at gaa paa de glatte sten.

Ved ankomsten til strandingen blev der fra besætningen paa damperen forsøgt at hive en kasteline i land, men dette mislykkedes, fordi linen ikke var tilstrækkelig lang.

En redningsraket blev derefter gjort klar og



affyret, saaledes at raketlinen lagde sig imellem masterne. Derefter blev stjerneblok, ud- og indhalerline samt redningstrosse halet til borde og gjort fast. Kl. 0635 var forbindelsen klar, hvorefter 9 mand af skibets besætning blev bragt i land i redningsstolen, medens resten foreløbig blev om bord.

Under redningsforetagendet var vinden sprunget om i NØ, og søen havde lagt sig meget. Der blev derefter sat vagt ved strandingsstedet.

Kl. 13.30 blev der givet signal fra strandingen, at der var flere som ville i land, hvorefter 5 mand blev bragt ind i redningsstolen.

Den 12. januar kl. 0215 ankom Svitzer til strandingsstedet, og da vejret efterhaanden var blevet godt, blev redningsmateriellet ved dagry bjerget, læsset og kørt tilbage til stationen, som naaedes kl. 12.00. Da materiellet var bragt paa plads og i orden, blev redningsmandskabet hjemsendt.

Det strandede skib var s. s. „Alice“ af København, paa rejse fra Hjemstedet til Gdynia i ballast.

Som aarsag til strandingen angives storm og snetykning.

## En fiskeri- og trafikhavn ved Hanstholm

Trafikminister Kaj Lindberg forelagde d. 18. februar i Folketinget lovforslag om bygning af en Hanstholm havn. Regeringen foreslog, at det ikke blot skal være en fiskeri, men ogsaa en trafikhavn med en vanddybde paa 8,5 meter.

En ren fiskerihavn med en dybde paa 7 m. vil koste 72 millioner kr. Den kan tage skibe op til 5.000 tons — mens trafikhavnen kan tage skibe paa 10.000 tons. Selve havnebyggeriet vil vare ca. 5 aar, men forinden vil der gaa omkring et aar med planlægning af byggeriet.

Den samlede udgift kommer op paa 103 mill. kroner. Regeringens motivering for at bygge trafikhavnen, er at det vil give betydelig bedre muligheder for den erhvervsmæssige udvikling i nordvestjylland.

Regeringsforslaget skal derefter til vedtagelse i Folketinget, som uden tvivl gaar med til denne havnebygning, som der nu i 42 aar har staaet saa megen diskussion om.

Som bekendt gav den nedsatte kommission grønt lys for at bygge havnen færdig, ligesom professor Lundgreens modelforsøg ogsaa var positiv i havnens farvør.

Afgjort maa det hilses med stor glæde, at

man har taget forslaget om en trafikhavn til følge.

Det er et ja til nordvestjyllands erhvervsliv, der trænger haardt til virksomheder med arbejdsmuligheder frem i tiden.

Men desuden vil en større havn give langt bedre besejllingsforhold, og dermed en rig mulighed for, paa denne kyst, at faa en nødhavn der kan yde læ for skibe der befarer farvandet.

Det er jo en kendt sag, at fiskeriet venter sig meget af havnen, som man nu i 42 aar har kæmpet for at faa.

Den blev vedtaget bygget i 1917 sammen med Hirtshals havn, og arbejdet blev overdraget Ing. Fibiger. Hirtshals havn blev færdig i 1936, og imponerer med sin stigende omsætning. Hanstholm derimod, startede med altfor smaa bevillinger og hvad der var blevet bygget, ødelagdes under besættelsen.

At havnen nu endelig bliver færdigbygget vil vække den største tilfredshed, ikke blot paa vestkysten, men ogsaa i store kredse af befolkningen, der har fulgt denne sag i en menneskealder. Samtidig har trafikministeren i Folketinget fremsat forslag om bygning af en havn til 7 mill. kr. paa Rømø.

Maagen.

## Skibsforlis i Nordsøen

Lørdag morgen den 13. februar blev der fra det tyske skib „Leonora“ af Emden udsendt SOS. Skibet befandt sig da ca. 30 sømil vest for Thorsminde paa Jyllands vestkyst.

Fra dansk side deltog i eftersøgningen fregatten „Niels Ebbesen“, flere af hærens fly — samt redningsdamperen „Vestkysten“.

Man fandt to af skibets redningsbaade, samt en del vraggods — men hele besætningen, der bestod af 8 mand gik ned, eller ihvertfald ikke fundet.

Nordsøen har i vinter krævet store ofre af menneskeliv — saaledes 11 fiskere fra 2 engelske kuttere, 2 Esbjerg-kuttere med mandskab. Det norske skib „Elfrida“ og endelig mandskabet fra den engelske redningsbaad.

Løvrigt maa man ofte undre sig over at vor kutterflaade paa mange hundrede skibe klarer sig gennem de sværeste storme og hav.

Det er vinteren med frost, der har ulykkerne til følge. I en froststorm og høj sø, da er det at det tolder slemt iblandt vore søfarende, da bliver ofte det lille havari til katastrofen.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Skibsforlis i Østersøen

Det 1445 tons store tyske skib „Carsten Witt“ sank den 3. februar om aftenen, under en voldsom storm i Østersøen, 20 sømil n. ø. pr. Svanike. Kaptajnen Kurt Valtin gik ned med skibet, men dets 21 mands besætning blev reddet af det russiske skib „Strelna“.

Der er mulighed for, at „Carsten Witt“ er løbet paa en mine. Herfor taler den omstændighed, at skibet sank umiddelbart efter at de første nødsignaler var udsendt.

## 18 strandinger paa een gang

Den 90-aarige Kirstine Pedersen, Østerby paa Læsø, mistede som barn, sin fader der var ansat paa Trindelen fyrskib, hvorfra han druknede.

Fru Pedersen fortæller i en fødselsdagssamtale med „Vensyssel Tidende“ at en nat strandede der ved Østerby et fyrskib, samt 17 andre skibe, og da kom folk fra alle kanter af øen, for at være med i bjergningsarbejdet.

## Erindringsgave for »Martin Bøgelund«s bjergning

Som erindringsgave for bjergning af kutteren „Martin Bøgelund“ i det haarde vejr under Norges kyst i midten af december, overrakte skibsreder Jens Skou, Frederikshavn, ved en sammenkomst en sølvcigaretæske med inskription fra „Martin Bøgelund“s ejer, grosserer Bøgelund Jensen, København, til besætningsmedlemmerne paa de to kuttere „Robert Schou“ og „Grethe Krog“, som foretog bjergningen, og til besætningen paa „Martin Bøgelund“, der ogsaa i høj grad bidrog til, at deres kutter kom godt i havn.

### „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansv. Redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., Telf. Ydby 70.

### Ekspedition:

Forretningsfører Gadgaard Nielsen, Lemvig, Telf. Lemvig 15.

### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, Telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør, Tlf. Nørre Vorupør 4. — Gustav Hallgreen, Rolfsgade 139, Esbjerg, Telf. Esbjerg 375. — Jul. Tarbensen, Søndervig. — Kr. Styrbeck, Thorup Strand, Telf. Thorup Strand 3. — Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Aage Pedersen, Snogebæk, Neksø.

### LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv · Gulds · Øjre · Optik  
1835  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

### A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

### MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

TH. 123

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

### v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 613 - Privat 604

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thybørn . Telf. 29

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

### Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



## NY BØGER

**Gyldendals Bog om skibe.** Oversat og bearbejdet af G. Honnes de Lichtenberg.

Bogen spænder over tiden fra de ældste fartøjer til vore dages atomdrevne. I 14 afsnit gøres der rede for skibsbygning, og alle former for skibsfart. Livet paa de gamle sejlskibe, fiskeri og hvalfangst, navigation og søkort, redningsvæsen og meget mere. Bogen vil tiltale ungdommen, som efter at have læst den, vil have tilegnet sig meget.

Bogen er rigt illustreret, og oversætteren er en kendt mand inden for redningsvæsenet, nemlig Fuldmægtig Honnes de Lichtenberg.

**Erik Rostboll: Den hellige elendighed, Gyldendal.**

Den dygtige forfatter har atter givet os en fin rejse-schildring fra en Østerlandsfærd.

Miljøet er flygtningenes de fattiges og helliges verden, og rejsen er fra Japan, over Hongkong, Bangkok, Mandalay til Indien og Ceylon. En fin bog der i tekst og billeder er berigende læsning.

## Nyt fra æteren —

*Nu blir det fattigt, jeg tror — ombord,  
og slet ikke let at bære.*

*De dejlige hilsener i land til mor,  
maa ikke saa langstrakte være.*

*Det er nat med nusse og lamseben,  
og alt det andet man siger.*

*Goddag — og farvel — og saa røret paa,  
selv om hjerter i stilhed lider.*

Kræn Wejster.

## ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telefon 4000



### Hvis Bladet udebliver,

bedes de Holdere, der modtager det gennem Posten, straks klage til Postbudet.

Hvis Stationerne ikke modtager Bladet regelmæssigt, bedes dette paa et Brevkort meddelt til Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri, Lemvig.

## HIRTSHALS



### Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer,  
Hirtshals . Telefon 132

### A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus Hirtshals Isværk

Telefon 70

### A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

### HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

### CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

### »VIOLA«

Telef. 74 - CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt - Blomster - Kranse

### LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

### THYLANDS BANK HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Morsø  
Støbegods*

## SKAGEN

### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion

Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1809

### P. Saxberg

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

*Magasin  
Skagen*



WAL-MARK

TELEFON 410 27

POSTGIRO 4403

HARALD PEDERSEN ★

### A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 12 01

### OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

### AKTIESELSKABET SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

## THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

### JOHS. HAANING . THISTED

Telf. 353

### MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

### A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

## ESBJERG

### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 420

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

### N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 564 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 838

### A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

### Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Sønner . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

**Selskabets Ekspeditioner:**

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1888  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE: Ved Havnen, Tlf. 1888. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

IVER CHRISTENSEN  
VAADBINDERI  
SKAGEN

Etabl. 1879 - Telefon 4 14 77 og 4 10 48

Danmarks største  
Trawl- og Vaadbinderi

Filialer i Esbjerg, Hirtshals, Strandby  
og Marstrand

**C.K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
Hværl-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for:

**DANNEBROG****Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★

Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG

LEMVIG  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSESTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1960

27. Aarg.



M/s Nordbjerg



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - EsbjergMarketerieret  
„NY HAVN“ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet

TORM

København

Brugsforeningen

»FREM«

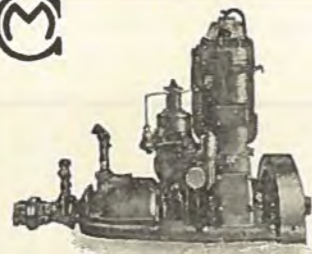
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg Vestjysk Krystal Isværk <sup>A/S</sup>

Telefon 66

Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. årlig.  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central 8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 131 - Postgato 851.00  
Kontortid: 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyborøn Afd. . Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34      Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vædbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1960

27. aarg.

## En stranding ved Grenaa

Den 28. febr. d. aa. blev Grenaa redningsstation  
alarmeret i anledning af en stranding paa „Lille Rev“.

Det var fiskeskipper Peter Nordby, Anholdt, fører af kutter „Volo“ af Anholdt, der meddelte, at han havde haft paketaaden „Nordbjerg“ af Anholdt paa slæb fra Anholdt havn og skulle til Grenaa med den, men mellem Fornæs fyr og havnen, sprang slæbetrossen og „Nordbjerg“ drev hurtig ind efter „Lille Rev“. Vinden var paa det paagældende tidspunkt S. Ø., styrke 5 med megen sø og 4 gr. frost.

„Volo“ fik efter nogen tids forløb atter forbindelse etableret, hvilket var meget vanskelig paa grund af mørke og høj sø, (kl. var ca. 23,30).

Men slæbetrossen sprang atter, og „Nordbjerg“ drev atter mod land, og nu turde „Volo“ ikke gentage forsøget, men gik straks i havn, og anmodede Grenaa redningsstation om assistance, da en stranding maatte forudses.

## Hjælpen straks paa vej —

Mandskabet tilkaldtes straks og kl. 23,40 var redningsbaaden ude af havnen, og man satte kursen efter „Lille Rev“, og allerede efter 3 minutters sejlads observeredes „Nordbjerg“ der var drevet helt ind paa land. Redningsbaaden lod ankerdræget gaa, ret ud for strandingen, og firede sig ind efter denne, men da baaden var ca. 30 favne fra strandingen, begyndte den at hugge paa den haarde stengrund, og efter flere forgæves forsøg paa at naa derind, viste det sig umuligt at faa forbindelse og redningsbaaden meddelte da over sin radio til stationen, at kontakten var umulig at opnaa, og at redningsbaaden derpaa vendte tilbage til stationen.

## Med traktor og sneplov —

Fra stationen tilkaldtes da straks en traktor med vogn, til befording af raketmateriellet,

samt en sneplov til hjælp, da vejen var dækket af sne. — Efter redningsbaadens returnering blev redningsmateriellet læsset paa vognen og snart efter var man ad omveje, og efter megen besvær paa strandingsstedet kl. 01,30.

## 6 mand fra borde i jollen. —

Det viste sig at „Nordbjerg“ stod tværs i søen, ca. 30 favne fra land, og af de 7 mand, der havde været ombord, var de 6 gaaet i land i redningsjollen, og var gaaet op i et statshus, hvor de havde faaet tørt tøj paa, og senere kørt til Grenaa for indkvartering.

Derimod var skipperen Leo Jacobsen, stadig ombord, og redningsmandskabet oprettede kontakt med ham, ved hjælp af et kastelod, der blev kastet ud til ham, som han halede ind, hvortil der var bundet en udhalerline, som saa blev sat fast paa „Nordbjerg“ og paa land.

Da skipperen ikke ønskede at komme fra borde, og der var bragt sikkerhed for at dette eventuelt kunne ske uden fare, blev det øvrige materiel sendt tilbage til stationen.

„Nordbjerg“ var paa 40 tons, og den blev senere af „Garm“ taget af grunden og slæbt til Grenaa, for at faa skaderne repareret paa værft.

Stationens opsynsmand understreger, at radioen i redningsvæsenets tjeneste er uvurderligt, saavel ved den omtalte lejlighed, som ved en anden lejlighed, nemlig ved branden ombord paa frederikshavnerkutteren „Hansigne“ betød radiokontakten, at der sparedes betydelig tid, der i disse og andre tilfælde kunne have drejet sig om redning af menneskeliv.

— n.



## Den norske sømand, der strandede på Skagen Rev, blev gift med sin redningsmands datter og blev opsynsmand i 30 år ved redningsstationen

Dansk TV havde lørdag aften den 5. marts en særdeles frisk og god udsendelse, som var hentet i Norge. Det var en decideret sømands-udsendelse, hvori der var et dansk islæt, som man ikke kunne undgå at glædes over at have stiftet bekendtskab med.

Det danske ægtepar, som havde debut paa skærmen, var Dagmar og Olaf Dahler fra Skagen — og anledningen var naturligvis den, at Olaf Dahler er nordmand og som ung sømand blev midtpunktet i en dramatisk strandingsstragedie, der fandt sted paa Skagens rev, da den norske brig „Speed“ den 30. jan. 1909 forliste her, og hele dets besætning, paa nær 1. styrmand Olaf Dahler, omkom i de fraadende bølger.

Tragedien blev for den unge 1. styrmand til romantik. Han blev gift med opsynsmand Ruths datter, Dagmar, han blev senere selv opsynsmand og ejer af Ruths hotel i Skagen.

Men altsaa TV-skærmen er denne gang anledning til emnevalg — og jeg skal i efterfølgende give et rids, der indeholder baade dramatik og romantik.

Det er godt 50 aar siden nu, nærmere bestemt lørdag den 31. januar 1909, at der over Skagen rasede en snestorm af usædvanlig voldsomhed. Det var n. ø. vind, og havet var i et frygteligt oprør.

Mens dette uvejr var paa sit højeste, grundstødte den norske brig „Speed“ af Sandefjord, i ballast fra Poole i England til Frederiksstad, imellem Spirbakken og Gl. Skagen redningsstationer.

Trods de fortvivlede forhold, snetykning og himmel og hav i eet, lykkedes det at faa redningsbaaden i havet, dog ikke uden stor fare for mandskabet — saaledes havde fisker Jens Berg nær sat livet til, da han var kommen ind under baaden og først i yderste øjeblik undgik at blive knust.

Redningsbaaden naaede skibet paa faa favne, og man troede, at alle vanskeligheder var overvundne, da de skibbrudne sad i fokkemasten iført redningsbælter, og formentlig snart ville være i sikkerhed.

Da skete det ulykkelige, at dræget ikke ville holde baaden, den drev med rasende fart vestover, kunne ikke roes op igen og maatte derfor lande.

Redningsmændene opgav dog ikke, de kørte baaden længere mod øst paa stranden for at gøre et nyt forsøg.

Denne fart fandt sted ved foden af klitterne og var forbunden med den største fare, thi søerne skyllede stadig omkring hestenes ben — en vældig styrt sø væltede hestene og bragte redningsmænd og kuske til at miste deres fodfæste, idet vandet naaede dem til livet. Baaden maatte efterlades paa stranden.

Imidlertid var Kandestedernes mandskab ilet til med Spirbakkens redningsbaad, Højen-børerne gik da i denne baad og roede atter ud.

Mandskabet hagede sig fast i tove og flød bogstavelig talt i vandet, indtil baaden havde lænset sig selv og derefter atter hævedes.

Under disse forhold svigtede kræfterne, og baaden maatte lande med uforrettet sag. Man gjorde saa forsøg med redningsraketter, men forgæves. — Kl. 3 nat gik Skagen redningsbaad, der var kørt den ca. 2 mil lange vej til Spirbakken, ud. Baaden maatte trods al iver og energi opgave at faa forbindelse med skibet.

Fra kysten havde en mængde tilskuere i angst og spænding fulgt begivenhedernes gang. Man kunne af og til skimte de stakkels sømænd i rigningen og stadig høre deres raab om hjælp.

Ved 4—5 tiden splintredes skibet, masterne faldt og mandskabet styrtede i havet.

Da besætningen var iført redningsbælter, blev de lidt efter lidt skyllet op paa kysten.

7 af besætningen var døde, men en mand levede — og han kørtes i strygende fart ad Højen til, og en af redningsmændene, der var særlig kendt med behandling af druknede, fisker Chr. Ruth, fulgte med vognen, bearbejdede hele vejen den unge sømand, som ved kyndig behandling atter kom til sig selv.

Den reddede var 1. styrmand Olaf Dahler, og han var som nævnt den eneste overlevende fra „Speed“.

Se, det var et lille rids af det dramatiske forlis, som i mange aar efter sved i de Skagen-redningsmænds hjerter — men ulykken var ikke deres skyld. De stred og kæmpede, men vejr og hav og mange andre omstændigheder kom paa tværs af deres ildhu.

Naturkræfterne havde denne gang overtaget.

Men altsaa — saa mærkeligt det lyder, i afslutningen af alt det tragiske, som mennesker ofte baade før og siden har maattet bøje nakken for, var der ogsaa et romantisk islæt, og en finere udgang end den, virkeligheden har forsynet denne strandingshistorie med, kunne en romanforfatter ikke have fundet paa.

I sin redningsmands hjem traf Olaf Dahler datteren Dagmar, og endnu inden der var afholdt søforhør havde styrmanden og Ruths eneste datter lovet hinanden troskab for — livet, og 3 aar senere blev de gift.

I 5 aar — for Dagmar var endnu for ung til at blive gift — sejlede Dahler som hvalfan-

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Thomas Andersen Ledet, Jerup, er afgaaet ved døden den 24. februar.

Th. A. Ledet, der var født den 27. septbr. 1882, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Jerup“ den 1. oktober 1912 og afskediget p. g. a. alder den 30. septbr. 1942. Han var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Laurits Andreas Thorsen, DM., Hasle, afgik ved døden den 28. februar.

L. A. Thorsen, der var født den 26. februar 1881, blev ansat som betjeningsmand ved r/st. „Hasle“ den 1. septbr. 1912 og som opsynsmand den 1. februar 1928. Han afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1951.

L. A. Thomsen havde deltaget i redningen af 33 skibbrudne og var dekoreret med dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Johan Damgaard, R. af D., Løkken, afgik ved døden den 13. marts.

Johan Damgaard, der var født den 14. oktober 1889, blev ansat som baadmand ved r/st. „Løkken“ den 1. juni 1927 og blev opsynsmand den 1. oktober 1948. Han afskedigedes p. g. a. alder den 31. oktober 1959.

Johan Damgaard havde deltaget i redningen af 24 skibbrudne og var dekoreret med ridderkorset af Dannebrog.

### 25 aars jubilæum

Opsynsmand ved r/st. „Klitmøller“ Niels Kyora Odder har den 1. april været ansat 25 aar i redningsvæsenets tjeneste.

Betjeningsmand ved r/st. „Hasle“ Hans Jørgen Holm har ligeledes den 1. april været ansat i redningsvæsenet i 25 aar.

ger-kaptajn fra Durban, men kom derefter til Gl. Skagen for at tage del i driften af det kendte Ruths hotel, som han og hans hustru stadig driver.

Men yderligere har Dahler i mere end 30 aar været opsynsmand ved Gl. Skagen redningsstation, og han er dekoreret med redningsvæsenets medalje og er ridder af Dannebrog.

I den norske TV blev vi præsenteret overfor det sympatiske og ungdommelige Skagen-ægtepar, der begge fortalte om hans dramatiske entre paa Skagen strand hin vinternat for 50 aar siden.

Dahler forsikrede paa sin endnu udprægede norske accent, at Skagen og Danmark var blevet hans andet hjem — og at det er et godt hjem. Dagmar har givet ham — den forliste sømand fra havet — det var de begge et fuldgyldigt udtryk for.

Maagen.

### 75 aar

Fhv. baadmand Lars Peder Larsen, Østerby, fylder den 25. april 75 aar.

### 70 aar

Fhv. opsynsmand Fr. Mortensen, DM., Klitmøller fylder den 21. april 70 aar.

### 60 aar

Fhv. betjeningsmand Peder Albrecht Pedersen, Aalebæk, fylder den 8. april 60 aar.

### 50 aar

Baadmand ved r/st. „Østerby“ Peter Andersen fylder den 12. april 50 aar.

Opsynsmand ved r/st. „Tuskær“ Peter Ruby fylder den 21. april 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Tuskær“ Niels Ruby Olsen fylder den 27. april 50 aar.

## Afskedigelser

### Redningsstationen „Hanstholm“

Baadmand Chr. Christensen Harbo er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Chr. Christensen Harbo, der er født den 29. marts 1897, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1929. Han har deltaget i redningen af 51 skibbrudne.

Da antallet af baadmænd ved motorbaadstationerne ifl. betænkningen afgivet af „Udvalget vedr. redningsvæsenets forhold“ skal reduceres, vil der forsøgsvis ikke finde nyansættelse sted.

## Esbjergkutteren „Pytte“ sunket i Nordsøen

Under en haard storm først i marts, der forvoldte skader paa mange vestkystkuttere, kom Esbjergkutteren „Pytte“ i vanskeligheder, idet den sprang læk 60 sømil vest for ER-Fyr. De tre ombordværende fiskere Kr. Damgaard, Tage Espersen og Villy Bærentsen, blev reddet ombord paa en anden Esbjergkutter „Villy Plet“, der sendte deres gummiredningsflaade over til det synkende skib, i denne gik de 3 mand fra borde, hvorefter de toges ombord paa „Villy Plet“ der landsatte dem i Esbjerg havn.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



## Tyske redningskrydsere paa besøg i Skagen

To tyske redningskrydsere, „H. H. Meier“ og „Hamburg“, har besøgt Skagen.

De to nye fartøjer, begge færdigbygget i Aar, vakte megen opsigt og stor beundring blandt søens folk, meddeler „Vensyssel Tid.“

De er under ledelse af inspektør ved det tyske rednings-selskab, kaptajn Joh. Schumacher, Bremen.

Efter at have aflagt besøg her, sejlede de til Kristianssand. Deres egentlige ærinde er at prøvesejle skibene paa saavel lavt som dybt vand.

De to redningskrydsere betegner et fremskridt i søredningstjenesten og har en højeste hastighed paa 21 knob. Baadene er forsynet med alt moderne navigationsudstyr og søredningsudstyr. Der er kommandobro i to etager. Bagest findes en klaphæk ad hvilken en mindre, synkefri redningsbaad kan sættes for operation paa f. eks. smuldt vande eller i klippefyldt farvand.

„H. H. Meier“ og „Hamburg“ er forsynet med tre hurtiggaaende dieselmotorer og tre skruer. Skibenes to sidemotorer udvikler 150-180 HK og hovedmaskinen 1100-1350 HK. Krydserne er overmaade praktisk indrettede, bygget af letmetal. De er paa 54 tons og har en længde af 23,2 m, største bredde er 5,3 m. Med henblik paa sejlads ved kyster, sandbanker o. lign. steder er deres dybtgaaende kun 1,4 m. Der er i øvrigt bagest lazaretrum under



dæk med plads til seks og mulighed for to saarede i ovenbygningen, saaledes at hvert fartøj kan rumme otte saarede.

Datterbaaden har en 34 HK motor og kan sejle otte knob. Dens længde er 6,5 m.

Efter endt prøvesejlads skal skibene stationeres dels ved Fehmern, dels ved floden Wesers udmunding.

nu i tiden fra middelalderens fiskeri frem gennem tiderne til de moderne staalkuttere.

### Skagen fra 1700 til 1960

Ja, man staar overfor det helt interessante, at kunne se udviklingen i fiskeriet ved Skagen saavel med hensyn til baadtyper som redskabs-typer - og man faar en anskuelig undervisning samtidig idet man ser redskaberne arbejde paa havbunden i forhold til fartøjet paa overfladen.

Fra det ældste fiskeri ser man landdragnings-vaad, østerskrabning, hestevaad, snurrevaad med haandkraft, snurrevaad fra kuttere, makrelvaad, drivgarn og trawlfiskeri, flydetrawlfiskeri, alt-sammen i forbindelse med respektive fartøjer.

## Skagens fortidsminder

Fiskerimusæets store modelsamling ved at være fuldført.

En enestaaende skildring af fiskeriet fra middelalderen til vor moderne staalkutter.

Den der staar for første gang i Skagens fortidsminder maa baade forundres over det man her præsenteres overfor, og samtidig komplimentere den vilje, og det mægtige arbejde der er lagt i samlingens kvalitet, udarbejdelse og placering.

Den omfattende modelsamling strækker sig

## De mange fine gamle baadtyper - alt i hobbyarbejder.

Hvad baadtyper angaar, saa startes der med fladbaad fra 1700 tallet, aaben roersbaad, en forbedret type roersbaad, 2 typer af 4-mandsjoller, en pram fra 1900. Derefter kommer de store sejlkuttere, 1902 motorjolle til at sætte paa land - omkring 1909 - med havnen kommer større motor-joller - kuttere af hajtypen.

Nu følges udviklingen op med større hækbyggede kuttere til snurrevaad - kuttere med krydserhæk - saa trawlkutteren - den første staalkutter og til sidst den store nye type staal-trawler.

### Man begyndte fiskerimusæet i 1953

I en lille samtale vi har haft med den mangeaarige formand for „Skagens Fortidsminder“ strandfoged Chr. Thagaard oplyser han, at der begyndtes med fiskerimusæet i 1953.

Jo, det har jo været et slid som mange har været samlet om.

Vi henvendte os til institutioner og personer der havde tilknytning til fiskeriet om støtte, og det gav 22.000 kr. og andre 22.000 kr. havde vi i byggefonden fra indsamlinger med baad- og ringridning, og vi byggede saa et hus til 70.000 kr. der blev betalt kontant. Vi manglede 14.000 kr., som bestyrelsen laante mod egen kaution.

### De mange modeller

Ja, vi har i dette spørgsmaal mødt en enestaaende hjælp, som musæet er dybt taknemmelig for.

Villige hænder har for ringe betaling, eller slet ingen betaling, hjulpet til med fremstilling af modeller, som man ser dem rundt om i de større og mindre monter.

Nu er den sidste montre under arbejde slutter Chr. Thagaard, og naar dørene til sommer aabnes, er det hele kompakt og i orden.

Den der kender formanden for „Skagens Fortidsminder“ ved, at han er en beskeden mand, som ikke gerne taler om egen bidrag til denne store sags løsning.

Men andre ved, at det er en præstation som han har øvet her - til fædres ære - og at der er andre der har den opfattelse faar man et indtryk af, ved at erfare at han forleden af musæets bestyrelse som anerkendelse for hans mangeaarige arbejde i musæets tjeneste fik overrakt 2 sølvsestager med inskription.

Jeg nævnte i indledningen til denne notits fra vor nordligste fiskerby, Skagen, at mange hænder har været samlet til indsats for dette musæum, der er en af byens store seværdigheder.

For samtlige gælder det, at de har nemmet sandheden i følgende sentens:

„Hvad af fædres saga findes, bør af efterslægten mindes“.

Maagen.

„Jyllands-Posten“ har knyttet disse kommentarer til en artikel som vi bragte i marts nr. af vort blad.

Idet vi takker bladet for at det saa afgjort taler redningsmændenes sag, bringer vi artiklen i sin helhed.

## Redningsmænd skal endnu bjærge folk med robaade som i 1852

Forfærdende perspektiver i den henvendelse, som danske Redningsfolk har sendt forsvarsministeren om redningsmateriellet.

Det er nøjsomme og beskedne folk, der udfører det praktiske arbejde i Det danske Redningsvæsen. En artikel i det nyeste nummer af redningsvæsenets tidsskrift, underskrevet Maagen, beskæftiger sig med et par af redningsmændenes økonomiske problemer og nævner, at redningsmændene efter den gældende ordning ikke faar noget vederlag for at blive kaldt til deres gerning og i indtil fire timer træffe forberedelser til en redningsaktion, som alligevel ikke bliver til noget.

Selv om mandskabet alarmeres og maa rykke ud ved nattetid, maaske i et forrygende uvejr, det er det som regel, naar en stranding sker - maaske i snestorm og bidende kulde. maa opholde sig paa stranden med beredskab til øjeblikkelig indsats med redningsbaad eller raketapparat, faar de ikke en rød øre herfor, hvis den egentlige aktion afblæses inden fire timer efter alarmeringen.

### Billig nattevagtsordning

Redningsmændene har strandvagtstjeneste. Herom hedder det i artiklen bl. a: Uden iøvrigt at skele til anden betaling for natarbejde saavel under staten som i privat erhverv kan det antydes, at faa mennesker tjener en timeløn mere surt end den danske redningsmand!

— Det oplyses saa, at timebetalingen for vagt-turerne i ondt og mørkt vejr, i vinternætter hen over uvejsomme klitter eller klipper er 3,75 kr. i timen fra kl. 19 til kl. 21 og 4,93 i timen for tidsrummet fra kl. 21 til 6 morgen.

Naar vore redningsmænd desuagtet aldrig hverken har forlangt eller været tilbudt en betaling, der ligger paa almindeligt niveau, hedder det videre, er det, fordi de som altid er beskedne i deres krav. Men for at denne gode egenskab ikke skal misbruges, var det saa ikke rimeligt, om man gav dem den timebetaling, som gælder fra kl. 21 til 6, og lod den gælde for hele vagtturen?

### Natarbejde til andre takster

Der er sikkert mange, som vil være enig med



artiklens forfatter heri. Vil man som sammenligningsgrundlag anvende et teknisk beton, vel lønnet erhverv som typografernes, bliver forskellen iøjnefaldende. Det er rigtigt, at der kræves flere aars uddannelse som typograf. Strandvagt-tjenesten fordrer ikke andet end aarvaagenhed og et godt helbred, men den udføres til gengæld under noget ubehageligere vilkaar. De to hverv skal ikke jævnføres, hvad betaling angaar, men en maksimumtimebetaling paa under 5 kr. virker mere end paafaldende lav. Typograferne faar ca. 10 kr. i timen, naar de har, hvad man kalder aftenarbejde. For overarbejde kan deres timebetaling gaa op til ca. 18 kr.

#### Ingen bliver redningsmand for lønnens skyld

Det er gentagne gange blevet betonet, at redningsvæsenets arbejde har en særlig karakter, som gør, at dets lønforhold er anledes end andre steder, først og fremmest saadan at forstaa, at det ville være uheldigt til denne gerning at faa folk, som havde valgt den for lønnens skyld.

Betragtningen er rigtig, men risikoen for, at det skal ske, foreligger heller ikke. En menig redningsmand lønnes efter den gældende tarif med 540 kr. om aaret. Hertil kommer et midlertidigt tillæg paa 110 pct., altsaa rundt regnet ialt 1100 kr.

Den lige omtalte vagttjeneste maa udføres efter behov, saa den er vanskeligere at bestemme. I heldigste tilfælde — hvis man regner det for heldigt særlig ofte at blive udkommanderet til mange kilometers natlige vandringer i mørke gennem de yderste klitter, hvor det fraadende hav maaske har slidt sig ind og dannet dødsfælder for den, der ikke har instinkt og en god lygte — kan fortjenesten herved beløbe sig til nogle hundrede kroner ekstra, altsaa maksimalt omkring et par tusind kroner om aaret som summen af løn og alle tillæg.

#### En haabløs og uhyggelig opgave

Til gengæld maa det forekomme rimeligt, at der i det mindste betros redningsmændene det bedst mulige materiel til udførelse af deres opgave.

Men Danmark bør aldrig rose sig af at være et moderne fremskridtsland paa de samfundsmæssige opgavers felt, saa længe der endnu findes ro-redningsbaade, som redningsmandskab paa den jyske vestkyst, en af verdens farligste kyster, er henvist til at forsøge at bjerpe menneskeliv med. Og det gør der. Endnu er der ro-redningsbaade ved Stenbjerg og Thorupstrand.

Det er værd at lægge mærke til nogle enkeltheder i den i søndags omtalte henvendelse, som Foreningen af danske Redningsmænd har rettet til forsvarsministeren, for den giver i al sin enkelthed et saadant billede af situationen, der er rentud forfærdende.

Overensstemmende med aanden hos redningsmændene er skrivelsen holdt i yderst stilfærdige og beskedne vendinger. Ordet krav findes ikke i den, den taler for sig uden saadanne vendinger.

Redningsmændene takker for de resultater, der er tilvejebragt indenfor redningsvæsenets nybygningsplan og nævner, at de trygt kommer til forsvarsministeren — deres højeste myndighed —, som altid har vist redningsvæsenet, deres problemer og deres forening ikke blot venlighed, men ogsaa megen imødekommenhed.

#### Redningsbaade som for 110 aar siden

Skrivelsen peger derefter paa de øjeblikkelige forhold ved redningsstationerne Stenbjerg og Thorupstrand og siger, at de er af en beskaffenhed, som redningsmændene ikke mener hverken at turde tage ansvaret for eller at kunne være bekendt.

De paagældende stationer, hedder det, ligger som bekendt paa aabent kyst ved betydelige fiskelejer og vendt ud mod et farvand, som stiller store krav til et effektivt redningsvæsen.

De paagældende to redningsstationer maa stadig se sig betjent af gamle ro-redningsbaade, der ingen forandring er undergaaet siden redningsvæsenets oprettelse for 110 aar siden. I mere end 50 aar har fiskefartøjerne paa disse pladser undergaaet den store udvikling, som alene motoriseringen førte med sig — mens derimod redningsbaadene er gamle ro-redningsbaade, som ingen redningsmand i dag har nogen chance for at betjene og redde menneskeliv med, naar storm og hav rejser sig langs kysten, og fiskere og søfolk trænger til øjeblikkelig hjælp.

Ja, man er kommet dertil, at man ligefrem værger sig ved at betro livet til disse ro-redningsbaade. Ingen redningsmand eller fisker anvender jo aarer mere, og ro-redningsbaades værdi er illusorisk — det siger jo sig selv, at den dag, da vor tids moderne fiskerbaad er udsat for fare paa revlerne, da formaar en lille ro-redningsbaad uden motor og uden øvede roere intet, udtaler redningsmændene.

Henvendelsen nævner andre ting, saaledes at redningsmændene anser det for en nødvendighed, at der hvert aar bygges en eller to moderne redningsbaade, og at disse nye og store, sødygtige redningsbaade placeres efter plads og behov. De saaledes udstyrede stationer kunne derpaa afgive deres eksisterende baad til anden, maaske mindre plads.

#### Kan ikke være et pengespørgsmaal

Det er det væsentligste i redningsmændenes henvendelse, og det ville være fristende at knytte en del bemærkninger hertil. Det maa imidlertid være tilstrækkeligt at give plads for forbløffelse over, at redningssagen paa Thykysten endnu kan se ud, som den gør, efter at der paa grundlag af en omfattende betænkning om

redningsvæsenets forhold i 1954 blev nedsat en moderniserings- og fornyelsesplan i værk.

Der er efter denne plan sket adskillige moderniseringer og fornyelser. Rejsende udvalg har studeret baade, og en ny type er blevet anbragt paa prøve, altsammen de bedste bestræbelser for at finde frem til det bedst mulige resultat. Blot ser det ud til, at disse anstrengelser i en hel del aar har været saa hektiske, at man har glemt, at der endnu er ro-redningsbaade, hvor en hvilken som helst af de kendte motorbaadstyper ville være et uhyre fremskridt.

Offentligheden forstaaer ikke, at anskaffelsen af saadan to baade kan være et pengespørgsmaal, end ikke om baadene saa ikke var den 100 pct. rigtige type, som man søger at finde frem til. To motor-redningsbaade mere maatte der kunne ofres paa en samfundsopgave af saa stor betydning, og hvis udførelse staten har overladt udøverne som et i praksis ulønnet hædershverv. Det andet offer, der kan blive tale om at bringe, er jo ikke det offentlige, men de to baadmandskabers.

Silvanus.

#### Skib brændt paa stranden

Ingen ville gaa ud med en ulykkesbaad fra den skotske østkyst.

En øde strandbred ved Broughty Ferry paa Skotlands østkyst var skueplads for en baalfærd, der bragte en vikingehøvdings ligbegængelse i erindring: Med blottede hoveder overværede en gruppe fiskere, at et skib blev brændt.

Fartøjet var redningsbaaden „Mona“, der blev tilintetgjort, fordi ingen længere ønskede at gaa ud med den, efter at den under en storm sidste efteraar tog otte mænds liv.

#### Baaden kæntrade

Under en redningsaktion kæntrade „Mona“ i det oprørte hav ud for Broughty Ferry. De otte mand, der var om bord, druknede alle, medens baaden selv senere blev skyllet op paa stranden, næsten uskadt.

Siden har ingen villet gaa ud med „Mona“, og dels i erkendelse heraf og dels i ærbødighed over for de otte druknede redningsfolks minde, gav redningsselskabet tilladelse til, at baaden blev brændt.

#### Kostede 160.000 kr.

Nogle skotter har imidlertid følt sig brøstholdne over, at man paa denne maade har tilintetgjort et fartøj, der i 1935 kostede sine 8000 pund (160.000 kr.), men som det i dag vil koste mange gange mere at erstatte. Det skotske parlamentsmedlem Arthur Woodburn har bedt en forespørgsel til trafikministeren for at faa en nærmere redegørelse.

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv - Guld - Søbrø - Opsik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

#### A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

#### MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

TH. 123

Aktieselskabet

#### LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 613 - Privat 804

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894

Filial: Thyborøn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 248

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

#### Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



## 1000 delegerede fra 90 lande, uenige om fiskerigrænserne

Fiskeriekspertter og fiskerisagkyndige fra op imod 90 lande er p. t. samlet i Geneve, for om muligt, at komme til enighed om en international fiskerigrænse.

Ogsaa Danmark er med, og skal magte opgaven, saavel for Færøerne, Grønland, som moderlandet.

Resultatet — ja, vi skal vel ikke prøve paa nogen spaadom, isaafald gætter og haaber vi, at det bliver 12 mile for Færøerne og Grønland og 6 mile for Danmark. — Hvis dette haab opfyldes, kan vi godt være tilfredse.

— n.

### Fiskerigrænser

Nu snakkes der fisk i Geneve —  
og britten fra Island flyr.

Med grænsespørgsmaal med mere  
man har et vældig postyr.

Hver har sin hassan at værne,  
— en løsning er vist i det fjerne.

Kræn Wejster.

### ESBJERG TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telefon 4000



### NY BØGER

4 nye Tranebøger har Gyldendal nu i foraaet sendt ud paa bogmarkedet. Af disse er der en roman „Barbara“ fra Færøerne af J. F. Jacobsen. En moderne amerikansk roman af J. D. Salmgers. Endvidere en roman af Porsthy L. Sayers og en bog af D. H. Lawrence.

Ialt en denne Serie, der byder paa spændende læsning, nu udsendt i et oplag af 630.850 expl. —n.

### HIRTSHALS



#### Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

#### A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus Hirtshals Isværk

Telefon 70

#### A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

#### HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

#### CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

#### »VIOLA«

Telef. 74 - CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt - Blomster - Kranse

#### LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

#### THYLANDS BANK HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Marsø  
Støbegods*

### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geisnæs — Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1809

#### P. Saxberg

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

*Magasin  
Skagen* WAL FRASE

TELEFON 410 27

POSTGIRO 4403

HARALD PEDERSEN ★

#### A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

#### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 1201

#### OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

#### AKTIESELSKABET SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

### THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

#### JOHS. HAANING . THISTED

Telf. 353

#### MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

#### A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

### ESBJERG

#### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

#### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

#### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

#### N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 564 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

#### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

#### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

#### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

#### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

#### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 838

#### A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

#### Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Søner . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen

Tlf. Thyborøn 57 . Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi

Thyborøn Havn

**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

**Selskabets Ekspeditioner:**

KØBENHAVN Havnegade 27, Tlf. Minerva 1888  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE Ved Havnen, Tlf. 1886. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik

Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000



**C.K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for

**DANNEBROG**

**Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★

Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

Redaktør: Iørgen Pedersen, Ydby. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG

LEMVIG  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSESTUEN

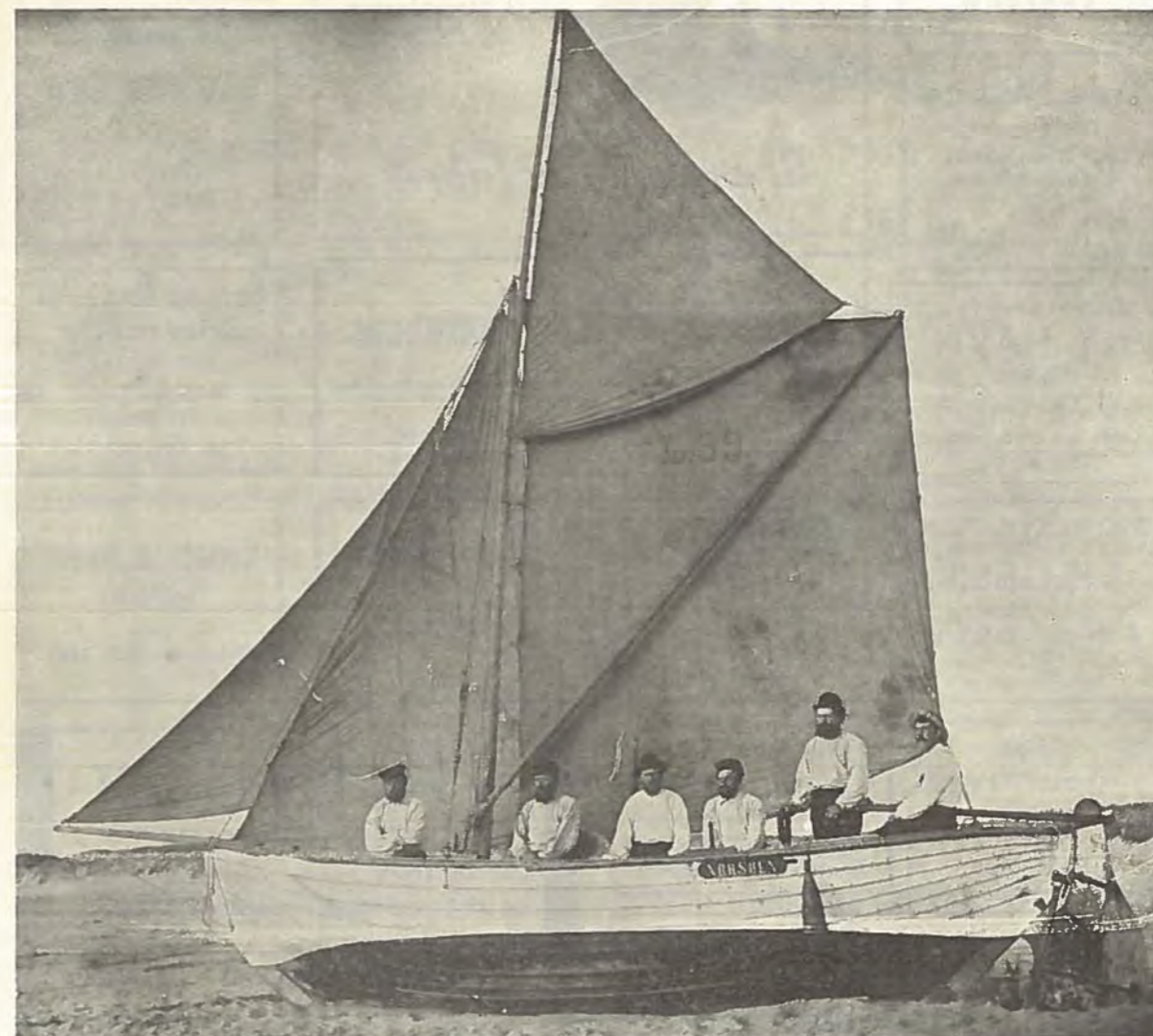


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1960

27. Aarg.



Chr. Olesen Nees, Liløre, og hans 5 kammerater i deres fiskerbaad



REJS MED  D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udløres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - Esbjerg

Marketenderiet  
„NY HAVN“

ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebød  
Telefon 1992

Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrik

v. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og Reparation

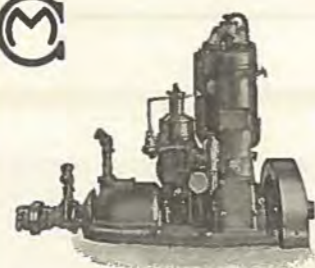
Damp-  
skibsselskabet  
TORM  
København

Brugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>A/S</sup> Telefon 66



Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central \*8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 131 - Postgiro 851.00  
Kontortid: 9,30 - 11,30 og 14 - 16  
Fredag 9,30 - 11,30, 14 - 17,30, Lørdag 9 - 12  
Thyborøn Afd. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.

Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, København

Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen

- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERG

Jørgen Hansens  
Skibssmedie

v. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1960

27. aarg.

## Nu 15 aar efter

Nu 15 aar efter Danmarks befrielsen er, hvad der skete under besættelsen jo allerede historie, og meget af det uforstaaende for den opvoksende ungdom. Her ude paa Vestkysten havde vi jo fra besættelsens første dag, de allerstørste vanskeligheder for at udøve vor gerning, især som strandfogder og redningsmænd, og det blev et stadig tovtrækkeri mellem det danske politi og de tyske myndigheder, om vore rettigheder, som vi jo ikke ville lade os fravriste.

Vi maatte dog gang paa gang finde os i indskærpelser. Det varede ikke længe før redningsvæsenets nattevagt blev forbudt, og senere ogsaa strandfogdernes natlige afpatruljering, ligesom strandfogdernes daglige patruljering til tider var forbudt i perioder, men som hver gang atter ved politiets bistand blev ophævet. Det siger sig selv, at disse tilstande ikke foregik gnidningsløs, det var fuldstændig legal modstand tyskerne der mødte, og det viste de. Men saa længe vi havde det danske politi, maatte tyskerne dog gang paa gang forny strandfogdernes ausweis, saa han kunne føre en nogenlunde kontrol med alt det der skete langs kysten. Da det danske politi var suspenderet, var strandfogdernes myndighed forbi, og de blev tilsidst fuldstændig forbudt at komme til stranden.

En lille episode fra denne tid, mens vi endnu havde politiet, skal jeg lige fremdrage. Jeg finder den i nærværende redningsstations indberetningsprotokol for 17. januar 1943.

„Det drejer sig om stenfiskerfartøjet „Marta“ af Haderslevs indstranding mellem Bjerregaard og Nymindegab natten til den 17. januar 1943. Vi var forbudt at komme til stranden før solopgang og efter solnedgang. Jeg sad den morgen og ventede efter at det skulle dages, saa jeg kunne afpatruljere stranden, idet vinden var frisk s.vest med taage og svær brænding, da jeg kl. 7,30 blev ringet op af strandfogden fra Nymindegab, som meddelte mig, at han af en tysk soldat havde erfaret, at der i nattens løb var sket en stranding op mod Bjerregaard, men ingen yderligere oplysninger. Jeg tog omgaende til stranden og fandt skibet staaende i havstokken 3,5 km syd for stationen. Skibet var vandfyldt og stod med faldende bradsøer ind over

dækket. Da jeg ingen folk traf paa stranden og besættningens skæbne var mig uvis, løb jeg til det i nærheden værende alarmeringsstation, hvorfra jeg telefonisk sendte meddelelse til politiet, ligesom jeg rekvirerede et par vagtmænd indtil politiet kunne naa frem. Da jeg atter gik til stranden, mødte jeg to tyske kystvagter, som ledsagede 2 mand, der udgjorde det strandede skibs besætning. - De meddelte mig, at de var paa rejse til Esbjerg, og havde om aftenen faaet motorstop i nærheden af Nymindegab, de havde blusset i flere timer efter hjælp, men ved midnatstid var de strandet. Paa stranden afholdt sig skarpt bevæbnede tyske vagtposter, der hele tiden havde raabt paa aucweis, da skibet efterhaanden var kommet ind i havstokken, vovede de at springe i brændingen og kom begge godt i land. Værnemagten førte dem omgaende til Varde i forhør, dog først efter at de i Nymindegab havde givet dem varmt the. De skibbrudne ville gerne have mig med om bord, for at bjerge deres ejendele, men da de stadig ikke havde faaet tørt tøj paa, og det nemmere kunne lade sig gøre om et par timer, indvilligede de i at følge med hjem, jeg havde sagt til dem, at der ingen tyskere fik lov, at gaa om bord forinden. Mens vi sad hjemme og spiste, ringede vagten fra alarmeringshuset, at skibet var fuldstændig sønderslaaet, derved mistede de skibbrudne deres ejendele, og jeg havde nogen samvittighedsnag, fordi jeg havde fraaadet, at gaa om bord straks, men henimod aften blev skipperen syg af en begyndende lungebetændelse og maatte af Falck føres til sygehuset i Esbjerg, saa det var maaske godt, at han ikke blev udsat for ydeligere strabadser“.

Jeg indberettede jo det passerede til redningsbestyreren, og da tyskerne hverken havde anmeldt strandingen til politiet eller de paagældende redningsstationer, gav det jo anledning til en fejde mellem tyskerne og de danske myndigheder, idet strandingen i den mørke vinternat, let kunne have kostet de ombordværende livet, nu slap de med økonomisk tab, men den var stor, foruden alt deres tøj, hele skibet, som havde faaet ny rigning ved afrejsen fra Sønderborg, og ikke var forsikret udenfor Skagen.

d -



## Den store bjørns endeligt

af digteren **Holger Drachmann**

De største skibe, som sejler paa vandet,  
strander engang omsider,  
hvad enten nu revlernes takkede saug  
eller værfternes økser dem bider;  
de største ege, som staar paa landet,  
staar ej til evige tider;  
de strækker de trætte sider  
langs jorden, og hugges op.

Saa kom da døden og sagde stop  
til den store bjørn i alkoven;  
han laa som et vrøg paa voven,  
og drak mixtur af en kop;  
og dengang han havde drukket en pot  
eller to, og hans hals dog var tør,  
saa sagde han: mutter, du mener det godt,  
men tag nu din kop, for jeg dør.

Vor doktor han har jo en større forstand  
baade end din og min;  
men døden han er dog den stærkeste mand  
og kyses ej væk med latin;  
hvad doktoren skrev med sit sorte blæk,  
det hjælper ej mer paa mit skrog;  
bougén er mør, og skuden er læk,  
hiv nu kun, Stine, mixsturen væk,  
og sæt dig saa her og læs mig  
en stump i den „store bog“.

Hun tog til biblen med spænderne paa  
og satte uhret paa væggen i staa!  
novemberregnen derude slog,  
ned over ruderne furer den drog,  
stormen var styg, den peb og jog,  
men bjørnens hjem var der læ i!  
Saa tog hun bogen og læste ham for,  
et kapitel i st. mathæi.

Hun læste først om spedalske mænd,  
som mesteren rensed for bylder!  
bjørn han laa og kigged omkring  
over skabe, borde og hylder!  
„hører du, bjørn“? — han gemte sit blik.  
„jeg tror, at bjørnen han sover“!  
„Nej, mutter, nej! du har fejl bestik,  
men hør — spring bylderne over“!

Saa læste hun op om den høvidsmand,  
hvis dreng laa værkbruden hjemme,  
bjørn han keg over sengens rand

og mumled med tykmælet stemme.  
„Bjørn du skal høre paa skriftens ord:  
„aldrig haver jeg funden saa stor  
en tro udi israels lande“,  
bjørnen laa badet i sved og fo'r  
med haanden over sin pande:  
„Videre, mutter, det er saa svært,  
især naar døden han præjer,  
for en stakkels fisker,  
som intet har lært,  
at hitte ud af de grejer.  
Staar det i hele den tykke bog  
ikke et eneste kærnesprog  
— jeg ved jo vi alle kan fejle —  
men saadan en ting, hvorpaa jeg er klog,  
saadan noget fortalt om at sejle?“ —

Hun læste det tre og tyvende vers,  
mens taaren bag bogen hun dulgte:  
„Jesus han gik i skibet  
og alle diciplene fulgte.  
„Og se da blev det paa søen en storm;  
Diciplene fast sig klamred.  
Men han laa roligt ved roret og sov“.  
Diciplene frygted og jamred.

Han rejste sig op, og bølgen han bød  
lægge sig lydig til ro!  
han saa dem helt ind i hjertet:  
„I frygter, hvor er eders tro? —

Og stormen voksed og angsten med,  
og skibet i bølgerne laa,  
og fyldes med vand! da skreg de:  
„mester, vaagn op vi forgaa“!

Saa lagde Stine den store bog  
paa bordet, og tørred sit øje;  
Bjørn laa stille og pilled en traad  
ud paa sin strikkede trøje.  
Hans aande blev kort, han løfted sig op  
med møje, og saa hen paa Stine:  
„Mutter — sig mig om hine —  
de folk i baaden, du ved —  
tror du, at de kujoner er sikre  
paa deres salighed? —

Stine hun nikked. Saa faldt han ned  
og nikked selv et par gange.  
Hans sidste blik over bogen gled:  
„Og jeg da som aldrig var bange!

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Christen Olesen Nees, er afgaaet ved døden den 6. maj.

Chr. Olesen Nees, der var født den 25 juli 1869, blev ansat som baadmand redningsstationen „Liløre“ d. 1. april 1902 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktober 1933. Han havde deltaget i redningen af 90 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogsmændenes hæderstegn og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand Anton Johan Nielsen, Skallerup klit er afgaaet ved døden den 9. maj.

Anton Johan Nielsen, der var født den 7. septbr. 1883, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Skallerup Klit“ den 1. oktober 1914 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1943. Han var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### Dekorert redningsmand

Baadformand ved redningsstationen „Hirtshals“ Jens Christian Jensen er blevet dekoreret med ridderkorset af Dannebrogordenen fra 9. maj d. a. at regne.



Vor for-  
mand  
fylder  
50 aar -

Formanden for „Foreningen af danske Redningsmænd“ opsynsmand Wencel Rasmussen, Grenaa-Havn, fylder den 20. juni 50 aar.

Trods sin endnu unge alder har Wencel Rasmussen i sin hjemby haft flere tillidsposter, og røgtet den med den dygtighed og flid, som karakteriserer hans hele person.

Som 14-aarig begyndte han paa fiskeriet, som han stadig driver. — Den 1. august 1944 kom han som baadmand ind i redningsvæsenet, og 8 aar senere — i 1952 blev han opsynsmand — han er desuden strandfoged, og hans kammerater saavel indenfor fiskeri som redningsvæsenet har draget nytte af hans gode evner, og villighed til at give en haand med. Han har

Overassistent i redningsvæsenet, Søren Lauritzen, er den 9. maj udnævnt til Ridder af Dannebrogordenen.

### 25 aars jubilæum

Baadmand ved redningsstationen „Vester Agger“ Hjalmar Kristensen kan i dag, den 1. juni, fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenets tjeneste.

### 80 aar

Fhv. opsynsmand Holger Melchiorsen, DM, Østerby, fylder 22. juni 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Peder Hansen Brinch, Sønderløf fylder den 9. juni 75 aar.

Fhv. opsynsmand Johan Olof Dahler, R.D., Gl. Skagen fylder den 31. juni 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadformand Gravers Jensen Munch Stenbjerg fylder den 11. juni 70 aar.

### 50 aar

Opsynsmand v. redningsstationen „Grenaa Havn“ Wencel Rasmussen, (formand for redningsmændenes forening), fylder den 20. juni 50 aar.

Baadmand ved redningsstationen „Grenaa Havn“ Harry Haldur Rasmussen fylder den 20. juni 50 aar.

saaledes i en aarrække siddet i bestyrelsen i Grenaa fiskeriforening, og i bestyrelsen for Centralforeningen for Fiskeriforeninger paa Jyllands Østkyst.

Opsynsmand Wencel Rasmussen kom ind i bestyrelsen for „Foreningen af danske Redningsmænd“ i 1955. To aar senere ved aarsmødet i Esbjerg valgtes han enstemmigt som foreningens formand, istedet for opsynsmand Gustav Hallgreen, der ikke ønskede genvalg.

I de forløbne aar har Wencel Rasmussen vist at han er opgaven voksen, og han har flere positive resultater at opvise i de løbende forhandlinger mellem sin forening og redningsvæsenets øverste ledelse.

Godt støttet af sine kammerater i bestyrelsen er en del lønmæssige skævheder rettet, og han er en ivrig talsmand for det vigtigste indenfor vort redningsvæsen i dag — en virkelig a jour føring af baadmateriellet omkring ved vore redningsstationer.

Han er i sin egenskab af formand for „Foreningen af danske Redningsmænd“ tilsluttet det redningsudvalg som følger modernisering og fornyelsen af redningsvæsenets materiel.

Wencel Rasmussen er en støt mand at have ved roret i hovedforeningen, en mand, som man nærer absolut tillid til — og som det er en glæde at samarbejde med.

Vi gratulerer med 50 aarsdagen.

Maagen.



## Fyr der lyser . . .

Den der hele livet igennem har haft et fyr for øjet, vil nødigt miste dette kendte kære, ligesom fortrolige blink.

Som dreng, derude paa Thykysten, var det Lodbjerg i syd, og Hanstholm i nord, og jeg skal ikke have sagt, hvilken af de to fyr, jeg satte højest — for saa vidt forskellige de to fyr var i udseende, og karakter, saa havde de en fælles opgave, at vinke, og at advare.

De sidste 30 aar, har jeg fra mit skrivebord, kunnet se blinket fra Bovbjerg-fyr, der — lige afbrudt af krigens onde aar, — har sendt lyset ud fra sit ophøjede stude, paa Bovbjergs gule lerskrænter.

Disse — og hundrede af andre fyr, saavel paa kyst, som paa hav, er vore venner, men først og fremmest da vore søfolks og fiskeres.

De vinker ad sømænd og fiskere naar de efter døgn, eller aars fravær, igen nærmer sig den hjemlige kyst, og de advarer paa samme tid, mod de farlige rev, og revler.

Deres opgave, var og er, det smukkeste mulige, og deres udadvendte gerning, prises højt, af alle der er afhængige af deres trofasthed, og præcise blink.

Naar vi taler om de mange tusinder, af søfolk og fiskere, som vort lands Redningsvæsen



igennem aarene, har bjerget ind paa stranden, fra tab og forlis, saa skal vi samtidig huske, at vore fyr og vagere, rundt omkring paa landets kyster, og farvande, helt sikkert har æren for, endnu flere lykkeligt undgaaede forlis.

Den 8. juni d. aa. — er en mærkedag i dansk fyrvæsenens historie, idet man paa denne dato, kan fejre 400 aars jubilæum, for dets oprettelse.

I den anledning, skal der fra fiskere, som redningsmænd, lyde et hjertelig tillykke — med en varm tak, for den gerning, som fyrvæsenet har ydet, ogsaa til vort gavn. Selv om fyrvæsenet, nu efter 400 aars bestaaen, anses som en selvfølgelig ting, saa er der mange der føler takken i sindet, ikke mindst ved lejligheder, hvor alt stod paa spil — og hvor den lyssende kegle, ud over havet blev redningen.

Derfor kipper vi med flaget den 8. juni, som en oprigtig tak og hilsen til 400. aars jubilæet.

Maagen.

## Seks mand i en baad

En af Vestkystens gamle redningsmænd Chr. Olesen Nees, Liløre, er afgaaet ved døden 90 aar gammel.

Afdøde havde ved siden af datidens fiskeri i smaa aabne sejlbaade, en klitgaard, som han drev ved siden af fiskeriet.

I mange aar var han redningsmand, og under haarde ture var han med til at redde mange mennesker.

Chr. Olesen Nees var dekoreret med Dannebrogsmændenes hæderstegn.

Vi bringer i anledning af den gamle redningsmands død, et billede paa bladets forside, hvor man ser ham og 5 kammerater i deres fiskerbaad paa stranden.

Billedet er taget i 1902, da man just havde faaet installeret en motor i baaden, som dog ses med fuld sejlføring. Fra for til agter ser man:

- 1) Fisker og redningsmand Niels Nikolajsen,
- 2) Fisker Kr. Bach Rytter, der druknede samme

aar, da de kæntrede med baaden.

- 3) Fisker og redningsmand Kr. Kirk Nygaard.
- 4) Den nu afdøde fisker og redningsmand Kr. Olesen Nees.
- 5) Fisker Kr. Nees, der døde et aars tid efter, som følge af, at de kæntrede med baaden.
- 6) Fisker og redningsmand Jacob P. Knopper, der som det vil vides var „Foreningen for danske Redningsmænd“ første formand.

Ved deres flid og dygtighed var de som fiskere med til at bane vej fremad i deres erhverv — under forhold som nutidens fiskere daarligt kunne tænke sig. Som redningsmænd var de med i en tid, hvor det ikke hørte til sjældenhed, at se en stranding paa kysten.

Ogsaa her øvede de en daad, som efterslægten vil mindes, og som de skal æres for, nu da den sidste sejlads er endt.

Billedet er venligst udlånt af baadformand og bestyrelsesmedlem i vor forening Jens Nygaard, Harboøre — hvis far vi ser paa billedet.

— m

## Oliebehovet overvurderet - vældige reserver af flydende gas

Et væld af interessant stof i Vikingens aarshefte.

Eksperterne har overvurderet verdens samlede forbrug af olie. Bl. a. af den grund har der fundet en overproduktion af tankskibe sted, og i foraaet var 308 af verdens tankskibe paa til sammen 3.2 mill. brt oplagt.

Denne og mange andre interessante oplysninger giver formanden for Danmarks Rederiforening, direktør J. Chr. Aschengreen, i en samtale med Otto Ludwig i Vikingens store tekniske aarshefte. Heftet, der efterhaanden har vundet international anerkendelse, er netop udkommet. Som sædvanlig indeholder det fyldetsgørende oplysninger om alle skibe bygget paa danske skibsværfter eller tilgaaet danske rederier i 1959. Af hvert eneste af de nye skibe er der billeder. I let overskuelige artikler gives der endvidere oplysninger om danske, svenske og norske værfters produktion og fremtidsplaner.

Aarsheftet, der igen i aar er udsendt med et smukt omslag i farver, indeholder ogsaa flere helsidebilleder — baade i sort-hvid og i farver. Flere af de flotte billeder er taget af international skibsbygnings flyvende fotograf, H. Hammer.

„Boom-perioder for skibsfarten giver altid bagslag“ staar der som overskrift for interview'et med dir. Aschengreen. Dir. Victor Wenzell fra Danmarks Rederiforening giver en interessant oversigt over vor handelsflaades udvikling og om rederens planer for fremtiden.

Havnedirektør Aage Hendrup fortæller i et interview, at København vil blive i stand til at modtage 50.000 tons tankere. Havnedirektøren giver i samtalen mange overraskende oplysninger. Bl. a. fortæller han, at en stor liner paa sommerkryds maaske giver ca. 4.000 i havnepenge, men at det vil koste 20 mill. kr. at uddybe, saa selv kæmpelinerne kan lægge til ved Langelinie!

„Motornyheden 84-VTBF-180“ er en interessant artikel leveret af B & W. Civilingeniør A. Liisberg Jensen skriver om „Katodisk beskyttelse af skibsskrog med zinkanoder“.

Der fortælles endvidere om „Den hurtiggaaende dieselmotor i fiskekuttere“ og om „Staal-kutternes sejrsgang“. Aarsheftet har ogsaa aflagt besøg hos Kockums i Malmø, som nu ligger paa 8. pladsen blandt verdens skibsværfter. Om svensk skibsbygning i det hele taget skriver direktøren for Sveriges Varvsindustriforening, W. Vollert.

En større artikel omhandler emnet „Sovjet og dansk skibsbygning“. Denne artikel fortæller om de mange russiske skibe — fra czar-yachten „Standart“ til serien af fryseskibe — der er blevet til paa danske værfter.

Det store, flotte aarshefte afsluttes med en artikel af ing. J. A. Thorvang. Den hedder „Skibstransport af flydende gas“. Thorvang fortæller bl. a., at i 1958 blev 56 % af gassen, som fandtes i forbindelse med oliekluder, brændt op i luften. Den flydende gas betyder altsaa en vældig energireserve for verden og vil i fremtiden give skibsfarten endnu mere arbejde.

Samtlige artikler, hvoraf ikke alle er nævnt i denne oversigt, er rigt illustrerede, og en del af stoffet er trykt baade paa dansk og engelsk. Hefkets pris er som sidste aar 4 kroner.

## »Hjælperen« faar en ny redningsbaad

Det private selskab „Hjælperen“, Frederikshavn, faar nu efter hvad der oplyses, en ny redningsbaad. En dellegation fra byen har været i København, til en forhandling med forsvarsminister Poul Hansen, der har givet løfte til redningsselskabet om en ny baad.

Man fremsatte for et par aar siden, ønsket om at faa en redningsbaad, som den 3 tons tykke, der da blev prøvet paa Vestkysten, ved Stenbjerg, Torupstrand og Frederikshavn, og som nu har station i Sønderho paa Fanø.

Denne baad fandt Vestkystens redningsmænd for lille, men ved Frederikshavn vil den sikkert kunne gøre god fyldest — den er paa 3 tons, med lugaf er overbygget, og agterude findes et selvlænsende cookpit. Baaden er udstyret med en 45 hk. motor, radiosender og modtager m.m.

„Hjælperen“ kan regne med at overtage den nye baad om godt et halvt aars tid. Den skal bygges i Tyskland, og vil komme til at koste ca. 150.000 kr.

Selskabets baad trænger til udskiftning, det er en roredningsbaad fra 1880'erne med en lille hjælpemotor.

Selskabet „Hjælperen“ er som nævnt et privat foretagende, og sorterer som saadan ikke under det danske redningsvæsen.

## Grønlandsskibet »Hanne S« forlist.

En stor sorg har igen ramt vort skibsfart paa Grønland, ved forliset af „Hanne S“, der er forlist med hele sin besætning paa 15 mand samt 3 passagerer.

Ikke mindre end 7 mand af besætningen er fra Svendborg, saa det siger sig selv, at sorgen er særlig stor, netop i denne by.

Om det nogentid vil blive kendt, hvordan ulykken er sket, ved ingen, men det er vel nær at antage, at skibet er gaaet paa en af de mange isbjerge, der driver rundt netop i det farvande, hvor „Hanne S“ befandt sig, da man sidst var i forbindelse med det.

I det store eftersøgningsarbejde, der straks blev sat ind, har deltaget flere saavel danske som udenlandske skibe og flyvemaskiner.

„Hanne S“ — var paa 900 tons, og ejedes af skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, det var chartret ud til Den kongelige grønlandske Handel.



## En gammel søulk fortæller

Han hedder Jens Chr. Sørensen, men bedre kendt under navnet „Dykkeren“. Født og opvokset i Sæby — rendte fra malerlære i Frederikshavn og blev udlært som skibsbygger paa Buhls værft. — Sejlede derefter paa verdenshavene som tømmermand — og var i en lang aarrække dykker i bjergningsselskabet Svitzer.

Inde i bakkedragene sydvest for Ørsø — i kanten af Storskoven — ligger den lille hyggelige gaard „Dahlsminde“. Her bor hos sin datter og svigersøn den gamle søulk „Dykkeren“, som han almindeligvis benævnes, men hvis borgelige navn er Jens Chr. Sørensen. Siden sin hustrus død har han nu levet herude „paa landet“ i 15 aar, hver dag travlt beskæftiget med omhyggelig pasning og pleje af adskillige hundrede kyllinger, gæs og kalkuner. Han har samtidig ogsaa været en interesseret deltager i egen husmandsbevægelse.

Den 26. marts fejrede „Dykkeren“ sin 85 aars fødselsdag. Trods den høje alder kan han glæde sig over et godt helbred, og hans hukommelse om tidligere tiders begivenheder og om mennesker, han har truffet, er misundelsesværdig. Jens Chr. Sørensen er en livlig og interessant fortæller, med hvem det er en fornøjelse at være i stue sammen med. I nedenstaaende linier gengiver vi nogle udpluk af, hvad den gamle søulk for et par dage siden under en fødselsdags-samtale fortalte „Avisen's“ medarbejder.

### Han kom til verden i Sæby

Jeg er født og opvokset i Sæby, fortæller den gamle sømand. Jeg var nr. 9 af en søskendeflok og var vist ikke særlig velkommen, da jeg meldte min ankomst. Der var nemlig fattige og trange kaar i hjemmet, men der blev dog føde og klæder til mig ogsaa.

Vi boede i Algade, og var nærmeste nabo til borgmester Ravnkilde, med hvis knægte jeg blev legekammerat. Jeg husker ogsaa de dystre dage, der indtraf, da borgmester Ravnkildes unge datter Adda begik det meget omtalte og tragiske selvmord. Skønt jeg kun var en bette knægt dengang, forstod jeg alvoren i den sørgelige tildragelse — det blev jo ikke direkte fortalt til os børn, men „smaa potter har ogsaa ører!“

### Læreaar i Frederikshavn

Efter min konfirmation i Sæby flyttede mine forældre til Frederikshavn. Her blev jeg trods skarp protest fra min side sat i malerlære med kosten hos mester som eneste løn. Maden var elendig, og faget interesserede mig ikke, hvorfor jeg til mine forældres store fortrydelse rendte af læren.

Saa kom jeg i skibstømrerlære paa Buhls skibsbyggeri med en løn af 3 kroner om ugen. Svendene havde dengang en dagløn paa 2 kroner. Ialt var vel omkring et halvt hundrede men-

sker beskæftiget i denne virksomhed. Der var altid 7 nybygninger paa bedding. Saasart en kutter gled i vandet, blev straks kølen lagt til en ny. I min læretid blev i Frederikshavn bygget de to senere saa kendte kuttere „Prinsesse Marie“ og „Prins Valdemar“.

### Ud i den vide verden

Faa dage efter at jeg som 18-aarig var blevet svend, rejste jeg sammen med en kollega til England. Billetten med „smørbaaden“ fra Frederikshavn til Newcastle kostede 18 kroner. Vores rørlige formue strakte kun til billetten, og vi hultede os derefter til Liverpool, hvor vi ville opsøge en sæbynit Ammon Ammundsen, der sammen med sin engelskfødte hustru havde et logihus for sømænd og samtidig drev forhyringsvirksomhed. Han var selv gammel sømand og ville kun se skandinaviske søfolk indenfor sine døre.

Uvante med de fremmede forhold og uden kendskab til det engelske sprog tog det os en hel dag at opspore Ammundsens logihus. Vi havde adressen skrevet paa et stykke papir og stak det frem for hver gadebetjent, vi mødte. Og endelig langt ud paa natten naede vi Ammundsens Boardinghouse paa Bedford Plase og blev gæstfri modtaget, skønt manden ikke kendte os, og vi var uden penge paa lommen. Ammundsen var forøvrigt broder til nulevende fru Jensine Egeborg i Sæby.

### Pludselig flere aar ældre

Vi boede et stykke tid hos Ammundsen, og en skønne dag skaffede han mig hyre som tømmermand paa barkskibet „M. E. Cann“, der skulle afgaa til New Foundland.

— Men den er jo gal, sagde Ammundsen, du er med dine kun 18 aar efter reglerne for ung til dette job. Husk derfor paa, at fra i dag er du 24 aar gammel — det staar i dine papirer nu. Og ligegyldigt om du kan lide hyren eller ikke, saa maa du love mig ikke at springe fra, før du kommer tilbage igen og kan blive understyret med reglementerede engelske søfartspapirer.

### Mukkerten blev reddet

Det blev efterhaanden til andre rejser med forskellige skibe. I nærheden af New Foundland oplevede jeg et skibsforlis. Det var ombord i en damper — vi kom med en last bomuld fra Sydstatene — og i regntykning og taage løb vi stævnen ind i en hollandsk tankdamper og skar omtrent dens skrog midt over. Til alt held var tankeren tom og kunne holde sig flydende hvorimod vort skib begyndte at synke. Vi blev skyndsomt reddet over i det hollandske skib, men vor kaptajn naede i virvaret ikke at redde skibspapirerne. Da der tilsyneladende ville gaa adskillige minutter inden vort skib gik til bunds, bad kaptajnen mig derfor ro ham over til det endnu flydende skib for om muligt at redde

skibspapirerne. Det lykkedes — i sidste minut — og jeg var saa heldig samtidig blandt mit skibstømrerværktøj at redde en mukkert (en speciel hammer), som senere har fulgt mig troligt — og som jeg saamænd benytter den dag i dag.

### Pundsnoterne ugyldige

Ombord paa den hollandske tankdamper, som reddede os, blev der nu holdt skibsraad, og vi bestemte os til at forsøge at naa ind til den nærmeste havn, som var St. Johns. Her fik jeg min tilgodehavende hyre udbetalt, ialt 36 pund. Jeg bestilte billet med passagerbaad til Glasgow i England og skulle nu prøve at spille verdensmand. Men da jeg ville betale med mine pundsnoter, viste det sig, at de var ugyldige, idet den udstedende bank, Union Bank, lige var gaaet fallit. Jeg boede saa et stykke tid uden penge i St. Johns, men folk var gæstfrie og hjælpsomme, og inden længe fik jeg hyre som tømmermand paa klipfiskefarten til Brasilien.

### Tilbage til Danmark

skulle man jo for at aftjene sin værnepligt. Det blev med opmaalingsfartøjet „Willemoes“, hvor jeg i nogle maaneder var med til det meget trælsomme arbejde med gammeldags haandlod bl. a. at kortlægge hele Smaalandskøbenhavn.

Derefter blev der tid til en vinters ophold paa Vallekilde Højskole. Et stykke tid arbejdede jeg paa Chr. Nielsen og Søns skibsbyggeri i Frederikshavn, og selvopholdelsesdriften og frygten for en længere arbejdsledsperiode uden understøttelse eller anden hjælp drev mig igen ud at sejle.

### Krabat dykkerprøve

Den gamle søulk Jens Chr. Sørensen slutter sine ungdomserindringer med at fortælle, at han i 19 aar ogsaa har været ansat i forskellige af bjergningsselskabet Svitzers fartøjer, bl. a. i fire aar paa Middelhavet samt et aarstid i Norge. Først som tømmermand og senere som dykker. Dykkerprøven var paa de tider ikke saa videnskabelig anlagt nutildags. Sørensen blev i dykkerdragten et par gange sendt ned paa 2-3 favnes dybde, og det gik meget godt. Men saa blev han en dag som en slags afslutningsprøve sendt ned paa 10 favnes dybde i Øresund. Det føltes, siger Sørensen, som om spidse syle genborede mit hoved paa kryds og tværs. Men man bed smerten i sig — og da man kom op igen, foregav man, at der ingen vanskeligheder havde været. Og saa blev man annekteret, skønt man var frederikshavner. Det var ellers dengang, man spøgende paastod, at Svitzers skippere skulle være fra Hornbæk, dykkerne fra Fejø og matroserne fra Læsø!

Hvad „Dykkeren“ derefter i den lange aarrække kom til at opleve af spændende begiven-

## HIRTSHALS



### Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

### A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus Hirtshals Isværk

Telefon 70

### A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

### HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

### CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

### »VIOLA«

Telef. 74 - CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt - Blomster - Kranse

### LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

## THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods



heder under sit arbejde med skibsvrag paa havbunden er — som Kipling siger — en hel anden historie!

N. P.

## Nybygningen af redningsbaade fremskyndes.

Centralforeningen af fiskeriforeninger i Thisted amt har holdt generalforsamling, hvor der fra alle sider blev givet udtryk for glæde over, at Hanstholm havn nu er en kendsgerning.

De umulige landingsforhold drøftedes, og forsamlingen var enig om, at arbejde videre paa, at kystvejen sikres.

Formanden for „Vestjysk Fiskeriforening“, Fr. Lodberg Jensen, der er medlem af redningsudvalget, forudsagde en hurtigere nybygning af havne og kystredningsbaade. Modellen til Klitmøller redningsbaaden, der agtes bygget paa Thisted skibsværft, var han tilfreds med, naar de tekniske detaljer blev som ventet.

Formanden udtalte herunder at redningsudvalgets formand, afdelingschef Iversen, var en mand, som udover at lede udvalgets arbejde paa en god maade, saa der kunne ventes resultater som ogsaa tiltrængtes, tillige var meget forstaaende og lydhør over for, hvad den tjenestegørende og praktiske redningsmand havde at ønske.

## NY BØGER

5 nye Tranebøger — fra Gyldendal.

De bestaar denne gang af:

**Erskine Caldwell:** *Rejsende i Religion*. Paa dansk v. Sven Møller Kristensen.

**Caryl Chessman:** *Dødselle 2433*. Paa dansk ved Mogens Boysen.

*Dansk lyrik* fra Gustaf Munch Pedersen til Frank Jøger. Redigeret af Carl Bergstrøm-Nielsen.

**Johannes V. Jensen:** *Kongens fald*.

**Emile Zola:** *Nana*. - Revideret udgave af cand. mag. Jørgen Larsen.

Et iøjnefaldende træk ved Gyldendal Tranebøger er deres alsidighed — de gaar fra et bind dansk lyrik til Chessmans livshistorie, fra en moderne amerikansk roman, til en dansk og en fransk klassiker.

Tranebøgerne paa den danske bogmarked, har for alvor gjort mulig for alle. unge og ældre, fattig som rig, at komme i forbindelse med bogen.

Tranebøgerne er opskaaet ved modtagelsen, man kan have den i en lomme, og benytte en ledig stund til at kigge i den.

## Hvis Bladet udebliver,

bedes de Holdere, der modtager det gennem Posten, straks klage til Postbudet.

Hvis Stationerne ikke modtager Bladet regelmæssigt, bedes dette paa et Brevkort meddelt til Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri, Lemvig.

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv . Guld . Bjørre . Optik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

## LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 209

## LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. 708 . 108

## A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning

TORVET 3 - LEMVIG - TELEF. 408

## MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

Tlf. 123

Aktieselskabet

## LEMVIG BANK

Tlf. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

## LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 335 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 804

## LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

## MASKINVERKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894

Filial: Thyborøn . Telf. 29

## JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

## Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

## SKAGEN

### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion

Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibesprovantering . Etableret 1908

## P. Saxberg

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

*Magasin*  
*Skagen*

TELEFON 410 27  
POSTGIRO 44039

HARALD PEDERSEN ★

## A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

## Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 1201

## OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

## SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

## THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

**JOHS. HAANING . THISTED**  
Telf. 353

## MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

## A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

## ESBJERG

### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Døkkemaskineri spec. for Fiskefartøjer

### N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 584 og 2263 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

## BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

## H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

## HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

## ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

## Gravmonumenter

**Martin Billeschou**  
Stormgade 59  
Telefon 838

## A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

## Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Sønnen . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

**Selskabets Ekspeditioner:**

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1866  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE Ved Havnen, Tlf. 1866. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000

**C. K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

\*

Korresponderende Reder for:

**DANNEBROG****Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

\*

Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig

GADGAARD NIELSENS BOGTR-LEMVIG

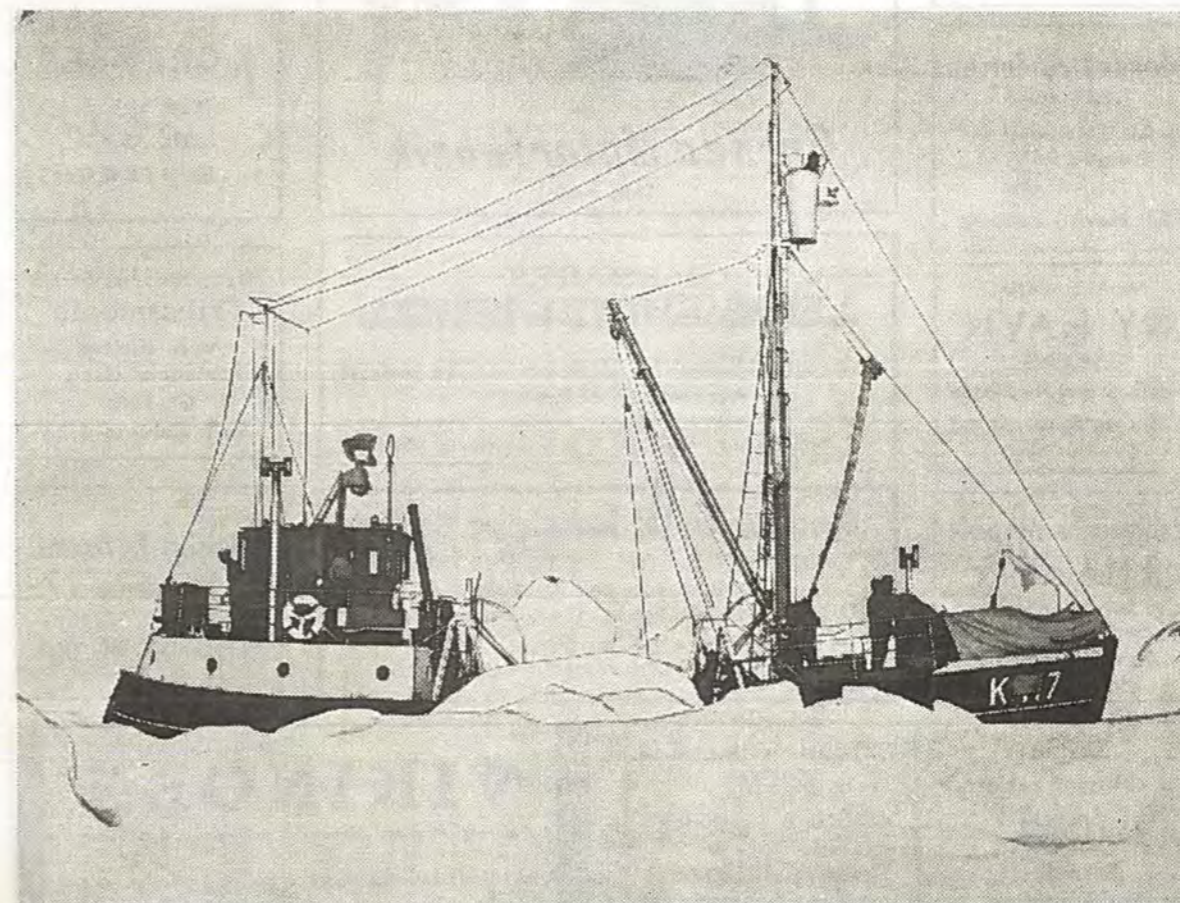
LEMVIG  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSESTUEN

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1960

27. Aarg.



Fangstskibet „Miki“ i den grønlandske storis



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - Esbjerg

Marketederiet

"NY HAVN"

ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992

Esbjerg Skibsværft

&amp; Makinfabrik

v. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet

TORM

København

Brugsforeningen

»FREM«

Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup> Telefon 66

Motorer

i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central 8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 131 - Postgros 851.00  
Kontortid: 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyborøn Ald. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havens - Handelens og Hjemmets Ill. Magazin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magazin.

Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig

Kontorer: Christiansborggade 1, København

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1960

27. aarg.

## En kaperkrydsers endeligt

Beretningen om en redningsdaad ud for Skagen, hvor 88 mennesker  
blev bjærgede

Det var en søndag aften midt om vinteren i 1918. Mor havde lige tændt gaslampen over vort spisebord i mit hjem nær Skagens havn. Elektriciteten havde endnu ikke fundet vej herop til landets nordligste by. Vi skulle netop samles om aftenbordet — far og mor og vi seks børn, da en nabo aabnede døren og meddelte: „Der staar i stur daamper ved Nørstraj!“

Saa var manden borte igen. Far var ung dengang — og var for ikke saa længe siden afmønstret som fuldbefaren matros, saa det var lige noget for ham at faa set nærmere paa.

Det var mørkt, saa de af os børn, der var store nok til at faa del i saadan en oplevelse, maatte stille vor nysgerrighed til næste dag, og da skulle vi i skole først.

Der var strandet utallige skibe paa Skagens kyster, men dette her var dog det mest forunderlige, man havde hørt om: Den 4600 brutto registertons store spanske damper „Igotz Mendi“ — kapret af den tyske krigsflaade og ført af kaptajn Rose paa vej til Kiel med en „last“ krigsfanger — søfolk og passagerer af mange nationaliteter — var strandet øst for Højen fyr.

Med eet havde vi krigens ubarmhjertige kendsgerninger inde paa vor hjemlige strand.

## Bjærgede de 88 om bord —

Den 24. februar 1918 kl. 17 blev der telefoneret fra Højen fyr til redningsstationerne i Skagen og Højen (Gl. Skagen), at der var strandet en damper øst for fyret. Ved Højen redningsstation mødte mandskabet straks, og redningsbaaden kørtes til havet og bragtes flot. Baaden roede uden for anden revle og øst efter hvor damperen fandtes staaende fire kilometer fra redningsstationen mellem anden og tredje revle ca. 400 meter fra land med forstavnen i NV.

Ved hjælp af et kastelod opnaaedes forbindelse med skibet, og en af dets officerer kom ned i redningsbaaden, men der blev ikke tilladt flere at forlade skibet. Baaden naede i land kl. 19.

Fra Skagens havn førtes motorredningsbaaden til strandingsstedet; men selv om det nu tillodes,

ville ingen forlade skibet, saa redningsbaaden søgte land og blev ophalet.

I løbet af natten blæste det op til kuling, og der rejste sig høj sø paa alle revler. Næste morgen opnaaede redningsbaadene dog forbindelse med strandingen, og det lykkedes at bjærge 15 mænd, 3 kvinder og 2 børn af de 88 ombordværende. Lidt senere lykkedes det at faa 12 mand landsat.

Den 26. februar kl. 12 blev der hejst nødflag paa strandingen. Det blæste en haard kuling af VNV med høj sø paa alle revler. Begge redningsbaade stak nu i søen, og redningsmændene gik i gang med et redningsarbejde, som skabte respekt over store dele af Europa. Ligesom saa ofte tidligere gik mændene uden tanke for deres eget liv ud i brændingen i deres aabne baade, og efter mange timers haardt redningsarbejde, under hvilket der blev indsat frivillige reserver, lykkedes det at redde alle de skibbrudne i land.

## Disse danskere — en klasse for sig.

Blandt fangerne var en amerikansk kaptajn Cameron. Han har om redningen skrevet:

„Jeg tog vores datter Junita paa ryggen for at gaa ned i redningsbaaden. Der gik meget svær sø, og da „Igotz Mendi“ stod urokelig paa grund, mens redningsbaaden hævede og sænkede sig i bølgerne, kunne jeg det ene øjeblik have baaden lige under mine fødder og i næste 15 fod under mig. Undertiden var det ligefrem nødvendigt at slide de skibbrudne løs fra trappen. Vi kom alle godt ned. Men da vi kom ind i brændingen, var der mange af os, der tænkte paa, at vi sikkert ville komme i havet og maaske drukne. Vi havde blot ikke gjort regning paa, hvad det var for en baad og navnlig ikke paa, hvad det var for folk, der førte den. Jeg har set mange besætninger paa redningsbaade, hvor der har været arbejdet i haard brænding, men disse danskere — alle omkring de 50, — de udgør en klasse for sig. En kæmpemæssig bølge, som var begyndt at bryde, truede med at styrte sig over os; baadens agterstav



gik op og stadig op; men lige i det øjeblik, jeg ventede, at baaden var blevet endevendt, manøvrerede den gamle fører med liner og fik baaden paa ret køl, og i næste øjeblik fo'r vi ind paa den frelsende strand".

I tre dage holdt redningsbaadene og deres besætninger til ved stranden. De sidste, der kom i land, var den 26 mands tyske besætning. Der var den 26., da stormen nærmede sig orkan, blevet henstillet til tyskerne, at de lod sig bjærge, mens det var lyst. Men de ville ikke. Om natten faldt deres helted, og de blussede efter redning. Redningsbestyreren gav dog ordre til at man ventede til dag. Og saa skete det. 88 mennesker kunne takke Skagens og Højens redningsmandskab for frelse.

#### Kolorit paa gadebilledet —

For os, der havde hjemme i byen, var der naturligvis meget at se paa og tale om i forbindelse med kaperkrydserens endeligt paa vor kyst. Vi saa kinesere og japanere og andre fremmedartede mennesker gaa paa gaden. Den tyske besætning blev interneret paa byens tekniske skole under bevogtning af danske soldater, mens fangerne fik lov at nyde deres frigivelse paa pensionater og hoteller. Alle kappedes om at vise godhed mod disse mennesker, der havde døjet saa meget ondt ombord i kaperen. Baade de og deres kvarterværter græd, da de forlod byen.

I de første dage af februar 1918 befandt „Igotz Mendi“ sig sammen med en anden tysk kaper („Wolf“) nord for England helt oppe i Islands nærhed.

Damperne havde kapret adskillige skibe og sænket dem, mens besætningerne var taget ombord i kaperne som fanger. De to dampere havde været i søen i flere maaned, og nu var de paa vej til Tyskland med deres menneskelast. „Wolf“ naaede da ogsaa til Kiel nogle dage efter følgeskibets strandning ved Skagen. Fangerne havde døjet meget ondt i smudsige kahytter, ja selv i kulbunkerne havde der befundet sig fanger. Tanken om, hvad der ventede dem i tysk fangenskab betød tillige mange sjælelige lidelser.

„Igotz Mendi“s kaptajn havde besluttet sig til at løbe risikoen og gaa syd om Island. Dampere kom ind i farvandet mellem Færøerne og Island i klart vej, anduvede den norske kyst, og stod ned syd om Kap Lindenæs og nærmede sig farvandet mellem Skagen og Sverige. Da faldt det i med taage, og kaptajnen skulle have udtalt: „Det er lige det vejr, jeg har brug for!“ Men pludselig hørtes kraftige sirenehyl, og da kaptajn Cameron spurgte skibets fører, hvad det var, fik han det triumferende svar: „Det er fyrskibet ved Skagen!“

Kaptajn Cameron gik da ned til sin hustru og sit barn og fortalte, at han havde en anden mening om den sag, og lidt efter rystedes det

store skib. Det var med fuld fart gaaet ind paa tredje revle.

#### En dansk sømands sikre tro

Ved rælingen stod blandt andre en dansk sømand. Med rolig stemme fortalte han som sin mening, at man var strandet ved Højens fyr, og at man her havde redningsstationer, der søgte deres lige i Europa.

Da var det, man kort efter observerede en rød-hvid redningsbaad lægge til ved strandingen, og en tysk løjtnant blev taget om bord og sejlet mod land.

Med redningsbaaden fra Højen reddedes 48 og med baaden fra Skagen 40 mennesker. Som paaskønnelse tildelte den spanske regering opsynsmanden ved redningsstationen i Højen den spanske fortjenstmedalje i sølv, opsynsmanden ved redningsstationen i Skagen, redningsmandskabet ved begge stationer samt otte fiskere, der frivilligt deltog i redningsarbejdet, den spanske redningsmedalje i sølv.

En privatmand i Tyskland skænkede redningsmændene 4000 kr. til deling. Rederiet, der ejede skibet, gav 3000 kr. Opsynsmændene tildeltes endvidere sølvbægre med inskription.

Skibet blev senere bjærget flot, og det lokale bjærgningslav (ikke at forveksle med redningsvæsen) tjente ved den lejlighed saa stor en bjærgeløn, at der kom velstand til huse i mange hjem.

Vort bysamfund fandt atter ind i hverdagen. Havet havde saa tit givet overraskelser. Nogle af vore jævne fiskere, som gik iblandt os hver dag uden helteglorie og passede deres dont, havde atter vist, at naar der kaldtes ad dem til en tørn paa det fraadende hav, saa var de parate til at gaa i redningsbaaden.

Mange af dem kunne fæste en kortere eller længere række fine medaljer — og de fleste af dem et dannebrogskors — paa deres vadmelstrakke. Vi saa dem sjældent eller aldrig bære deres hæderstegn, men kommer man til Skagen, kan man gaa ind i Skagens fortidsminder og se de afdøde redningsmænds medaljer. Der hænger de og vidner om kongers og regeringers paaskønnelse af hverdagens helte.

Christian Houkjær

#### Nordisk redningskonference i Island

I dagene 29. juni — 2. juli afholdes der i Reykjavik en „Nordisk redningskonference“ med deltagere fra de fem nordiske lande.

Fra Danmark deltager redningsbestyrer Niels Hansen i konferencen. —

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Mands Minde

#### Dødsfald

Fhv. baadmand Jens Johannes Jensen, Sønderho, er afgaaet ved døden den 29. maj.

Jens Johannes Jensen, der var født den 14. marts 1894, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Sønderho den 1. marts 1920 og afskedigedes p. g. a. alder den 31. marts 1957. Han havde deltaget i redningen af 11 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand Martin Kristian Madsen, Jerup, er afgaaet ved døden den 30. maj.

Martin K. Madsen, der var født den 23. febr. 1880, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation Jerup den 1. sept. 1913 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 30. oktbr. 1937.

Fhv. baadmand Jens Jensen, Løkken, er afgaaet ved døden den 7. juni.

Jens Jensen, der var født den 24. novbr. 1880, blev ansat som baadmand v/ redningsstationen i Løkken d. 1. okt. 1922 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1942. Han havde deltaget i redningen af 5 skibbrudne.

Fhv. baadmand Thomas Andersen Thomsen, DM., Hvide Sande, er afgaaet ved døden den 31. maj.

Thomas Thomsen, der var født den 2. oktbr. 1893 blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Sønderlyngvig“ den 1. oktbr. 1914, overflyttedes til r/st. „Hvide Sande“ ved dennes oprettelse 1. oktbr. 1933 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1947.

Thomsen havde deltaget i redningen af 56 skibbrudne og var dekoreret med dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

#### 80 aar

Fhv. betjeningsmand Chr. Otto Finne, Hasle, fylder den 22. juli 80 aar.

Fhv. baadmand Jakob Jensen Høy, Nymindegab, fylder den 29. juli 80 aar.

#### 75 aar

Fhv. baadmand Anders Simon Andersen, Nymindegab, fylder den 16. juli 75 aar.

#### 70 aar

Fhv. baadmand Christian Bro Madsen, R., Flyvholm, fylder den 1. juli 70 aar.

#### 50 aar

Baadmand v. r/st. „Vestør“, Henry Pedersen, fylder den 27. juli 50 aar.

Opsynsmand Ejnar Hansen, Thyborøn, fyldte 50 aar den 12. juni. — Ved en forglemmelse er vi kommet en maaned bagefter. — Undskyld.

## Da kong Frederik den syvende - egenhendig hæftede dannebrogskorset paa opsynsmand Jens Pedersen Lodbergs bryst.

Føreren af redningsbaaden fik valget — mellem dannebrogskorset og et havskib — han valgte baaden.

Ogsaa denne beretning er hentet fra pjesen om strandinger paa Holmslands klit — og i et lille glimt ser vi for os en flok modige mænd, at de ogsaa var fattige, kan vi slutte deraf, at baadeføreren fisker Anders Thomsen, valgte de rede penge, til et havskib, frem for dannebrogskorset — som han vel ogsaa gerne ville have haft — men om valget var svært, høre vi intet om, derimod ser vi for os en baade stor og modig redningsmand. (red.)

Den 4. oktober 1852 strandede den hollandske kuf „Svanita-Gerhardine“ ud for Hvide Sande.

Det var en haard vestlig storm, skibet var haardt lastet, og det stod fast paa den inderste revle et godt stykke fra land.

Mandskabet 8 mand, sad fast i rigningen og skreg om hjælp. — De korrækkende raketter, de dengang havde, kunne ikke naa skibet, og opsynsmanden beordrede derfor redningsbaaden ud. Baadens mandskab forsøgte flere gange, at naa ud til skibet, men forgæves. Baaden fyldtes gentagne gange med vand, aarer knækkedes og baaden slyngedes mod land. — Trætte og udasede opgav flere af mandskabet at fortsætte, og baadens fører, en ældre dygtig fisker, men ikke stærk af helbred, sagde til de omkringstaaende fiskere: „Jeg kan ikke mere, men er der en af jer, der vil paatage sig at tage min plads, trækker jeg mig tilbage“.

Baaden blev atter bemanded med fisker Anders Thomsen som fører.

Med fuld energi og under den dygtige førers ledelse tog de fat og naaede omsider ud til skibet, fik forbindelse dermed, og mandskabet blev reddet.

Valget mellem Dannebrogskorset — og en ny havbaad.

Bestyreren for „Det nørrejske Redningsvæsen“, kammerherre C. B. Claudi, indgav beretning om den tapre daad til ministeriet og indstillede bl. a. Anders Thomsen til belønning.

Der fortælles, at Anders Thomsen fik valget imellem dannebrogskorset og et pengebeløb og valgte pengene til hjælp til anskaffelse af et nyt havskib.

Stationens opsynsmand, sognefoged Jens Pedersen Lodberg, Sdr. Lyngvig, blev dekoreret med dannebrogskorset, endog af selve kong Frederik den syvende, da han var paa besøg i Vestjylland.



# Æ INNERLOM

af Anton Berntsen

Æ dø er saa hoer, den gi'r ingen pardon -  
Per fesker mot osse ajste,  
a no sku der holles en bette auktion,  
øver boskav, han it haad fot mej.

Dæ var ingen familli dæ kam a holt skyvt  
for hans saager var it møj vaer,  
han boved jo jenner - haad aller væt gyvt -  
aa pæn folk, kam et te hans daer.

De va li ve æ ti æ akzion sku begynd  
a æ mandfolk djer pibber va tænd,  
da en rapmunne kuen tov æ tap aa æ tønd  
a fotal om hans lyv dæ haad ænd.

Ja, mæ fø a mæ kle haad Per fesker ed smot,  
men han var it vær a beklav,  
fo dem kaalfolk, der it unere kvinfolk 'ed got  
di ær it a den gue slav.

Hva der boved i hans brøst, mot vor herre  
fostaa,  
men hans hjat, ha da ves væt a flint —  
fo dæ var pigger nok — men dem lo han go,  
saa han fæk'ed som han haad fotjent.

Han vil grov gjar spel kvot, ahan van fo  
de mjest,  
om hans færd va dær møj a fotæl —  
men de ska han ha, no han legger i hans kist  
dær var ingen dæ ku sej han vil stæl.

Naa æ kram bløv raabt op — en beskit  
gammel gryd  
bøj di op i en kron a halfjers,  
saa saal di hans bøs, han va gue te a skyd -  
om hans jagt var han tit i proses.

De jenest æ kjovt var hans toradde kjowl,  
for æn sku jo ha nøj mæ dæ fræe —  
a dæn ku val aasse brogges te a foskræk  
æen fowl,  
naar æn fæk en stelt an i en tre.

I æ udderlom fand æ en hal rol skro  
en spel kvot, a en hanfuld tobak,  
a en ræning po brænvind — den var it a di  
smo,  
fo de va mjest a æ pælmoel han drak.

Æ innerlom haad æ let unt ve a find —  
for æ dræt va saa møj slet i stækker,  
men i den haad Per fesker fovaar æn mind —  
en brøv som had kost ham hans løk.

En brøv me foval fræ en pig, han had kjen,  
haad han gjemt po i manne oer —  
dæ stov i æ brøv, te den helst mot blyv  
brænt,  
men de haad han aller fot gjar.

Te a løs hva hun skrøv, æ got ku ha løst,  
men de ku æ ilivel it næn  
fo den brøv haad Per fesker, fovaar ve  
hans brøst,  
de var de jennest han fæk a hinner.

Ve æ pig hinner navn va der lisom en plet,  
a æ skrøvt var omtrent visked ud.  
haad han kyst hinner navn, ja æ trover han  
had græt,  
øver hin han fæk aldrig te brud.

Om en menesk si vej haar væt aldrig saa  
krom,  
ska en alti væ gu ve si mind —  
fo dæ ka gjemmes de ting i en innerlom  
som en aldrig haar drømt om a find.

## En tysk torpedobaad blev minesprængt paa Horns Rev

9 besætningsmedlemmer, drev i flere døgn  
rundt i en vandfyldt skibsbaad uden aarer,  
2 døde af strabadserne, 5 var bevidstløse,  
da baaden drev ind ved Hourvig paa Holms-  
land klit.

2 kammerater vaklede efter hjælp - de fandt  
et par dybe hjulspor, og dette blev deres  
redning.

Dystert krigsminde fra 1918.

En mørk nat i februar 1918, blev der ban-  
ket paa vinduet hos strandfoged Poul Poulsen  
i Hourvig paa Holmsland klit. — Poulsen stod  
straks op, og gik udenfor, hvor der stod 2 mænd,  
hvis sprog han ikke kunne forstaa — men dog  
saa meget, at det var tyskere.

Strandfogden var straks klar over, at der  
var noget galt ved stranden, da de to mænd  
ustandselig pegede i den retning.

De tog fat i strandfogden og førte ham om  
paa den anden side af gaarden, og hen til en  
vogn, hvorefter de paany pegede i retning mod  
strandens.

### De 2 udmattede søfolk kom i seng

Da de 2 mænd var saa udmattede, saa de  
snart ikke mere kunne gaa, fik Poulsen dem  
hjulpet ind i stuen, men herinde i varmen faldt  
de straks sammen. Alle paa strandfogedgaarden  
blev purret ud, ligesom paa naboejendommen,  
for alle maatte hjælpe til, dels med de 2 søfolk.  
saa de kunne komme i varmt tøj og i seng, samt  
faa lidt stimulans — men de var begge angreb-  
bet af koldbrand i fødderne.

### Et frygteligt syn mødte hjælperne ved havet —

Sammen med flere karle var strandfogden straks  
kørt ned til stranden, hvor der mødte dem et  
stygt syn — langs strandkanten laa 7 mænd,  
som man først ansaa for at være døde, men  
ved nærmere undersøgelse, var de 5 levende,  
men kun bevidstløse.

Disse blev i hast anbragt paa vognen, og li-  
gesaa hurtigt kørt op gennem klitterne til strand-  
fogedgaarden. Paa stranden laa den baad, som  
søfolkene var kommen iland med.

### Politi og læge rekvireres —

Ved ankomsten til gaarden med de 5 bevidst-  
løse og halvdøde søfolk, stod læger parat, li-  
gesom der ogsaa var rekvireret politi.

Husets folk og naboerne, der saa beredvillig  
var kommet til hjælp, fik snart mændene fra  
havet i tørt tøj og i varme senge, givet varme  
drikke, der dog blev givet med maade. Ogsaa  
de 5 mænd var angrebet af koldbrand, endda  
i højere grad end deres 2 tidligere omtalte  
kammerater.

### De havde oplevet meget ondt i døgns lidelser paa Nordsøen —

De to første var nu kommet sig saa meget, at  
de kunne fortælle læge og politi om de forud-  
gaaende lidelser der var udstaaet.

De var gaaet fra en tysk torpedobaad, efter  
at denne var minesprængt ved Horns Rev for  
flere dage siden.

Sammen med en anden skibsbaad var de dre-  
vet rundt for vind og vejr. Baadene var utætte,  
uden aarer, eller proviant.

De første døgn gik det nogenlunde med at  
holde vandet ude, men efter at de blev for-  
frosne og udmattede, steg vandet i baaden.

Taagen stod som en mur omkring dem i for-  
bindelse med koldt vejr og frost. En efter en  
blev sløv og uklar og bevidstløshed sneg sig  
ind. Samtidig skulle de værst angrebne og hjæl-  
peløse anbringes saaledes, at de ikke fik hove-  
det under vandet, der faretruende steg i baaden.

### 2 gange i kystens nærhed

Til sidst var der kun to i den drivende skibs-  
baad, der havde lidt kræfter i behold. —

Saa endelig var de en dag drevet helt ind til  
havstokken — men saa pludselig drejede vinden  
om i syd, hvorfor det atter igen bar udover,  
og de havde jo ingen aarer. Og da taagen i  
disse døgn laa over havet, var det aarsag  
til, at det drivende fartøj, drev frem og tilba-  
ge langs kysten, uden at blive observeret.

### Gud viste dem et hjulspor gennem den øde klit —

Saadan drev de ulykkelige langs kysten en  
dag og 2 nætter — saa pludseligt gik vinden  
om i vest — og skibsbaaden drev ind paa stranden  
ved Hourvig. Var de ikke kommen i land den  
nat, ville de alle været gaaet til. De havde sid-  
det saa mange dage med benene i vand, at de  
slet ikke kunne mærke, at de havde ben.

Før de to søfolk hin nat begyndte vandrin-  
gen, for om muligt at opsøge hjælp, havde de  
møjsommeligt og med opbydelse af deres sidste  
kræfter, baaret deres bevidstløse kammerater op  
og anbragt dem paa stranden. Derefter gik de  
side om side ind over Holmslands klitter. Da  
de havde gaaet et stykke tid, var de saa hel-  
dig, at finde to dybe hjulspor — en vej, der  
førte fra stranden op til strandfogedgaarden, hav-  
de de ikke fundet den, var de aldrig kommet  
til gaarden, da taagen skjulte al udsigt over de  
graa klitter.

Men disse hjulspor i klitten gav os overmæg-  
tige kræfter, fortalte de to mænd.

Flere gange før de fandt vejen, havde de talt  
om at sætte sig og hvile lidt. Havde de fulgt  
denne indskydelse, var ingen af skibsbaadens  
besætning kommet levende op i den lune strand-  
fogedgaard.

De 7 søfolk blev ført til sygehuset i Ring-  
købing, hvor de laa i lang tid, de fik alle mere



eller mindre mén af de frygtelige dage paa havet — men livet beholdt de.

To døde kammerater blev begravet paa Ny-sogns kirkegaard — Den anden skibsbaad og besætning hørte man aldrig noget til.

Denne artikel er venligst tilsendt bladet fra *Anders Lodberg, Hvide Sande* der i et efterskrift tilføjer, at oplevelsen jo blev taalelig — selv om det saa mørkt ud — men ogsaa i dette tilfælde kan man se, at Gud raader.

### Vestjysk Fiskeriforening har afholdt sin aarlige generalforsamling i Lemvig.

Formanden, Fr. Lodberg Jensen, bød velkommen, og mindedes med forsamlingens tilslutning de i aarets løb omkomne fiskere, og udtalte et æret være deres minde.

Formanden omtalte aaret 1959, som et usædvanlig godt aar — som 1960 vanskeligt kunne tangere.

Priserne paa industrifisk var gaaet meget ned som følge af en haard konkurrence paa verdensmarkedet, men konsumfiskeriet har været godt, og for tungefiskeriet, det hidtil bedste aar med store fangster og gode priser.

Af de samlede danske fangster blev der alene paa Jyllands vestkyst sidste aar, landet for 151 mill. kr. Formanden omtalte de særlige vestkystproblemer, og var taknemmelig for, at havneproblemerne, nu enten var løst, eller stod umiddelbart foran at blive det, han udtalte haab om, at spørgsmaal som fiskerigrænser, beskatningsspørgsmaal, og en mere effektiv kontrol med fremmede fiskeres ulovlige fiskeri langs vestkysten, maatte blive løst.

I aarsmødet deltog, foruden repræsentanter for hovedforeningens lokalforeninger, en lang række gæster, saaledes fra Fiskeriministeriet og Vandbygningsvæsenet og mange folketingsmænd.

Der blev udnævnt 3 æresmedlemmer af foreningen, nemlig de to tidligere formænd, Laur. Thygesen og Claus Sørensen, samt vobinder Mourits Aaen.

### Større redningsbaade - og bygget nu!

Paa vestkystfiskernes aarsmøde i Lemvig udtalte opsynsmand Søren Madsen, Thorsminde, som sin formening at „Vestjysk Fiskeriforenings“ bestyrelse gjorde for lidt for bygning af nye redningsbaade, og han tilføjede, at mange af vore redningsbaade, er i en saadan forfatning, at vore redningsmænd er betænkelige ved at gaa ud med de smaa baade.

Vi skal have bygget større redningsbaade nu — vi skulle nemlig opleve det, der skete ved Hvide Sande.

*Niels Thomsen, Esbjerg*, gav Søren Madsen ret — og han pegede ogsaa paa redningsskibene, der slet ikke har fulgt udviklingen.

Fr. Lodberg Jensen, forudsagde en hurtigere nybygningsprogram, for en række nye og større redningsbaade.

### Mirakuløs redning af dansk sømand

Den 22 aarige matros Kurt Henningsen, Korsør, er sluppet utrolig heldigt fra en ufrivillig vandgang i Atlanterhavet, 40 sømil syd af Lissabon.

Kurt Henningsen, som er forhyret med motorskibet „Aase Nielsen“ af København, faldt ved 23-tiden tirsdag den 3. maj overbord fra skibet, men trods eftersøgning lykkedes det ikke at finde ham.

Næsten 3 timer senere, meddelte det britiske skib „Nigaristan“ over radioen, at Kurt Henningsen var taget ombord, og befandt sig vel. Det betegnes som noget af et mirakel, at han stadig er i live.

Han blev senere i rum sø overført til sit eget skib.

### En nordsølus strandede ved Bjerregaard

Der skal nok være en og anden af vor generation, som ikke har den fjerneste anelse om, hvad en „nordsølus“ er for en skabning — at det skulle være et skib, var maaske det sidste man ville tro.

Men det er et skib, og følgende beretning er hentet fra en pjese „Strandinger paa Holmslands Klit“, som er forfattet af nu afdøde lærer P. Pedersen, Bjerregaard.

Forfatteren beretter, at der den 27. juli 1889, om morgenen kl. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kom to mænd ind til opsynsmanden i Bjerregaard, og fortalte, at de var strandet med deres skib, en tysk jagt, og at der var en tredje mand ombord, som ikke selv kunne komme fra borde, da han var gammel, hvorfor de ønskede assistance.

Da redningsmandskabet kom til strandingen med apparaterne, vadede et par af dem ud til skibet og hjalp manden iland, og apparaterne kom derfor ikke i brug. Vinden var VNV med lidt kuling og rolig sø.

Skibet var jagten „Beetha af Geestemünde“, ført af kaptajn Heinrich Hermand Glup, som var skibets ejer.

Ladningen bestod af lidt tobak og spiritus, som solgtes til søfolkene paa havet. Aarsagen til strandingen foregaves at være lækage.

Denne handel med tobak og spiritus, havde været brugt i mange aar, og var særlig beregnet med folkene ombord paa de engelske fiskesmagker, endskønt det var af flaadernes admiraler ofte forbudt mandskaberne at købe af dem.

Deres handelsvare var især tobak og spiritus (genever), som de købte billig i Holland, samt støvler og olietøj og andre klædevarer.

Ved nattetid i taaget og diset vejr, sneg de sig i deres baade hen til skibene og handlede, mens kaptajnerne sov, og tobak og spiritus solgte de gerne meget af.

Deres skibe kaldtes „Copersmakker“ eller — „Nordsølus“.

### Sælfangerskib skruet ned i isen

Grønlandsskibet „Miki“ paa 42 br. tons, tilhørende Grønlands Handel, og ført af sætteskipper Niels Underberg, der er fra Lemvig-egnen, der var paa sælfangst ved den grønlandske kyst, har mistet skiber, der er skruet ned af storisen ca. 300 km nord for Angmagssalik.

Skibets 6 mands besætning er blevet reddet af en norsk sælfangerskib, efter at have opholdt sig paa isen i ca. 18 timer.

Niels Underberg, tog sin sætteskippereksamen i Esbjerg, hvorfra han ogsaa i en aarrække har fisket. Senere deltog han i Hakon Mielches berømt Atlanterhavsfærd med „Santa Maria“, var derefter hovmester paa en amerikansk millionærs lystyacht, og blev i sommeren 1956 af Grønlands Styrelse, antaget som fører af skonnerten „Miki“, der netop var blevet bygget paa Svendborg Skibsværft, og som skulle stationeres i Angmagssalik.

De øvrige 5 besætningsmedlemmer, som altsaa sammen med Underberg blev reddet af den norske „Signalhorn“, var alle grønlandere.

### Nyt redningsudvalg

Som det vil være kendt, er der af fiskeriministeriet nedsat et redningsudvalg, hvis opgave det bl. a. bliver, at undersøge og fremkomme med indstilling, angaaende de fartøjer, der er hjemmehørende under fiskeriministeriet, herunder naturligvis ogsaa vore redningsskibe.

Udvalget, som har departementschef B. Dinnesen som formand, har holdt sit første møde, uden der dog er udgaaet nyheder herfra.

Det kan jo ikke undre, at der saavel fra fiskeriets som redningsvæsenets side, knytter sig stor interesse til dette særlige udvalgs resultater — saavel naar det gælder havundersøgelens skibsmateriel, som vore redningsskibe, den sidste kategori ikke mindst, fordi vore vestkystfiskeres velfærd, i høj grad til tider afhænger af disse, og der er jo ingen tvivl om, at tanken om en placering af et redningsskib i omraadet Hirtshals, vil indgaa i de nærmere overvejelser i udvalget — iøvrigt et krav, som i de sidste aar har faaet forstærket baggrund, i den derværende hurtigt voksende fiskeflaade.

I det nævnte udvalg sidder som repræsentant for „Vestjysk Fiskeriforening“ Knud Schrøder, Esbjerg, Alb. Steen, Thyborøn og Jørgen Hejlesen, Hirtshals.

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv - Guld - Sølv - Øvre - Opsik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

#### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

#### MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

TH. 123

Aktieselskabet

#### LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 613 - Privat 504

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thyborøn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

#### Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



## Kaptajnen ville gaa under med sit skib - og fik ønsket opfyldt.

I en anden beretning fra Bjerregaard pjesen hedder det. —

Den 23. september 1897 observeredes der fra stationen i Bjerregaard, et skib i nordvestlig retning. Vinden var VNV med stormende kuling i byggerne, og strømmen gik sydefter.

Redningsmandskabet med apparaterne paa 4 vogne, fulgte skibet sydpaa og holdt øje med det, til det var forbi udløbet.

Ved mørkets frembrud kunne skibet ikke længere ses, ej heller viste det sine lanterner eller blus, og redningsmandskabet vendte da tilbage til stationen, mens en mand blev som vagtpost tilbage ved havet.

En halv time senere meldte vagten til stationen, at der drev meget vraggods iland, og opsynsmanden og hans søn fulgte da tilbage med vagten og ved at gennemgaa de ilanddrevne vragsstykker, fandt de en mand, som var levende men hverken kunne staa eller tale.

Sønnen blev straks beordret hjem efter heste og vogn, men imidlertid kom en anden mand frem fra klitterne, som fortalte, at han var 1. styrmanden fra skibet, og den anden var 2. styrmanden. Kort efter fandtes der to mand døde.

### De to styrmænds forklaring —

Begge styrmænd blev kørt hjem til strandfogedgaarden „Gl. Bjerregaard“, opsynsmandens hjem, og ved god forplejning der, kom de sig snart.

De fortalte, at skibet var „Arved af Kalmar“ ført af kaptajn Ledmann, og kommende fra havnebyen Gool i England med kul bestemt for Getlo.

Aarsagen til strandingen var, efter deres ud-sagn, fejl bestik, samt tab af sejl — og lækage, at de ikke havde signaliseret med blus, var fordi at kaptajnen ville gaa under med sit skib.

Da skibet stødte gik hele rigningen overbord, og i løbet af 10 minutter var skibet ituslaaet af en braadsø.

Mandskabet bestod af 7 mand, og deraf havde de 2 reddet sig iland ved svømning, de øvrige var druknet.

### Søfartsklubbens bestyrelsen

Paa Søfartsklubbens aarlige, ordinære bestyrelsesmøde valgtes havnedirektør Aage Hendrup til formand i stedet for skibsreder Knud Lauritzen, der ønskede at udtræde af bestyrelsen.

Skibsreder Knud Lauritzen var med til at starte Søfartsklubben og har været formand siden klubbens stiftelse den 9. januar 1940.

Som nyt medlem af Søfartsklubbens bestyrelse indvalgtes i juli 1959 skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen. — Bestyrelsen bestaar herefter af: Havnedirektør Aage Hendrup, (form.), kaptajn Torben Kiær, skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen, fhv. hovedkasserer A. V. Lundstrøm og kontorchef Erik C. Mengel (sekretær).

### HIRTSHALS



Hans Svendsens  
**SKIBSBYGGERI**  
Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

**A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus**  
Hirtshals Isværk  
Telefon 70

**A/S HIRTSHALS BANK**  
Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

**HIRTSHALS SØMANDSHJEM**  
Telf. 37  
God borgelig Middag - Pæne Værelser  
Bestyrer Niels Samuel

**CHR. JEPSEN - Telefon 39**  
Altid 1. Kl. Ked og Paalæg

»VIOLA«  
Telef. 74 - CARL JENSEN - Hirtshals  
Frugt - Blomster - Kranse

**LEVORSEN & JØRGENSEN**  
Lys . Kraft . Skibsinstallation  
Betjening Dag og Nat

**THYLANDS BANK**  
HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Marsø*  
*Støbegods*

### SKAGEN

**SKAGENS FISKEAUKTION**  
statsautoriseret v. Aage Geismas — Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibeproviantering . Etableret 1809

**P. Saxberg**

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen  
Telefon 4 11 44 (7 Linier)  
Adresse: Havneplads 18-18  
Telegramadresse: »Saxbergship«

*Magasin*  
*Skagen*  
HARALD PEDERSEN  
TELEFON 410 27  
POSTGIRO 44039

**A/S Skagens Kul- og Trælastforretning**  
Telefon 4 1277 . 2 Lin.

**Karstensens Skibsværft**  
Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 1201

**OSCAR SKOUGAARD**  
aut. Installatør . Telefon 4 13 45  
SKAGEN

AKTIESELSKABET  
**SKAGEN ISVÆRK**  
Skagen . Telf. 4 15 38

### THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!  
**JOHS. HAANING . THISTED**  
Telf. 353

**MINDESMÆRKER**  
Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri  
Thisted . Telefon 94

**A. P. MØLLER . MAERSK LINE**

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

### ESBJERG

**N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK**  
Esbjerg . Telf. 429  
v. E. Nielsen og G. Erlandsen  
Repræsentant for »TUXHAM«

**Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg**  
Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

**C. M. Nørskov Laursen**  
Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dækkmaskineri spec. for Fiske/artejer

**N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri**  
Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 564 og 2263 - Privat 718  
anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

**BRØDRENE MATHIASSEN**  
Ny Havn  
Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

**H. J. CHRISTENSEN & SØN**  
Vaadbinderi og Tovtjæveri  
Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

**HANS AA & SØNNER**  
Sejlmagere  
Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

**ROUST & NIELSEN**  
Maskinværksted

Ny Havn Telf. 387

**Gravmonumenter**  
Martin Billeschou  
Stormgade 59,  
Telefon 838

**1/5 Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise**

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

**Marstal Træskibsværft**

v/ Søren Andersen og Søner . Marstal  
Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45  
med M/S „Kongedybet“,  
M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

**Selskabets Ekspeditioner:**

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1888  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE: Ved Havnen, Tlf. 1888. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000

**C. K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for

DANNEBROG

**Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★  
Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

Redaktør: Iørgen Pedersen. Ydby. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen. Lemvig

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG

LEMVIG  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSESTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1960

27. Aarg.

**Klippekyst paa Bornholm**

Efter maleri af den bornholmske kunstner Bertel Hansen-Svaneke



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - Esbjerg

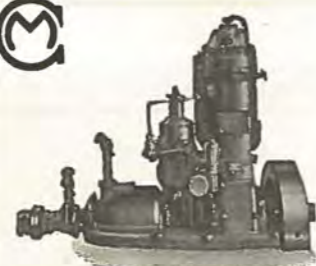
Markatenderiet

"NY HAVN"

ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Maskinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HKGrenaa Motorfabrik  
Telf. 666Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central 8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2 August 1847 Telefon 131 - Postgiro 851.00  
Kontortid 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyborøn Ald. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontor: Christiansborggade 1, København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Telefon 66

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1960

27. aarg.

Tanker omkring en kvartalsøvelse -  
ved en redningsstation paa den jyske vestkyst

Vi lever jo i en moderne tid, siger man, hvor teknisk formaan fejrer triumfer, og hvor hensynet til det enkelte menneske er stort, ogsaa - og maaske ikke mindst indenfor vort eget lille samfund.

Da jeg imidlertid forleden stod nede ved Stenbjerg fiskerleje paa Thykysten, overværede jeg noget, der i et nu satte én mere end hundrede aar tilbage i tiden, og ret brutalt gav mig det indtryk, at hertil er den lovpriste teknik ihvertfald ikke naaet, naar talen er om det redningsvæsen, som forlængst har kunnet fejre sit hundreedaars jubilæum.

Ellers var alt intakt ved samme landingsplads, paa striben paa den solvarme strand, laa en række moderne fiskebaade, med radioantenne mellem masterne. Baadene var trukket op pr. ophalingsspil - rent mekanisk og nu laa de her ved siden af den lille hofde, der er udbygget for at give lejet bedre landings, og udsætnings vilkaar.

Saa langt er altsaa vor tekniske formaan naet. Men ved siden af disse indtryk, listede sig et diametralt modsat syn, ind i billedet, idet fiskerlejets 12 redningsmænd, just den dag var ifærd med afholdelse af den obligate kvartalsøvelse, med stationens redningsbaad, og her hørte i sandhed moderne teknik, som motor, radio m. m. op. Her var der tale om øvelse med en gammel ro-redningsbaad, som sikkert har mere end 75 aar paa bagen, og som hvor malerisk den end ser ud, paa en varm og blid sommerdag, med flygtende makrelstimer omkring stævnen, paa en slaaende maade var en kontrast til alt andet der paa denne dag befandt sig paa Stenbjerg strand.

Jeg tror at mange med mig, ogsaa følte noget andet, nemlig at det er en haan imod de 12 redningsmænd, der er sat til at skulle redde menneskeliv med en saadan baad. Det værste af det hele er, synes jeg, at der her er tale om en statsbaad, under det danske redningsvæsen, som samme institution fortsat paalægger de stedlige redningsmænd, at gaa ud i, og redde menneskeliv med, under de værste naturluener, der kan forekomme paa den aabne vestkyst. Det er saa trist at skulle benytte haarde ord,

men ærlig talt, man kan nok fristes til at tage dem i brug, ved at se hvad der bydes mænd, der 100 procent, i alle aarets timer kan komme ud for at skulle betroe deres liv til sligt materiel.

Under omtalte øvelse var vejr og hav fint - men til trods herfor var redningsbaaden, da man landede med den, halvfyldt af vand, og det var jo i sig selv en forklaring værd, hvad jeg ogsaa fik, af de mænd der sad ved aarene, og af den opsynsmand, som stationen sorterer under.

Den gamle ro-redningsbaad er nemlig utæt som en si, saaledes at den, hvis den ikke havde sine luftkasser, utvivlsomt ville gaa nede og hjem, selv under en øvelsesstur i fint sommervejr.

Da redningsbaaden efter landingen blev bragt op paa cementglaset foran redningshuset, og skulle renses paa fossede vandet ud af baadens bund, ikke i dryp, efter dryp, men i kaskader.

Selvfølgelig kan selv den bedste baad faa lækager, og indgaar der melding herom til redningsbestyreren, ja saa bliver skaden rettet, men den gamle aaredrevne baad er den samme, den kan ikke udskiftes, uden at en ordre herom kommer fra højere sted, fra det ministerium redningsvæsenet sorterer under. Der vil da være endog god grund til at spørge, om det fortsat er sligt materiel, som man kræver at vore redningsmænd skal gøre redning med i det herrens aar 1960.

Skal det fortsat være den slags materiel man hyder et fiskerleje, hvis fiskere ofte lander i svær sø, og ondt vejr, og trænger til redningsassistance, paa et af de farligste strækninger paa den aabne vestkyst, og er det fortsat sligt materiel, som man byder at et redningsmandskab skal betroe sit liv til, og gaa paa havet med, naar faresignalerne er hejst, og stormen hujer hen over stranden, og de tre revler staar i et, og et skib trænger til assistance derude.

Vi har ofte i dette blads spalter understreget uholdbarheden i forholdene baade ved Stenbjerg og Thorup strand, og spurgt om hvorfor man da ikke hjælper først, der hvor forholdene er daarligst, saa de paagældende stationers mandskaber, dog faar en nogenlunde fair chance for at kunne røgte den opgave som samfundet kvæver af dem.



Vi mener at den danske redningsmand, for tjener en bedre og mere hensynsfuld behandling. Hans mod og uforfærdethed er der intet i vejen med, men det er en haan der vises ham til tak, naar han fortsat skal betjene sig med et baadmateriel, som tid og forhold er løbet fra for mere end et par menneskealdrer siden, og vi vil gaa saa langt i vore betragtninger, at vi vil mene det naturligt, at der blev givet redningsvæsenets ledere, der som ingen anden har fingeren paa pulsen, og staar med ansvaret, de nødvendige midler til at holde materiellet intakt, ikke ved enkelte eller ved den overvejende antal stationer, men ved dem alle.

Vi ved udmærket vel, at forsvarsminister Poul Hansen, har meget andet at gøre, end dette at være øverste chef, for redningsvæsenet — vi mener iøvrigt, at der i hans tid er sket mange og udmærkede forbedringer — men vi tror ikke at han tager det ilde op, naar vi har fremført ovenstaaende betragtninger, og beder ham om foreløbig at se, om det ikke var paa tide, at de to omtalte redningsstationer paa Thykysten blev tilgodeset.

Vi ved at det vil glæde ikke blot redningsmændene, men sandelig ogsaa deres hustruer, der maa være mildest talt angst, naar deres mænd rykker ud, og yderligere vil det skabe tryghed hos dem, der tid efter anden har hjælp behov. Der er andetsteds i bladet omtalt, de bevillinger som man venter bevilget til foreløbige nybygninger indenfor redningsvæsenet, det ville have været et yderligere lyspunkt, om Stenbjerg redningsstation, havde været nævnt i denne forbindelse, for daarligere baadmateriel end denne station betjener sig affindes ikke — naar man tager det i betragtning, at der er tale om at det skal kaldes en — redningsbaad.

Maagen.

## TAK

For den overvældende opmærksomhed  
fra medansatte kammerater og  
overordnede indenfor redningsvæsenet,  
bringer jeg alle min hjerteligste tak.

VENXEL RASMUSSEN,  
Grenaa

form. f. „Foreningen af danske Redningsmænd“

## Sygetransport fra skibe med helikopter

1. Med indførelse af helikoptere i den danske redningstjeneste er der aabnet mulighed for i nødstilfælde at skaffe tilskadekomne eller alvorligt syge om bord i skibe under lægebehandling paa en hurtig og effektiv maade.

2. Af hensyn til begrænsninger i materiel samt ønsket om ikke at kompromittere beredskabet vil saadan assistance dog kun kunne forventes i tilfælde, hvor det er *absolut livsnødvendigt*, at den paagældende hurtigst muligt kommer under behandling.

3. Rekvisition af assistance kan sendes over danske kystradiostationer, der via søværnskommandoen vil foranledige RCC (Rescue Coordination Center) alarmeret.

Saadan anmodning skal indeholde saa fyldestgørende oplysninger som muligt (kvæstelsernes art, evt. blodtab, blodtype m. m.) Af hensyn til hurtigst muligt at finde skibet er det af stor betydning, at oplysninger om nødsendere (SARAH m. v.) tilgaa RCC.

4. Saafremt selve optagningen paa grund af skibets konstruktion ikke kan finde sted direkte fra dæk, bro el. lign., skal patienten anbringes i en jolle, flaade m. m. agten for skibet i ca. 30—50 m afstand, idet skibet langsomt (5—10 kts) gaar op i vinden.

Sker optagningen fra dæk, bro el. lign. skal skibet gaa paa en kurs, saa vinden kommer 20—45 gr. paa boven og gaa fremad med ca. 10 kts.

Besætningen paa helikopteren vil give meddelelse om, hvorledes man skal forholde sig.

5. Det er af stor betydning, at skibet konstant holder forbindelse med den kystradiostation, hvortil den oprindelige anmodning blev givet, under hele missionen, idet helikopteren normalt ikke vil kunne komme i direkte radioforbindelse med skibet.

6. Assistance vil normalt ikke kunne ydes paa afstande større end 110 sømil fra den danske kyst.

7. Ankomst af helikopteren til skibet vil være 1-3 timer efter alarmering.

Patienten vil altid blive transporteret til nærmeste sygehus, der er i stand til at give den nødvendige behandling.

## Timebetalingen for vagt

som bestyrelsen gaar haardt ind for, at faa forhøjet er der for tiden intet nyt at meddele om.

Ansøgningen, der er støttet med de argumenter, som bestyrelsen anser for rigtige — ligger hos forsvarsminister Poul Hansen, og der er foreløbig intet svar tilstillet vor forening, som naturligvis haaber paa en imødekomme af de rimelige krav.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Anders Eriksen, Nørre Vorupør, er afgaaet ved døden den 14. juli.

Anders Eriksen, der var født den 12 januar 1879, blev ansat som baadmand ved stationen „Nørre-Vorupør“ den 1. marts 1920 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. sept. 1941. Han havde deltaget i redningen af 105 skibbrudne.

### 80 aar

Fhv. opsynsmand Peter Hjort, D M, F. M. 2, Kandestederne, fylder den 1. aug. 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Marinus Pedersen Bruun, Vedersø fylder den 27. aug. 75 aar.

### 50 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Ferring“, Arne Andersen fylder den 28. aug. 50 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Flyvholm“

Baadmand Ole Jensen Rønn er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juli maaned d. aa.

Ole Jensen Rønn, der var født den 16. juli 1897, blev ansat som baadmand ved stationen Flyvholm den 1. okt. 1930. Han har deltaget i redningen af 30 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidigt ansat Karl Kynde Lyng fra den 1. aug.

## NYE BØGER

Til ferien foreligger der er en ny portion Tranebøger fra Gyldendal, fire ialt.

To af dem er romaner, Sigurd Hoels „Mødet ved milepælen“ og Hans Scherffs „Det forsømte foraar“, er en novellesamling, Edgar Allan Poes „Hemmelighedsfulde fortællinger“, mens den fjerde og sidste er en kogebog, Lise Bremmes „Hvad skal vi have til middag“. Alle fire Tranebøger der samlet ikke koster mere end tre biografbiller, er godt selskab i ferietiden. n. —

## Dødt skib til Esbjerg

Esbjerg staalkutteren E. 44 „Birgit“, fandt forleden et dødt skib 160 sømil N. V. til vest af Vyl fyrskib. Det forladte skib var den norske fiskekutter R 2 A „Platina“ fra Åkre.

Skibet havde under fiskeri paa Fladen Grund, faaet en svær sø, som ødelagde styrehuset.

De to ombordværende norske fiskere sprang i havet, hvor de blev optaget af et andet norsk skib „Asbyld“ og landbragt.

Kutteren lod de drive for vejr og vind — men Esbjerg kutteren slæbte den altsaa fornuftigvis i havn.

## Nordisk redningskonference i Reykjavik.

Som nævnt i forr. nr. af bladet har der i Reykjavik, været afholdt et redningmøde, som redningsbestyrer Niels Hansen, fra dansk side deltog i. Paa vor opfordring har redningsbestyrelsen sendt os følg. omtale fra mødet, som vi takker for.

Efter indbydelse af „Slysavárnafélag Islands“ afholdtes i dagene den 30. juni — 2. juli 1960 et internordisk informations- og diskussionsmøde i Reykjavik i Island.

I konferencen, der blev afholdt i det islandske redningsselskabs nye bygning ved havnen i Reykjavik „Slysavarnahus“, deltog 12 delegerede fra Island, 3 fra Sverige, 1 fra Norge og 1 fra Danmark. Finland var ogsaa indbudt og havde givet tilsagn om at møde, men meddelte umiddelbart før konferencens begyndelse forfald.

Torsdag den 30. juni blev konferencen aabnet af præsidenten for „Slysavarnafélag Islands“, direktør Gunnar Fridriksson, der bød de delegerede velkommen til konferencen.

Konferencens møder blev ledet af formanden for „Slysavarnafélag Islands“'s afdeling i Reykjavik, pastor Oskar J. Þorláksson, der indledte med at berette om grundlaget for „Slysavarnafélag Islands“ virksomhed i Island. Det oplystes herunder bl. a., at det islandske redningsselskab eller forening er en privat institution med ca. 20.000 medlemmer over hele Island.

Foreningens formaal er at redde menneskeliv, saavel i land som ved kysterne og paa havet omkring Island.

Midlerne til foreningens drift erholdes dels gennem medlemmernes bidrag, dels ved indsamlinger samt et mindre tilskud fra den islandske stat.

Redningsforetagender paa den islandske kyst foregaar fortrinsvis ved hjælp af motorredningsbaade, alm. redningsbaade og raketapparater. Paa de mest utilgængelige steder paa den islandske kyst er der endvidere placeret redningshytter, hvor eventuelle skibbrudne kan søge ly, til hjælpen naar frem.

Paa opfordring af formanden redegjorde redningsbestyrer Niels Hansen derefter i store træk for redningsvæsenets organisation og virksomhed samt redningstjenesten iøvrigt i Danmark.

Sekretæren i det islandske redningsselskab, direktør Henry A. Hálfánarsson, redegjorde derefter for redningstjenesten fra Island i tilfælde af søulykker i det nordlige Atlanterhav, som bl. a. foretages med assistance af den islandske kystbevogtningskibe og fartøjer samt luftfartøjer, bl. a. fra den amerikanske base i Keflavik.

Senere paa dagen blev der aflagt et øg om bord i den islandske regerings nyeste kystbevogtningskib „Odinn“. Herunder oplystes det, at kystbevogtningskibet foruden at afpatruljere fiskerigrænserne bl. a. ogsaa var udstyret saaledes, at det var i stand til at deltage i den



mere søgaaende redningstjeneste. Det oplystes bl. a., at kystbevogtningsskibets fart var 19 knob.

Den 1. juli fortsatte konferencen, og herunder blev der fra svensk side ved direktør, kaptajn Hans Hansson fra „Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne“ fremført betydningen af at faa SARAH-senderen, en lille automatisk nødsender, der nu i Sverige benævnes „DIANA“-sender, indført i hvert fald i alle mindre fartøjer for derved bedre end det nu er tilfældet at kunne lokalisere nødstedte fartøjer og/eller personer.

Da dette indebærer, at der maa anskaffes og anbringes automatiske modtagerapparater paa land og/eller i paagældende redningsfartøjer, oplystes det at man i Sverige havde vedtaget som et forsøg at anbringe saadanne modtagerapparater forskellige steder paa den svenske kyst.

Paa forespørgsel fra redningsbestyrer Niels Hansen om, hvorvidt man med tiden havde tænkt sig, at saadanne „Diana“-sendere skulle være obligatoriske for alle skibe og mindre fartøjer, blev der svaret, at det i Sverige næppe ville være opportunt med paabud herom, men at man i radio og presse eller paa anden maade ville drive en udstrakt propaganda for „Diana“-senderens betydning for alle søfarende.

Forsøget i Sverige for paa den maade at indføre „Diana“-sendere bør derfor i tiden fremover følges med interesse.

Iøvrigt var der under den videre diskussion om dette emne delte meninger om nødsenderens nyttevirkning, men det blev i hvert fald præciseret, at anskaffelse af saadanne sendere maatte være paa frivillig basis.

Generalsekretær, kaptajn Hans Holter fra „Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning“, redegjorde derefter for vejrvarslings-tjenesten i Norge og farvandene deromkring og fremførte nødvendigheden af stationering af et kombineret rednings- og vejrvarslings-skib i Nordsøen hele aaret.

Om dette emne blev det vedtaget at arbejde videre med sagen.

Først paa eftermiddagen blev der aflagt besøg paa et moderne fryseanlæg i Hafnarfirdi.

Kl. 15.00 ankom konferencens deltagere efter indbydelse til den islandske præsidents residens Bessastadir, og hver enkelt af deltagerne hilste paa præsidenten og dennes frue.

Den 2. juli om formiddagen blev der udvekslet forskellige synspunkter og erfaringer vedrørende redningstjenesten i de nordiske lande, og dermed sluttede en interessant og lærerig konference, særlig hvad angaar Islands bestræbelser for at komme nødstedte til undsætning.

### Skagen fiskeauktion

Til Skagen fiskeauktion tilførtes i juni maaned 3.949.975 kg fisk til 3.119.354,31 kr.

## Fiskeri og spionage

### Japanske fiskefartøjers spionage mod de allierede før den anden verdenskrig.

Under den nu paaqaende kolde krig kan man med vished forudsætte, at spionagen nationerne imellem foregaar intensivt. Det er sikkert ikke uden grund, naar myndighederne formaner hver og een at holde øjne og øren aabne og rapportere alt, som forekommer mistænkeligt. Men det er ogsaa fuldstændigt klart, at spioneri kan bedrives aabenlyst, uden at de vedkommende myndigheder har nogen mulighed for at hindre det, vel at mærke dersom der ikke træffes ekstraordinære foranstaltninger.

Samstemmende amerikanske oplysninger giver et skræmmende billede af, hvor ugenert japanerne før den anden verdenskrig kunne bedrive deres efterretningsvirksomhed mod de nationer, som skulle blive deres bitreste fjender i den kommende krig.

Da de metoder, som anvendtes, er egnede ogsaa i vore farvande, kan det være af en vis interesse at redegøre for, hvorledes japanerne bar sig ad.

Amerikanerne var hovedsagelig indstillet paa at modarbejde den tyske spionage og oversaa total den japanske. Det er nu blevet bekendt, at tyskerne bedrev deres efterretningsvirksomhed efter japansk mønster. Allerede i slutningen af 1800-tallet gik japanerne ind for, hvad man skulle kalde den totale spionage, d. v. s., de udnyttede alle tænkelige veje for at erholde oplysninger, dels ad diplomatisk vej, dels gennem turister, studenter og andre grupper som kom i kontakt med udlandets politiske, militære, økonomiske og industrielle problemer.

Den kommende fjende erholdt mange oplysninger gennem forskellige publikationer, frem for alt om flyvevaabnet. Dette beroede paa, at man ikke mente det kunne betale sig at holde oplysninger hemmelige, da modstanderen i alt fald paa en eller anden maade lykkes at komme paa dem. Den bedste maade til at bekæmpe spioneri paa, er at tvinge de fremmede agenter til at arbejde for hver lille oplysning. Det resulterer ikke blot i øgede omkostninger, større anstrengelser og tidsspilde, men desuden tvinger det agenterne til at røre paa sig og til sidst gør de sig skyldige i en ubetydelig lovovertrædelse, hvilket i det mindste medfører, at myndighederne faar øje paa dem.

Allerede ved aarhundredets begyndelse udnyttedes de japanske fiskere effektivt i efterretnings-tjenesten. De bidrog bl. a. til admiral Togo's store sejr over russerne i slaget ved Tsushima 1905 ved i god tid at underrette Togo om den russiske søstyrkes beliggenhed og styrke. Herigennem fik japanerne tid til at gøre flaaen kampklar.

Det staar nu ganske klart, at de japanske fiskere, som straks før den anden verdenskrigs udbrud, fiskede fra baser paa Amerikas vestkyst har været stadigt beskæftiget med spioneri.

Man fandt det nærmest løjerligt, da man observerede at japanske fiskere var ivrigt beskæftiget med at lodde inde ved kysten, da de ligesaa godt kunne skaffe sig oplysninger ved at indkøbe et søkort for en billig penge. Japanerne ville imidlertid komplettere deres søkort med fuldstændigere og mere eksakte cifre end de, der fremgik af de officielle kort.

I Los Angeles havn paatraf man ved et tilfælde en japansk fiskerbaad forsynet med en i fartøjets bund indfældet glastrude, gennem hvilken man kunne gøre undervandsobservationer. Baadens ejer fortalte, at det var et udmærket hjælpemiddel til at undgaa skader paa fiskereds-kaberne under fiskeri i klippefyldte farvande. Det var sikkert ogsaa et udmærket hjælpemiddel, naar det gjaldt om at udforske de maritime forsvarsanlæg i havnen, saasom ubaadsnet, bomspæringer m. m. eller kortlægning af havnens vidtforgreneede oliesystem, hvis ledninger var fremdragne paa bunden. Disse ledninger kunne jo være udmærkede maal for fremtidige sabotagehandlinger. Ved at frembringe lækager paa dem, kunne man sætte ild paa hele havnen.

Det var ved tilsvarende metoder at japanerne skaffede sig indgaaende kendskab til kyststrækninger og havne. Det var almindeligt kendt, at japanerne var de bedste lodser.

De japanske fiskefartøjer kostede op til 200.000 dollar pr. stk., de var alle udstyret med dieselmotorer og de fleste med kortbølgeudstyr, som satte dem i stand til at holde stadig kontakt med Tokio. De havde en operationsradius paa 6.000 eng. mil og deltog i mange mystiske ture udenfor kysten.

Den eneste mulighed til at kontrollere dette skulle være ved at uddele licenser til fiskerne og derved kun til dem, som var amerikanske medborgere, dette stødte dog paa kraftig modstand, og til trods for at forslaget støttedes fra militær side, kunne det ikke gennemføres.

Gennem deres fiskefartøjer holdt japanerne ikke alene vandområdet udenfor Sydkalifornien, men hele kyststrækningen udenfor Central- og Sydamerika under opsig. I Callao i Peru, havnebyen til Lima, er det blevet oplyst, at over 100 japanske reserveofficerer fra flaaen havde arbejdet som fiskere, blandt disse befandt sig ogsaa en admiral, der under de sidste 10 aar havde gaaet som almindelig arbejder. Dette var typisk for japanerne, deres villighed til i lange perioder at udslutte det eget jeg i kejsarens tjeneste!

I juni 1937 lettede et stort tysk lastfartøj „Edna“ og satte kurs mod et punkt undenfor Mexikos kyst, hvor det kontaktedes af det japanske fiskerfartøj „Flying Cloud“, registreret i Mato Suke Tsuida, San Diego. Efter at have modtaget en last af store oliefade fra tyskerne

fortsatte „Flying Cloud“ til den mexikanske havn Ensenada, hvor fadene toges i land og stuvedes i en tom beholder. Tre maaneder senere, i september 1937, gentoges samme handling, og fadene, dobbelt saa store som almindelige oliefade (tønder), bevogtedes stadig. Da det den følgende maaned lykkedes at erholde en prøve af indholdet, fandt man, at det var et syreemne, som naar det blev blandet med saltvand, heftigt og effektivt angreb metaller. Kort derefter, i slutningen af 1937, laa et handelsfartøj i Havaii og lastede for sin rejse til Staterne, da et japansk fiskerfartøj, som passerede, lempede et lignende emne overbord. Fartøjets plader sagdes at blive gennemvædet til en fjerdedel af tykkelsen, blot paa den korte tid det laa og lastede!

Fire maaneder senere, i februar 1938, arresteredes to japanske fiskere paa Terminal Island, base for flaadens fly i Los Angeles. De anklagedes for at have anvendt syre ved havnekajen. En undersøgelse afslørede, at japanerne havde anvendt et paa metal ætsende emne og havde forsøgt at ødelægge en vigtig, elektrisk kabel, hvis ene ende var indbygget i kajen.

„Flying Cloud“ var for det meste beskæftiget med ulovlige forteelser. Den tankede og kompletterede forraadene til søs fra japanske fartøjer, førte japansk flag naar den var til søs og stod i bestandig radiokontrakt med Tokio. Japanerne havde en overordentlig stor nytte af dens evne til at give oplysninger, som et Amerika — let at narre — forsynede den med.

Japanske fiskere fulgte bestandig i amerikanske flaadens kølvand. Det var med al sikkerhed ikke blot en tilfældighed, at den første japanske fiskeekspedition til Karibiske Hav fandt sted samtidig med, at en amerikansk flaademanøvre foregik i området for nogle aar siden. Da de amerikanske krydsere „Astoria“ og „Quincy“ forenede sig med flaaen i Long Beach i Kalifornien i 1938, styrede et japansk fartøj ud af havnen. Det satte en kurs, som afveg fra de sædvanlige handelsveje, men som strøg tæt ind til krydserne, medens de store kamaraer fotograferede fartøjerne i detaljer.

Den 1. april 1938, da den amerikanske flaae laa til ankers i orlogshavnen i San Pedro, ankrede fiskerbaaden „Nippon Maru“ paa grænselinien mellem orlogs- og handelshavnene og begyndte ivrigt fotografering af flaaen ved hjælp af teleobjektiv.

Alle japanske fiskere var veluddannede i fartøjsidentifikation og kunne derfor give gode oplysninger om de amerikanske orlogsfartøjers opholdspladser og fordelingen af stridkræfterne. Et tragikomisk eksempel paa dette gaves for nogle aar siden, da et stort amerikansk orlogsfartøj i al hemmelighed skulle anløbe San Pedro. Kun et faatal højere officerer kendte fartøjets navn. Da de begav sig til anlægspladsen for at modtage fartøjet blev de forundrede over at finde et antal kvinder fra „det lettere kava-



leri", som ventede paa kajen. Alle synes ogsaa at kende navnet paa det ventede fartøj. Denne oplysning kunne kun hidrøre fra een kilde, japanske fiskerfartøjer var kommet og gaaet i mængde.

Saa langt tilbage som i februar 1936 publiceredes en kraftig advarsel mod de japanske fiskeres spionage i farvandet omkring Alaska. Man fremhævede bl. a. at fiskerne tog masser af billeder og lodskud udenfor hele Alaskas kyst. Det var en forsmag paa en række hændelser, som fulgte efter og naaede sit maksimum 1941 med en serie mystiske eksplosioner i og rundt omkring amerikanske anlæg paa Alaska. Den sidste af disse eksplosioner, som kostede amerikanske liv, fandt sted den 6. december, dagen før Pearl Harbour. I forening med japansk spioneri fortællendes ogsaa om en japansk vaskemand i Sitka, som ved sin død begravedes i en japansk søofficersuniform, som hans venner fandt i hans værelse.

De japanske fiskere spillede en afgørende rolle ved erobringen af Nederlansk Ostindien. Nogle aar før krigen erklærede admiral Noumasa Suetsugu, tidligere chef for den kejserlige flåde og senere indenrigsminister, at „disse fiskere er af den største betydning for den japanske flåde“, og at de havde en betydningsfuld opgave at udføre ved Japans fremtrængning sønderud.

Japanerne placerede ca. 4000 fiskere i 400 smaa baade i de strategiske omraader ved Hollandsk Indien, f. eks. i sundet mellem Australien og Ny Guinea, det nordøstre hjørne af Celebes, Borneo og indløbet til Macassarsundet og Singapore.

I november 1940 forsøgte japanerne at gaa endnu længere. The Nippon Engo Batsuo Maguro KK (det japanske Bonit- og Tunfiske A/S) ønskede at oprette seks fiskeristationer i Indien, Amboina, Sabang, Batavia, Sorabaya, Mundo og Manokwari, og foreslog at trawlere skulle forsyne hele Indien med fisk. Et blik paa kortet udviser, hvorfor den japanske flåde ville have sine „Ekspertes“ tilgængelige paa de angivne punkter, naar anfaldet begyndte.

De japanske fiskere anvendes bestandig til at provokere sammenstød. I oktober 1938 præjede et hollandsk patruljeflyveplan et japansk fartøj inde paa hollandsk territorialfarvand. Fartøjet vægrede sig ved at stoppe og blev derfor beskudt, hvilket foraarsagede tab om bord af besætningsmedlemmer. Dette var ikke en enestaaende foreteelse, og som følge af den japanske regerings protester og iværksættelse, af en kraftig anti-hollandsk propaganda i Indien, lovede hollænderne at flyveplanerne for fremtiden kun skulle anvendes til spejdnings og ikke til kontrol- lering af fiskefartøjer. Dette var netop hvad japanerne havde regnet med, og derefter tog fiskerne ingen notits af patruljeplanerne. Med sædvanlig frækhed gjorde de deres undersøgelser langt inde paa territorialfarvandet.

### Formandens fødselsdag

formede sig med megen opmærksomhed fra alle sider i form af blomster, hilsener og gaver.

Fra „Foreningen af danske Redningsmænd“ modtog Wenxel Rasmussen, en sølvcigarkasse med inskription.

Andetsteds i bladet takker formanden for den venlighed der blev vist ham, og som glædede ham meget.

### Svendborg Skibsværft

er i færd med at bygge en ny havundersøgel- ses- og redningsskib, i stedet for den forrige „Jens Wæver“. Det nye skib, som ventes søsat i denne maaned, er paa 149 tons, med en 6 cyl. Alpha diesel paa 360 hk, som kan opnaa en fart paa 12 knob.

Skibet er udstyret med moderne apparater, og omfattende aptering. Prisen kommer til at ligge paa 1.2 mill. kr.

### Danske fiskere verdensrekord i decca- apparater

I danske fiskekuttere findes for tiden 340 installerede deccaapparater, og endnu 60 er bestilt. Det er en overraskende udvikling, og danske fiskere har da ogsaa rekord, med England og Frankrig umiddelbart bagefter, paa 2. og 3. pladsen.

Decca navigation gør det muligt, at navigere ad elektronisk vej.

### Salmer paa fire sprog

Indenlandsk Sømandsmission har udsendt en enestaaende salmebog.

Den omfatter ca. 40 salmer paa fire sprog, nemlig dansk, hollandsk, tysk og engelsk, endvidere trosbekendelsen og fadervor.

Hvorfor vil man saa udgive en saa særpræget bog. — Jo, fordi der har været en stor trang for en salmebog netop i den foreliggende skikkelse, den er nyttig i udenrigsfart, hvor der er flere nationers søfolk ombord, og ligeledes ved kirkelige handlinger i udlandet, hvor f. eks. 2 ægtefæller er af forskellig nationalitet.

Udarbejdelsen er sket paa initiativ af sømandspræst F. V. Eilschou Holm, der ligeledes stod bag udsendelsen af nordisk sangbog, der udkom for nogle aar siden.

Sangbogen anbefales af sømandspræst Eilschou Holm, sømandspræst Palle Nielsen, Rotterdam, samt biskop Fuglsang Damgaard.

Bogen er særdeles smukt i udstyr og er ikke mindre end en skat — endda paa fire sprog.

m.

### Sømandsmissionærerne fortæller

Det var med en vis følelse af forstemthed, jeg den 1.-4. mødte til tjeneste blandt søens folk. Sømandsmissionen havde til denne dato for mig været et navn blandt mange andre navne paa kirkelige organisationer.

Mit ønske havde længe været at faa et direkte kristeligt arbejde, og nu stod jeg saa og skulle gøre skridtet fra „Den udvidede Højskole i Haslev“ til gerningen blandt søfolk i Københavns havn.

Der er gaaet næsten halvanden maaned, og det er klart, at man ikke paa saa kort tid kan have dannet sig et fast syn paa arbejdet end- sige gjort særlig mange erfaringer.

Dog har jeg i den korte tid, der er gaaet, haft oplevelser, der har styrket interessen for gerningen.

I sømanden møder man manden, der er helt ærlig og siger sin mening lige ud. Han prøver ikke paa at tale et andet sprog bare fordi en fra „Missionen“ er ombord.

Færdes man paa skibe blandt søfolkene, er der noget, man snart lægger mærke til, det gode kammeratskab. Man mærker ligesom et bedre sammenhold, og en dybere fællesskabsfølelse end hos landjordens fortravlede mennesker. Det skyldes maaske, at man paa søen nødvendigvis maa indordne sig og finde sig i sinandens selskab. Glædeligt er det i hvert fald at konstatere, at det er der.

Lad os tage en ganske almindelig dag. Man kommer ombord i et skib. Præsenterer sig og falder i snak med nogle dæksdrengene om turen og vejret. Hvor de kommer fra og hvor de skal hen. Man fortæller dem, at de er hjertelig velkommen paa Sømandshjemmet om aftenen. Skipperen kommer, og man hilser paa ham. Han beklager sig over de daarlige fragtmuligheder i øjeblikket, mens han stopper piben og fikserer en med et lunt glimt i øjenkrogene.

Vi sludrer neutralt om konkurrencen med DSBs bilruter o.s.v.

Saa lægger man „Redningsbaaden“, evt. nogle ugeblade til fælles adspredelse paa turen, ønsker god vind og kører videre til næste baad. I messen sidder en del af besætningen og sludrer. Man slaar sig ned og falder ind i snakken. Man faar tilbudt en kop kaffe og sidder snart og føler sig hjemme, mens man sludrer løs om alt mellem himmel og jord. — En af sømændene vil gerne glæde sin datter med et teaterbesøg. Om jeg vil ordne det? Selvfølgelig vil man ordne det, og billetterne skaffes tilveje. Andre steder var det bogskabet, der skulle byttes.

Saaen gaar dagen med samtaler og smaa tjenester for søfolkene.

Jamen er det mission? Hvad med det egentlige, vidnesbyrdet om Kristus? Hvor bli'r det af?

Jeg tror ikke, man skal fare for brutalt frem, rent kristeligt, overfor sømanden. Men prøve at møde ham hvor han staar, være naturlig over-

LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv - Guldsmed - Optik  
1885  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

Th. 123

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 613 - Privat 504

LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thybørn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



for ham. Er man det, vil muligheden for at komme til at tale med ham om det kristne budskab være langt gunstigere.

Mange søfolk kan være haarde i munden, men inderst inde er der ofte en længselsfuld spørgen efter en mening med det hele, nøjagtig som hos alle andre mennesker.

Man kan opleve at blive mødt med mistænksomhed, kulde og tværhed. Her gælder det om at bevare humøret og ikke lade sig slaa ud.

Tværheden, haardheden, kulden kan være et beskyttende panser, der dækker over saarbare og følsomme sind.

Heldigvis og glædeligvis kan man ogsaa opleve pludseligt at sidde bænket i en ung sømands lukaf og tale med ham om Guds rige og god litteratur, eller holde andagt med en anden.

Og de venlige smil er der da heldigvis flest af.

Poul Pedersen.

### Et flag er smukkest i modvind

Et flag er smukkest i modvind.  
Hang det før bare slapt fra sin stang,  
saa blir det i storm til en bølge af kraft,  
der stolt sætter vilje mod tvang.  
Lad vindene blot være stærke,  
saa viser de verden dets mærke,  
dets frie, dets levende form.  
Et flag er smukkest i modvind.  
Et flag blir sig selv gennem storm.

Et flag kan raadne i godtvejr,  
og det farver kan falme i sol.  
Men storm gør et flag til en levende sjæl,  
en flamme, et raab, et symbol.  
Den ildner, hvor modgangen dæmper.  
Et flag er kun flag, naar det kæmper.  
Det vaagner naar stormen er stiv.  
Et flag er smukkest i modvind,  
for kampe og trods gir det liv.

Det flag der blæser i Danmark,  
det har modgangens storm foldet ud.  
Dets farver var aldrig saa rene som nu  
mod uvejrets drivende slud.  
Lidt slapt og lidt udvisket blev det  
i solskin — men nu kan vi se det!  
Nu smelder det kraftigt og haardt.  
Et flag er smukkest i modvind.  
Saa føler vi først, det er vort.

Poul Sørensen

### Hvis Bladet udebliver,

bedes de Holdere, der modtager det gennem Posten straks klage til Postbudet.

Hvis Stationerne ikke modtager Bladet regelmæssigt, bedes dette paa et Brevkort meddelt til Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri, Lemvig.

**HIRTSHALS**  
Hans Svendsens  
**SKIBSBYGGERI**  
Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

**A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus**  
Hirtshals Isværk  
Telefon 70

**A/S HIRTSHALS BANK**  
Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

**HIRTSHALS SØMANDSHJEM**  
Telf. 37  
God borgelig Middag - Pæne Værelser  
Bestyrer Niels Samuel

**CHR. JEPSEN - Telefon 39**  
Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«  
Telef. 74 **CARL JENSEN - Hirtshals**  
Frugt Blomster - Kranse

**LEVORSEN & JØRGENSEN**  
Lys . Kraft . Skibsinstallation  
Betjening Dag og Nat

**THYLANDS BANK**  
**HURUP**  
Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Marsø*  
**Støbegods**

**SKAGEN**  
**SKAGENS FISKEAUKTION**  
statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibeprovisantering . Etableret 1909  
**P. Saxberg**  
Indehaver: Paul Saxberg . Skagen  
Telefon 4 11 44 (7 Linier)  
Adresse: Havneplads 16-18  
Telegramadresse: »Saxbergship«

*Magasin*  
*Skagen*  
HARALD PEDERSEN  
TELEFON 410 27  
POSTGIRO 44039

**A/S Skagens Kul- og Trælastforretning**  
Telefon 4 1277 . 2 Lin.

**Karstensens Skibsværft**  
Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 12 01

**OSCAR SKOUGAARD**  
aut. Installatør . Telefon 4 13 45  
**SKAGEN**

AKTIESELSKABET  
**SKAGEN ISVÆRK**  
Skagen . Telf. 4 15 38

**THISTED**  
Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!  
**JOHS. HAANING . THISTED**  
Telf. 353

**MINDESMÆRKER**  
Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri  
Thisted . Telefon 84

**A. P. MØLLER . MAERSK LINE**  
Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

**ESBJERG**  
**N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK**  
Esbjerg . Telf. 429  
v. E. Nielsen og G. Eriandson  
Repræsentant for »TUXHAM«

**Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg**  
Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

**C. M. Nørskov Laursen**  
Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

**N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri**  
Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 584 og 2283 - Privat 718  
anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

**BRØDRENE MATHIASSEN**  
Ny Havn  
Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

**H. J. CHRISTENSEN & SØN**  
Vaadbinderi og Tovtjæveri  
Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1482

**HANS AA & SØNNER**  
Sejlmagere  
Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

**ROUST & NIELSEN**  
Maskinværksted

Ny Havn Telf. 387

**Gravmonumenter**  
Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 838

**A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise**  
Grundlagt 1833  
KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.  
CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A  
TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

**Marstal Træskibsværft**  
v/ Søren Andersen og Søner . Marstal  
Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15

" " Rønne " 22,45

med M/S „Kongedybet“,

M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

Selskabets Ekspeditioner:

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1886

Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE: Ved Havnen, Tlf. 1886. Kontortid: 8-12

13-18. Søndage 8-9 Fm.

**KØB****DANSK****ESBJERG****TOVVERKSFABRIK A/S**

Telefon 4000

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

**C. K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN

Telefon Central 72 (13 Ledniger)

Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010

Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for:

**DANNEBROG**

**Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn - Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★  
Thyborøn - Telefon 4

RESERVERET

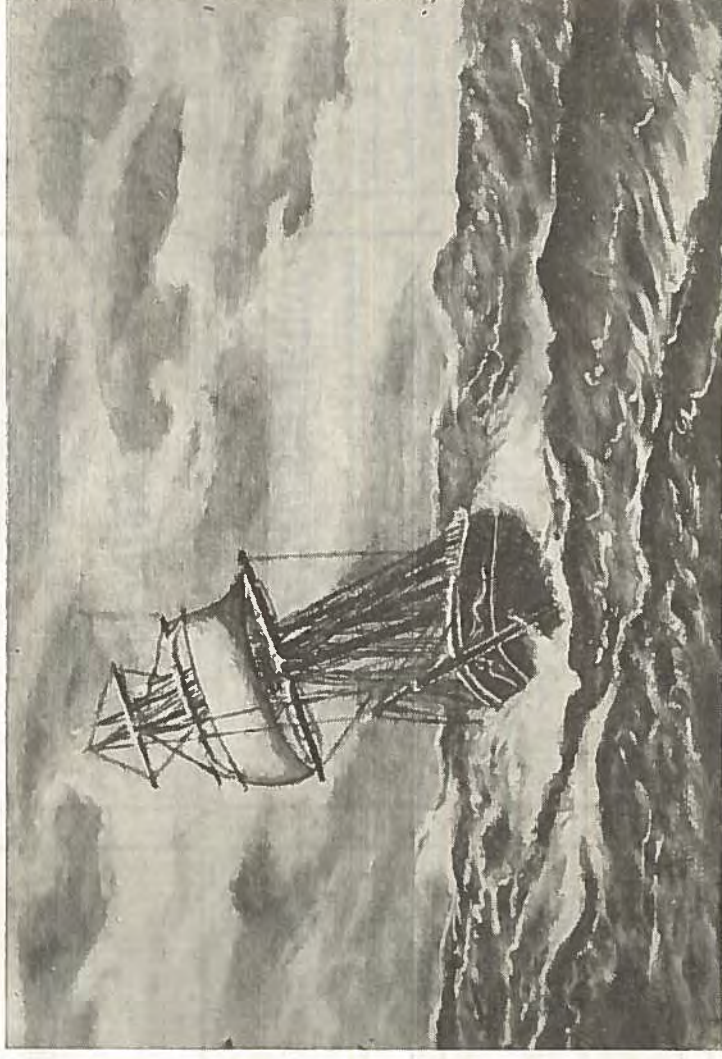


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1960

27. Aarg.



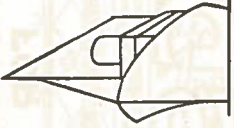
**Du var mit ungdoms eventyr**

Maleri af fhv. redningsmand Peter Boye



# REJS MED

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB "A"



# D. F. D. S.

*Tryksager af enhver Art laas hurtigt og billigt*

Væen 5 - Telf. 15\*

**GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG**

**Brødr. Lauridsen**  
Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
**ESBJERG**

**Mogens Andersen**  
Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - Esbjerg

Markenderiet  
**"NY HAVN"**  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebød  
Telefon 1992

**Esbjerg Skibsvæft  
& Makinfabrik**  
v. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Njbygninger  
og Reparation

Damp-  
skibsselskabet  
**TORM**  
København

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**

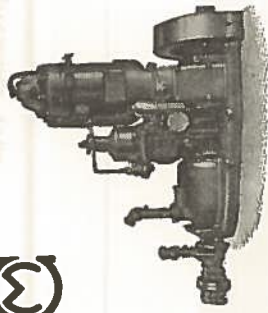
Esbjerg

**Vestjysk Krystal Isværk** <sup>3</sup>/<sub>s</sub>

Telefon 66



**Motorer**  
i Størrelserne  
25 - 330 HK



**Grena Motorfabrik**

Telf. 666

**DANMARKS**

**HANDELS- og SÆFTS-TIDENDE**

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig.  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central '9284

**Sparekassen for Lemvig og Omegn**

Sillet 2. August 1847  
Telefon 131 - Postgto 851,00  
Kontorid: 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyboren Ald. - Tlf. 148  
Kontorid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

Hirtshals

**Fiskeriauktion**

N. C. Jensen  
- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

**J. GRUMSEN**  
Møskinfabrik  
Tlf. 3382  
**ESBJERG**

**Jørgen Hansens  
Skibssmedie**

v. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

**Carlsen & Aaens**

Vaadbinderi  
Hirtshals - Tlf. 180

**VIKINGEN**

Havets - Havens - Handels og Hjemmets Ill. Magazin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magazin.

Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, København

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1960

27. aarg.

## En af Skagens redningsmænd

Den modige og ufortædede Søren Christensen Skibbygger gik i spidsen ved mange farlige redningsaktioner.

Siden redningsvæsenet omkring midten af forrige aarhundrede blev organiseret som en statsinstitution har der foreligget officielle beretninger om de stedfunde redningsforetagender, men før den tid er det meget lidt, der findes om strandinger og kystbeboernes anstrengelser for at redde de skibbrudne liv.

At der har været udfoldet saadanne anstrengelser mange steder er imidlertid en kendsgerning - det var ikke alle steder "man levede kristeligt og ernærede sig af vrøg", tændte fal-ske blus eller red langs stranden i stormvejr med lygter bundet under hestens bug for at vildlede nødstedte skibe til at strande!

De gamle strandingsprotokoller indeholder saa godt som intet med hensyn til oplysninger om besætningsredning, om de færet og om det mod, der fra kystbefolkningens side har været udvist. Det meste handler om bjergningen af ladingen. (Det har aabenbart interesseret øvrigheden mest). I hvert fald har man kun i ganske enkelte tilfælde oplysninger om strandinger, navnlig orlogsskibe. Saaledes forefindes der udførlige beretninger om strandinger under krigen i begyndelsen af forrige aarhundrede ved Lønstrup ("The Crescent") og Thorsminde ("St. George" og "Defence") af store engelske krigsskibe med en meget talstærk besætning, som saa godt som alle omkom i bølgerne. Kystboerne stod med de forhaandenværende midler magtesløse til at kunne foretage sig noget for at redde de skibbrudne.

Omkring denne tid - for ca. 150 aar siden - levede i Skagen en mand, kaldet Søren Christensen Skibbygger, om hvem der mand og mand imellem i "gamle dage" taltes meget paa grund af hans mod og mandshjerte som frivillig ufortædet redningsmand.

I Rigsarkivet findes en hel del om denne mands færd i hine nu saa fjerne tider.

**Den eneste, der ville gaa ud. -**

Der berettes bl. a. om den danske fregat "Cronborg"s stranding ved Skagen i slutningen af november 1780. Fregattens chef var kom-

mandørkaptajn Ziervogel, og det er ham, der fortæller om redningen af den store besætning, ved hvilken Søren Skibbygger udmærkede sig.

Kommandørkaptajnen skriver saaledes, at han fremfor alle andre var et virksomt redskab til, at fregatten "Cronborg"s mandskab blev bjergget, thi da hr. løjtnant Hirschholm dagen tilforn var sendt i land for at besørge fartøjet om bord til mandskabets bjærgning, kunne hverken løjtnant Hirschholm eller byfoged Ferslew fra Skagen, som var til stede paa stranden, faa noget fartøj til at gaa ud undtagen bemeldte Søren Skibbygger, der bragte nogle af mand-skabet i land samt en trosse, hvorved andre færetøjer kunne hales i land, og hele det store mand-skab var bjergget inden aften, hvilket ikke kunne have ladet sig gøre uden Søren Skibbyggers udviste mod, da stormen tog saa haardt til, at intet fartøj kunne have gaaet ud.

**Endnu en daad. -**

Natten mellem den 6. og 7. december 1784 strandede paa Skagens rev det engelske tremastede skib "Argo", kommande fra Memel, bestemt til Liverpool med trælast. - Paa den tid var der i Skagen en "tolder", Olafur Olavius. Han var født 1741 paa Island og havde i 1779 tiltraadt sin stilling som tolder i Skagen, hvor han i øvrigt gjorde sig bekendt ved ifølgende kongens befaling at udarbejde en beskrivelse af Skagens, der udkom 1780 under titel: "Økonomisk-fysisk beskrivelse over Skagen købstad".

Olavius beretter om "Argo"s stranding, at denne først blev bemærket den 8. december om formiddagen, da revet stod i "baal og brand", og der synes ikke at være haab om de strandede søfolks frelse. Med stort besvær blev der bragt to baade til stede paa stranden, og Olavius skriver, "at der blev spurgt, hvem der ville vove træjen for at redde de skibbrudne". Søren Skibbygger paatog sig denne farlige kommission med et anstændigt sømandshjerte. Han har ved "Cronborg"s stranding og mangfoldige andre lejligheder bestandig og ufortædet staaet i spidsen fremfor alle andre og reddet mange sjæle.



Imod al forventning blev foruden kaptajnen 12 mand reddet. Styrmanden døde mellem folkens hænder, og to af mandskabet sank i havet.

#### Ingen brug for en lods —

Men Olavius lod det ikke blive herved, idet han til generaloldkammeret sendte indstilling om en hædersbevisning til Søren Skibbygger. Af de foreliggende dokumenter erfarer man, at det i de tider var meget vanskeligt at opnå en saadan hædersbevisning, idet der var adskillige erklæringer og attester, der maatte indhentes, og sagen maatte passere mange kontorer og autoriteter, forinden den naaede frem til den afgørende indstilling til kongen. Men udover dette foreslog Olavius, at Søren Skibbygger, der var en fattig mand, som opmuntring blev beskikket til lods i Skagen.

Dette forslag blev ikke alene anbefalet af sognepræst i Skagen *Lodberg* og byfoged *Ferslew* i Skagen, men endog af stiftamtmanden i Aalborg, geheimeraad *Lewetzau*, men admiralitetets og commissariats collegiet ville ikke indgaa herpaa og erklærede, at det vel kunne tillades ham som bekendt mand at være de søfarende til tjeneste over revet og landgrundene i tilfælde af, at noget fartøj rørte grunden, men der var ingen grund til at beskikke ham til lods i Skagen, da der ikke var nødvendighed for en saadan, og det desuden ville være til skade for de omliggende lodserier og et indgreb i disses rettigheder.

Derimod gik indstillingen om en hædersbevisning fra generaloldkammeret videre til finanscollegiet, og efter fornyede undersøgelser sendte dette den 11. april 1785 sagen til fonden ad *usus publicos*, der atter gav den nøje undersøgelse, og underskrevet af C. H. Schimmelmann og C. D. Reventlow sendtes den 17. januar 1786 indstilling til Hans Majestæt kongen. Slutningen lyder saaledes:

„Om foranførte Søren Skibbygger, da han er fattig, maa af Fonden ad *usus publicos* skjænkkes 100 Rdl. og desforuden til et ærefuldt Minde om hans Fortjenester af det Offentlige bevilges Medaillen pro *meritis* i Sølv af 10 til 12 Rdl. Værdi“.

Kongens svar forelaa allerede den 25. januar ved at fondens forslag blev bifaldet. Bekostningen ved medaljens udmøntning blev efter den foreliggende regning 11 rdl. 4 mark, 3 $\frac{1}{3}$  skilling.

Søren Lauritsen.

#### Ny redningsbaad paa 16 tons til Esbjerg

Det danske redningsvæsen har søgt finansudvalget om bevilling til tre nye redningsbaade, hvoraf det største vil blive en baad paa 16 tons, til en pris paa ca. 600,000 kr. Det er nævnt at denne baad vil faa sin station i Esbjerg, hvis dette bliver tilfælde, vil en anden station til

den tid vel faa den nuv. baad i Esbjerg, der er en 14 tons baad, som fornylig er moderniseret. Der søges endv. bevilling til en tre tons redningsbaad til foreningen „Hjælperen“ i Frederikshavn, og endv. søges der bevilling til detalprojektering, af den redningsbaad, som skal bygges paa skibsværftet i Thisted, til Klitmøller.

Da gennemsnitsalderen paa vore redningsbaade, ligger meget højt, er der et stort behov for nye tidsvarende redningsbaade, en del af motor redningsbaadene, er dog i de sidste aar undgaaet modernisering, paa orlogsværftet.

#### Det er strandvagtstid —

Atter gaar en sommer paa hæld, og atter afløses de lyse nætters skønne tid, af efteraarets mørke nætter, og vagt paa stranden naar ellers vejrliget er dertil.

Det er altid vemodigt at skulle tage afsked med sommeren, men de fleste af os har det vel heldigvis saadan, at vi føler charmen ved aaretidernes skiften — og efteraaret har visselig sin. September med blaa himmel, og flyvende sommer over markerne, kan nok være værd at glædes over, ja, selv et friskt pust mod kysten kan virke helt forfriskende.

Om den kommer i dette blæstens land, hvor man har suset om ørene, de 200 dage om aaret.

Vore redningsmænd langs landets kyster, kan nu efter den første september ikke vide sig fri for vagten. Vi andre kan gaa, men de skal gaa, og det sker naar storm, regn og mørkt vejr stunder til, og der kan ske noget ved stranden eller paa søen.

Vi havde ellers haabet, at vi kunne være kommet først med en god nyhed, om timelønes forhøjelse for vagt, inden sæsonen blev indledt, men det naaedes altsaa ikke — men vi tror, uden derfor at ville skabe falske forhaabninger, at et resultat af hovedforeningens anstrengelser, vil kunne foreligge i løbet af et par uger, og vi tror fast paa, at det bliver et positivt resultat af en størrelsesorden, som vil skabe tilfredshed.

De danske redningsmandskaber har visse traditioner bag sig, ogsaa naar talen er om lønkrav.

Han fremsætter stillfærdigt sine ønsker, der iøvrigt altid er saa beskedne, at der faktisk ikke skulle være nogen anledning til at tinge herom.

Alene dette bør give ham den bedste baggrund for, den velvillie han venter.

Lad os slutte med at sige, at vi har gode erfaringer fra tidligere forhandlinger med forsvarsminister Poul Hansen, om lønspørgsmaal, og vi imødeser rolig udviklingen omkring vort sidste ønske, om timebetalingens forbedring — vi tror ikke paa at det bliver en skuffelse.

Men vi mener paa den anden side, at det snart burde være ved tiden, at vente det resultat, som vi med de smaa lønninger trænger haardt til.

Maagen.

## Mands Minde

#### Dødsfald

Fhv. baadmand Kristian Larsen, Nymindegab, er afgaaet ved døden den 2. august.

Kristian Larsen, der var født den 14. oktober 1884, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Nymindegab“ den 1. oktober 1922 og afskedigedes paa grund af alder den 30. septbr. 1950. Han var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

#### 25 aars jubilæum

Baadmand, reservemotorpasser Peter Brandt Jensen, Klitmøller redningsstation, kan den 1. oktober fejre sit 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste. P. Brandt Jensen, der er 47 aar gammel, blev ansat den 1. okt. 1925.

Baadmændene ved redningsstationen „Thorsminde“ Gerhardt Emil Nørgaard Larsen og Ejnar Mikkelsen kan den 1. septbr. 1960 fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

#### 85 aar

Fhv. baadmand ved r.st. „Anholt“ Rasmus Pedersen, DM., (nu bosat i København), fylder d. 11. sept 85 aar.

Fhv. baadmand Niels Peter Nielsen, Skallerup Klit, fylder den 19. septbr. 85 aar.

Fhv. baadmand Nicolaj Marius Pedersen, Kirkeby, fylder den 27. septbr. 85 aar.

#### 70 aar

Dommer Holm, Viborg, (tidl. Vestervig) fyldte den 26. august 70 aar, og fratræder dermed sin tjeneste.

Naar vi nævner dommer Holms fødselsdag i denne rubrik, har det sin særlige grund. I hele sin tjenestetid i Thy, hvor dommeren tillige i en aarrække var folketingsmand, kom han i nærmeste berøring med kystens fiskerbefolkning, og vi ved at redningsmændene stod ham meget nær, hvad der fik udtryk ved at han ogsaa overværede deres aarsmøder. Dommer Holm stod personligt bag de anstregelser, der da blev gjort for at hjælpe redningsmandskaberne i lønspørgsmaal og andre forbedringer.

Hans varme sindelag og hans bestemte ønske om at redningsmændene paa møderne skulle sige du til ham, er blot en detalje, der huskes, og siger meget om denne fine embedsmands jævne færd, og det er en selvfølge, at han var meget afholdt.

Danske redningsmænd takker ham for hjælp og støtte — og ønsker dommer Holm hjertelig tillykke med fødselsdagen.

Fhv. opsynsmand Hans Hansen, R., Svaneke, fylder den 7. septbr. 70 aar.

Opsynsmand ved r.st. „Flyvholm“ Chr. Langer, DM., fylder den 23. septbr. 70 aar.

#### 60 aar

Fhv. betjeningsmand Peter Andreas Thorsen, Hasle, fylder den 5. septbr. 60 aar.

Baadmand ved r.st. „Lønstrup“ Niels Hilbert Hansen fylder den 11. septbr. 60 aar.

Fhv. baadformand Erik Kristian Lundholm, Skagen, fylder den 22. septbr. 60 aar.

## Feriehjemmene for sømands- og fiskerenker

Indenlandsk Sømandsmissions 2 feriehem for sømands- og fiskerenker og deres børn „Aggershøj“ i Marstal og „Brinchly“ ved Roskilde fjord, har ogsaa i sommeren 1959 været fuldt belagt. Hver af deltagerne har som sædvanlig faaet et gratis 13 dages ferieophold. Hver gang et ophold er slut, fortæller glade breve om, hvorledes opholdet har været af uvurderlig hjælp i hverdagen for mange. En betydelig del af deltagerne har faaet bevilget rejselegater til dækning af udgifterne ved hen- og hjemrejse.

Feriehjemmene har i 1959 været besøgt af ialt 274 deltagere. Heraf var de 71 fiskerenker med 21 børn. Ogsaa enkerne efter de sidste forlis i den danske handelsflaade har, saavidt det har været muligt, faaet indbydelse til at deltage i et ferieophold paa et af feriehjemmene.

Bidragyderne til feriehjemmene er stort set de samme aar for aar. De største bidrag blev ogsaa i 1959 ydet af danske rederier med ialt kr. 21.750,00, og af Søfartens Fællesraad, som har givet et tilskud paa kr. 12.500.

## Nordens største sandpumper søsat —

Frederikshavn skibsværft har færdigbygget Nordens største sandpumper der har faaet navnet „Taurus“ og faar station i Esbjerg, under Vandbygningsvæsenet.

Sandpumperen, der har kostet 14 mill. kroner er paa 1800 brutto-tons, og kan laste 2400 tons sand. Maskineriet er saa kraftigt, at skibet kan tage denne store sandmængde ombord paa ca. en halv time, forsaavidt sandet har sin rette sammensætning.

## 18 mand savnes. . .

Det liberiske tankskib „World Sky“ gik for kort tid siden paa grund paa Omand kyst ved Muria. I brændingen fra Det indiske Ocean er alle muligheder for at redde skibet udtømt.

Tre redningsbaade med 12 overlevende er fundet i en bugt i nærheden og en flyvemaskine har kastet forraad ned til de overlevende.

18 søfolk af skibets besætning savnes, og er ikke fundet efter at en stor eftersøgning er indledt.



## „Lützow“ igen - efter 44 aar paa bunden af Vesterhavet -

Vragtiskerne bjerges panserpladerne fra de slagkrydsere, der gik til bunds ud for vestkysten under den første verdenskrig.

Fra Vesterhavets mørke dyb dukker i denne tid resterne af den engang saa imponerende tyske slagkrydser „Lützow“ op. I 44 aar har det store krigsskib hvilet paa havets bund, siden bølgerne en majdag i 1916 lukkede sig over det, efter at engelske granater havde sønderflængnet dets tunge panserede krop. Et tysk vragfiskerfirma fravrister nu havet store værdier i form af skibets svære panserplader, som dykkerne skærer itu paa havets bund og sender op til overfladen. Naar „Lützow“ er ophugget kommer turen til andre vrage. Man behøver ikke at søge længe. Vesterhavets vande dækker mange tragedier.

„Lützow“ var et af ofrene for det berømte slag ved Jylland — et søslag, der i vildskab og med hensyn til ofrenes antal søget sin lige i historien, selv naar man tænker paa de store søslag i Stillehavet i den anden verdenskrig. Disse blev nemlig mere eller mindre afgjort af fly fra hangarskibe, hvortilmod slaget ved Jylland i 1. verdenskrig udelukkende udkæmpedes flaaede mod flaaede.

Nu da de rustrede minder dukker op fra havdybet, er der anledning til at drage beretningen frem — og atter undre sig over, at menneskenes børn er i stand til at udvise et saa forrygende initiativ, naar det gælder om at ødelægge hinanden.

Lad os her følge slagkrydseren „Lützow“ paa dens sidste dramatiske sejlads.

### Ciganernes møde —

Den 31. maj 1916 kl. 3 om morgenen lettede den tyske „Hochseeflotte“s slagkrydser-eskade fra Schillig Red udfor indsejlingen til Jade-bugten.

Det var en smuk, klar nat, som gik over i en straalende morgen, hvor solens første skære straalere snart efter skinnede paa et mægtigt opbud af krigrisk pragt — „der Kaiser“s mægtige armada. Slagkrydseren „Lützow“ var flaadens stolthed — indlemmet i flaadens faa maaneder før dette togt — og det var flagskib for chefen for rekognosceringsafdelingen, viceadmiral Hipper.

Agterude kom hovedflaaden, de vældige slagskibe, i majestætisk kølvandsorden, og om hele flaadens sværmede flokke af torpedobaade i rastløs søgen efter fjendtlige u-baade.

Fra Helgoland og Amrumbanken sættes kursen mod vest og derefter mod nord. Ingen, heller ikke flaaedechefen, den ærværdige admiral Scheer om bord i flagskibet „Friedrich det

Grosse“ anede, at den engelske „Grand Fleet“ ogsaa var i søen — og styrede mod nøjagtig det samme punkt.

Men det gjorde den. — Aftenen før var en engelsk opklaringsafdeling under admiral Beatty dampet af Forth, og den 32. fulgte selve hovedflaaden efter under kommando af admiral sir John Jellicoe.

Time for time, minut for minut, nærmede de kæmpemæssige panserede uhyrer sig hinanden for snart at mødes i en frygtelig dyst.

Briterne stillede med 28 dreadnought-slagskibe og 9 slagkrydsere med Scheers 16 dreadnoughter og 5 slagkrydsere. Dertil havde tyskerne 6 ældre slagskibe, hvis ringe fart og svage udrustning faktisk kun gjorde dem til en kilde til ængstelse for admiral Scheer.

Ogsaa i de lettere klasser havde briterne overmagten. Jellicoe raadede over 31 krydsere og 85 jagere mod tyskernes 11 krydsere og 72 jagere.

Heller ikke fartsmæssigt kunne tyskerne hamle op med Royal Navy. Det langsomste britiske skib kunne løbe 20 knob og det hurtigste 24-25 knob, mens det hurtigste tyske slagskib ikke kunne presses over 21 knob og de langsomste enheder ikke kunne løbe mere end 16 knob.

Ja, om det saa var med hensyn til artilleri førte briterne stort. Jellicoes flaaede raadede over 272 svære kanoner mod tyskernes 200. De sværeste engelske kanoner havde et kaliber paa 38 cm, mens Scheers sværeste skyts var 30.5. Vægtten af en samlet britisk bredside blev derefter 179.700 kg mod tyskernes „sølle“ 86.050 kg.

Vi maa gøre billedet fuldkomment ved at sige, at ogsaa paa torpedovaabnets omraade var englænderne klart overlegne.

Det var — meget naturligt — den engelske og den tyske opklaringsgruppe, der først sigtede hinanden, og Beatty indledte omgaaende et angreb. Slaget ved Jylland var begyndt.

Om bord i „Lützow“ valgte Hipper en helt anden fremgangsmaade. — Hele afdelingen gjorde omkring og løb hjemefter. En og anden britisk søofficer brystede sig ved tanken om Britannias frygtindgydende sømagt; men de mere eftertænksomme kløede sig i nakken. Der maatte ligge noget bag Hipperes manøvre.

Det gjorde der ogsaa. Den tyske admiral ledede med fuldt overlæg lokkemad og trak fjenden lige i gabet paa den frembrusende slagflaaede.

Langsomt vandt de hurtige britiske enheder ind paa den tyske flaaedafdeling; men først paa tæt hold aabnede „Lützow“ ild. Tonsvis af dødbringende staal brusede frem gennem luften og slog frygtelige detonationer ind i maalene.

Nu ramte katastrofen englænderne. Et kvarter efter ildens aabning ramtes „Indefatigable“ samtidig af tre granater. Med et brag sprang den engelske slagkrydser i luften og sank med mand og mus.

En snes minutter efter var „Queen Mary“ maalet for en salve fra den nye tyske slagkryd-

ser „Derfflinger“. „Queen Mary“ kæntrede omgaaende og sank — kun efterladende en 800 fod høj røgsky. Om eksplosionens styrke vidnede en af krydserens 50 fod store dampbaade, der slyngedes næsten 100 m op i luften.

En kanonkommandør fra et nærliggende britisk skib fortæller:

— Hver granat som tyskerne afskød, syntes pludselig samtidig at ramme slagkrydseren. Det var som en hvirvelvind, der slyngede en skov til jorden. „Queen Mary“ syntes langsomt at krænge over til styrbord. Master og skorstene var borte, og i skibets side gabede et mægtigt hul. Skibet krængede stærkt over, hullet forsvandt under vandet, der strømmede ind og fik det til at kænre fuldstændig. Endnu 1 1/2 minut og alt, hvad der var tilbage af „Queen Mary“ var kølen — saa forsvandt ogsaa den.

Tragedien var ikke sluttet hermed. — Ogsaa „Lion“ blev truffet haardt i sit midtskibsstaarn af en granat, der dræbte taarnets besætning, undtagen dets officer, marineartilleri-majoren Hervey og hans sergent. Ved træfferen, der kom fra „Lützow“, blev en af „Lion“s kanoner tvunget til vejret og kilede sig fast. Kanonens ladning slyngedes ud og brød i brand, hvorefter de øvrige ladninger, der stod parat i taarnet, blev antændt. En stikflamme slog ned og dræbte omgaaende mandskabet i de lavere liggende rum — og saa nærmede ilden sig hurtigt hovedmagasinet.

Øjeblikket var kommet for major Herveys daad, der for altid har sikret ham et helt navn i den engelske flaadens lange, blodige historie. Skønt Hervey havde faaet begge ben revet af ved eksplosionen, og skønt han var frygtelig forbrændt og halvkvalt af giftige gasarter, slæbte han sig hen til taletragten og gav uden tøven ordren: Luk magasindøren — sæt magasinetne under vand!

Sekunder efter strømmede havvandet ind. Det udfriede majoren af hans pinsler — og frelste samtidig skibet fra at dele „Queen Mary“s skæbne.

Endnu en gang fandt de tyske granater deres maal med uhyggelig præcision. En salve slog ned i „Princess Royal“, der et øjeblik forsvandt fuldkommen i en sky af røg og kogende skum. En flaggast sprang op paa „Lion“s bro og meldte til admiralen:

— „Princess Royal“ er sprunget i luften! Hvorefter admiralen med sandt britisk flegma vendte sig mod sin flagkaptajn og sagde: — Der synes at være noget galt med vore forbandede skibe i dag. Drej 2 streger til bagbord.

Det betød nærmere til fjenden! — men det betød samtidig en ændring i slagets gang, fordi hver af partierne nu efter tur manøvrerede nærmere eller fjernere til fjenden for at krydse hans planer.

### »Lützow«s skæbne —

Jyllands-slagets indledende fase var slut, og

dermed efter alle menneskelige beregninger og saa „Lützow“s saga; men endnu engang skulle skibet være med til at bringe død og ødelæggelse over englænderne.

Under skudvekslingen med „Princess Royal“ var „Lützow“ blevet ramt af salver baade fra sin direkte modstander og fra krydseren „Lion“. „Lützow“ led store skader, men det skulle snart vise sig, at den ikke var ukampdygtig endnu.

Da hovedflaaderne naaede frem, kom „Lützow“ med i den tyske tête, der blev udsat for koncentreret beskydning. „Lützow“ blev ramt gang efter gang og maatte til sidst dreje ud af linjen og dampe bort med nedsat hastighed. Sigbarheden var ikke længere god; men pludselig dukkede den engelske krydser „Invincible“ op i en lysning, og paa 10.000 meters afstand koncentrerede „Lützow“ omgaaende sine ubeskadede kanoner med dette maal. Den engelske krydser blev truffet mellem taarnene af en salve der gennembrød pansret og antændte ammunitionen. Flammer skød op overalt, og krydseren splittedes bogstavelig talt i stumper.

Saa var „Lützow“s skæbne ogsaa udspillet. Slagkrydseren laa tungt i søen med slagside og stævnen dybt i vandet. Røg strømmede ud af forskibet, og hastigheden var mere end halveret. I en tysk rapport fortælles, at „Lützow“ havde faaet 15 svære træffere, og admiral Hipper valgte at gaa fra borde. I en torpedobaad lod han sig sætte over til „Moltke“, hvorfra han fortsatte kampen.

Slaget rasede videre med frygtelig vildskab; men i løbet af natten tabte flaaaderne kontakten og slaget ved Jylland ebbede ud.

„Lützow“ naaede ikke havn. — Med 8000 tons vand i sig trak skibet sig ud af slaget og forsøgte at naa hjem. Det sank imidlertid dybere og dybere og blev forladt af sit mandskab ca. 70 sømil nordvest for Horns Rev. En torpedo fra en tysk jager sendte vraget til bunds, — og herfra hentes resterne nu op i disse dage.

### Ingen vandt —

Slaget blev fra begge sider fremhævet som en sejr; men man kommer sandheden nærmere ved at sige, at det var uafgjort. Tyskerne vandt saadan set slaget rent taktisk, fordi de sønkede flere skibe end de selv mistede; men englænderne vandt strategisk, fordi de beholdt valgpladsen, og deres større flaaede kunne taale de tab, den blev udsat for.

Englænderne mistede 3 slagkrydsere, 3 panserkrydsere og 7 jagere, mens tyskernes tab var 1 ældre slagskib, 1 slagkrydser, 4 lette krydsere og 5 jagere. Paa engelsk side faldt 6097 mand og paa tysk side 2545.

Dertil kom, at kampen prestigemæssig var et tab for den engelske flaaede, hvoraf flere af de største og mest moderne skibe bogstavelig talt blev blæst væk fra havets overflade, mens de tyske skibe havde vist sig langt mere sejglivede



overfor det sværere engelske artilleri. Aarsagen til de engelske tab fandt man først for sent ud af. Det viste sig nemlig, at de engelske teknikerer ikke havde regnet med moderne granaters næsten lodrette fald paa den afstand, store dele af kampen blev udkæmpet paa. Skibenes sider og taarne var stærkt pansret, men ikke dækket og taget paa taarnene. Her slog de tyske granater igennem og spredte død og ødelæggelse.

Ejendommeligt nok tog englænderne ikke ved lære.

Da Hitlers slagskib „Bismark“ i 1941 blev jaget i Atlanten, var den britiske flaaedes stolthed, det 46.000 tons store „Hood“ blandt jægerne. I farvandet mellem Grønland og Island mødtes kæmperne, og efter en kort kamp sprang det britiske slagskib i luften ramt af en salve fra „Bismarck“'s svære kanoner. Ganske som i den første verdenskrig viste det sig, at det engelske skibs pansring intet forslog mod fuldtræffere fra denne vinkel.

„Hood“ var forresten opkaldt efter en af de britiske admiraler, der sank med sit skib i slaget ved Jylland.

#### 780 tons metal er fisket op

Foreløbig har det tyske vragskiferfartøjet „Thor“ og „Magnet“ fisket 256 tons staal og andet metal fra „von Lützow“. Metallene stammer fra den ene side af krydseren. Dykkerne har i denne omgang anbragt et stort antal sprængladninger om bord i vraget, og krydseren er nu sprængt i stumper og stykker, saa dykkerne i flere tilfælde har kunnet arbejde med skærebændere og blot har samlet panserstaalstumperne sammen paa havbunden. I alt er der nu opfisket 780 tons metal fra vraget af det tyske skib. Heraf er de 760 tons rent panserstaal. Vejret har i perioder været mindre godt, saaledes at arbejdet er blevet sinket. Alt i alt er man dog ganske tilfredse med udbyttet.

#### Største danskbyggede skib -

Det største skib som hidtil er bygget i Danmark, A. P. Møllers turbinetanker „Caroline Mærsk“, der paa ca. 39.000 dwt., blev i juli afleveret fra Odense Staalskibsværft. Det er det første danske skib, som er udstyret med et saakaldt „Package Engine Room“.

Maskineriet, helt igennem leveret af General Electric, USA, bestaar af en høj- og en lavtryks dampturbin med dobbelt reduktionsgear der giver normal effekt paa skruen paa 12.500 shp. Ved en forøgelse af omdrejningstallet kan effekten sættes 10 pct. op til 13.750 shp., og turbinerne er konstrueret til at arbejde kontinuerligt ved dette maksimum. Kraften fra turbinen overføres paa een enkelt skrue.

#### Baadformanden fra Blokhus har succes som maler

Sommerudstilling i København og Helsingborg, med mange besøgende, god presse, og et stort salg af malerier.

Det er meget glædeligt at følge Blokhusskeren og redningmanden Niels Jensen i sin udvikling som bildende kunstner — for han er stadig paa støt kurs fremad, hvad et par ærefulde udstillinger i sommer, henholdsvis i København og Helsingborg, meget tydeligt understreger.

Og saa bliver det ikke blot ved det, at flere og flere oplever hans kunst fra hav til klit, men der er flere der ønsker at faa den med sig hjem, for til hverdag at have den for øje.

For en maanedstid siden var fiskerens billeder i et stort tal, ophængt paa „Den frie Udstilling“ i København, hvor den blev mødt med særdeles god kritik, og ikke mindre end 18 billetter blev solgt her — saaledes blev der af en handelsforening købt et billede, som blev foræret til kongen og dronningens sølvbryllup, ligeledes kan nævnes, at et billede blev købt af professor Niels Bohr og Niels Jensen har faaet billetter i St. Nikolaj kirke, ogsaa kaldet byens billede, til salg og leje, og saa vidt vi ved er det en stor ære at komme der.

#### Den malende fiskers billeder vækker opsigt paa den anden side af Øresund

Niels Jensen har i sommer modtaget indbydelse til at udstille i kunststillingen i „Grønningen“ i Helsingborg, hvor pressen ligeledes var ham venlig; til eksempel hed det i en anmeldelse saaledes: Tre faktaer kan svarligen bestrides. (1. At han kan male nordsjøvagter). (2. At han kan male jyllandske sanddynar, ok stundom göra lyrik av dom). (3. At han kan skildra en fiskarbåt når den flyter tungt, men vaksomt på et oprørt hav).

Det københavnske dagblad „Dagens Nyheder“ siger i en samtale med Niels Jensen. „De maler kun billeder med hav og skibe — men der er jo ogsaa en natur at finde, naar man kigger mod øst“. — Er der — svarer fiskeren og maleren, jeg kender den ikke, for mig er der kun havet og dets verden. Det er alt, hvad jeg kender til, og det er det, jeg maler — jeg kan simpelthen ikke male en bøgeskov, som jeg nok kender, men intet føler for, for mig er det havet, og vil altid være det.

„Børsen“ skrev: Niels Jensen er fisker af profession og maler af lyst og overbevisning, og han forener de to ting paa en meget sympatisk maade — han udstiller en række vesterhavsbilleder, som vil glæde alle, der kender æ hav, og holder af det som han.

— — —  
Vi under Niels Jensen hans medgang, ogsaa

fordi han kan bære den — for han er den samme uimpornerede vestkystfisker, som passer sin dont paa havet, og ind imellem naar det blæser, slapper af med pensel i haand. Selv siger han, at male er ikke at arbejde, men at hvile, at arbejde er at føle baadens tunge vægt mod ens krop — og det er et arbejde, som er mig lige saa uundværligt som at male. Hans oplevelser paa søen i næreste kontakt med vind og vejr, med hav og klit — forstaar han at omsætte i de billeder, hvis særegnede farver taler til mange.

— P.

#### Hvad sker der paa et sømandshjem en almindelig hverdag?

Der lyder et brag. Døren gaar op og i et par gange. 2 kuffertter, 1 køjesæk og et par smaa haandtasker lander i en venskabelig klump midt paa gulvet. „Davs, her er jeg igen, jeg har været paa en 18 maaneders tur med en „tanker“. Hvordan med at pejle en køje til mig?“

Sømanden bli'r skrevet i gæstebogen og faar nøglen til et værelse. „Maa jeg be' om 1000 kr. af min sparekassekonto. Jeg skal lige ha' noget nyt tøj.“

En anden sømand har afløst ved skranken. Telefonen kimer. En forsigtig damestemme spørger efter en ven. Et øjeblik. Der kigges efter vennen, om han er hjemme, og saa bliver han kaldt til telefonen. Saa er der en, der gerne vil have sin køjesæk, den staa'r i Sømandshjemmets garderobe, og ved fælles anstrengelser finder assistenten og manden sækken frem.

„Jeg vil gerne betale for mit logi,“ siger en anden. En vil gerne laane en rejseplan, og en faar hjælp til at bestille en flyvebillet.

„Maa jeg laane et spil billard, og gi' mig 10 blaa med.“ Jeg vil gerne ha' et stykke sæbe og en tube tandpasta. Hvad skal vi have til middag i dag?“

„Maa jeg laane nøglen til „fotorummet“? Assistenten rækker nøglen ud og tager telefonen, der kimer længe og inderligt. Denne gang er det en frue, der spørger efter adressen paa sømandskirken i London. Hun skal til London for at møde sin mand, han er der om tre dage og hun vil gerne vide, hvor hun kan henvende sig. Hun faar adressen paa Sømandskirken.

„Jeg vil gerne melde mit rum fra, og jeg rejser i dag og har faaet en god hyre og skal en tur ud paa de store vande.“ Han tager afsted, men ikke længe efter er der en ny der har hans plads i hjemmet.

Post spørges der efter mange gange om dagen! „Send lige 200 kroner hjem til konen, jeg skal afsted nu, den fikser du, ikke?“ Og væk er han paa vej til sit skib i en taxa.

En staa'r uden for skranken med et sørgmuntert udtryk i ansigtet, han vil gerne vide, hvor

#### LEMVIG

**E. SMEDEGÅRD**  
Selsk. Guld og Sølv. Optisk  
Toldbod 144 LEMVIG Telefon 144

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TEL. 708 . 108

#### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

#### MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

TEL. 123

#### LEMVIG BANK

Aktieselskabet

TEL. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørene

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statautoriseret

#### V. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TEL. 338 - Auktionakontoret TEL. 013 - Privat 804

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

#### Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894

Filial: Thybørene . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 248

Filialer i Thybørene og Thorsholme

#### Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



den nærmeste guldsmed bor, for han har en pige, og hun er det dejligste, og nu skal de altså ha' ring paa og forloves i overmorgen.

„Maa jeg laane nøglen til biblioteket?“. En kommer og vil se kirken og faar dens historie fortalt, medens den blir betragtet fra alle synsvinkler.

„Træffer jeg ham, eller er han taget ud og sejle? Ved I, hvilket skib han kom med? Hvor skulle han hen?“. „Maa jeg be' om nøglen til nr. 5“.

„Hvor bor der en god fotohandler?“. „Ka' du ikke lige stikke mig et skakspil?“. „Maa jeg laane et sæt bordtennis?“. „Den fyr her tror, han kan lære mig noget ved det grønne bord.“ „Hvor kan jeg faa fat en i bog til motorpasserprøven“.

Der bliver ringet og spurgt, om der er et par stykker, der vil ud at sejle. Der skal bruges en jungmand og en koksmath. Som regel lykkes det at finde nogen, der vil ha' hyren.

„Du, assistent, maa jeg lige snakke et par ord med dig?“. En sømand har noget, han gerne vil drøfte paa tomandshaand med assistenten. Det bliver der ogsaa tid til.

### Smuk kampagne for human aflivning af strandede hvaler

Da det ofte har vist sig, at hvaler der strandet ved danske kyster faar lov til at lide en pinefuld død, enten ved at blive liggende i strandkanten, hvorved de langsomt kvæles, eller ved at blive aflivet af usagkyndige paa inhuman maa-de, har „Foreningen til Dyrenes Beskyttelse i Danmark“ i forstaaelse med Justitsministeriet, formaaet Falcks Redningskorps til efter anmodning af politiet vederlagsfrit at rykke ud og foretage aflivning. Paa en række Falck stationer, hvorfra ethvert strandingssted kan naaes i løbet af en time, findes en vejledning i og de fornødne apparater til human aflivning.

Alle hvaler, undtagen marsvin, er fredet i danske farvande i de kommende to aar, og meddelelser om strandede hvaler bør derfor straks gives til nærmeste politistation, der vil alarmere Falcks Redningskorps.

„Foreningen til Dyrenes Beskyttelse“ har her taget et initiativ, som den fortjener tak for.

### NYE BØGER

Fire Tranebøger fra Gyldendal — og fire gode og billige bøger, som mange sikkert vil sætte paa boghylden, og tage dem frem igen til nærmere eftersyn, naar de lange eftener for alvor sætter ind

Albert Camus: Faldet. Paa dansk ved Frank Jæger. - 3,75.

Fr. Scott Fitzgerald: Den store Gatsby. Paa dansk ved Ove Brusendorff. - 3,75.

Mihail Sjolohov: Stille flyder Don. Paa dansk ved Anja Tschernitsky Cchon. - 5,75.

Gustav Wied: Livsens ondskab. - 3,75. p.

### HIRTSHALS



Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer

Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank

Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hårdum . Koldby . Vestervig

### SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

statautoriseret v. Aage Gelinas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibprovisionering . Etableret 1909

**P. Saxberg**

indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

RESERVERET

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 12 77 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 12 01

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

JOHS. HAANING . THISTED

Telf. 353

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

### ESBJERG

N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskeartrejler

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 584 og 2263 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning

samt Reparation

BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovfæreri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 367

Gravmonumenter

Martin Billeschou

Stormgade 89,

Telefon 838

1/5 Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 . KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Søner . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**DAMP SKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**

af 1866

KØBENHAVN - RØNNE  
og omvendt

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15

" " " Rønne " 22,85

med M/S „Kongedybet“

M/S „Rotna“ og M/S „Hammershus“

Selskabets Ekspeditioner:

KØBENHAVN Havnegade 27. Tlf. Minerva 1888  
Kontortid 8-18, Søndage 8-9 Fm.

RØNNE Ved Havnen, Tlf. 1888. Kontortid: 8-12  
13-18. Søndag 8-9 Fm.

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000



**C. K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for.


**Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn - Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★

Thyborøn - Telefon 4

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1960

27. Aarg.

**Det tyske motorskib »Rhein« stranding ved Tversted**

Strandfoged Valdemar Sørensen, Tversted, følger spændt redningsbaadens forsøg  
paa at bjærge den fjerde af de tyske søfolk



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibshyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

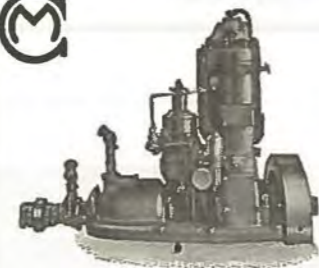
Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - EsbjergMarkatenderiet  
„NY HAVN“ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Telefon 66

Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. 666

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central 8284

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2 August 1847      Telefon 131 - Postgros 851.00  
Kontortid: 9,30 - 11,30 og 14 - 16  
Fredag 9,30 - 11,30, 14 - 17,30, Lørdag 9 - 12  
Thybøen Afd. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34      Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1960

27. aarg.

## Tysk motorskib strandet ved Tversted

Dramatiske situationer ved smuk redningsaktion

af Hirtshals redningsmandskab

Det tyske motorskib „Rhein“ af Duisborg gik natten til den 28. septbr. ind paa revlerne nordøst for Tversted — forholdene var ikke de bedste, da det var mørkt vejr og storm og søgang over revlerne, men redningsarbejdet foretog sig fint.

Straks efter grundstødningen kom kaptajnen i kontakt med Skagen radio, og han fortalte, at skibet havde faaet maskinhavari ud for Hirtshals, og bad om hjælp, men kunne ikke opgive sin position. En Prembroke maskine kom derefter paa vingerne, og trods mørket varede det ikke længe inden strandingen var lokaliseret, og Skagen redningsbaad, der allerede var paa vej, kunne tilbagekaldes, da Hirtshals jo laa nærmere.

I Tversted blev strandingen opdaget af strandfoged Sørensen, der straks alarmerede redningsstationen Hirtshals.

Redningsbaaden gik omgaaende i aktion. Den var et par timer om at naa frem, medens selve redningsaktionen kun tog et kvarter, men den blev ret vanskelig, da søerne uafbrudt slog ind over skibet. De fem tyske søfolk blev reddet i to forsøg. Første gang redningsbaaden lagde til, sprang fire mand ned i baaden, den femte var paa vej, men en kraftig sø fjernede baad og skib fra hinanden. Tre minutter senere prøvede redningsmændene igen at lægge op

mod skibet, men det urolige hav slyngede baadens stævn ind mod skibet, og det saa et øjeblik ret dramatisk ud, men redningsbaadens fører, baadformand Jens Jensen, fik hurtigt baaden paa plads — og saa sprang den femte mand ombord. Kaptajnen selv blev ombord, og fulgte fra broen redningsaktionen.

Forinden redningsbaaden naede frem, havde skibsbesætningen sat deres jolle i havet, med det fortsat selv at søge land, de ville da sikkert i det hav være forlist, men heldigvis kom i samme øjeblik fhv. styrmand Chr. Skriveren forbi paa stranden, han morsede ud mod skibet med sin kasket og advarede, og man tog straks hans signaler til følge og opgav det farlige forehavende.

Redningsbaaden vendte ind i havnen ved 10 tiden med de dyngvaade søfolk, der var glade og sultne, men det blev der paa sømandshjemmet raadet bod paa med smørrebrød og mælk af varm kaffe.

Jo, vi var bange, fortalte en af besætningen, men nu lykkelige over det dygtige redningsarbejde, fiskerne viste os. Det hele gik jo saa let, da redningsbaaden var naaet frem.

Skibet, der var lastet med jernplader, drev før strandingen i et par timer, før det sloges ind paa revlerne, hvor man lod ankeret gaa, for ikke at blive kastet helt op paa land.



## En 50 aars dag

### Dampskibet »Sophie«s stranding ved Nørre Tornby

13. oktober 1910

Den 13. oktober 1910 strandede paa Kjærs-gaard strand dampskibet „Sofie“ af Danzig, paa rejse fra Granton til hjemstedet med kul.

Fra Hirtshals fyr saas skibet kl. 4 morgen. Vejret havde indtil dette tidspunkt været nogenlunde, saa at besætningen paa skibet, som strandede kl. 1, ikke gjorde noget for at tilkalde hjælp, men forsøgte selv at bringe skibet af grunden ved at kaste over bord af kulladningen. Men mellem kl. 3 og 4 blæste det op med en forrygende NW-storm, torden og lynild, og søen voksede i en fart, saa besætningen ved signaler saa sig nødsaget til at tilkalde hjælp.

Da man fra det 1 mil nordligere beliggende Hirtshals fyr bemærkede signalerne noget efter kl. 4, blev der straks telefoneret til redningsstationen „Nørre Tornby“ om at komme med redningsapparaterne, og i løbet af forholdsvis kort tid var redningsbaaden paa strandingsstedet og gik ud noget før det dagedes.

Det strandede skib stod saa uheldigt, som det vel kunne, idet boven var lige imod land og agterenden ret mod søen, som brød over hele skibet. Den pludselige opstaaede storm og høje sø havde forhindret besætningen i at faa de formedelst overbordkastningen af kul fjernede luger lagt paa plads, og skibet var derfor snart fyldt med vand og sunket, men endnu var der dog en del af skroget over vandet.

Redningsbaaden gik ud og roede udenom skibet, hvorefter den sakkede over revlen ind ved skibets styrbordside, hvor der skønnedes at være mest læ. Men her ramtes baaden af voldsom braadsø, som aldeles fyldte den og kæntrede den halvt over, og det var et under, at en stor ulykke her blev undgaaet. Een af dens mandskab, Thomas Thomsen, blev af søen revet ud af baaden og bort fra denne, hvor han drev paa sit redningsbælte. Næsten alle redningsbaadens aarer var brækkede, saa det voldte vanskelighed at komme til ham, og det lykkedes heller ikke, idet han forsvandt i en braadsø. En timestid senere drev han i land paa Skallerup strand, og han var da endnu saaledes, at han, støttet af to andre mænd, kunne gaa et stykke op, men pludselig faldt han sammen. Paa en tilstedekommen vogn kørtes han op i en nærliggende gaard, hvor der blev arbejdet med ham, og alle midler anvendtes for at kalde livet tilbage, men den tilkaldte læge kunne ved sin ankomst kun erklære, at livet var udsukt.

Trods tabet af de mange aarer lykkedes det dog redningsmandskabet at komme heldigt i

land, og nu var redningsbaaden fra Skallerup kommen til stede og gik i søen. Ogsaa den kom ud til skibet, men opnaede ikke forbindelse med dette, og bedre gik det ikke med Lilleheden (Hirtshals) redningsbaad.

Forholdene var nu aldeles fortvivlede. Vinden var sprunget om til NO, og søen kom brydende fra denne side, medens den samtidig ogsaa brød fra vest, saa det strandede skib stod som i et helt vandbjerg, og der løb en haard strøm sydefter.

Skibet var nu sunket saa meget, at næsten hele skroget var forsvundet. Enkelte af besætningen opholdt sig paa bakken, men de fleste var tyede op i rigningen, hvorfra de vinkede ind til den paa strandbredden talrigt tilstedeværende menneskemængde om dog at komme og yde dem hjælp.

Op der blev gjort alt for at yde dem saadan hjælp. Redningsbaaden fra Lønstrup var ogsaa kommen til stede, og alle 4 redningsbaade gjorde det ene forsøg efter det andet, men alt var forgæves. Forholdene var ikke til at overvinde. Baadene kom godt nok ud til skibets nærhed, og de blev opankrede saa nær som muligt ved vraget, men de kunne ikke komme det nær nok, da søen som anført brød fra begge sider. Der blev arbejdet med ufortrødenhed, og naar een af mandskabet paa grund af udmattelse var nødsaget til at give op, var der straks frivillige, som traadte til.

Det blev forsøgt at skyde raketter ud, men ingen af disse naaede ud til skibet, og selv om de havde naaet derud, ville redning ved raketapparaterne alligevel have været en umulighed, dels paa grund af den haarde strøm, og særlig da kun masterne ragede op af vandet.

Ved ettid om eftermiddagen var Lillehedens redningsbaad igen kommet ud i vrgets nærhed. Da fattede de skibbrudne den beslutning at springe over bord for derefter at blive optagne. Den ene efter den anden sprang 4 af besætningen ud. Heldigvis var de iført redningsbælter, saa de flød, og med strømmen førtes de hen til Redningsbaaden, hvor kraftige arme greb dem og halede dem ind i denne, men saa var den ogsaa kommen saa langt i læ, at den maatte søge land.

Nørre Tornby redningsbaad var imidlertid kommen til stede, og under udfoldelse af stort mod gik den saa tæt som muligt ind til vraget og kastede anker, et mod, der atter kunne være blevet skæbnesvangert for dens mandskab, idet redningsbaaden igen fik en braadsø, som truede med at kæntre den. Saa sprang der igen en mand

## Mands Minde

### Dødsfald

Kaptajn Hans Aalholm, den kendte stoute fører af englandsbaaden „Kronprinsesse Ingrid“ paa Esbjerg — Harwits ruten er pludselig afgaaet ved døden 60 aar gl.

Han var en af de søens folk, der i kraft af sin dejlige og retlignede færd var med til at kaste glans over vort lands sømandsstand, og hans pludselige død beklages dybt, ikke blot i hans hjem i Esbjerg, og hans nærmeste omgangskreds, men blandt mange af de tusinder, han imellem aar og dag i en lang aarrække har ført sikkert over Nord-søen.

over bord, men strømmen førte ham forbi redningsbaaden, og dennes besætning kunne intet gøre til hans frelse, da der med korte mellemrum sprang 5 andre af besætningen i søen, og bestræbelserne maatte rettes paa at frelse disse, inden de ogsaa førtes forbi af strømmen. Det lykkedes at redde dem alle 5.

To andre mænd af skibets besætning var allerede tidligere revet bort af en braadsø, og der fandtes nu kun 2 mand tilbage paa vraget, nemlig skibets fører og 1. maskinmester. Redningsskibene blev ved med at nærme sig, men af de ilandbragte folk meddeltes det, at den aldrende kaptajn, der havde surret sig fast til en david, allerede for flere timer siden var bukket under, og at maskinmesteren var saa udmattet, at han intet kunne gøre til sin frelse. Tilsidst skylledes maskinmesteren bort fra vraget, hans legeme blev optaget af Skallerup redningsbaad, men han var og blev død. Lønstrup redningsbaad gik saa tilsidst ud for at hente kaptajnen eller hans lig, hvis saadant var muligt, men da var ogsaa han forsvunden.

I mange aar havde der ikke fundet en saa sørgelig stranding sted paa kysten, men en trøst i sorgen var det, at der ved denne begivenhed blev gjort alt, hvad der kunne gøres og udvist et i høj grad paaskønnelsesværdigt mod.

Redningsvæsenet havde ogsaa sit betydelige tab, idet det mistede een af sine modige mænd. Han var kun 29 aar gammel og havde staaet i redningsvæsenets tjeneste i 9 aar. For deltagelse i redningen af besætningen fra den engelske damper „Beacon Light“ den 12. januar 1905 havde han faaet tildelt en engelsk redningsmedalje.

Redningsmandskaberne ved Nørre Tornby og Lilleheden fik af den danske regering tildelt ekstrabelønninger, ligesom den tyske regering sendte pengebelønninger til alle 4 deltagende stationers mandskaber. Førerne af de fire redningsbaade fik tildelt den præstiske kroneordens medalje i guld.

Fhv. baadmand Christian Jensen, Blokhus, er afgaaet ved døden den 28. august.

Christian Jensen, der var født den 28. juni 1895, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Blokhus“ den 1. oktober 1927, og afskedigedes paa grund af svagelighed den 30. september 1951.

Formanden for „Fhv. Farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat“, sagfører, cand. juris. Aage Juul-Pedersen, Odense, er den 5. september afgaaet ved døden.

Aage Juul-Pedersen, der blev 67 aar gammel, har i nogen tid været svagelig.

Det nævnte legat blev oprettet i 1952 til fordel for „værdige og trængende fiskere ansatte, eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Nørrejylland, og deres enker samt uforsørgede børn“. Det bekendtgøres i tidsskriftet i hvert aars januar maaned, og legatportionerne uddeles hvert aars 6. marts paa legatstifterens fødselsdag. Det drejer sig om ca. 30 portioner à 100 kr.

Legatet bestyres i henhold til testators bestemmelse af en bestyrelse paa tre medlemmer, hvoraf formanden skal være en paa Fyen bosiddende jurist, og de øvrige den til enhver tid værende bestyrer af redningsvæsenet i Nørrejylland samt den til enhver tid værende fiskerikontrollør for Nørrejylland.

### 25 aars jubilæum

Baadmand ved redningsstationen „Klitmøller“ Peter Brandt Jensen, og baadmand ved r/st. „Snogebæk“ Aage Julius Poulsen, samt betjeningsmand ved r/st. „Christiansø“ Holger Lund Bendtsen kan den 1. oktober 1960 fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

### 80 aar

Fhv. baadmand Mads Andi Jensen, Tversted, fylder den 24. oktober 80 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Flyvholm“

Opsynsmand Chr. Langer er efter ansøgning paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Chr. Langer er født den 23. septbr. 1890 og er saaledes 70 aar. Han blev ansat som opsynsmand den 1. septbr. 1917 og har deltaget i redningen af 100 skibbrudne.

Chr. Langer er dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

I den ledigblevne plads som opsynsmand er fra 1. oktober ansat baadmand ved stationen Chr. Valdemar Vrist Langer, der hermed bliver 4. generation i stillingen som opsynsmand ved Flyvholm redningsstation. Valdemar Langer er 32 aar gammel og har været ansat ved stationen som baadmand siden 1. jan. 1948.

### Redningsstationen „Østerby“.

Baadmand Edvard Svendsen er efter ansøgning paa grund af alder afskediget af r.v.s. tjeneste fra udgangen af

(Fortsætter side 118)



## En 100 aars dag

### Dampskibet »Arctic«s stranding paa Harboøre 3. oktober 1860

Den 3. oktober 1860 begyndte det ved middagstid at storme fra SW, men vinden trak sig senere til NW og blæste derefter uafbrudt med stor kraft i flere dage fra den kant.

Det har været haardt for de mange skibe paa søen, adskillige af dem er ganske sikkert gaaet bort i rum sø med mand og mus. Derpaa tydede klart de store masser af vrage og tømmer, som drev i land paa kysten i de efterfølgende dage, men ogsaa mange skibe maatte ende deres tilværelse inde paa selve kysten. Paa den nordlige del af denne var antallet mindre, idet der kun var 1 stranding ved Skagen, 1 ved Hirtshals, 4 ved Løkken, 3 i Jammerbugten og 4 omkring Klitmøller og Vorupør, og hvorfra næsten ogsaa alle besætningerne reddedes. Men paa strækningen fra Agger til Søndervig var antallet betydelig større, idet der her indtraf ikke mindre end 26 strandinger, og fra disse skibe omkom saa vidt vides 32 mennesker. og alle disse skibe blev til vrage. Paa kysten omkring Harboøre strandede alene 15 skibe, og der kunne skrives lange beretninger om alle disse strandinger, der satte kystbefolkningens mod og offerberedvillighed paa prøve. Her skal dog kun meddeles om een af disse strandinger.

Det var dampskibet »Arctic« af Hull, kaptajn John Bowes, bestemt fra hjemstedet til Kronstadt med stykgods. Skibet havde den 4. oktober faaet brud paa maskinen, og da en styrtse omtrent samtidig knuste maskinskyldet, blev ilden under kedlerne slukket. Det lange skib, som ikke var indrettet til sejlføring uden i magsvejr, kunne ikke bringes til vinden, og da det som følge heraf faldt tværs, brød søen over dækket og fyldte skibet gradvis. Besætningen arbejdede baade ved haandpumpen og ved pøsning, men det var umuligt at holde skibet læns.

Da »Arctic« nærmede sig kysten, og føreren indsaa det kritiske ved situationen, blev skibet, halvt synkefærdig som det var, opankret udenfor yderste revle. Til al held i ulykken sprang kettingen, hvorved skibet drev landet noget nærmere, før det sank.

Da skibet sank ville en passager, mr. Sheridan Knowles, hjælpe kvinderne paa dækket gennem kahytsskyldet, da adgangen til trappen var spærret, men en sø styrtede i det samme ind over dækket og førte mr. Knowles med sig. Samtidig druknede 3 kvinder og et barn samt førstestyrmanden og en fyrbøder. Resten, ialt 23 personer, søgte skyndsomt op i masterne, nemlig 17 i foresaling og 6 i salingen paa stormasten.

Da disse usikre, men eneste tilflugtssteder var naaet, stod havet op i masternes halve højde.

I det sidste døgn før strandingen havde ingen om bord faaet varm mad eller drikke. Flere, navnlig maskinfolkene, var yderst tyndt paa klædt, og i det hele var alle lidet skikket til, gennemblødt og udaset som de var, at staa det barske vejr ud i den paafølgende lange og pinlige nat.

Pladen i foresaling var saa indskrænket, at vedkommende under store lidelser uophørlig maatte staa med fødderne i uforandret stilling tværs paa det smalle halvrunde jern, af hvilke de to salingshorn var dannet. Nogle laser af det bortfløjne topsejl, som hang under raen, var af afgørende betydning for at holde de skibbrudne i live natten over.

Da de øvrige strandede skibe stod landet nærmere end »Arctic«, og da flere besætninger som følge heraf muligvis ville forsøge selv at redde sig — forsøg som let kunne faa et ulykkeligt udfald for besætningerne — maatte disse hjælpes først.

Endelig den 5. om morgenen kunne man gøre noget for at redde »Arctic«s besætning.

Nødraabene fra den under de givne forhold af kulde og savn haardt medtagne besætning havde uafbrudt lydt hele natten og vedblev til hen paa eftermiddagen den 5te. Disse raab og besætningens blege ansigter, som om dagen fra land tydelig kunne ses i skibets master, kunne aldrig glemmes af de mange paa kysten tilstedeværende, som overværede det grufulde skuespil.

Men da saa redningsbaaden endelig ankom til strandingsstedet, var dens besætning saa udmattet og medtaget fra virksomheden ved de andre skibe, at de erklærede ikke at være i stand til at kunne mere. Kun een eneste af baadens faste mandskab, afdøde strandfoged Mads Vrist, erklærede sig villig til at gaa med, men alle bønner og trusler samt løfter om belønninger frugtede intet overfor det øvrige mandskab.

Den senere mangeaarige redningsbestyrer, konsul Andersen, var da kort i forvejen bleven ansat som assistent hos den daværende bestyrer, C. B. Claudi, og han var kommen til stede paa stranden. Men heller ikke hans forsøg paa at faa mandskabet til at gaa ud med redningsbaaden lykkedes. Han maatte da forsøge andre midler.

Han ilede nordefter paa kysten, hvor besætningerne fra flere af de strandede skibe var indlogerede, og det lykkedes ham at overtale besætningen paa den strandede norske bark »Kronprins Frederik« til at følge med og betjene redningsbaaden. Men da de kom til strandingsstedet og saa forholdene, betænkte de sig og ville ikke opfylde løftet. Kun en eneste mand,

skibets 2. styrmand, Niels Hansen Steen af Asgaardstrand, svigtede ikke. Saa kom der en ældre engelsk civilingeniør, Thomas Earle, der var engageret ved Nissum fjords tørlægning og som opholdt sig i Lemvig, men som saa mange andre var taget til havet for at se strandingen, og han tilbød sig uopfordret som deltager. Andersen gjorde ham opmærksom paa, at han, der efter sin alder, 55 aar, var meget affældig, udsatte sig for megen fare, større for ham end for yngre og rørlige personer, men han svarede: »Jeg har intet at tabe sammenlignet med mine lidende brødre derude«, og saa pegede han ud paa masterne, hvorfra nødraabene uafbrudt hørtes.

Ingeniør Earles optræden virkede, og der tilbød sig nu som frivillige fiskerne Jens Chr. Larsen, Anders Pedersen Hav, Jacob Chr. Agger og Anders Jensen, samt haandværkerne Lars Larsen og Jens Møller Langer, og sammen med assistent A. Andersen var der saaledes 10 mand, hvorefter forsøgene paa at redde de skibbrudne kunne paabegyndes.

Forsøgene paa at bringe redningsbaaden flot mislykkedes flere gange paa grund af den høje sø, men endelig lykkedes det, og redningsbaaden, der styredes af den norske styrmand, kom ud til de længselsfuldt ventende skibbrudne.

Da den kom i skibets nærhed kastedes en topsejlsbrase fra fortoppen ned i redningsbaaden, hvorved forbindelse opnaaedes.

De skibbrudne lod sig nu enkeltvis falde flere fod ned i redningsbaadens bov, hvor de grebes af kraftige arme. Naar søen kom løbende, maatte baaden affires mange favne, for derefter at gentage manøveren, der ledes af assistent Andersen.

Da 14 skibbrudne saaledes var taget op, søgte redningsbaaden til land, efter at de tilbageblevne — som helst ville have været optaget samtidig, hvilket pladsen i redningsbaaden ikke tillod — af Andersen havde faaet løfte om, at de ikke skulle vente forgæves, men at redningsbaaden ufortøvet ville blive sat ud paany, saafremt redningsmandskabet bevarede.

Da de 14 skibbrudne var landsat, gik redningsbaaden med den samme betjening ud paany og optog resten af besætningen, men da baaden gik ind efter, kæntrade den, hvorved to af de skibbrudne og ingeniør Earle tilsatte livet.

Strandbredden var opfyldt af mennesker, som da samlede sig i kæder og ved at løbe ud i havstokken hjalp de overlevende i land.

Ingeniør Earle havde faaet betydelige læsioner og flere ribben brækkede, men ansigtet var fuldstændig ubeskadiget, og der hvilede en stille fred over den opofrende mands træk. En voksen søn, hans eneste barn, stod paa stranden, da faderen fandt hittedøden.

Der blev selvfølgelig vist de brave redningsmænd al mulig paaskønnelse, baade i form af pengebelønninger og medaljer, saavel fra den

danske som fra den engelske regering. Og det tidligere redningsmandskab fik sin straf, da det med undtagelsen af den ene pligtopfyldende mand uden skaansel blev afskediget; de frivillige mænd indtraadte i pladserne og virkede derefter i mange aar ved adskillige redningsforetagender.

Paa Lemvig kirkegaard blev der 25 aar efter begivenheden rejst en smuk mindesten over den forulykkede mr. Earle, til hvilken der var indsamlet bidrag rundt omkring fra. Ogsaa fra en af passagererne om bord i »Arctic«, mr. Thomas Gillelan fra Ottawa i Canada, modtoges et betydeligt bidrag, og mr. Gillelan og hustru besøgte en del aar efter kysten og besaa med stor interesse de steder, hvor hans ungdoms lys nær var blevet udslukt. Han fik ved samme lejlighed hilst paa et par ægtefolk, som netop den dag, redningen skete, viedes i den nærliggende Harboøre kirke, men som tillige med gæsterne maatte undvære bryllupsmeden, da de stakkels forkomne skibbrudne, som kom til bryllups huset, der laa lige ind for strandingen, fik den i stedet. Med taarer i øjnene betragtede han den smukke mindesten over den ene af sine redningsmænd med dens inskription: »Ingen har større kærlighed end den, der sætter sit liv til for næsten«. —

### 79 redningsforetagender i 1959—60

Siden 1852 er 12.704 mennesker blevet reddet af redningsvæsenet, fremgaar det af aarsberetningen.

Beretningen om redningsvæsenets virke i det forløbne aar foreligger nu. Der er i redningsvæsenet ansat ialt 517 personer, som betjener ialt 58 stationer, hvoraf 30 er baad- og raketstationer. Der er 24 motorredningsbaade og 19 roredningsbaade, hvoraf de 13 er stationeret

#### Af Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat

til understøttelse af trængende danske kystbeboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv paa søen, og for enker eller børn efter saadanne, der ved redningsforsøg har tilsat livet, vil der i december maaned 1960 blive uddelt nogle portioner.

De, der maatte ønske at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa skema til udfyldning ved henvendelse til Bestyrelsen af Redningsvæsenet, Overgaden o. Vandet 48 C, København K, til hvem skemaerne vil være at indsende inden 1. novbr. d. aa.

Legatbestyrelsen.



paa Jyllands vestkyst, 5 af motorredningsbaadene er paa 12,3 meter, men ikke over 80 HK. De andre er mindre saavel i tonnage som motorkraft. 13 motorredningsbaade er udstyret med radio.

Der findes 243 telefonstationer, heraf 65 i alarmeringshuse. Det samlede materiel er brandforsikret for 3 558 mill. kr. Redningsvæsenets budget er paa 2.634.762 kr., og af denne sum medgaar der 1.161.295 mill. kr. til lønninger.

Redningsmandskaberne ved kysterne har haft 32.747 vagttimer, som er betalt med 152.203 kr. Der er ikke i aarets løb fundet nybygninger sted af redningsbaade, men 3 redningsbaade er ombygget og moderniseret. Indenfor redningsvæsenet findes legater til en sum af 440.900 kroner.

Af redningsforetagender er der udført 79, og der er reddet 15 personer. I 46 tilfælde har redningsvæsenet bistaaet fiskere ved farefulde landinger. Personalet ved Hvide Sande og Esbjerg redningsstationer har fra Royal Air Force modtaget takkeskrivelse for stationernes deltagelse i eftersøgningen af et nedstyrtet fly i november sidste aar.

I aarene 1852 til 1960 er der reddet ialt 12.704 mennesker. Den sædvanlige inspektion har fundet sted ved stationerne, der var i tilfredsstillende stand.

## Navnebrættet

Fortælling af Erik Bertelsen

Fra min barndom ved Vesterhavet mindes jeg en vintermorgen, da jeg vaagnede og gennem stormbulderet hørte uro i huset. — En af vore naboer opholdt sig i stuen. Jeg kendte ham paa røsten. Og da jeg skelnede ordet stranding, var jeg ikke længe om at svinge benene over sengestokken og gribe mit tøj. Strandinger virkede i almindelighed ikke afskrækkende paa mit drengesind. Det skete jo nok, at det var forbundet med tab af menneskeliv. Men livet kunne ogsaa mistes paa anden maade, for eksempel ved lynnedslag. Det forekom mig, at en stranding ikke var nær saa farlig som en ildebrand. Og i hvert fald — naar redningsfolkene havde haft held til at bjerge mandskabet fra et havareret skib, saa var resten nærmest en fornøjelse. Der var kommet nye folk til sognet, folk der snakkede paa det underligste maal, baade svensk og hollandsk og fynsk, det sidste var ikke det mindst snurrige at høre paa, man kunne endda slumpe sig til at forstaa nogle ord af det.

Denne morgen pønsede jeg bare paa at komme hen til strandingsstedet. Var jeg først der, ville det falde nemt at glemme tiden, saa jeg ikke kom i skole. Men da jeg kom ind i stuen, hørte

jeg til min fortrydelse, at der ikke var noget for mig at gaa efter. Jeg maatte pænt passe min skolegang. Skibet laa for langt henne. Det var drejet ind med bunden i vejret, et dødt skib, helt forladt af mennesker. Om de var skyllet væk mellem revlerne eller længere ude kunne ingen sige.

Senere fik jeg at vide, at det døde skib var skonnerten „Anna“ af Thurø, lastet med træ fra Halmstad. Der gik lange tider, uden at der kom bud om, at besætningen kunne være optaget af et andet skib. Der drev heller ingen lig ind. De var væk, forsvundet i dybet som saa mange andre.

Baade skibet og lasten blev solgt ved auktion. Og navnebrættet blev sømmet op paa et hus. Hver gang jeg gik der forbi, rørte der sig noget i mig, ikke just af medfølelse med de savnede, men snarere som en uklar længsel efter Thurø. Om jeg bare kunne komme ud med en Thurøskonnert engang? — Thurøskipperne havde ganske vist et noget misligt ry for deres strenge krav til orden og renlighed. Men de skulle ogsaa være dygtige søfolk. Jeg kunne godt tænke mig at sejle med en af dem. Foreløbig nyttede det ikke at snakke om at komme saa langt væk. Jeg maatte nøjes med at faa hyre som kok paa den kutter, min far var med-ejer af.

Og saa laa vi da en skøn sommerdag ude paa fiskepladsen et sted vest for Bovbjerg. Havet strakte sig med lange blanke dønninger. Og da vi var nær ved at have fuld last af gode rødspætter, viste der sig en skonnert med alle sejl sat, men ogsaa med motoren igang. Den kom fra Limfjorden. „En Thurø-mand“, raabte en af de gamle. „Saa kan vi komme av med vore flynder“. Det var ganske rigtig en opkøberkvase fra Thurø.

Af »Kasserer Gotlieb Ølsted's Legat« vil der i december maaned 1960 blive uddelt nogle portioner til:

- 1) Gamle, afskedigede medlemmer af mandskabet ved de *nørrejydske baad-redningsstationer*.
- 2) Midlertidig hjælp til enker efter eller børn af redningsmandskabet, fortrinsvis medlemmer som er omkommet under udøvelse af redningsarbejdet.

De, der maatte ønske at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa ansøgningsskema ved henvendelse til Bestyreren af Redningsvæsenet, Overgaden o. Vandet 48 C, København K, til hvem skemaerne tilbagesendes inden 1. novbr. d. aa.

Legatbestyrelsen.

Den havde ikke kunnet købe noget videre inde i Limfjorden, og var derfor søgt herud paa havet. Og nu kom den hen til os. De to skuder fortøjedes side om side. Og ret mange minutter havde vi ikke ligget sammen, før vor fangst var solgt. Saa kom vi alle i travlt virksomhed med at losse fisken over i skonnertens dam.

Jeg ønskede saa smaat at jeg kunne sejle med den tilbage. For ombord paa den var der næsten finere end paa et lystfartøj. Alting skinede af maling og pudning. Desuden havde skipperen sin kone med. Det hele virkede som ferie og helligdag. Men jeg maatte ned i mit sodede kogehul agter og sætte en kedel vand over. De fremmede skulle drikke kaffe hos os. Og da vi sad i lukafet kom vor skipper til at omtale „Anna“ af Thurø, som var drevet ind her paa kysten for aar siden.

„Aa“, sagde Thurø-skipperens kone, „bare det kunne lade sig gøre at faa en lille plankestump af den, for det var min bror, der førte den“. En ung matros fra skonnerten trak spodsk paa munden: „Det var ogsaa noget at gemme paa“. Ingen tog hensyn til ham. Vor skipper sagde rask: „Æ navnebræt er der da jen, der haar endnu“. „Mon jeg da ikke kunne købe det?“ spurgte konen. „Købe den. Nej, saan nøj er der da ingen, der vil ta betaling for, naar de hører, hvem det er til. Æ ska nok fo fat i æ bræt og sende den til Thurø en dag“.

Matrosen sad med et endnu mere overlegent udtryk. Han tændte en cigaret og pustede røgen fra sig, som om han ville blæse os allesammen et stykke. Snakken gik videre, der blev fortalt om, hvordan „Anna“ var kommen drivende og hvordan vejret havde raset i døgnnet forud.

Matrosen var tydelig træt af at høre paa alt det. Han rejste sig pludselig og gik op paa dækket. „Han lader til at være en haard knast“, bemærkede en. „Det tror jeg nu ikke“, sagde Thurø-konen, „men han var forhyret som dreng med „Anna“, da den lastede i Halmstad. Han kom til skade med det ene ben og maatte bringes paa hospitalet. Saadan slap han fri“.

Da jeg lidt efter kom op paa dækket, stod den unge mand fremme i stævnen af skonnerten og saa ind mod den lave klitstrand og de smalle skumstriber over revlerne — der, hvor alting havde været een brølende fraade i de stormdage, da hans kammerater forsvandt. Hans ansigt var haardt. Men noget ved hans øjne røbede at sindet ikke var saa haardt endda.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### HIRTSHALS



Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods



## Kostbar model af skagenkutter til Skagen fiskerimuseum

En gave fra Carlsbergs  
mindelegat

Fra Carlsbergs mindelegat har Skagens fortidsminderne faaet den glædelige meddelelse, at mindelegatet til Fortidsminderens fiskerimuseum skænker en kostbar model af de moderne 150 t store staalkuttere, der kendes som svendborgtypen, skabt af købmand Paul Saxberg og reder Henry Hjort. Modellen ventes til samlingen først i oktober og bliver fiskerimuseets største. Den repræsenterer da ogsaa det største indslag i nybygningerne til kutterflaaden. Den faar navn efter den første kutter af denne type, S 180 „Sønderstrand“. Modellen fremstilles paa Svendborg skiftsværfts modelbygningsværksted.

Naar modellen til sin tid faar plads i museet, hvis samlinger den dermed runder af paa smukkeste tænkelig maade, repræsenterer den en værdi af adskillige tusinde kroner.

(Fortsat fra side 113)

septbr. maaned. Edv. Svendsen, der er født den 29. juli 1898, blev ansat som baadmand den 1. oktbr. 1929, han har deltaget i redningen af 27 skibbrudne.

Som følge af reduktionen af antallet af baadmænd ved motorbaadsstationerne har der ikke fundet nyansættelse sted.

### Redningsstationen „Søndervig“.

Betjeningsmand Iver Mogensen Jensen er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september.

Iver M. Jensen, der er født den 4. september 1897, blev ansat som baadmand ved r/st. Søndervig (der da var en baad- og raketstation) den 1. oktbr. 1923, og da stationen omdannedes til alene at være raketstation fra 1. decbr. 1946 fortsatte han som betjeningsmand. I. M. Jensen har deltaget i redningen af 8 skibbrudne og er dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat fisker Søren Dalsgaard Kristensen.

### Redningsstationen „Kirkeby“.

Baadmand Richard Julius Bruno Hansen er efter eget ønske paa grund af bortrejse afskediget fra udgangen af denne maaned. R. J. B. Hansen, der er født den 7. maj 1915, har været ansat ved stationen siden 1. oktbr. 1954.

I den ledigblivende plads som baadmand er midlertidig ansat Chr. Christensen.

### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Solv. Gulds. Sølvs. Optik  
1885  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. 708 . 108

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

### MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

Tlf. 123

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

Tlf. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybøen

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 335 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 504

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thybøen . Telf. 29

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybøen og Thorsminde

### Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

### SKAGEN

### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion

Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1909

### P. Saxberg

indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

RESERVERET

### A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 12 01

### OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

### SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

### THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

JOHS. HAANING . THISTED  
Telf. 353

### MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

### A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 - København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

### ESBJERG

### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

### N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 564 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 388

### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59,  
Telefon 838

### A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

### Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Søner . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395

**Thyborøn Fiskeauktion**

(Statsautoriseret)  
v. Alb. Steen  
Tlf. Thyborøn 57 . Omst. til Priv.

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**SEJL TIL BORNHOLM**

med „66“-baadene

„Kongedybet“, „Rotna“,  
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig Afg. fra København Kl. 23,15  
" " " Rønne " 22,45

I sommersæsonen tillige dagture flere af ugens  
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel-  
se via Sverige.

Aktieselskabet  
**DAMPSKIBSSELSKABET  
PAA BORNHOLM**  
af 1866

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

**KØB****DANSK****ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000


  
**C.K. HANSEN**

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse HANSEN

★

Korresponderende Reder for:

**DANNEBROG**

**Skaarup & Salskov**

Smede- & Maskinværksted  
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

★  
Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG

LEMVIG  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSESTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1960

27. Aarg.



Øvelse ved Flyvholm redningsstation



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Vasen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - Esbjerg

Marketeriet

„NY HAVN“  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet

TORM

København

Brugsforeningen  
»FREM«Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

**Motorer**  
i Størrelserne  
25 - 330 HK

**Grenaa Motorfabrik**  
Telf. 666

**DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE**

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central 8284

**Sparekassen for Lemvig og Omegn**  
Stiftet 2. August 1847      Telefon 131 - Postgiro 851.00

Kontortid 9,30-11,30 og 14-16  
Fredag 9,30-11,30, 14-17,30, Lørdag 9-12  
Thyboen Afd. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen  
— statsaut. —  
Telefon 34      Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaedbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup>

Telefon 66

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1960

27. aarg.

## En hilsen paa falderebet -

Vi bragte i vort sidste nr. af bladet, som vi altid gør det naar nogle af vore veltjente redningsfolk gaar fra borde, en omtale af opsynsmand Chr. Langer, Flyvholm, der fratraadte sin tjeneste efter 43 aars tjeneste, hvor han havde deltaget i redningen af 100 menneskeliv.

Vi meddelte endvidere, at hans søn overtog faderens stilling og hermed bliver 4. generation.

Dette fortæller en hel del om baade trofasthed og tradition indenfor vort redningsvæsen.

At den afgaaede opsynsmand har været en afholdt chef for sine kammerater ved stationen, faar man et indtryk af i anledning af en hilsen, som vi har modtaget fra samme station, den lyder saaledes:

„Jeg tror at kunne sige, at vi alle ved stationen føler vemod ved at skulle tage afsked med vor opsynsmand og hans hustru.

De havde den smukke skik, at mandskabet efter enhver øvelse ved stationen samledes i deres hyggelige hjem, hvor vi hyggede os og snakkede om det, der havde samlet os i vor tjeneste, og sluttelig holdt opsynsmand Langer en andagt.

Naar vi nu har taget afsked med vor gamle opsynsmand, er det med tak for hans tjeneste og gode eksempel iblandt os“.

— Men det er ikke her kun opgaven at nævne en enkelt af de mange, ældre kammerater, der gennem et langt liv har set det som den fornemste opgave dette at være til hjælp for mennesker, der kom i nød ved vore kyster. Ogsaa i dette efteraar er der mange andre, der gaar og kommer.

For de gamle, der gik, vil vi takke for god indsats, og byde de nye folk velkommen i tjenesten.

— — —  
Vi vil altid fortsætte med at gøre os til talsmænd for, at dette er den smukkeste gerning, man kan gaa ind under i det offentlige liv — og endvidere: Vi vil stedse fra disse linier i vort blad fremholde, at det mindste samfundet til gengæld kan yde vore redningsmænd, er fremskaffelsen af det allerbedste redningsmateriel til deres farlige gerning samt endvidere et vederlag, som vi kan være bekendt at byde dem, og som i nogen grad staar i forhold til den medmenneskelige tjeneste, de yder.

— — —  
Vi bringer paa bladets forside et billede af „Flyvholm“ redningsmandskab paa øvelse naar havet ikke er værst, og det bagefter staar paa kaffe hos fru Langer.

Maagen.



## De sejlede bare -

Det gjorde vore søfolk og fiskere under den sidste verdenskrig — de sejlede bare, uden at ænse de frygtelige farer, som lurede saavel over, som paa og under vandet.

„De sejlede bare“ blev titlen paa en statelig bog, som er skrevet af en ung mand, der selv var med, og som beretter om spændende oplevelser paa havet i de mørke dage, da torpederinger og forlis hørte til den pris, vore søfolk gav for at sejle — for at vi kunne leve.

Forfatteren til bogen „De sejlede bare“ er kaptajn Røder. Bogen udkom i 1957, og vi vil i kommende nr. bringe nogle beretninger fra denne bog.

### M/S »Nordhval« tragedie — fantastisk 38 dages baadrejse.

Beretningen lyder: M/S „Nordhval“, kaptajn Niels Pii, 4473 brt. (8320 dwt.), bygget 1924 for en byggesum af 3.008.000 kr., amerikansk vurdering 800.000 dollar. Kaptajn Pii var en af mine ungdomsvenner fra reserveløjtnantstiden, og den haarde skæbne, som blev ham, hans søfolk og skib til dels, gjorde et dybt indtryk paa mig.

„Nordhval“'s krigsforlis var ogsaa et af de mest dramatiske i denne krig.

„Nordhval“ var et af de skibe, som før krigen havde været i stadig fart med at sejle gamment jern fra Amerika til Japan. — Dette jern, som senere forvandlet til ammunition blev sendt amerikanerne haardhændet tilbage, da krigen mellem de to magter begyndte i december 1941.

Ved Danmarks okkupation gik „Nordhval“ ind til St. Pedro, Los Angeles havn, hvor den derefter var oplagt i 16 maaneder med hele sin officersbesætning ombord — den menige besætning mønstredes af efterhaanden.

I marts 1941 blev „Nordhval“ i lighed med de andre danske skibe i USA-havne, beslaglagt af de amerikanske myndigheder, og den 29. august blev det officielt rekvireret. Skibet kom ud at sejle under Panama-flag og navnet „Donerail“ med den gamle danske officersbesætning, mens de menige var folk fra alle nationaliteter.

Paa rejse fra Fidjierne til Vancouver B.C. fik skibet over radioen budskab om japanernes overfald paa Pearl Harbour. „Nordhval“ befandt sig da sydvest for Hawaii og ændrede straks kursen mere sydlig for at styre efter Amerika.

Den 9. december i en sen natstid blev skibet angrebet af en japansk undervandsbaad, hvis første skud gik udenom skibet som straks

stoppede og radiotelegraferede til japanerne om tilladelse til at gaa i baadene. Svaret paa dette var skud, som ramte kommandobroen og radiostationen. Som passagerer var der 2 kvinder og et lille barn. Den styrbordsbaad blev sat i vandet, og en del af besætningen samt passagererne gik i baaden. Da japanerne saa baaden blive firet ned, rettede de deres skyts mod denne, og alle de ombordværende blev dræbt. De overlevende fik sat den bagbordsbaad i vandet, og i ly af mørket kom de væk fra skibet.

U-baaden fortsætter med at beskyde skibet, og rammer ogsaa baaden med maskingevær-salver.

Omsider forsvinder u-baaden, og „Nordhval“ synker 2 timer efter at u-baaden først er set. I redningsbaaden er der 24 mand, inklusiv kaptajnen. I løbet af natten døde 5 mand af deres skudskaar.

Baaden bliver af de overlevende repareret med tøjstumper og træpinde, og kursen sættes mod Gilbertøerne. Sejladsen var forbundet med store vanskeligheder. Yderligere 10 mand dør efterhaanden af deres skudskaar og af udmattelse. I en storm skylles kaptajn Pii juleaftensdag overbord, idet rorpinden, han læner sig til, knækker, og det er umuligt at bjerge ham.

Efter 38 døgn utrolige lidelser, hvorunder de 8 overlevende i de sidste dage slet intet spiseligt har haft, lander de omsider ved Tarance paa Gilbertøerne. De har da sejlet og roet 2000 sømil.

De skibbrudne blev modtaget med stor venlighed, og opholdt sig paa øen i 6 uger, sammen med nogle englændere, der ligeledes var skibbrudne.

Dette var ikke noget, hverken for de danske eller de andre hvide søfolk, saa en skønne dag flygtede de alle fra øen i „Nordhval“'s redningsbaad, som var gjort forsvarligt istand, og rigelig forsynet med proviant af de storartede indbyggere.

Deres maal var de engelske Fidjiøer.

Der blev taget en meget bevæget afsked med de gæstfrie øboere, hvis hævding græd af sorg over adskillelsen. Ogsaa øens franske præst og nogle nonner var bevæget ved afskeden.

En mørk nat stod baaden til søs uden at blive bemærket af de faa japanske officerer. Efter godt en uges bevæget sejlads blev alle eventyrerne taget op af et engelsk krigsskib, der landsatte dem i Suva paa Fidji, og herfra fik de skibslejlighed her til San Francisko.

Der omkom ved „Nordhval“'s forlis 7 danske sømænd.

—n.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadformand Lars Bæck, Vesterø, Læsø, er afgaaet ved døden den 9. oktober.

Lars Bæck, der var født den 26. oktober 1876, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Vesterø den 1. aug. 1907 og blev baadformand den 1. okt. 1909 og afskediges paa grund af alder den 30. sept. 1937. Lars B. havde deltaget i redningen af 90 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### 70 aar

Fhv. baadmand Laurits Chr. Laursen, Agger, fylder den 7. novbr. 70 aar.

### 50 aar

Fhv. baadmand Peder Nørmann Jørgensen, Skagen, fylder den 21. novbr. 50 aar.

### 25 aars jubilæum

Den 1. novbr. 1960 kan følgende fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste:

Baadmand v. redningsstationen „Kandestederne“ Aksel Johan Lundholm Jensen.

Baadmand Aksel B. Jensen, Nr. Tornby.

Baadmand v. redningsstationen „Esbjerg“ Ove S. Lambertsen.

Opsynsmand v. redningsstationen „Manø“ Edv. Hansen.

### Dekoration

Baadmand og motorpasser v. redningsstationen „Thorsminde“ Andreas Peder Madsen er dekoreret med ridderkorset af Dannebrogordenen fra den 4. oktober 1960 at regne.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Flyvholm“

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fisker Eskild Nielsen Winkel fra 1. oktbr. d. aa.

### Redningsstationen „Hasle“.

Opsynsmand Jens Peter Holm er efter ansøgning p. g. a. svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned. J. P. Holm, der er født den 6. novbr. 1899, blev ansat som betjeningsmand ved stationen i Hasle den 1. febr. 1928 og som opsynsmand den 1. oktbr. 1951. Han har deltaget i redningen af 18 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som opsynsmand er fra 1. novbr. ansat betjeningsmand Hans Jørgen Holm, der har været ansat ved stationen siden 1. april 1935 og er 56 aar gammel.

### Redningsstationen „Kindby“.

Baadformand Peder Clausen Sørensen er p. g. a. svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned. Peder Cl. Sørensen, der er født den 19. juni 1901, blev ansat som baadmand den 1. marts 1927 og blev baadformand den 1. maj 1953. Han har deltaget i redningen af 46 skibbrudne og er dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

I den ledigblevne plads som baadformand er fra 1. novbr. midlertidig ansat baadmand Jens Marinus Sørensen og som baadmand er midlertidig ansat Orla Sørensen.

## Om nybygningsplanen -

Til formanden for „Foreningen af danske Redningsmænd“, hr. opsynsmand Wenzel O. Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa.

### Kære hr. Wenzel Rasmussen.

Under henvisning til tilsynsudvalgets forhandlinger paa mødet i Thisted den 22. april d. aa. kan jeg nu meddele, at finansudvalget har givet tilslutning til bygning af en ny 16 tons motorredningsbaad, til udarbejdelse af et projekt til en ny 9 tons baad og til den af tilsynsudvalget anbefalede tekniske undersøgelse af Klitmøller-projektet.

Desuden har finansudvalget givet tilslutning til, at der anskaffes en 3 tons motorbaad til „Hjælperen“ i Frederikshavn.

Orlogsværftet har herefter erklæret sig villig til at bygge 16 tons baaden, ligesom værftet i øvrigt vil være ministeriet behjælpelig med gennemførelse af de nævnte planer.

Forsvarsministeriet har derfor nu anmodet orlogsværftet om at paabegynde bygningen af 16 tons baaden, at drage omsorg for udarbejdelse af projektet til 9 tons baaden og at foranledige de tekniske undersøgelser m. v. vedrørende Klitmøller: baaden iværksat snarest muligt.

Endelig har ministeriet bedt orlogsværftet om at undersøge mulighederne for bygning af den omtalte 3 tons motorredningsbaad her i landet forinden der rettes henvendelse til udenlandske værfter.

Med venlig hilsen  
G. Larsen.

### Hvis Bladet udebliver,

bedes de Holdere, der modtager det gennem Posten straks klage til Postbudet.

Hvis Stationerne ikke modtager Bladet regelmæssigt, bedes dette paa et Brevkort meddelt til Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri, Lemvig.



## Vestkystens to redningsskibe har i aaret 1959 ydet assistance til 89 kuttere med en samlet besætning paa 340 fiskere

(Fiskeriberetningen for aaret 1959)

M/S „Vestkysten“.

Redningsskibet „Vestkysten“ har i aaret 1959 været paa station i Thyborøn eller i virksomhed i farvandet der omkring i 306 dage.

Den øvrige tid er anvendt til aarligt eftersyn og afmagnetisering i Lemvig og København.

I aarets løb har „Vestkysten“ assisteret 34 kuttere med en samlet besætning paa ca. 120 mand. Kutterne er alle blevet bugeret velbeholdne til Thyborøn eller Esbjerg.

I mange tilfælde har man pejlet indgaaende kuttere i havn ved hjælp af radiopejler og radar, saaledes at de kunne lande deres fangster hurtigst muligt.

Af anden assistance har „Vestkysten“ i to tilfælde ydet hjælp til kvæstede fiskere, samt til en syg svensk sømand. „Vestkysten“ har endvidere deltaget i eftersøgning af en savnet fisker i Nissum Bredning, samt eftersøgning af en kystbaad og to savnede Esbjergkuttere.

I to tilfælde er „Vestkysten“ afsejlet for assistance til fragtmotorskibe. Aktionen blev imidlertid afblæst, paa grund af at anden assistance kom tilstede. To kuttere, der var grundstødt i Limfjorden, blev bragt flot.

For Fyr- og Vagervæsenet har „Vestkysten“ i aarets løb sejlet 15 dage under udskiftning af lysbøjer og vagere i farvandet omkring Thyborøn, samt udskiftet sømærket „Bragerne“.

Samtlige lysbøjer og vagere er blevet vedligeholdt: rengjort, skrabet, malet og repareret. Lystønderne er blevet forsynet med gasflasker.

I forbindelse med ovennævnte arbejde har skibets motorbaad været anvendt i 106 timer.

Under assistance til kuttere og kystbaade samt ved udskiftning af sømærker for Fyr- og Vagervæsenet har „Vestkysten“ udsejlet en distance paa 11.175 sømil, heraf 3.705 sømil med kuttere under bugsering.

Under skibets aarlige værftsoophold er der blevet installeret nyt radaranlæg, saaledes at man nu er forsynet med to.

Det opslidte ekkolod er blevet udskiftet med et nyt. Saavel radiostationen som de forskellige nautiske installationer ombord har i aarets løb virket tilfredsstillende.

M/S „F. V. Mortensen“.

Redningsskibet „F. V. Mortensen“ har i aaret 1959 ydet hjælp til fiskere i Nordsøen, samt til andre skibe og fartøjer, naar en saadan hjælp har været paakrævet. Skibet har i 1959 været

paa station i Esbjerg og i virksomhed i Nordsøen i 299 dage. Den øvrige tid er anvendt til maskineftersyn i jan. md., samt aarligt værftsoophold i Aalborg og afmagnetisering og kompasretning i København. Under det aarlige værftsoophold blev skibets hovedmaskine forsynet med nye foringer, og endnu en radar blev installeret.

I det forløbne aar har „F. V. Mortensen“ ydet assistance til 55 kuttere, som paa grund af motorhavari, rorskade, lækage og lignende har været ude af stand til at naa havn ved egen hjælp. Samtlige skibe er alle blevet bugseret velbeholdne til Esbjerg eller Thyborøn. Den samlede besætning paa disse skibe var ialt ca. 220 mand. Redningsskibet har i 1959 ikke været til assistance med læge om bord til kuttere, der har faaet besætningsmedlemmer kvæstet. En kvæstet mand er blevet taget med til land fra det tyske bjærgningsskib „Magnet“.

Tre gange har redningsskibet været paa eftersøgning af savnede kuttere. I de to tilfælde meldte kutterne selv „alt vel“; men i det tredje tilfælde, hvor det drejede sig om kutterne „Jytte“ E. 342 og „Stornoway“ E. 272, fandtes intet spor af kutterne eller de 8 besætningsmedlemmer. I eet tilfælde deltog skibet i eftersøgning af 2 strandjægere, men man fandt heller intet spor af disse. To gange har redningsskibet været paa eftersøgning af fly; i det ene tilfælde med frømand for at søge efter det aaret før nedstyrtede „Pembroke-fly“. I det andet tilfælde ledte man efter et amerikansk „Jet-fly“, dog uden at finde spor af nogen af flyene. I eet tilfælde, da lodsens ikke kunne gaa ud paa grund af haard storm, blev et hollandsk fragtskib „Equator“ lodset ind over Graadyb Barre, og i et andet tilfælde blev redningsskibet kaldt til assistance for det belgiske fragtskib „Belgia“, da der var opstaaet brand i skibets tændstikklaster. Skibet blev bragt velbeholden ind til Esbjerg. Endelig blev redningsskibet kaldt til assistance for det danske fragtskib „Skaarupsund“, men blev inden man naaede frem beordret til at vende om. Redningsskibet har i flere tilfælde under taage ved hjælp af skibets radaranlæg hjulpet kuttere ind og ud gennem indsejlingen til Esbjerg.

I juli maaned under fyrtransportsskibet „H. V. Ravn“'s aarlige eftersyn blev mandskab udskiftet og forsyning af proviant og vand tilført fyrskibene „Vyl“ og „ER“ af redningsskibet.

Redningsskibet har i det forløbne aar udsejlet en distance paa ca. 14.000 sømil, heraf ca. 6.100 med kuttere under bugsering.

## »Artic«s stranding paa Harboøre strand - for 100 aar siden.

Vi bragte i forrige nr. af „Tidsskrift for Redningsvæsen“ en omtale af ovennævnte skibs stranding paa Harboøre strand.

Vi kan i dette nr. tilføje et supplement til strandingsbilledet, som vi har fundet i „Lemvig Folkeblad“, og den hidrører fra en meddelelse til samme blad, den 18. oktober 1860.

Som omtalt i artiklen i forrige nr, fremkom bl. a. en mor og hendes lille pige, og herom skriver indsenderen:

„Lørdag eftermiddag blev barnet Eliza Butterworth, begravet paa Harboøre kirkegaard. Det var en gribende begravelse. Efter at have sunget et salmevers, bar fire matroser kisten til kirkegaarden. Skibets passagerer, („Artic“ havde som omtalt en del passagerer ombord) præstens familie, og flere af bønderne fulgte.

Efter jordpaakastelsen bad præsten en kort bøn for moderen, som endnu ikke var funden, for faderen, en fabriksbestyrer i St. Pedersborg, og sluttede med en takkebøn til ham, der havde frelst den lille skare, der nu stod ved barnets grav.

Skønt ingen kunne et ord dansk, har jeg aldrig set saa bevægede ansigter, ikke et øje var tørt. — Det var en gribende begravelse, ikke ved pomp og pragt, — vi havde hverken bedemand eller kareter, hverken ligvogn eller sørgekapper.

Passagerer og søfolk mødte i deres daglige dragt, nogle i bøndernes klæder, og en af passagererne havde trætofler paa, men alle som en var de mødte for, at vise deres lille rejsefælle den sidste kærlighedstjeneste“.

— n.

## Hjælpefonden

De, som ønsker at komme i betragtning ved uddeling af hjælpefondets midler, vil kunne faa ansøgningssekemaer ved henvendelse til:

Opsynsmand Wenzel Rasmussen, Havnegade 223, Grenaa, til hvem sekemaer tilbagesendes senest 1. december.

NB. Husk venligst at udfylde sekemaerne korrekt.

P. B. V.

Wenzel Rasmussen,  
fmd.

## Højeste anerkendelse for redningsdaad -

»Medaljen for Druknedes Redning« til direktøren for bugerselskabet Goliath —

En mærkelig skæbne synes bestandig at placere direktøren for Goliaths bugerselskab Carl Lorentzen paa de steder, hvor druknede i yderste livsfare har brug for en sikker og kraftig haand. Carl Lorentzens liste over mennesker, han har reddet fra druknedøden, er nu paa 41 navne, og som en særlig anerkendelse for en redningsdaad ved Feggesund den 25. februar, da rutebilejer Jens Søndergaard var ved at drukne, fik Lorentzen overrakt hædersvisning „Medaljen for Druknedes Redning“.

Burde forlængst have haft medaljen

Dekorationen blev oprettet i 1812 og tildeles efter indstilling af justitsministeren. Den blev ved en højtidelighed overrakt Lorentzen af politimester Erik Heilmann, der fremhævede, at Lorentzen forlængst burde have haft medaljen. Naar det ikke er sket, kan det maaske have en vis sammenhæng med, at medaljen kun uddeles i ganske særlige tilfælde og kun, hvor redningsmanden under udførelse af sin daad selv har været i livsfare. Carl Lorentzen har efterhaanden faaet saa megen rutine og er en saa stærk og udholdende svømmer, at man næppe kan tænke sig en situation, hvor han selv er i fare, men det staar uimodsagt, at Lorentzen i mange tilfælde, hvor han har reddet mennesker fra druknedøden, har vist en snarraadighed og en uforfærdethed, som nu faar sin fortjente højeste anerkendelse.

## Strandingsgods 200 m fra den nuværende kyst —

Under kloakeringsarbejder paa Lochersvej i Skagen har man i 2,5 meters dybde gjort et fund, der hidrører fra en stranding i gammel tid.

Fundet er sket mere end 200 meter fra den nuværende strandbred. I den paagældende dybde er man stødt paa en gammel revle, der markerer, at kysten i sin tid har naaet helt ind, hvor byen nu ligger. Bl. a. har man fundet en del haandsmedede skibsnagler, klippestykker, der antagelig har været ballast i det strandede skib, samt en dolk med skæft af snoet tovværk.

Der vil nu blive rettet henvendelse til Nationalmuseet, og det er muligt, at der vil blive foretaget ydeligere udgravning paa stedet.



### Tolv timer paa havet i aaben baad for at fange fisk for seks kroner

Det var bedre at komme paa redningsøvelse til ni kr., fortæller gammel fisker og redningsmand fra Skallerup strand.

En af vestkystens gamle redningsfolk, tidligere fisker i Skallerup, *Niels Peder Nielsen*, der den 19. september holdt 85 aars fødselsdag paa De gamles Hjem i Jerslev, er en af de mænd, der i sin ungdom og manddom ikke blot levede under vilkaar, som i dag omgaaende ville fremkalde en strejke, men som tillige var tilfreds med livet, som det bød sig.

Det er han ogsaa paa sine gamle dage, naar bare helbredet tillader ham at arbejde i haven paa De gamles Hjem, hvor han flyttede ind for fire aar siden.

#### Torsk til 2 øre pundet —

Min far, Enevold Nielsen, der stammede fra Lønstrup kro, var i mange aar skipper paa redningsbaade i Skallerup. Vi var fire drenge og to piger, og det var naturligt, at drengene gik paa havet for at fiske, fortæller *Niels Peder Nielsen*. Der var dog kun tre af os, der blev fiskere, for den yngste drunknede. Dagen før havde han været med mig paa havet, men da han ville bade i aaren, fik han krampe og drunknede.

*Niels Peder Nielsen* arbejdede paa landet, indtil han havde aftjent sin værnepligt som mariner. Efter at være blevet gift købte han i 1902 en lille ejendom i Skallerup for 4500 kr. Der hørte ti tdr. land til, men *Niels Peder Nielsen* begyndte straks at „gaa paa havet“.

Jeg havde købt en lille baad og fiskede sammen med en, der var 19 aar ældre end mig. Vi gik helst ud kl. fire om morgenen og skulle helst være i land igen til kl. fire om eftermiddagen for at faa fangsten afsat i Hjørring. Det var dengang, vi fik tre øre for pundet for kuller og to øre for torsk, og kunne vi have et par hundrede pund paa en tur, var det meget fint.

#### Den reddede var død —

Det var bedre at komme paa øvelse med redningsbaaden, for bare en almindelig øvelse gav ni kr. Jeg kom ind i redningsvæsenet i 1902, da fik vi seks kr. om maaned og 50 øre ekstra i timen for strandvagt, naar det stormede. For en redningstur med baaden fik vi 15 kr.

— Hvor mange strandinger har De været med til?

— Det har jeg ingen tal paa, men jeg har da været med til adskillige redningsture. Den mest dramatiske havde vi i vinteren 1909-10, da en tysk baad med 19 mands besætning strandede i Jammerbugten. Det var en lørdag aften,

men tyskerne ville ikke have hjælp, for de regnede med, at de selv kunne komme flot.

Først søndag morgen blev vi tilkaldt, og foruden redningsbaaden fra Skallerup kom baadene fra Lønstrup, Tornby og Hirtshals ogsaa. Vi gjorde fire ture ud til havaristen, men det var umuligt for søerne at komme den saa nær, at vi kunne faa mandskabet om bord. Tyskerne havde bundet sig fast til masterne, og først da skibet krængede helt over i søerne, sprang de fra borde. Vi var paa vej indad efter en af de forgæves ture ud til skibet, da det sank, men de to baade, der laa nærmest, fik fat i syv mand. Resten af besætningen druknede.

Vi fik i vores baad kun fat i en ung sømand der havde staaet surret fast til ankerstokken. Han var død, slaaet ihjel af søerne, mens de skyllede ind over ham paa skibet.

Tre dage senere var de sidste spor af det tyske skib forsvundet. Det var sunket i sandbanken.

#### Maatte selv hentes med redningsbaad —

— Det kunne være haardt at gaa paa havet i en lille aaben baad, men det var ikke værre end alt andet, hævder *Niels Peder Nielsen*. Naar bare man styrer sin baad rigtigt, var der ingen fare ved det, men det er med en baad som med en cykel, hvis den bliver drejet paa tværs af driftsretningen, vælter den.

Kun een gang har den gamle fisker selv haft brug for redningsbaaden. Det var blevet saa haard sø, da de to mand skulle ind i aaben baad, at det lille fartøj ikke kunne klare søerne over revlerne, og redningsbaaden maatte ud efter dem.

#### Fik redningsmedalje i 1952

Gennem 30 aar var *Niels Peder Nielsen* fisker og redningsmand, indtil han i 1932 solgte huset i Skallerup og flyttede til Skibsbys, hvor en svigersøn, gift med hans eneste datter, drev cykelforretning. Her hjalp *Niels Nielsen* til, og han fortsatte i svigersønnens forretning, da denne flyttede til Mylund for at begynde smede- og installationsforretning. For fire aar siden mistede *N. P. Nielsen* sin hustru og har siden boet paa De gamles Hjem i Jerslev.

Da redningsvæsenet i 1952 havde 100 aars jubilæum, var *Niels Peder Nielsen* blandt de ældste af de afgaaede redningsfolk, og han fik ved jubilæet overrakt redningsmedaljen i sølv for 25 aars tjeneste ved redningsbaaden.

Bo -

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### 184 omkomne i 1959 ved danske søulykker

Søulykker kostede i 1959 ikke færre end 184 menneskeliv, oplyser Handelsministeriet i sin aarlige statistik over danske søulykker.

Opgørelsen omfatter danske skibe, som blev ramt af ulykker i hjemlige eller fremmede farvande, samt udenlandske skibe i danske havne eller farvande. Af de 184 omkomne mistede de 6 livet ved ulykker i fremmed skib. Af de omkomne var 73 søfolk og 111 passagerer.

Naar tallet af omkomne i dette aar er kommet saa højt op, skyldes det to store katastrofer. Først var der „Hans Hedtoft“s forlis, der kostede 95 menneskeliv, og derefter udflugtsbaaden „Turisten“s brand paa Haderslev Dam, der kostede 57 menneskeliv.

I løbet af 1959 indtraf ialt 399 ulykker eller uheld, hvilket er mere end i de foregaaende aar. Fire danske damp- eller motorskibe er gaaet tabt, hvortil kommer 12 sejlskibe med hjælpemotor. To danske fiskefartøjer forsvandt under fiskeri i Vesterhavet med 9 mand. I aarets løb har der været 35 skibsbrande. Branden paa det svenske skib „Chile“ i Københavns Frihavn kostede en brandmand livet.

#### NYE BØGER

*Karl Eskelund: Mens Gud sov* (En rejse i Afrika). (Gyldendal).

*Karl Eskelund* har hentet titlen til sin nye bog om Afrika fra en historie, der blev fortalt ham af en ung, europæisk uddannet neger, som selv havde den fra en gammel neger hjemme i landsbyen, hvor han var født: Gud skabte den hvide mand først og gav ham alle Verdens goder. Saa blev han træt og lagde sig, og mens han sov, blev den sorte mand til.

Hovedtemaet i bogen er raceproblemet og dets uoverskuelige følger. Paa rejse, som *Eskelund* selvfølgelig foretog i selskab med sin kinesiske kone, besøgte han mange af de egne og byer, der nu figurerer paa avisernes forsider. Han, som fra sine tidligere besøg kendte de sorte som venlige, imødekommende mennesker, maatte blive slaaet af det sindelagsskifte, der i løbet af faa aar havde fundet sted.

Selv havde *Eskelund*, som altid, let ved at komme i forbindelse med de indfødte. „Man skal bare vise, at man respekterer deres skikke og kan lide deres øl“, skriver han. Derfor er hans bog fuld af levende — ofte muntre —

#### HIRTSHALS



Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods



træk; han er stadig den ypperlige lagttager og oplagte fortæller.

Den læser, der vil med paa en spændende rejse, og gerne vil vide noget om baggrunden for det, der i denne tid sker i Afrika, kan ikke ønske sig en bedre fører. —p.

**Alfred Lansing: Mands mod.** Ernest Shackletons utrolige rejse. Paa dansk ved Knud Muler. (Gyldendal).

Mands mod er bogen om en ekspedition, der mislykkes, men som dog blev en af de store bedrifter i opdagsrejsernes historie, en triumf om deltagernes tapperhed og udholdenhed, først og fremmest for den sagnomspundne sir Ernest Shackletons lederevne.

Ekspeditionen ombord paa „Endurance“ — med 28 mand ombord, startede fra England i 1914, og hensigten var at krydse sydpolens iskalot, men ingen naaede det, for skibet laa klemt inde i Wedelhavets pakis, og den 27. oktober 1915 blev det skruet ned.

Mændene stod nu midt i en isærken med et beskedent forraad, med nogle hundeslæder og to baade, og 346 sømil fra nærmeste menneskelige beboelse, uden nogen mulighed for forbindelse med omverdenen, I halvandet aar havde de ikke fast grund under sig, men boede paa isflager, der ofte revnede under dem. Bogen er godt skrevet og støtter sig i rigt maal til log- og dagbøger. Man følger hvorledes de nødstejede dag efter dag søger at mobilisere alle aandelige ressourcer mod sult, sygdom og kulde, og mod den depression, som kan gribe selv den tapreste i perioder, hvor faren lurer paa sine ofre, som en evig latent trusel. Det er en virkelig god bog. —p.

Jul paa havet Vikingens store julehefte er udkommet, og prøver, som det har for skik, at overgaa sig selv fra aar til aar, og hvis vi siger, at det er lige saa god i tekst og billeder som ifjor, saa har vi ikke sagt for meget.

Der er, for at begynde med teksten, bidrag af Allan Larsen, Adrian Johansen, Henning Nielsen, Knud D. Jensen, Chr. Pedersen, Otto Ludvig, Chr. Pedersen, Hans Andreassen, Søren Henning, Ricard Jensen, N. S. Nicolson.

Ja, og saa er det bedste næsten endnu tilbage — de fine farveillustrationer, der er et kapitel for sig, hvad man forstaar, naar vi nævner navne som Oscar Knudsen, J. Munch, Qvistorff, Kjeld Simonsen, Claus Wenskus, Poul Sinding og Chr. Houkjær.

Det fine hefte koster uforandret 4,75. —p.

**Knud Andersen: Den underfulde konkylie.** (Borgens forlag).

— En barndoms erindring, fortalt Knud Andersen af hans far, om en sømand og vandringsmand, som ejede en amulet: den underfulde konkylie. Den begynder i første halvdel af forrige aarhundrede med mødet mellem to hjemløse børn — vægterdrengen Fin og pigen Lola, der lever blandt zigøjnere. Rammen er fængslende, ikke blot for spændingen og de dramatiske begivenheders skyld, men fordi problemerne vedrører os alle og tvinger os til at leve i personerne til den ophøjede og gribende slutning, der spejler sagnets forunderlige blanding af eventyr og virkelighed. —p.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv . Guld . Nøbde . Optik  
1883  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

## LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

## LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

## A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

## MINERALVANDSFABRIKKEN

»IDEAL«

TH. 123

Aktieselskabet

## LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

## LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 613 - Privat 604

## LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

## MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thybørn . Telf. 29

## JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

## Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

## SKAGEN

## SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geisnæs - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibaproviantering . Etableret 1809

## P. Saxberg

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen  
Telefon 4 11 44 (7 Linier)  
Adresse: Havneplads 16-18  
Telegramadresse: »Saxbergship«

RESERVERET

## A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

## Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 1201

## OSCAR SKOUGAARD

aut. installer . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

## SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

## THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

JOHS. HAANING . THISTED  
Telf. 353

## MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri  
Thisted . Telefon 94

## A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

## ESBJERG

## N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429  
v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

## Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

## C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . TH. 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

## N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 584 og 2263 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

## BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

TH. Kontor og Lager 47, privat 386

## H. J. CHRISTENSEN &amp; SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri  
Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

## HANS AA &amp; SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

## ROUST &amp; NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

## Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 838

## A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

## Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Sønnen . Marstal  
Alt i Nybygninger og Reparationer



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 3395	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 Omst. til Priv.	<b>Martin Herups</b> Vaadbinderi Thyborøn Havn
--	---	--

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene  
 „Kongedybet“, „Rotna“,  
 „Hammershus“ og „Østersøen“  
 Daglig afg. fra København Kl. 23,15  
 " " " Rønne " 22,45

I sommermåneden tillige dagture flere af ugens dage samt hver dag gennemgaaende forbindelse via Sverige.

Aktieselskabet  
**DAMPSKIBSELSKABET**  
 PAA BORNHOLM  
 af 1866



**LEMVIG TANDTEKNIK**  
 J. Holmstrup  
 Alt i moderne Teknik  
 Torvet 1 - Telefon 248

KØB



DANSK

**ESBJERG**  
**TOVVÆRKSFABRIK A/S**  
 Telefon 4000




**C.K. HANSEN**  
 Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
 Telefon Central 72 (13 Ledniger)  
 Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010  
 Telegram-Adresse HAZSEN

★  
 Korresponderende Reder for.

**DANNEBROG**

<b>Skaarup &amp; Salskov</b> Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 61 Indehaver: J. Salskov	<b>Sømandshjemmet          &amp; Afholdsrestaurant</b> * Thyborøn . Telefon 4	RESERVERET
--	---	------------



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1960

27. Aarg.



**Mindesmærket for Fr. Lambertsen,**  
 som hans kammerater i redningsvæsenet har rejst paa hans grav paa Esbjerg kirkegaard.



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og billigt

Væsen 5 - Telf. 15\*

GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI - LEMVIG

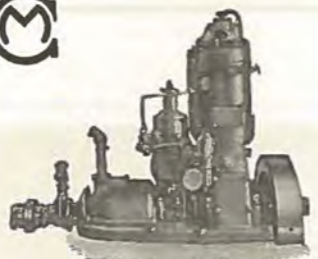
Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn - EsbjergMarketenderiet  
„NY HAVN“  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrik  
v. Søren Andersen  
& Sønner - Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup> Telefon 66Motorer  
i Størrelserne  
25 - 330 HKGrenaa Motorfabrik  
Telf. 666DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE  
Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central \*8284Sparekassen for Lemvig og Omegn  
Stiftet 2 August 1847 Telefon 131 - Postgiro 851.00  
Kontortid: 9,30 - 11,30 og 14 - 16  
Fredag 9,30 - 11,30, 14 - 17,30, Lørdag 9 - 12  
Thyborøn Afd. - Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 - Lørdag 10,30-12

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magasin.  
Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen  
— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54J. GRUMSEN  
Maskinfabrik  
Tlf. 3382  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmedie  
v. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233Carlsen & Aaens  
Vaadbinderi  
Hirtshals - Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1960

27. aarg.

## „Paa jorden er kommen stor fryd og fred“

Saa frydefuld er julen, at den, der ikke kan blive barn igen, faar ensomheden stærkest over sig den hellige julenat — indtil han brister i graad og bekender sig som et af de „forhædede tidselgemytter“.

Naar vi holder jul bestræber vi os alle paa at være glade, og synes det ikke ret kan blive jul, naar der er sygdom og fattigdom til huse og endnu langt mindre, naar vi skal savne nogle af vore kære i hjemmet.

Ejendommeligt som vi vender det hele paa hovedet. Julen er den himmelske herlighed, der mødes med den største jordiske elendighed, fattigdom og ringhed. Julen er ikke vort værk, men alene Guds. Alle vore anstrengelser for at skabe glæde og fest er kun et billede paa den glæde Gud gav os i Jesu fødsel — i bedste fald er vore forsøg paa at skabe glæde og lindre den værste nød, en frugt af den kærlighed, vi selv har mødt i julens underfulde budskab: „For at frelse os af nøden — steg her ned — kærlighed, stærkere end døden“.

Julens evangelium skal forkyndes paa ny, ikke blot som en gentagelse af gamle, skønne toner, men et nyt tilbud med fred fra Gud til en urolig og forpint slægt. Maatte vi da faa aabnet vore øjne, saa at vi kunne se at vor dybeste nød er, at komme bort fra Gud — det er derfor vi sidder i mørke og dødens skygge. Men Gud tændte julenat et lys for os herlig over maade, idet han sendte sin søn til jord for at frelse os fra al vor nød. Vi fejrer julefest for at mindes og takke for Guds indgriben til vor frelse. Han lod os ikke blive ene med vor synd, men forbarmede sig over os. Gud kom til os i sin søn, Jesus Kristus, og aabenbarede i ham sin rige faderkærlighed til os. „Godt kan vi nu ved nattetid kende som børn vor fader blid“. Det er den glæde, julen vil forkynde os, at der er en vej ind til Guds eget hjerte, Gud har selv banet denne vej, ogsaa for os.

„I, som tunge stier træde, stands og hør, her er dør til den sande glæde; og i huset inden døre trøstes ved slig en fred, ingen sorg bør røre! (Poul Gerhardt).

Kristus kom til verden for at frelse os fra synden, døden og Djævelens magt, han kom for at forvise os om, at vi er kaldede til at

være og blive Guds kære børn i tid og evighed — det er vi døbt til. Der er intet, der hindrer os i fri adgang til Gud, han slog selv en bro over kløften julenat ved at komme til os; vi maa gaa ind og gaa ud hos Gud og i al vor nød betro os til ham. Intet kan skille os fra Guds kærlighed i Kristus Jesus. Har vi da ikke grund til at holde jul og sige tak for dette glædelige budskab, som Gud ogsaa lader forkynde for os.

„Er I fattige og arme, ind kun stig, han er rig og har hjertevarme“. Ja, han blev fattig, da han var rig, for at vi skulle blive rige. Maatte vi blive fattige selv til at tage imod hans rigdom.

„Syng med Guds engleskare paa Jesu fødselsdag om fred, trods nød og fare, Gud Faders velbehag“. Englenes budskab den første julenat over Bethlehems marker: Fred paa jorden, lyder vist ogsaa over vor krigshærgede slægt. Selv midt i al angst er det dog sandt for hver den, som tror paa Jesus Kristus og slaar sin fortrøstning til ham, at „forvunden er nu al vor nød, os er i dag en frelser fød“. I ham alene er kilden til al fred. „Fred kom til jord, Himmelens fred med Guds ord“. Hvordan skulle vi som kristne kunne lade være at synge vore dejlige julesalmer ogsaa om fred paa jorden, da freden jo dog er kommet til ethvert menneske, som har haft trang til den og brug for den. Julens glæde bliver ikke borte i de tunge tider, som al verdslig glæde, men netop da kommer den os nær — netop da er freden og glæden i Kristus vor styrke. „Knuste hjerter føle bedst, hvad denne store frydefest for glæde har at bringe“.

Og derfor vil vi ogsaa i aar med frimodighed synge: Som natten aldrig er saa sort, den jo for solen svinder, saa farer al min kummer bort, naar jeg mig ret besinder, og tænker paa hvor inderlig Guds egen søn har elsket mig og er min broder vorden. Jeg aldrig glemmer disse ord, som klang i engles julekor: Nu er der fred paa jorden“.

„Pris vor Gud i sang og bøn, som skænket os sin egen søn, saa vil vi glemme sorg og savn og holde jul i Jesu navn“.

A. C. Huus.



## Vi mindes en redningsmand - en god kammerat.

Den 30. oktober var det 25 aar siden en af vort lands gode sønner, baadformand Frederik Lambertsen, Esbjerg, druknede under et redningsforsøg i Nordsøen.

Frederik Lambertsens navn var ikke blot kendt i hans hjemby, men i hvert redningsmandshjem i landet — idet han i en aarrække bestred stillingen som formand for „Foreningen af danske Redningsmænd“. Hans stoute person er ikke glemt, og endnu tales der om hans virke som redningsmand, og hans varme sindelag for de opgaver, som han saa dygtigt prøvede paa at løse for sine kammerater.

Paa 25 aarsdagen, for hans bortgang, der fandt sted en mørk oktobernat paa et stormfuldt og oprørt hav, blev han mindet paa en smuk maade, idet der paa hans grav paa Esbjerg kirkegaard, blev nedlagt en krans fra vor hovedforening.

### Baadformand Frederik Lambertsens minde —

25 aar er jo et spand af tid, men dog ikke længere end at denne retlinede redningsmands minde staar klart for alle, der paa en eller anden maade er kommet i berøring med ham.

Paa den anden side er 25 aar en lang tid, og for ungdommen indenfor vore rækker, der kun har hørt hans navn nævnt, kan der være anledning til at strejfe redningsmanden Frederik Lambertsen og de nærmere omstændigheder, ved hans altfor tidlige bortgang.

Ulykken, der kostede ham livet, fandt sted om natten den 30. oktober, hvor redningsbaaden gik til assistance for to kuttere, der var kommen i vanskeligheder ud for Esbjerg.

Forholdene var vanskeligst muligt, idet der var mørke over farvandet, i forbindelse med storm og svær sø. Man havde kontakten den ene af de omtalte kuttere, og var paa vej mod et andet maal, da redningsbaaden ramt af en svær brodsø, der rev baadformand Lambertsen udenbords. Hans kammerater havde i nogle øjeblikke tag i ham, men en ny svær sø rev ham ud af deres hænder, og trods vedvarende eftersøgning lykkedes det ikke dem at finde ham under disse forhold — de maatte fortsætte deres redningsarbejde, hvorefter de vendte i havn med det smertelige budskab.

Den følgende dags eftermiddag drev Frederik Lambertsen ind paa stranden.

Det var et knugende slag, ikke blot for fru Lambertsen og hendes børn, men ogsaa for stationen og de mange kammerater ud over landet.

Som et smukt bevis for, hvor afholdt Frederik Lambertsen var, blev der af danske redningsmænd, da de den 27. juni det følgende aar, samledes i Esbjerg til aarsmøde, afsløret en smuk mindesten — der bærer følgende indskrift:

Redningsbaadsfører

Frederik Lambertsen

\* d. 13. juni 1878 — † d. 30. oktober 1935

Ingen har større kærlighed end denne,  
at han sætter sit liv til for sine venner.

Danske redningsmænd rejste stenen

— — —

### En søn afløste faderen i redningsbaaden

Der blev dog stadig ved med at være en Lambertsen i Esbjerg redningsbaad, idet sønnen Ove, nogle dage efter ulykken og tabet af sin far, indtraadte i hans plads — dog ikke som baadformand, den stilling overtog daværende baadmand Gustav Hallgren, der var en af dem, der desværre forgæves søgte at fastholde den forulykkede kammerat og det vil jo ogsaa være i frisk erindring, at Hallgren, senere i flere aar, var vor forenings formand.

Ove Lambertsen kunne som det her er nævnt passere 25 aars dagen, for en maaned siden. Han har været med til at redde op imod hundrede mennesker — den bedste maade han kunne ære mindet om sin far Frederik Lambertsen, som vi her har omtalt med tak og ærbødighed.

Paa bladets forside bringer vi et billede af mindestenen paa Esbjerg kirkegaard.

n.

Vi bringer alle, saavel vore læsere som  
vore annoncører, de bedste ønsker om en  
glædelig jul og et godt nyttaar.

Redaktion og Ekspedition.

## Guldbryllup

Fiskeskipper Laurits Thygesen og hustru Andrea, Niels Juelsgade 11, Esbjerg — fejrer den 8. december deres guldbryllup.

Laur. Thygesens navn vil i særlig grad være tilknyttet et mangeaarigt organisationsarbejde indenfor „Vestjysk Fiskeriforening“, i hvis bestyrelse han sad i 25 aar, deraf i 15 aar som formand, og indenfor denne forenings omraade, som iøvrigt for dansk fiskeri, er der ikke mange, der har faaet lov til at udrette saa meget som han.

Ogsaa vort redningsvæsen kom Laur. Thygesen til at præge, idet han var medlem af den sidst nedsatte kommission, hvis betænkning skabte de retningslinier, der drejer sig om modernisering og nybygningsprogrammet ved vore redningsstationer.

I sin hustru har Laur. Thygesen haft en ualmindelig god støtte, der formaade at skabe et hyggeligt hjem for mand og børn og tillige det bedste baggrund for hans arbejde udadtil, som hun med levende interesse fulgte ham i.

Vi gratulerer det afholdte guldbryllup. — n.

## Mands Minde

### Dødsfald

En af de mest omtalte personligheder, indenfor vort redningsvæsen, hotelejer, og fhv. opsynsmand Johan Oluf Dahler, Skagen, er afgaaet ved døden 75 aar gl.

Han var nordmand, og gjorde sin entre i Skagen, paa en højst dramatisk maade, idet han den 30. januar 1909, i en hylende snestorm, strandede med sit skib, briggen „Speed“, mellem spirbakken og gl. Skagen.

Det var et af de mest dramatiske strandinger paa kysten, og trods heltemodigt indsats, af mange redningsmænd, lykkedes det kun at redde styrmanden — og det var J. Oluf Dahler.

Kun han var i live, blandt de 8 sømænd, der alle drev ind paa kysten, efter at skibet var knust.

Første styrmanden, blev i hast kørt op i redningsmand Chr. Ruths hjem, hvor han kom til kræfter, og siden blev han gift med datteren Dagmar Sammen med hende oparbejdede han den senere saa kendte Ruths Hotel.

Ejendommeligt nok skulle J. O. Dahler komme til at spille en særlig rolle indenfor det redningsvæsen, som havde reddet hans liv, hin vinter nat paa Skagen strand — idet han blev ansat som baadmand ved redningsstationen Gl. Skagen, den 1. jan. 1926, og som opsynsmand den 1. oktober 1939. Han afskedigedes paa grund af alder, den 30. september 1955. Dahler havde deltaget i redningen af 44 skibbrudne, og var dekoreret med ridderkorset af dannebrog, og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Ved den festmiddag som forsvarsministeren holdt paa Christiansborg i anledning af redningsvæsenets 100 aars jubilæum, den 26. marts 1952, holdt J. O. Dahler en smuk tale, hvori han bl. a. personligt takkede redningsvæsenet for sin redning i sin tid, og rettede en dybtfølt tak, i almindelighed, til det danske redningsvæsen, og redningsmændene, for indsatsen i det forløbne sekel.

Denne norske sømand, blev en god dansk mand, der paa en mærkelig maade ogsaa kom til at tjene vort redningsvæsen, paa en maade der har aftvunget stor respekt.

### 80 aar

Fhv. baadmand Poul Chr. Poulsen, Skallerup Klit, fylder den 5. december 80 aar.

Fhv. Baadmand Axel G. V. E. Larsen, DM., Anholt, fylder den 9. december 80 aar.

Fhv. baadmand Josef Andersen Sørensen, Lyngby, fylder den 11. december 80 aar.

Fhv. baadformand Lars Chr. Sørensen, DM., Hals, fylder den 21. december 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Chr. Eriksen Christensen, Stenbjerg, fylder den 15. december 75 aar.

Fhv. baadmand Jens Hansen Lauridsen, Rindby, fylder den 18. december 75 aar.

Fhv. baadformand Peter Chr. Pedersen, Blokhus, fylder den 29. december 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand Lars Møller Larsen, Stenbjerg, fylder den 5. december 70 aar.

Fhv. opsynsmand Jens P. Schou, DM., Rønne, fylder den 9. december 70 aar.

Fhv. baadmand Søren Chr. Sørensen, R., Lildstrand, fylder den 16. december 70 aar.

Fhv. baadformand Chr. M. Andersen, Hals, fylder den 22. december 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand v/ r/st. „Gudhjem“, Hans Chr. Lind, fylder den 8. december 60 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Hasle“.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat fisker Johannes Viktor Ipsen.

### Redningsstationen „Rønne“.

Opsynsmand Jens Peter Schou, DM., er efter ansøgning paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af november maaned.

Jens P. Schou, der er født den 9. december 1890, blev ansat som baadmand den 1. april 1924, som baadformand den 1. oktober 1934 og som opsynsmand den 1. oktober 1942. Han har deltaget i redningen af 48 skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand er ansat stationens hidtilværende baadformand Andreas Theodor Busk, der er 52 aar gammel og har været ansat ved redningsvæsenet siden 1. oktbr. 1934, heraf som baadformand siden 1. oktbr. 1947.

Som ny baadformand er ansat baadmand Karl Andreas Olsen, der er 46 aar gammel og har været ansat ved stationen siden 1. juni 1952.

Som følge af reduktion af antallet af baadmænd ved motorbaadsstationer har der ikke fundet nyansættelse sted af baadmand.

### Redningsstationen „Hirtshals“.

Baadmand og reservemotorpasser Karl August Nielsen Haugaard er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af novbr. maaned.

Karl Aug. N. Haugaard, der er født den 28. november 1897, blev ansat ved stationen den 1. oktober 1926. Han har deltaget i redningen af 38 skibbrudne og er dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Som ny reservemotorpasser er ansat baadmand Ingo Aagaard Chr. Jensen og fisker Aksel Hejlsen er midlertidig ansat som baadmand.

### Redningsstationen „Thorsminde“.

Baadmand og motorpasser Andreas Peder Madsen, R., er paa grund af alder og svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af novbr. maaned.

Andreas Peder Madsen, der er født den 8. decbr. 1897, blev ansat ved stationen den 1. oktbr. 1922. Han har deltaget i redningen af 86 skibbrudne og er dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Som ny motorpasser er ansat hidtilværende reservemotorpasser, baadmand Theodor Andreas Nielsen og som ny reservemotorpasser er ansat baadmand (midt.) Harry Søndergaard Madsen.

Som følge af reduktion af antallet af baadmænd ved motorbaadsstationer har der ikke fundet nyansættelse sted.

## Ny formand for bestyrelsen for Bondo's legat

I tilslutning til meddelelsen i bladet for oktober kan det nu meddeles, at forsvarsministeriet har beskikket kontorchef ved Fyns Stiftamt cand. juris. Henrik Fog til formand for bestyrelsen for „Fhv. Farmer Christian Mumme Bondo og Hustru Christiane, f. Hartmann's Legat“ i stedet for den afdøde sagfører, cand. jur. Aage Juul-Pedersen, Odense.



## Havet og kirken

50 aar siden, Skagen kirke blev indviet -  
Mange fællesgrave og mindesmærke  
over dem, der blev derude —

Hver sommer spadserer tusinder af mennesker hen over en af Skagens fire kirkegaarde uden at spekulere over den krænkelse af gravfreden, de tilsyneladende gør sig skyldige i. Ogsaa kun tilsyneladende. Der ligger et tykt lag sand over den oprindelige kirkegaard ved Skagens tilsandede kirke, St. Laurentius' kirke.

Denne var, skriver „Vendsyssel Tid“, kirke for Skagen og det dengang opdyrkede landsogn i næsten 400 aar, indtil sandfygningen lukkede kirken for stedse i 1790'erne. Det kan være vanskeligt for den spadserende at danne sig et klart indtryk af omgivelserne omkring kirketaarnet i Skagen klitplantage, men oppe fra kirketaarnet tegner den gamle kirkegaard sig tydelig i sandødet.

Skagens kirkegaarde har altid baaret stærke præg af byens nære beliggenhed ved havet og farlige kyster og rev. Under de vildtvoksende roser i sandet ved den nedbrudte St. Laurentius, kirke — roser, der blev plantet paa gravene for mange aar tilbage — hviler mangen en sømand fra skibsforlis ved Skagen. Paa to stene over skippere fra Aabenraa, der omkom ved Skagen i henholdsvis 1760 og 1773 staar:

*Søefarten mig mit brød saa rigeligen gav.  
Til sidst den ogsaa blev anledning til min grav.  
Dog maatte bølgerne mig bringe død til land,  
saa nu mit legeme her under hvile kand.  
Indtil paa dommensdag, ved Jesu røst det skal  
med sjælen samles og indgaae i himlens sal.*

### Særlig kirkegaardslaage for ilanddrevne søfolk —

Nu dækker sandet disse gravsten. Ligeledes dækker sandet den særlige aabning med led i kirkegaardsmuren, hvorigennem de mange ukendte, ilanddrevne lig blev baaret ind. Denne særlige aabning var kirkegaardens margin for det tilfælde, at den indviede jord skulle komme til at rumme de jordiske levninger af mennesker, der ikke havde krav paa at blive gravsat i indviet jord. Kirkegaarden ved den tilsandede kirke blev nedlagt 1809. Kirkegaarden, der til sidst var i en sørgelig forfatning med brækkede kors og lignende, er fredlyst.

Ogsaa Højens karakteristiske kirkegaard fortæller om det nære naboskab med havet — det præger gravstenene, at mange af stedets mænd har udført et ansvarsfuldt arbejde i redningsvæsenets tjeneste — ordet dannebrogsmænd gaar igen paa mange af gravstenene. Det kunne synes naturligt at begrave druknede søfolk i Gl. Skagen, Højen, paa den kyst, hvor de kom ind, men det har dog altid været skik at føre druknede søfolk til Skagen.

Skagens gamle kirkegaard, den nu fredede mindelund, vidner — ofte i beskedenhed — om en fremmed sømands eller en skagfiskers død paa havet, f. eks. Samuel Milne Tosh' grav fra SS „Mizpah“s strandning i 1881. Men stærkest taler dog her gravmælet over syv fiskere, som mistede livet tredje juledag 1862 under forsøg paa at redde besætningen fra den strandede brig „Daphne“. Den ottende i redningsbaaden kom aldrig i land. Redningsfolkenes fællesgrav er ikke det eneste minde om „Daphne“-forliset — en mindestøtte i Skagen, ved den alfare vej ud til Grenen, fortæller ogsaa om katastrofen.

### Ukendte fællesgrave —

Den første begravelse i Skagen ny kirkegaard, der fortsat bruges, og som netop i denne tid udvides væsentligt — havde ogsaa tilknytning til havet. En hel skibsbesætning fra den svenske skonnert „Siri“s forlis syd for Højen i oktober 1884 ligger begravet her, men paa det enkle jernkors er blot anført, at herunder hviler andenstyrmændene Carl Herman Baastad.

Et lignende kors ogsaa med kun eet navn, markerer en fællesgrav for otte søfolk, som fandt døden i det oprørte hav udfør Højen fyr julenat 1902. Det norske barkskib „G. S. Penry“ kom under en orkanagtig storm af nordvest ind over revlerne og blev slaet til vrage, og kun en amerikansk sømand bjergede sig levende i land. Fællesgraven blev nogle aar efter strandingen besøgt af et ældre svensk ægtepar, der lod sætte et jernkors over sønnen, styrmænd Robert Hassel. Graven er besøgt af slægtninge, ogsaa efter krigen.

### Ukendt i land - andre blev derude -

I tidligere tid begravedes mange ukendte sømænd paa kirkegaardene ved vestkysten. I dag er efterlysnings- og identifikationsmulighederne større, og det hører til sjældenhederne, at man maa jorde en ukendt. Paa Skagen kirkegaard findes ret tæt ved kapellet en begravelsesplads med stenen: „Ukendte mænd fra søen, men kendt af Gud“. Bag dette gravsten ses Skagen bys og borgeres smukke mindesmærke over de paa havet omkomne skagenfiskere, der fandt deres grav i havet — 80 navne staar rundt soklen, der indledes med ordene: „De blev derude“.

Paa kirkegaarden findes det smukke, hvidmalede træ Kors over besætningen fra den norske brig „Speed“s forlis ved Spirbakken 1909 — fra det forlis slap kun styrmændene, senere hoteldirektør Oluf Dahler, Gl. Skagen, levende i land. Et særligt indslag i begravelserne skriver sig fra krigen. Her er engelske soldatergrave og tyske soldatergrave fra det store jyllandslag i Nordsøen under første verdenskrig, her er allierede flyversoldater fra sidste verdenskrig, tyske soldater, der omkom som følge af torpederinger paa vej til det besatte Norge i foråret 1940. En polsk ubaad opererede ud for Grenen og sænkede adskillige store transportskibe, hvilket

kostede den tyske saakaldte værnemagt store ofre. Ubaaden havde „stadeplads“ under Skagen Rev fyrskib.

### Festgudstjeneste —

Kirkegaardene fortæller deres kapitler af Skagens historie. Højt over gravene, byen, klitter og hav rejser sig kirkens taarn. Skagen kirke, hvis forhistorie vi har fortalt, bestaaet i 50 aar. Skagen kirke er saaledes ikke noget gammelt hus, men det er værd at erindre, at Skagens første kirke, St. Laurentius indviet, var et efter datidens forhold meget anseligt bygningsværk, hvortil var bragt sten fra det lybske og det skotske af søfolk og fiskere.

Arkitekt Ulrik Plesners kirke — midtpunkt i et rigt menighedsliv — er et smukt indslag i Skagen, og kirkens indre er af en egen skønhed, der har faaet menighed saavel som kirkens mange gæster til at holde af kirkerummet. Det gamle kongepar var hyppige gæster her, og blandt kirkens donatorer er foruden kong Christian og dronning Alexandrine, professor Tuxen og frue, malerinde Helga Ancher, konsul Th. Andersen, Odense, baadebygger Ovesen, Skagen, vodbinder Jens Marius Diget og tøffelmager J. P. Pedersen, begge Skagen.

Kirkejubilæet markeredes med gudstjeneste ved biskop Erik Jensen og en efterfølgende sammenkomst paa sømandshjemmet, hvori nuværende og tidligere præster ved Skagens og Hulsigs kirker samt menighedsraadsmedlemmerne deltog.

## En mindedag -

Den 9. december er det 9 aar siden redningsbaaden „Hvide Sande“ kæntrade, hvorved 5 baadmænd druknede.

Det var denne kæntringsulykke, der var årsag til nedsættelse af en kommission, der skulle finde frem til den bedst egnede type redningsbaade, og kommissionen var i flere lande for at se paa redningsbaade.

Nu er der gaaet 9 aar, og hvad er det blevet til andet end gode ord og løfter og tegning paa papir, og ingen vil vist forundres, om der endnu vil gaa en 2-3 aar før den store redningsbaad kommer ud til den station, hvor den skal være.

Der har godt nok været skrevet flere gange i dagbladene, at Esbjerg skal have den første store redningsbaad (hvem siger det?). Saavidt det er bekendt er det udvalgt, der blev nedsat efter kommissionen der bestemmer, hvor baaden skal stationeres.

Hvis Hvide Sande bliver forbigaaet med den nye baad, saa vil der blive kritik.

Hvis man læser den sidste beretning fra redningsvæsenet, viser det sig ret tydelig, hvor der er brug for den — prøv at se efter i beretningen.

Og saa ville det ogsaa være rart snart at høre,

hvordan det ligger med at faa vagtbetalingen op i en nogenlunde tidssvarende leje.

Jeg ved, at vor forening for et aarstid siden rettede en første henvendelse herom til forsvarsministeriet.

Hvad ligner det, at vore redningsmænd skal gaa strandvagt, i mørke og stormfulde vinternætter, for en betaling, som man vel daarligt nok vil byde en bette kontordame, endda for dagarbejde.

Og hvad ligner det, at man ogsaa i dette spørgsmaal skal vente — vente, inden der endelig kommer et svar.

Det er nu ikke meget opmuntrende for os redningsmænd, dette at vore krav kun høres saa trevent — tænk, om vi skulle have ligesaa lang tid til betænkning, naar der gaar bud efter os.

Søren Madsen,  
Thorsminde.

## Øvelsen blev til en redningsaktion

Natten mellem den 16.-17. novbr. strandede Esbjerg-kutteren, Katrine Rønne, E. 239, ca. 1 sømil vest ud af Blaavand fyr.

Uden at tilkalde hjælp over radioen, forlod mandskabet kutteren i deres gummibaad og landede 2 km nord for fyret.

Dagen efter afholdt Blaavand redningsmandskab sin kvartaløvelse og for at faa en saa realistisk øvelse ud af det som muligt, bestemte man sig til at ro ud i nærheden af det strandede skib. Efter en halv times roning kastede vi anker.

Under turen ud observerede vi en motorbaad tilhørende Svitzers bjergningsbaad „Mimer“ af Esbjerg, som havde ankret op ca. 1/2 sømil udenfor.

Paa vej ind over til kutteren, antagelig med pumpegrej, fik motorbaaden motorstop, da den ustandselig fik en masse vand ind over og drev med en stærk nordgaaende strøm langs brændingen. Det gik op for dens 5 mands store besætning, at de ikke kunne klare sig selv og gav sig til at vinke med deres kasketter efter os.

Vi tog omgaaende ankret ind og satte kursen ud over brændingen. I mellemtiden havde motorbaaden kastet anker og vi kom saa paa pejlehold og kastede vores anker uden for brændingen og arbejdede os nu ind i nærheden af dem, saa vi kunne kaste en line over. Efter at have faaet forbindelse med de 5 mand, begyndte vi at ro af alle kræfter, samtidig med at der blev hevet ind paa ankertovet. Mandskabet i motorbaaden kappede deres ankertov, og det lykkedes os paa den maade at faa de nødstedte trukket ud af det farlige rev og fik dem bugseret hen til „Mimer“. Hvorefter vi med strømmen med naaende vel i land.



## Vi kører langsomt - naar det drejer sig om redningsvæsenets nybygningsprogram -

Hvis vi ikke tager meget fejl, saa blev der den 8. november 1957, fra Klitmøller redningsstation paa den jyske vestkyst, indsendt en meget indtrængende ansøgning til hr. forsvarsminister Poul Hansen, om snarest muligt, at faa stationeret en ny redningsbaad ved stationen, da den derværende redningsbaad ikke opfyldte de krav, som pladsen krævede, og som redningsmandskabet ved det store fiskerleje, paa aaben kyst, turde tage ansvaret for.

Det vakte udelt glæde og tilfredshed, at forsvarsministeren reagerede omgaaende og positivt, idet redningsstationen ikke blot fik løfte om en ny redningsbaad, men ogsaa fik lov til, efter ønske, at faa en redningsbaad bygget efter de erfaringer, som man igennem mange aar, har høstet paa den aabne kyst, i dette tilfælde ved Klitmøller.

Som det vil vides blev det overdraget skibsbygningsfirmaet Krog & Christensen, Thisted, at fremstille en model af redningsbaaden, samt at indsende detailtegninger af baaden, til godkendelse paa Orlogsværftet — hvad forlængst er sket.

Senere har det udvalg, der er nedsat til at følge moderniseringen og nybygningsplanen indenfor redningsvæsenet besøgt værftet, set modellen og sagt god for samme, efter samraad med repræsentanter for Klitmøller redningsstation, og yderligere har eksperter fra Orlogsværftet været i Thisted i samme ærinde — medens redningsstationen, der stadig maa betjene sig med den gamle baad, har ventet og venter entens paa et resultat, der skulle manifestere sig i en ny og tidssvarende redningsbaad til pladsen.

Det sidste i denne — synes vi — unødigt langtrukne sag, er den meddelelse, som vi bragte i forrige nr. af vort blad, hvoraf det fremgik af et brev fra forsvarministeriet til formanden for „Foreningen af danske Redningsmænd“ Venxel Rasmussen, at en teknisk undersøgelse af Thistedværftets projekt nu er bevilget og forestaaende, og vi forstaar — hvad der da ogsaa blev anført i nævnte brev, at det var et resultat af det nævnte udvalgsmøde i Thisted d. 22. april samme aar. Der er sikkert ingen der vil modsigte os, naar vi mener, at vi kører langsomt indenfor redningsvæsenet, naar det gælder en saa livsvigtig sag fremmet — vi synes ærligt talt ogsaa lovligt langsomt.

Der er jo dog ikke tale om bygning af et skib, men kun en redningsbaad paa 8-9 tons.

Vi er fuldstændig klar over, at der i forbindelse med denne nybygning indgaar et utraditionelt emne — og at redningsvæsenet som saadan maa have et ansvar at røgte, men alligevel mener vi ikke, at vi forgriber begivenhedernes

gang ved at minde forsvarsminister Poul Hansen om, at det nu er tre aar siden han gav Klitmøller redningsmandskab, løftet om en ny baad, og at modellen til samme har staaet færdigt siden juli 1959, altsaa i 15 maaneder, uden at man altsaa er kommen videre end dertil, at hele denne sag endnu verserer paa et undersøgelsesstadium. Det er ikke vor opgave at gaa andres ærinde end de paagældende redningsmænds, men vi synes dog ikke, at man helt kan undlade ogsaa at strejfe en ikke helt uvæsentlig detalje i denne sag, der drejer sig om skibbygmestrene i den virksomhed, der nu har staaet med en fuld færdig model paa værkstedet i 15 maaneder, har indsendt tegninger og overslag — men iøvrigt intet ved om, hvorvidt han faar opgaven med bygningen af redningsbaaden eller ej.

I samme forbindelse kan det oplyses, at samme firma — der indenfor saavel kyst- som søgaaende fiskeri, er højt anerkendte fagfolk — i deres virksomhed, har maatte tage forbehold overfor nybygninger, netop fordi Klitmøller-redningsbaaden skulle have en første prioritet paa nybygningslisten.

Imidlertid stunder en vinter til, og enhver forstaar, at var Klitmøller redningsmandskab ilde tjent med deres gamle redningsbaad for 3 aar siden, saa er billedet ikke lysere ved stationen i dag 3 aar efter.

Vi understreger det derfor endnu engang: Vi var glad for løftet, der for 3 aar siden af forsvarsministeren blev givet omtalte redningsstation — det er den slags haandtryk der glæder folk, der hver dag maa være rede til, at skulle sætte livet i vove i gerningen — men vi er skuffet over, at sagen er trukket i langdrag, som det er sket.

Der ventes meget stærkt paa, at vor øverste chef, nu snarest vil sætte sin ordre bag løftet.

Maagen.

**Glædelig jul!**

**Godt nyttaar!**

Hermed bringer jeg alle i det danske redningsvæsen, vore foresatte i ministeriet, redningsbestyreren og kontorpersonalet, samt alle ved redningsstationerne ansatte en hjertelig hilsen med gode ønsker om en glædelig jul og et godt nyttaar.

Grenaa, 1 december 1960.

W. Rasmussen,

Fmd. f. Foren. af danske Redningsmænd.

## Julebudet

Julebudet til dem, der bygge her i mørket og dødens skygger, det er det lys, som, aldrig slukt, jager det stigende mulm paa flugt, aabner udsigten fra det lave, trøster mildelig mellem grave.

Julebudet i vinterens vaande, det er Gud Faders varme aande, menneskefaldet til frelse vendt, menneskets adel paany erkendt, hjertets ret til at kæmpe og vinde evigt fastslaaet trods hver en fjende.

Julebud under storm og torden, melder og giver fred paa jorden, fred til at stride vor strid med mod, fred til at vente paa enden god, højt under medbør og dybt i sorgen, fred for baade igaar og imorgen.

Julebudet til dem der græde, det er vældet til evig glæde, glæd dig da kun du menneskesjæl, stinger end ormen endnu din hæl. Favne kun trøstigt, hvad Gud har givet, løft dit hoved, og tak for livet.

J. C. Hostrup,  
dansk præst.

Af renterne af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, født Hartmann's legat« vil der den 6. marts 1961 kunne uddeles nogle portioner til værdige og trængende fiskere ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Nørrejylland og deres enker samt uforsørgede børn.

De, der maatte komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa skema til udfyldning ved henvendelse til **legatbestyrelsens formand, kontorchef H. Fog, Fyens Stiftamt, Slottet, Odense**, til hvem skemaerne vil være at indsende inden **den 15. januar 1961.** **Legatbestyrelsen.**



## HIRTSHALS

Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods



## NYE BØGER

Gyldendal har udsendt lommekalenderen for 1961, med den sædvanlige mængde huskestof foruden kalender. Det er en uundværlig bog for travle mennesker — den er paa 292 sider. Paa samme forlag er udkommet fire træbøger:

*Martin A. Hansen*: Høstgildet og andre fortællinger, i udvalg ved Ole Wivel, endvidere

*Karel Kapek*: Krigen mod Salamandrene. Paa dansk ved Else Westh Neuhard.

*Robert Graves*: Jeg Claudius. Paa dansk ved Svend Henningsen.

*C. Nordhoff og J. Hall*: I kamp med havet. Paa dansk ved Aage Hejnberg.

Med disse fire bind er træbøgerne nu udkommet i en mill. ecpl.

*Aku — Aku*, hedder en roman skrevet af *Thor Heyerdahl*, samme forfatter der skrev *Kon — Tiki*, der er her tale om en spændende og fin bog, en munter beretning om, hvorledes paaskeøens mysterium blev løst — og samtidig en charmerende skildring af beboerne som de er i vore dage.

Høst og Søn's forlag har udsendt en bog der hedder *Motorbaaden*. og den der enten staar foran køb af en baad eller maaske allerede har den, vil faa stor glæde af at erhverve den bog. Den er skrevet af *H. J. Tjørnholt*, der er en kapacitet paa sit omraade, og han har i sin bog fortalt meget nyttigt om baade, motorer, tovværk og malerfarver. *Motorbaaden* er gennemillustreret og den egner sig fortræffeligt som opslagsbog for lystbaadeejere, som for fiskere — og burde staa i saadannes boghylde.

Gyldendahl har udsendt endnu en god bog af forfatteren *Ejnar Mikkelsen*: Svundne tider i Øst-Grønland — fra stenalder til atomtid. Det er en bog, der er skrevet af en mand, der er værd at lytte til, naar det gælder vor fjerne koloni og dets indbyggere, der jo navnlig før var undergivet fattigdom, sygdom, mørke og kulde — saadanne mørke skygger er der over bogen, men ogsaa lovprisning af den store grønlandske natur, naar solen vender og slædeturene gaar ud mod fjerne maal til udstederne.

Han har et og andet at skulle have sagt om den pris, som civilisationen koster det grønlandske folk, baade til dem og os hernede, og bag det hele mærker man et varmt hjerte. Det er en bog, som man har glæde og udbytte af at læse i en tid, hvor sameksistensen med vore landsmænd i Grønland bliver mere og mere aktuelt.

*Rachel Carson*: Havet omkring os. Paa dansk v/ Lisbeth og Torben Wolff. Fremad.

Der er her tale om et skønt boghaandværk, hvor forfatteren søger at redegøre for, hvad havet, det levende og fængslende hav, har været og stadig er i moderjords fem milliarder aars tilværelse.

En videnskabelig pragtbog der dog er populariseret saa den med udbytte vil værdsættes af ældre som unge.

De 163 sider er spændende stof, der fortæller om fiskeri, dyre- og planteliv, og om de store oceaners dybde og mystik.

Den fint udstyrede bog indeholder et væld af farvestraalende kort og billedmateriale.

Høst fra havet. — Skandinavisk bogforlag.

Der er skrevet en ny bog paa 400 sider om dansk fiskeri gennem aarene. Det er en virkelig god bog, der giver læseren noget mere indblik i et af vort lands betydeligste erhverv.

Stoffet til „Høst fra havet“, er samlet af søfartshistorikeren *F. Holm Pedersen* og kontorchef i handelsflaadens velfærdssag *Kaj Lund*. „Høst fra havet“ — har haft en redaktionskomitee paa 15 medlemmer, alle kendte mænd indenfor dansk fiskeri. Alene den kendsgerning giver bogens indhold vægt. — Form. for redaktionskomiteen har været fiskeskipper og tidl. form. for Vestjysk Fiskeriforening *Laur. Thygesen*, Esbjerg, der har skrevet bogens forord — og desuden en meget interessant indslag om livet ombord paa en snurrevodskutter. — Bogen starter med en historisk gennemgang af dansk fiskeri fra 70ernes havbaade og følger den op med en omtale af vor tids moderne staalkuttere.

Der er her tale om en værdifuld bog. — J. P.

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**

Sølv . Guld . Søbrø . Optik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. 708 . 108

### A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning

TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

### RESERVERET

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

Tlf. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 338 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 804

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 694

Filial: Thyborøn . Telf. 29

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 248

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

### Dampskibs-Aktieselskabet

### »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

## SKAGEN

### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion

Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1909

### P. Saxberg

Indehaver: Paul Saxberg . Skagen

Telefon 4 11 44 (7 Linier)

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

### RESERVERET

### A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 1201

### OSCAR SKOUGAARD

aut. installer . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

### SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 18 38

### THISTED

Krogline og Fisketvist „Nordvest“ er bedst!

### JOHS. HAANING . THISTED

Telf. 353

### MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

### A. P. MØLLER . MAERSK LINE

Kgs. Nytorv 8 — København K

Telf.: Central 514 . Telg.adr.: MAERSK

## ESBJERG

### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

### N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 584 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1482

### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 3288

### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 387

### Gravmonumenter

Martin Billeschou

Stormgade 59

Telefon 838

### ^/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

### Marstal Træskibsværft

v/ Søren Andersen og Søner . Marstal

Alt i Nybygninger og Reparationer