

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15

” ” ” Rønne ” 22,45

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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S

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
Lemvig



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1962

29. Aarg.



3-mastet sejlskip »Bragdø«

Strandet i Harboøre den 1. november 1921

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

Marketerieret

„NY HAVN“

ESBJERG
Indeh. Svend Jørgensen
Kaffe og Smørrebrød
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft
& Maskinfabrikv. 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 ^{a/s}

Telefon 66



Motorer

i Størrelserne
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. (063) 20666

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stillet 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

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 & Aaens

Vædbinderi

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 1962

29. aarg.

Julestrandinger

Nedenstaaende artikel har vi modtaget fra Betty Sand Mortensen, Pandrup st., hvis bedstefar og far, Carl Sand og J. C. Sand, begge var opsynsmænd i Løkken redningsvæsen.

Tidsskrift for Redningsvæsen takker for den udmærkede artikel, som sikkert mange vil læse med interesse - og vi en fuldstændig enige i artiklens afsluttende bemærkninger. (red.)

I bogen „Det nørrejydske Redningsvæsen“, der i 1927 blev udgivet af fuldmægtig C. P. Eisenreich, finder man stationen Løkken nævnt, som hørende til de stationer paa Jyllands vestkyst, der hyppigst har været i virksomhed, og det er mange og farefulde redningsforetagender der er udført her. Antallet af reddede personer var i 1927: 378, og foruden talrige redningsforsøg vedrørende stedets fiskerbaade, havde der paa det tidspunkt været 30 strandringer. Mange af disse skibsforsøg er sket i den mørke aarstid, og en del i og omkring julen og ved nyttaarstid, og er derfor benævnt som julestrandinger, og ofte blev en eller anden begivenhed kun tidsfæstet ved, at den var sket samtidig med „at vi havde en julestranding“.

Blandt de særlige dramatiske redningsforsøg nævnes i bogen den tyske damper „Anton af Kiel“, der strandede ved Rubjerg strand 2. nyttaarsdag 1895. Skønt stationen Lønstrup laa nærmere strandingsstedet, var det paa grund af vind og strømforhold Løkken redningsbaad, der hurtigt kunne maa ud til det nødstedte skib, og efter at redningsbaaden var roet over alle tre revler satte man sejl og naaede heldigt til strandingsstedet.

Her fik man 7 mand af besætningen reddet over i baaden, men erfarede desværre samtidig, at kaptajnen og 4 mand var gaaet i een af skibets baade, hvorefter ingen havde set noget til dem. Efter at have landsat de 7 meget forkomne søfolk, gik baaden atter ud for at søge efter de savnede, men forgæves. Redningsbaaden stod da atter mod land, og da strømmen var stærkt nordgaaende landede man helt i læ af Lønstrup by. Det viste sig nu, at kaptajnen havde reddet sig i land ved at svømme ind mod kysten, efter at baaden var kæntrret, og at 2 af besætningen, der ogsaa var gaaet i en baad var reddet i land, men alle var stærkt forkomne. De

4 sømænd, der ikke naaede land, fandt man senere og den dag i dag kan man finde deres grav paa den gamle forlængst nedlagte Rubjerg kirkegaard.

Den gamle redningsmand Peter Bøge fortæller i sine erindringer, at det drivvaade og forfrosne mandskab, der midt om natten bankede paa hos hotelejer Linnemann, blev modtaget med aabne arme af hotelejerens efter at denne havde genkendt dem som Løkkens redningsmandskab og ikke som en flok røvere.

Dampskibet „Sprud“ af Kristiania strandede paa samme dag, men 10 aar senere, altsaa i 1905 lige ud for Løkken. Det var hen paa aftenen, da den lille by blev kaldt til stranden af en kraftig tuden fra et skib paa havet. Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og en signalket tilkendegav, at forliset var observeret fra land, og i løbet af 2 timer var den 17 mands besætning reddet i land. I nattens løb drev skibet ind mod anden revle og senere helt ind i havstokken, saa langt ind, at man ved lavvande kunne foretage en spadsertur rundt om det store skib. Besætningen blev godt modtaget af Løkkenboerne, og der blev sluttet mangan et venskab i den tid, der gik til skibet, til alles forundring, blev bragt flot af Switzer.

I maskinmesteren havde sin frue og lille søn med ombord, og skønt jeg kun var 4 aar husker jeg tydeligt den nydelige norske dame, da de alle tre var gæster i mit hjem for at hilse paa min mor, der ogsaa var nordmand.

„Sprud“s stranding var en oplevelse i den vinterstille fiskerby, og blev i mange aar efter omtalt, som en stor begivenhed. Forbindelsen mellem Norge og Løkken havde jo tidligere været ret livlig i skudehandelens dage og sproget voldte derfor ingen vanskeligheder.

Under en orkanagtig storm, der rasede langs kysten den 28.-29. november 1912, blev der observeret et drivende skib udfor Løkken. Der var tydeligt meget havareret, da man mente at kunne fastslaa, at det drejede sig om et større dampskib, der havde mistet skorstenene og andet opstaaende.

Man gjorde redningsmateriellet klar og afventede, at skibet skulle gaa paa grund og haabede, at det ville ske inden aften, da søen stadig voksede og stod helt op i klitten.

Det var en meget alvorlig opgave redningsmandskab, opsynsmand og baadformand var stillet overfor, idet det at borde det drivende skib kunne betyde den visse død for mandskabet, fordi den lille robaad var i fare for at blive knust af det store skib. Der manglede ikke — som sjældent i slige tilfælde — paa gode raad fra de mange tilskuere, der endog selvbestaltet forsøgte at sætte redningsbaaden i søen. Efter en besindig raadslagning, hvori ogsaa deltog den 86-aarige fhv. leder af redningsstationen, Carl Sand, blev man enige om at forsøge at gaa ud.

Den gamle redningsmand blev paa stranden og holdt, trods sin høje alder, ud til forsøget lykkedes.

Baaden kom godt om første revle, hvor man kastede anker og forsøgte at komme i nærheden af skibet ved hjælp af ankerdræg. Det lykkedes at komme i forbindelse med skibet og man bjergede 2 mand, næste gang den øvrige besætning, samt skibskatten, som en af mandskabet knugede ind til sig.

Det var taknemmelige, men stærkt forkomne mænd, der snart stod paa Løkken strand og fortalte, at en braadsø om natten havde taget 3 af deres kammerater, rattet paa kommandobroen, alle baadene og skorstenene.

Skibet var „Margaret“ af Gøteborg, og staar nu som vrag syd for molen og minder om en af de mest farefulde strandinger ved kysten og om en dygtig og heldemodig indsats af redningsmandskabet, en indsats, der vakte beundring ud over hele landet og i „Margaret“'s hjemland Sverige.

Af strandinger ved nabostationen, hvor ogsaa Løkkens redningsbaad og mandskab assisterede kan nævnes dampskibet „Paris“ af København, strandet ved Lønstrup den 20. januar 1920 og barken „Hinschenfeld“ af Hamborg, der strandede 2. juledag ved Blokhus i aaret 1923. Fra disse 2 skibe reddedes ialt 36 mand.

Selve juleaften i 1916 strandede nord for Løkken dampskibet „Amphitrite“ af Helsingborg. Det var over midnat da strandvagten meldte gennem telefonen om et strandet skib noget nord for Furreby strand. Alt blev straks gjort klar, og baad, materiel, samt raketapparat læsset paa vognene. Halvvejs naaet til strandingsstedet skete der et alvorligt uheld, idet hestene og vognen med redningsbaaden pludselig sank dybt i kviksand. Det lykkedes dog hurtigt ved fælles anstrengelser, at faa de forskræmte heste paa sikker grund igen, og man naaede heldig strandingsstedet og fik baaden sat i vandet. Der blev reddet ialt 19 mand, der fik en god og lykkelig juleaften paa et af Løkkens hoteller. Ogsaa dette skib blev af Switzer og bjergene bragt flot. Og til slut kan vi minde om, at det i disse dage, nemlig den 16. december er 40 aar siden den engelske damper „Eriqus“ af Hull i 1921 strandede udfør Lønstrup. Da man antog, at det drejede sig om et større skib, fik Løkken

redningsstation fra ledelsen i Skagen ordre til straks at begive sig til stedet.

Kl. 8,20 aften gik baaden i søen og da man var roet over de tre revler sattes der sejl, men først kl. 11 kunne man ankre op ved skibet, hvor allerede Lønstrup redningsbaad laa. Baaden laa ved skibet hele natten, men da vejret om morgenen var næsten stille, fik Løkken redningsbaad ordre til at begive sig hjem til Løkken.

Men næste morgen var vejret slaaet om, og kl. 11 $\frac{1}{2}$ maatte redningsbaaden atter begive sig til det strandede skib, der fremdeles stod fast. Skibets besætning bestod af 22 mand, og desuden befandt der sig 13 bjergere fra Lønstrup ombord. Imidlertid var ogsaa Switzer's bjergningsdamper kommet til stede, og havde omsider bragt skibet flot. Søen voksede stadig og flere af bjergene begyndte at sejle i land i små motorjoller, medens andre bjergere blev ombord. Løkken redningsbaad indtog ialt 10 og Lønstrup 6 mand, og alle naaede heldigt i land. Løkkenmandskabet havde endnu en haard tørn tilbage med baad og materiel ad landevejen og naaede først hjem langt hen paa aftenen.

Hele redningsaktionen havde da været i et døgn, og det var trætte og forkomne mænd, der naaede deres hjem efter at havde rengjort alt materiel og bragt baaden i hus.

Dette er den sidste stranding, der er nævnt i den interessante bog om Det norske Redningsvæsen.

I den nøgterne form disse beretninger er givet, er de ogsaa gengivet, dels efter Redningsvæsenets protokol og dels efter samtaler med redningsmænd jeg har kendt og som selv deltog i disse redningsforsøg. Mænd, der med livet som indsats gik ud i en aaben robaad for at gøre deres pligt mod medmennesker, der var i nød.

Mon vi ikke i en verden af i dag kunne trænge til at opholde os lidt ved disse nøgterne beretninger, og glemme for en stund atombombetruskel, vold og raceforfølgelse og mindes en tid, da man værdsatte det største af alt, næstekærligheden.

Dansk havforsker død -

Havforskeren dr. phil. Anton Frederik Brunn, een af dansk videnskabs store mænd med verdensry, er pludselig afgaaet ved døden 59 aar gammel.

Bedst vil dr. Anton Frederik Brunn vel være kendt som leder af Galathea-ekspeditionen, hvis overordentlige værdifulde resultater og succesrige gennemførelse tilskrives denne mand. For denne indsats opnaaede han de højst tænkelige udenlandske og indenlandske hædersbevisninger.

Han var æresmedlem af adskillige udenlandske selskaber og bestred en lang række tillidshverv og var ved sin død lektor i oceanologi ved Københavns universitet.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Anders Kristian Vejlgård Enevoldsen*, Hvide Sande, er afgaaet ved døden den 24. novbr. f. aa.

Anders K. V. Enevoldsen, der var født d. 23. maj 1888, blev ansat som baadmand den 1. oktbr. 1916 og afskedigedes paa grund af alder den 30. septbr. 1951. Han havde deltaget i redningen af 75 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Thomas Frederik Poulsen*, Hals, er afgaaet ved døden den 26. november f. aa.

Th. Fr. Poulsen, der var født den 15. marts 1881, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Hals“'s oprettelse den 1. august 1921 og afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1941. - Han havde deltaget i redningen af 28 skibbrudne.

Fhv. baadmand *Niels Jerne Outzen*, Sønderho, afgik ved døden den 2. december f. aa.

Niels Jerne Outzen, der var født den 7. februar 1876, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1916 og afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1939. Han havde deltaget i redningen af 9 skibbrudne.

Fhv. baadmand *Mikkel Knud Bundesen*, Manø, afgik ved døden den 8. december f. aa.

Mikkel K. Bundesen, der var født den 14. oktober 1897, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1934 og afskedigedes paa grund af alder den 31. oktober 1957. - Han havde deltaget i redningen af 11 skibbrudne.

85 aar

Fhv. baadmand *Hans Peter Østen*, Gedser, fylder den 21. januar 85 aar.

80 aar

Fhv. opsynsmand *Peder Jessen Brinch*, DM, Sønderho, fylder den 4. januar 80 aar.

Fhv. baadmand *Søren Thuesen Enevoldsen*, Hv. Sande, fylder den 15. januar 80 aar.

Fhv. baadmand *Henrik Hansen Schmidt*, Svenske Knolde, fylder den 27. januar 80 aar.

75 aar

Fhv. betjeningsmand *Anders Chr. Jensen*, Vangsaan, fylder den 31. januar 75 aar.

50 aar

Baadmand ved r/st. „Kirkeby“, *Thomas Jørgen Martinsen*, fylder den 7. januar 50 aar.

Baadmand og motorpasser ved r/st. „Nørre-Vorupør“, *Hans Peter Joseph Jensen*, fylder den 29. januar 50 aar.

Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Søndervig“.

Betjeningsmand *Ernst Tage Jacobsen* er efter eget ønske paa grund af bortrejse afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af december maaned 1961.

Ernst Tage Jacobsen har været ansat ved stationen siden 1. august 1959. — I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertid ansat *Jens Arne Jacobsen*.

En hilsen

Den 31. december fyldte een af vestkystens kendte redningsmænd, fhv. baadformand *Jens S. Christensen*, Hvide Sande, 70 aar.

Jens S. Christensen var først bosat i Aargab, hvor han var født, og han har drevet fiskeri fra aaben kyst og fra de forskellige udløb fra Ringkøbing fjord ved Hvide Sande og Gjødlen. Han blev først ansat som redningsmand ved stationen „Haurvig“, men ved stationen „Hvide Sande“'s oprettelse overført dertil, hvor han straks blev valgt til baadformand og denne tjeneste varetog han med stor dygtighed indtil han traadte tilbage paa grund af alder.

I hans lange tjenestetid, især ved stationen „Hvide Sande“, har han deltaget i mange baade farlige og besværlige redningsforetagender. Det faldt ogsaa i hans lod, at føre baaden hin decemberrnat for 10 aar siden, da redningsbaaden kæntrede under indsejling efter, at have ydet assistance til den hollandske sandpumper „Kinhein“. Vi, som fra kysten var øjenvidne til dette redningsforetagende, fulgte med beundring disse modige mænds færd. Vi ansaa jo som givet, at besætningen var i den yderste livsfare — paa grund af deres nødsignaler.

Og det tjener redningsmandskabet stor ære, at de gik ud uden vaklen i den yderst alvorlige situation. Vi ved jo nu at baadslæbet sprængtes under indsejlingen og at baaden kæntrede. Det mest tragiske ved denne ulykke synes jeg var, at en saa stor og moderne sandpumper ikke var forsynet med radiosender, thi saa ville ulykken jo være undgaaet. Jens S. Christensen og de to andre overlevede, hvoraf den ene Chr. Thomsen, der nu er stationens opsynsmand fortsatte som redningsmand ved stationen.

Hvide Sande er en af de mest udsatte stationer paa kysten, der er mange redningsforetagender og tit store distancer og dertil kommer, at man jo ikke i Hvide Sande har stationeret redningsdamper.

Vi er mange der vil ønske Jens Sørensen, som han almindeligvis kaldes, hjertelig tillykke paa 70-aars dagen og takker ham for hans indsats i „Det danske Redningsvæsen“.

— d.

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.

Det var dengang -

Under den tyske besættelse af Danmark forekom mange episoder mellem de vestjyske strandfogeder og de tyske kystvagter, man kan godt sige, at de mødte legal modstand fra strandfogederne hele tiden. Sagen var jo ligetil. Strandfogedernes rettigheder blev beskaaret, og tyskerne tog af Strandingsgodset.

Jeg vil lige beskrive en episode fra julen 1943. I juleugen inddrev en betydelig mængde strandingsgods, væsentlig bestående af skibsvrag fra krigsforliste skibe. Iblandt det var der en del store skibsluger, som paa oversiden var beslaaet med en svær galvaniseret jernplade, som beskyttelse mod maskingeværild.

Redningsvæsenets strandvagt var jo forlængst inddraget, og strandfogederne maatte ikke komme til stranden før solopgang. Da jeg ved min afpatruljering anden juledag konstaterede, at tyskerne kørte strandingsgods med to spand heste, var der ikke andet at gøre end at køre ud med min vogn saa snart det blev lyst næste dag. Tyskerne kom igen, men jeg var foran og tog af det bedste. Tyskerne kørte deres tømmer op til havklitterne ved Dødemandsbjerg, hvor de straks gik i gang med at bygge træbunkers. Det hele gentog sig hver morgen i hele juleugen, og jeg var altid foran.

En morgen, da det stormede slemt fra nordvest og der var stærk sandfygning, kørte jeg langs med tyskernes trædynger og tilbageover brede noget af det. Sandfygningen slettede mine spor, og tyskerne opdagede det ikke.

En dag efter nytår kom tyskerne med en lastbil og begyndte at læsse paa af det strandingsgods, som jeg havde kørt hjem. Jeg forbød dem at tage af det og henviste officeren til politimesteren i Ringkøbing. Officeren tog straks i bil til Ringkøbing og kom tilbage med en fuldmagt fra politiet til mig, til at udlevere godset og vurdere det. Det drejede sig ikke om ret meget, havde officeren sagt.

De læssede nu bilen, og jeg regnede med, at de var tilfredsstillet, men straks efter kom et hestekøretøj efter tømmer. Jeg talte med politimesteren i telefonen, og han mente ikke det var til at forhindre, men jeg skulle vurdere, hvad tyskerne tog. De tog, foruden billæset, 9 vognmandslæs, og jeg vurderede det til 1470 kr., som de lovede at betale om nogle dage.

Da der var gaaet nogle dage, tog jeg ned til tyskerne ved Dødemandsbjerg for at faa pengene. Gennem en tolk kom jeg i forbindelse med nogle officerer, hvoriblandt den officer var, som havde ledet afhentningen af strandingsgodset. Jeg afkrævede ham betaling for tømmeret. Han sagde, at enhver administration tog tid, og spurgte mig, hvem der havde vurderet godset? — Da jeg sagde, at det havde jeg selv. Sagde han til de andre: „Han har selv vurde-

deret det“, og saa grinede de. Jeg sagde til dem, at jeg fandt det ikke spor morsomt, og tømmeret var ikke mit, jeg havde kun ansvaret for det. Han skulle nok betale, sagde han, men han ville først undersøge, om godset ikke var vurderet for højt. Det mente jeg ikke var nemt, eftersom godset jo nu var anvendt til bunkers.

Jeg tog saa hjem, og faa dage efter kom pengene.

En tid efter traf jeg politibetjenten fra Nr. Nebel, og han spurgte mig om jeg havde solgt strandingsgods til tyskerne, hvad jeg jo bekræftede. Jo, for forleden, sagde han, kom en tysk officer ind til mig og spurgte, hvad er tons strandingsgods var værd, for han havde af strandfogeden i Bjerregaard faaet 70 tons, og det blev over 20 kr. pr. tons. Politibetjenten forklarede ham, at alle numre jo ikke var lige værdifulde. Han spurgte saa, hvad strandingsgods kostede ved sidste auktion. Politibetjenten ringede saa ind til Politikontoret i Varde og spurgte om de kunne give ham gennemsnitsprisen pr. nr. hos en strandfoged i Varde politikreds ved sidste auktion. Han fik saa besked, jeg tror det var Blaavand, med 30 kr. pr. nr.

Da tyskeren hørte det, var han klar over, at han havde gjort en god handel. Men det er et typisk eksempel paa, hvor vilkaarligt alting foregik under disse vanskelige forhold. D.

Fiskeskipperens første tanke:

Du faar ikke alle mand med hjem -

Øjenvidneskildringer om de dramatiske minutter, da tre af Tejn-kutteren »Trio«s fire-mands besætning blev slaet over bord af en »hul bølge«. Den ene var bevidstløs da han blev bjerget op. Pludselig laa de tre i havet og jeg var sidste mand paa kutteren. Min første tanke var: Denne gang faar du ikke dem alle med hjem! Og har man maaske nogensinde før hørt om, at det lykkedes at redde tre mand, der samtidigt faldt i vandet fra en kutter? — Men vi fik alle bjerget op, og at det gik saa godt, er simpelthen et under. —

Saadan sagde fiskeskipper Aage Kjøller, Tejn, om den dramatiske hændelse, der indtraf søndag den 17. november, da „Trio“ af Tejn var paa fiskeri 150 sømil fra Bornholm. — De tre mand Jørgen Villadsen, Rø, Kaj Aage Jensen, Tejn og Orla Jensen, Tejn, blev slaet over bord — og alle blev reddet.

Om den dramatiske hændelse fortæller Aage Kjøller følgende:

Man var søndag ved 16-tiden ved at trække laksekroge. Aage Kjøller stod i styrehuset, og de 3 mand stod paa dækket. Vindstyrken var 6, vinden var nordlig, og der var derfor en me-

get høj sø. I dagens løb havde man haft hagl- og snebyger med vindstyrke 10.

Pludselig slog en mærkelig sø, en hul sø, paa tværs af kutteren. Den kunne nærmest sammenlignes med en halv knibtangskæbe. Den faldt ned med voldsom styrke, rev læsejlet løs, splittede planker paa en redskabskiste, bøjede grebet paa en af stængerne til spillet, sendte en 150 kg's redskabskiste op paa lønningen — og rev de tre fiskere overbord.

— I de 25 aar, jeg har sejlet, har jeg aldrig set saa meget vand, mens der har været mænd paa dæk, siger skipper Kjøller. Og jeg har ellers været paa fiskeri under alle vejrlig — selv i orkanagtigt vejr. De tre var da ogsaa væk, da baaden havde rejst sig igen.

Orla og Kaj Jensen naaede ikke at reagere, inden de laa i søen, mens Jørgen Villadsen, der havde passet spillet instinktivt greb fat i spillet. Men søen var for stærk, og han maatte slippe taget. Paa vejs udenbords fik han fat i skandækket, men kutteren krængede over — og han maatte slippe grebet.

Fantastisk held

— Min første tanke var, siger Aage Kjøller, at denne gang kunne jeg ikke faa alle mand med hjem. Men vi havde heldet med os i saadan grad, at det saa ud, som om det var tilrettelagt, at det skulle være saadan.

Kaj Aage Jensen laa saaledes helt op ad skroget, saa ham kunne jeg hjælpe op uden at skulle manøvrere med kutteren. Han havde faaet et slag over det ene laarben, og da han senere døjede med et staa paa det, maatte vi gaa tidligere til havn end beregnet.

Orla Jensen laa en baadslængde agterude. Jeg kastede en redningskrans lige ud for ham — ja, havde jeg kastet den fem tommer længere til højre, havde han faaet den ned over hovedet. Men han saa den ikke. Orla Jensen forklarede siden, at han havde syntes, at redningskransen var langt fra ham.

Vi bakkede ud til Orla. — Men da skete det mærkelige, at vi kom lige præcis op til ham, skønt man jo ikke kan styre, naar man bakker. Vi stak en ketcher ned til ham, han greb fat om den, og vi fik ham vippet indenbords. Vi saa nu, at Jørgen Villadsen laa ca. 4 baadlængder forude. Mærkeligt, at de kunne drive saa langt fra hinanden — og mærkeligt, at han laa lige ret forude. Det var bare at sejle ret frem.

Men det var i sidste øjeblik, vi fik bjerget Jørgen. Det drejede sig faktisk om et kapløb om sekunder. Han var „væk“, da vi naaede til ham, men da han mærkede ketcheren, som vi stak ned til ham, greb han fat om den. — Vi maatte nærmest brække hans ene haandled rundt for at kunne hjælpe ham indenbords, men ind kom han, Der gik et stykke tid, før han kom til sig selv.

— Det er, siger Aage Kjøller videre, ganske enestaaende, at det lykkedes at redde 3 mand, der falder over bord. Det var en forkert sø som var aarsag til hændelsen, og disse forkerte søer gør det farligt at være paa havet — navnlig ved at være paa havet om vinteren, for da slaar de haardest.

Jeg kunne have tudet —

Orla og Kaj Jensen skiftede tøj og fik lidt at varme sig paa, hvorefter de kunne genoptage fiskeriet. Jørgen Villadsen maatte derimod til køjs, da han var haardest medtaget. Han havde ogsaa ligget 10 minutter i det vand, inden han blev reddet op.

— Jeg klamrede mig først til spillet, men havet slog for haardt, saa jeg maatte slippe, fortalte han bagefter. Jeg fik saa fat i skandækket, men kutteren krængede over, saa jeg maatte slippe. Min eneste tanke var nu bare at søge at holde hovedet oven vande. Men søerne var store. Jeg saa, at Kaj blev reddet op. Kutteren bakkede derpaa, og jeg skal indrømme, at det var meget nedslaaende. I første øjeblik var jeg ængstelig for, at de havde overset mig, men jeg blev klar over, at det gudskelov ikke var tilfældet. Da „Trio“ paany var paa vej hen til mig, sortnede det for mig, og jeg sansede intet, før jeg mærkede ketcherrammen inde i haanden. Jeg kunne gribe fast om den, skønt jeg faktisk var „væk“.

— Jeg fik en mærkelig oplevelse, da jeg blev slaet over bord, fortalte Orla Jensen. Tusinder af tanker løb gennem hjernen, kørte i ring, men ingen af tankerne blev ført til ende.

Fiskerne fortalte samstemmende, at vandet ikke havde virket koldt. Men man havde ogsaa meget tøj — og saa arbejdede man instinktivt alt, hvad man kunne for at holde hovedet oven vande. De kan alle svømme, men var ude af stand til at tage et svømmetag paa grund af det tunge tøj. De ene fortalte, at da han var reddet op paa dækket, kunne han have sat sig ned og tudet — hvis ikke det havde været saadan, at ikke alle var bjerget.

Fiskeriet blev fortsat til mandag morgen kl. 4,30. Kaj Jensen havde da stærke smerter i sit ene laarben, saa man besluttede at søge hjemad, og ved 0,30 tiden anløb „Trio“ Gudhjem havn, hvor en mængde slægtninge, venner og bekendte var mødt op.

— serik.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

November-stormen 1911

Den 4. november i aar var det 50 aar siden „novemberstormen“, som den blev kaldt, rasede og foraarsagede store oversvømmelser langs den jyske vestkyst i almindelighed, men ved Ringkøbing Fjord i særdeleshed. Stormen holdt sig i to døgn med vindstyrke 10-11 i byerne. Havets højde blev ikke saa stor som decemberstormen i 1909, men ved dens langvarighed foraarsagede den alligevel store ødelæggelser — værst gik det som nævnt i egene omkring Ringkøbing Fjord, og det havde sin særlige grund, idet den i 1910 aabnede udløb ved Hvide Sande allerede før stormen havde udvidet sig saaledes, at den allerede havde saa stort et strømprofil, at man ængstedes for efteraarsstormene.

Under selve orkanen udvidede den sig kolossal og dertil kom, at det lukkede udløb ved Nymindegab kun havde lukket sig selv og endnu ikke afdæmmede, det siger sig selv, at der under stormfloden ogsaa væltede store vandmasser ind her. Hele vejen langs Holmsland Klit stod vandet ind i mange gaarde og huse, og det var ogsaa tilfældet ved fjordens østlige og sydlige side. Holmsland Klit har sikkert ikke været udsat for saa stor en oversvømmelse siden 1825, og da var aarsagen direkte gennembrud fra havet, baade i Lyngvig og Haurvig, og især i Bjerregaard. — Mange steder rundt om fjorden maatte baade mennesker og dyr føres bort fra de oversvømmede ejendomme, og kun den omstændighed, at vinden under hele stormen holdt sig konstant i v-n-vest bevirkede, at ingen mennesker omkom. Hvis vinden, som almindelig under lignende forhold var drejet mod nord eller nordøst, ville en uoverskuelig ulykke være indtruffet for beboerne ved den sydlige del af fjorden. Da vinden paa stormens 2. dag mod aften løjede lidt af kunne man skønne, at faren for en katastrofe var overstaaet. Og selv om oversvømmelsernes ødelæggelser var uoverskuelige, aandede folk dog lettet op, men det var et trist syn at se ødelagte marker, da vandet trak sig tilbage og i ejendomme, hvor vandet havde været inde var der jo sket store skader, f. eks. havde mange faaet næsten halvdelen af kreaturerens vinterfoder ødelagt, ligesom fiskerne led store tab ved bortdrevne redskaber.

Der skete kun en stranding paa vestkysten under stormen. Det var den tyske kutter „Nautilus“ af Femkenværder, som strandede paa Harboøre. Besætningen reddedes med raketapparat. Under og efter stormen drev betydelige vragsmængder ind paa kysten, deriblandt ligene fra det danske depotskib „Svardland“ af Aalborg, som 3 uger før stormen forliste ved den hollandske kyst.

Den katastrofale oversvømmelse ved Ringkøbing Fjord førte jo til omgaaende sikring og forsøg paa indsnævring af udløbet fra Ringkøbing Fjord, men dette mislykkedes, og man skred til

fuldstændig lukning af kanalen i 1914, og samtidig aabnedes et nyt udløb ved Gjødden, som virkede indtil sluserne ved Hvide Sande blev bygget og denne kanal genaabnedes og siden er de store oversvømmelser ved Ringkøbing Fjord afvist. — d.

Vi bliver aldrig trætte af at mindes vore venner

Mindefest i Hvide Sande 10 aar efter redningsbaads-ulykken, hvor fem redningsmænd satte livet til

Paa Sømandshjemmet i Hvide Sande var der samlet ca. 100 deltagere til den mindefest, som fiskeriforeningerne havde indbudt til i anledning af 10 aars-dagen for redningsbaadsulykken i Hvide Sande.

Formanden for Hvide Sande Fiskeriforening, Otto Hejde, Haurvig, indledede iflg. Lemvig Folkeblad paa fiskeriforeningernes vegne, idet han sagde:

Vi mindes vore tapre redningsmænds mod, trofasthed og uforfærdethed, da de for 10 aar siden satte livet ind for at redde andre. Vi bøjer os i stor ærbødighed for, hvad der skete, og for de fem mænd, der ofrede livet. Det skal dog ikke alene være en mindefest, men ogsaa en takkefest. Vi kan kun være taknemmelige for de redningsmænd, vi har her, de er altid paa deres post — og vore fiskere møder dem med ubetinget tillid. Vi maa heller ikke glemme at takke for, at der dengang var tre af vore redningsmænd, der blev bjærget — det var et under.

Otto Hejde knyttede til sin Velkomst ordene fra Sl. 94, 22: Herren er mit bjærgsted, Gud er min tilflugtsklippe, og mindede om, at naar vi tænker paa vor livssejls hen over jord, da er den lige saa farlig, som den sejls redningsfolkene gik ud paa. Derfor gælder det om at have den rette kurs sat, saa vi kan naa himmelens strand.

Tager sin Gud i sind

Sømandspræst Eilschou Holm, København, talte derefter over to linjer, som var skrevet til et digt til den norske sømand: Han ta'r sin Gud i sind, og sætter livet ind.

Disse ord kunne ligesaa godt være skrevet om de danske redningsmænd, hvis mod og uforfærdethed vi maa beundre, og ikke mindst naar vi ser et redningsfartøj staa ud over det store hav, med et mandskab, der ganske uegennyttigt og frivilligt sætter livet ind for at redde andre,

kun med dette ene for øje: At komme deres nødstedte kammerater til hjælp!

Der er mennesker nok, der kryber i skjul, og bagefter kan sige, hvordan det skulle være. Og der er for faa, der vover pelsen og gaar i forreste linje, som vore redningsmænd gør det rundt ved de danske kyster.

Saadan var det for 10 aar siden, derfor er det godt at mindes dem, der satte livet til lige uden for vore egne vinduer. En af dem, der gjorde det, havde skrevet et digt, hvori der staar: Jesus Kristus er den bedste ven, jeg ejer, han er min tilflugt dagen lang. Og det er det, der ligger dybest i alle mennesker, at de maa have ham til deres tilflugt. Og det skulle kendes paa os ikke alene i farens stund, men ogsaa i hverdagen.

Det lykkeligste, der kan ske for os er, at vi tager Gud i sind, og sætter livet ind, for at Gud kan faa hele pladsen i vort hjerte.

Vi skal alle dø, men har vi givet Jesus vort ja, kan det under evighedens synsvinkel være ligemeget hvornaar og hvor det sker.

Maa det, vi her er samlet om, sige til os, at engang er det os. Maa vi dog naa maallet herhjemme.

Vi er stolte —

Efter at fiskeriforeningerne havde været vært ved en kop kaffe, var ordet frit.

Jens Aae Pedersen, Sdr. Lyngvig, talte om det indtryk, han havde faaet, naar han gik ved stranden en tidlig morgen efter en haard kuling. Her fandt han nemlig fodspor efter vagtmandskabet. Det har talt alvorligt til mig, sagde taleren, vi er glade og stolte af vore redningsmænd, men ogsaa af vore strandvagter. Naar vi er paa havet, er vi glade for at vide, at der er nogle, der spejder ud over havet, vi ved, vi kan faa hjælp, og de har aldrig svigtet. Det er en skøn gerning at være redningsmand. Men det minder os ogsaa om den redningsmand, vi har her oventil, Jesus. Ham skal vi slaa vor lid til.

Hans L. Tarbensen, Sdr. Lyngvig, takkede fiskeriforeningerne, fordi de havde indbudt til denne mindesammenkomst. — Vi bliver aldrig trætte af at mindes vore venner, der satte livet til for at redde andre, sagde taleren, og nævnedes derefter ordet: Jesus Kristus er i gaar og i dag den samme, ja, til evig tid.

Gud kan frelse os

Pastor A. D. Huus sluttede aftenen med at tale om de ti brudejomfruer, der skal minde os om at vi, der hører Jesus Kristus til, har noget glædeligt i vente. Adventstiden, som vi nu er inde i, er præget af det, der skal komme. Mennesker i vort slægtled, tænker sikkert mere

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

paa, hvad der skal ske, end slægten før, fordi der trækker saa mange mørke skyer op rundt omkring. Jetpilotten styrer udelukkende efter instrumenter, tager han jordkending, gaar det galt,

Vi har ogsaa kun instrumenter at styre paa, at leve paa og efter: Guds ord, og det siger, at dagen er nær, og da skal det afsløres, hvad vi har ventet, og hvad vi har sat vor lid til. Det er ikke nok, at vi fik begyndt, men vi maa altid være rede. Naar raabet lyder: Brudgommen er her, gaa ham i møde! at vi da maa have olie paa vore lamper.

Vi har kun en mulighed for frelse, at tage Gud ind i sindet og sætte livet ind for at naa maalet, saa han faar magt og ære og faar lov til at frelse os.

Bestyrelsesmøde

Bestyrelsen for „Foreningen af danske Redningsmænd“ har afholdt bestyrelsesmøde paa Krabbes hotel i Holstebro, hvor forskellige foreningsanliggender blev drøftet — saaledes redningsvæsenets fremtidige tilhørsforhold. I bestyrelsen var der fuld enighed om, at forblive under forsvarsministeriet. — Dog maa man, hvis spørgsmaalet bliver aktuelt, lade afgørelsen gaa ud til urafstemning iblandt redningsmandskaberne ved stationerne. Bestyrelsen vedtog, at søge optaget en forhandling med forsvarsministeren omkring problemet „de midlertidigt ansatte“, idet man ikke finder deres forhold rimelige. Ligeledes ønskes der en forhandling omkring redningsmandskabets lønforhold, der slet ikke har holdt trit med de almindelige lønstigninger i samfundet.

Paa given foranledning drøftedes muligheden af, at de pensionerede redningsmænd kan faa deres understøttelse udbetalt maanedsvist, i stedet som hidtil, kvartalsvis, herom har der fra flere sider været rettet henvendelse til foreningen fra afgaaede redningsmænd.

Paa mødet valgtes motorpasser Verner Diers, Esbjerg, som næstformand i foreningen, og der blev foretaget juleuddeling fra hjælpe-kassen.

„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. — Jul. Tarbensen, Søndervig. — Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. — Verner Diers, Havnegade 153, Esbjerg, Telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne'

LEMVIG

E. SMEDGAARD
Sole. Guld. Obre. Optik
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

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. 894
Filial: Thybøen . Telf. 29

JESPER PEITERSEN
Fiskeri- og Skibsartikler
LEMVIG - - - TELEFON 246
Filialer i Thybøen og Thorsminde

Hos Hvass

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Dampskibs-Aktieselskabet
»Myren«

Korresponderende Redere
HOLM & WONSILD

SKAGEN

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



Skibeproviandering . Etableret 1809

P. Saxberg A/S
Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN
Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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

Dæskamaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri
Esbjerg gl. Havn
Telefoner: 684 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 Bjergrnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI %

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15

„ „ „ Rønne „ 22,45

sommeræsonen tillige dagture flere af ugens
dage sam' hver dag gennemgaaende forbindel-
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMP SKIBSSELSKABET
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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S

Skaarup & Salskov

Smede- & Maskinværksted
Thyborøn . Tlf. 61

Indehaver. J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

★
Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1962

29. Aarg.



En norsk redningsgut

REJS

MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Tryksager af enhver Art faas hurtigt og illigt

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

Marketenderiet

„NY HAVN“

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

TORM

København

Brugsforeningen

»FREM«

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

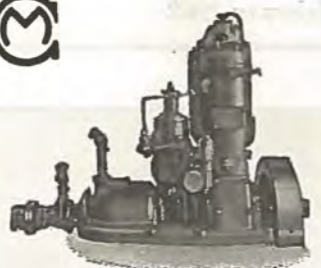
AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{Å/s}

Telefon 66



Motorer

i Størrelserne
25 - 330 HK

Grenaa Motorfabrik

Telf. (063) 20666

DANMARKS

HANDELS- og SÆFARTS-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 - 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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1962

29. aarg.

Mine 12 kammerater druknede — men jeg vil fortsat sejle

Den 18-aarige jungmand Viggo Jensen fra Tømmerby ved Them er nu rask
efter den meningsløse ulykke i Østersøen
for halvanden maaned siden, hvor kun fire af 16 mand blev reddet ved skibsforslis

For godt halvanden maaned siden rystedes det ganske land ved en meningsløs skibsuulykke, som kostede 12 danske søfolk livet. De 12 druknede var medlemmer af den 16 mands store besætning paa det københavnske motorfragskib „Teddy“, der tirsdag den 14. november i en storm af vindstyrke 9 forliste i Østersøen. Blandt de fire reddede var den 18-aarige jungmand Viggo Jensen fra Tømmerby ved Them. Han brækkede fodrodsbenet ved forliset, men i løbet af en uges tid erklæredes han rask og stævner saa atter til søs.

— Jeg kan ikke se andet, end at jeg atter skulle tage ud at sejle, siger Viggo Jensen, som for nogle dage siden fyldte 19 aar. Egentlig ville jeg gerne have fundet et arbejde i land, men det er svært at tjene de penge, som det giver at sejle. Lige fra jeg var en lille dreng, har lysten været til søen, og selv om det kan virke underligt, naar min far er landmand, saa drog jeg afsted, da jeg var fyldt 16 aar. Jeg har haft mange dejlige oplevelser med baade paa Middelhavet i næsten alle europæiske havne og ikke mindst i de nordiske lande. Det er minder for livet.

Skibet trunget ned af vandmasserne

— Forliset i Østersøen staar fuldstændig klart for mig den dag i dag. Jeg var paamønstreret „Teddy“, et forholdsvis nyt skib, i Mariager 10 dage før forliset. — Den 14. om morgenen havde vi forladt Stettin med en last gibssten bestemt for cementfabrikken i Mariager. Lige over middag blæste det kraftigt op i farvandet ud for Bornholm, og det blæste med vindstyrke 9-10. Hele formiddagen havde vi selvstyrer paa roret, men lidt over middag kom der en mand til rors.

Jeg stod til rors, da skibet ved 19,30-tiden om aftenen ramtes af den forkerte sø, der var

aarsag til forliset. Det følte ligesom fartøjet vendte rundt, og jeg blev kastet i vandet efter i farten at have grebet en redningskrans. Jeg er ikke klar over, hvor lang tid jeg havde ligget i vandet, men da jeg kom til bevidsthed og saa hen mod skibet, var det næsten sunket. Ild og røg stod i kaskader ud fra skorstenen og det sidste af skibet, jeg saa, var flaget i mastetoppen, der gik ned i den oprørte sø.

Dramatiske minutter

Foruden mig blev kun tre reddet, nemlig 1. styrmand R. Christensen og matroserne Peter Jensen og Poul Jensen. Matroserne var begge under dæk, da de tilkaldt af søens haarde slag mod skibssiden løb op paa dækket, hvor de straks skylledes bort. Der var ikke mulighed for at alarmere kammeraterne, som var gaaet ned i skibet. Jeg laa omkring en time i det iskolde vand, indtil gummiredningsbaaden fra „Teddy“ med styrmanden og den ene af matroserne dukkede op og fik mig bjærget ombord.

Minutterne før forliset var uhyggelige. Kaptajn J. Nielsen og 1. styrmand R. Christensen var begge paa kommandobroen med mig. Skibet var fuldt oplyst, hvilket vil sige, at arbejds-lamperne var tændt paa dækket. Vinden skiftede meget, og da vi netop havde sat kurs mod Møn, kom vinden pludselig agterind, og søerne begyndte at „brække“.

Vi forsøgte straks at lægge kursen mod øst for at komme op imod vinden, men da kom den forkerte sø ind over „Teddy“, og styringen svigtede totalt. Skibet blev slaet om paa siden og „rejste“ sig ikke igen.

— Den klarer vi ikke, raabte kaptajn Nielsen til styrmanden og mig. Ud i baljen! — Siden saa vi ikke kaptajnen.

Det gjorde et stærkt indtryk paa os fire, der var kommet op i gummiredningsbaaden, at ikke

flere var reddet. Vi drev rundt i farvandet omkring stedet, hvor „Teddy“ var forlist paa 15 meter dybt vand. Senere drev gummibaaden for vinden mod Falsterbo, men forandrede kurs paa grund af strøm og vind over mod Møn.

Vi fire nødstedte lagde os tæt sammen og masserede hinanden for at holde varmen. Efter 25 timer paa søen blev vi opdaget af det bornholmske fragtskib „Gribben“, der tog os med ind til Bornholm.

Straks efter, at vi havde faaet os indrettet ombord i gummiflaaden, sendte vi to nødraketter op. De blev observeret fra det polske fragtskib „Tczew“, som øjeblikkelig ændrede kurs og foretog en eftersøgning med kraftige projektorer. Lyskeglerne løb hen over redningsflaaden, men fra det polske skib saa man os ikke i den oprørte sø. Vi saa en 4-5 skibe den næste dag, og vi havde faktisk indstillet os paa endnu en nat i gummiflaaden, da „Gribben“ fandt os.

Glæde i hjemmet, da jeg ringede

„Gribben“ bragte os ind til Hammerhavn, hvor en læge tilsaa os. Jeg var den eneste, der var blevet kvæstet, og jeg blev derfor bragt til sygehuset i Rønne, hvor jeg fik det ene ben lagt i gips. Efter 14 dages forløb blev jeg sendt hjem.

Jeg glemmer aldrig den telefonsamtale, jeg havde hjem den 15. november om aftenen, da vi var kommet ind til Hammerhavn. Mine forældre og søskende samt min pige havde gaaet i uvished i mere end et døgn. Nu talte jeg lyslevende til dem gennem telefonen.

Nu skal jeg altsaa til søs igen. Naturligvis kan jeg ikke undgå at tænke paa forliset. Men jeg tænker faktisk paa, at i land holder man ikke op med at køre bil, selv om man er kørt galt. Og der sker jo flere ulykker paa land end paa søen. Nej, jeg tager ud at sejle igen.

Frands.

Det norske redningsskib sunket i Nordsøen

Besætningen, 5 mand, reddet

Fem norske søfolk blev sent paa aftenen den 23. januar reddet ombord paa Liberia-skibet „World Seefarer“, efter at have tilbragt flere dramatiske timer ombord paa det norske vejr- og redningsskib „Eystein“ af Bergen. — Skibets kaptajn, Karl Vallhammer, udsendte SOS-signaler kort før kl. 14, da skibet paa en position 140 sømil vest for Ringkøbing havde faaet en forkert sø og var kommen i alvorlige vanskeligheder og var sprunget læk. Skibet holdtes flydende i den haarde sø — vindstyr-

ken var mellem 7 og 8 — ved haardt pumpearbejde.

Nødsignalet blev opfanget af flere signalstationer, deriblandt Blaa vand, og fra den norske station „Farsund“ iværksattes en stor hjælpeaktion. Kort efter at SOS-signalerne blev udsendt, blev der fra det engelske kystredningsvæsen udsendt 3 redningsfly, og fra station Karup blev en Katalina-maskine sendt til stedet.

Flere skibe befandt sig i nærheden af det nødstedte skib, men alligevel var der en overgang fare for besætningen. Den engelske tankbaad „Georgine W. Everad“ var kun ca. en halv times sejlads fra „Eystein“ og sejlede straks til undsætning. Kort efter sluttede Liberia-skibet „World Seefarer“ sig til, og endvidere sejlede en amerikansk destroyer og et norsk redningsskib mod den opgivne position.

Ved 17-tiden var „Georgine W. Everad“ naaet frem til „Eystein“, men paa grund af den haarde sø lykkedes det ikke at komme op paa siden af det norske skib. Saa søgte man fra „Eystein“ at sætte en redningsbaad i vandet, men ogsaa dette var paa grund af det oprørte hav umuligt. Omkring 18-tiden søgte et af de engelske fly at kaste en redningsbaad ned til „Eystein“, men heller ikke det lykkedes. Søen bar redningsbaaden væk fra det nødstedte skib endnu inden besætningen kunne faa fat i den.

Først da „World Seefarer“ naaede frem, blev det muligt at undsætte besætningen paa det nødstedte skib. Liberia-baadens sendte en motorredningsbaad over til „Eystein“ og fik de 5 besætningsmedlemmer bjerget. De var alle stærkt udmattede efter det haarde pumpearbejde. Kort efter sank „Eystein“.

Det 118 tons store „Eystein“ var udstationeret som fast vejr- og redningsskib — en opgave Danmark, Norge og Sverige har søgt løst i forening. Den oprindelige grund for at udstationere et vejrskib i Nordsøen, var ønsket om at forbedre vejrtjenesten i dette farvand. Men skibet skulle foruden, i en given situation, kunne virke som hjælpe- og redningsskib for nødstedte fartøjer. „Eystein“'s egen skæbne har bekræftet, at der i høj grad kan være brug for denne redningstjeneste.

„Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansvar. 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. — Jørg. Tarbensen, Søndervig. — Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. — Verner Diers, Havnegade 153, Esbjerg, Telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

Mands Minde

85 aar

Fhv. baadmand Valdemar B. Sørensen, Sæby, fylder den 19. februar 85 aar.

80 aar

Fhv. baadformand William Rimmen, DM., Hirtshals, fylder den 3. februar 80 aar.

75 aar

Fhv. betjeningsmand Anders Chr. Jensen, Aalebæk, fylder den 1. februar 75 aar.

Fhv. opsynsmand J. Bjerregaard Pedersen, DM., Hanstholm, fylder den 3. februar 75 aar.

70 aar

Fhv. baadmand Micha Chr. Nielsen, Manø, fylder den 9. februar 70 aar.

Fhv. baadmand Chr. L. Chr. Krogh, Lyngby, fylder den 16. februar 70 aar.

Fhv. baadmand Ludvig Lund Sørensen, R., Hals, fylder den 27. februar 70 aar.

60 aar

Fhv. baadmand Holger Chr. Johansen, Gedser, fylder den 14. februar 60 aar.

50 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Hasle“ Ludvig Johs. Jensen, fylder den 1. februar 50 aar.

Baadformand ved r/st. „Thorsminde“ Viktor Jensen fylder den 12. februar 50 aar.

Opsynsmand ved r/st. „Lyngby“ Niels Christensen fylder den 13. februar 50 aar.

Betjeningsmand ved r/st. „Allinge“ Ove Emil Rømer fylder den 24. februar 50 aar.

Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Grenaa-Havn“

Baadmand Anker Bechmann er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar maaned.

Anker Bechmann, der er født den 25. januar 1899, blev ansat som betjeningsmand ved den daværende raketredningsstation „Fornæs“ den 1. okt. 1925 og blev ved stationens nedlæggelse i 1937 overflyttet til stationen „Grenaa-Havn“ som baadmand. Han har deltaget i redningen af 51 skibbrudne og er dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Som følge af reduktion af antallet af baadmænd ved motorbaadstationerne har der ikke fundet nyansættelse sted af baadmand.

Redningsstationen „Anholt-Havn“

Baadmand Ib Robert Rasmussen er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar.

Ib Robert Rasmussen, der er født d. 7. december 1923, har været ansat ved stationen siden den 1. oktober 1956.

I den ledigblivende plads som baadmand er midlertidigt ansat fisker Bjarne Anders Carlsen fra 1. februar d. aa.

Da 3-mastet skonnert »Start« strandede ved Læsø

Den 15. jan. 1868 kl. 10 aften blev der pr. telefon meddelt fra Nordre Rønner fyr, at et skib var strandet ca. en km nv. fra fyret og ca. 7 km n. for stationen paa et stenrev. Da meldingen skete, blæste det en orkanagtig storm, og opsynsmanden lod straks mandskabet tilkalde samt transporthestene og ilede selv til stationen.

Umiddelbart derefter blev der opsendt 2 nødsignaleraketter, der forblev ubesvaret.

Baaden og materialet blev kørt ud af redningshuset, videre til havnen og søsat, og efter at mandskabet havde iført sig redningsbælterne stod baaden kl. 11,30 ud mod strandingen med rebede sejl, og der naaedes op ved 3-tiden.

Den strandede skonnert stod med agterenden i vinden, og med søen brydende voldsomt over.

Med søerne ind over redningsbaaden

Efter 3 forgæves forsøg, lykkedes det at ankre og fire baaden ned til forskibet, hvorfra en redningsbøje med en line udkastedes og optoges af redningsbaaden. Under denne manøvre, der udførtes med stort besvær, fyldtes baaden flere gange med vand, og der mistedes 4 aarer.

Mandskabet, ialt 5 mand, entrede nu fra skibet ned i redningsbaaden, hvorefter denne freddes klar af skibet, ankertouget kappedes, der blev sat sejl og styret efter havnen, der naaedes kl. 5 morgen, og sammen med mandskabet kom under en velfortjent forplejning.

Det strandede skib var et 3-mastet jernskonnert „Start“ af Vordingborg, paa rejse fra Gøteborg til Brest med en ladning tjære paa 99 tons. — Aarsagen til strandingen skyldtes orkanagtig storm.

I et efterskrift i den gamle protokol skriver opsynsmanden ved stationen „Vesterø“, hvis station det var der bjergede besætningen, at redningsarbejdet var strengt og besværligt, men den blev udført til hans tilfredshed — særligt var mandskabet tilfreds med den store redningsbaad, uden hvilken det næppe ville have været muligt at udføre forsøget, som altsaa blev kronet med held.

Generalsekretær Hans Holter - norsk redningsvæsen, gaar fra borde -

Efter 27 aars dygtig tjeneste i Norsk Selskab til skibbrudnes Redning, er generalsekr. Hans Holter fratraadt sin stilling, under en opmærksomhed, der klart viser, hvad denne ranke personlighed i det aaremaal har betydet for norsk redningsvæsen. Vi tillader os i det følgende at bringe en artikel, der fandtes i det norske redningsblad „Kystvagt“ for 1. januar d. aa.

Sjælden bliver en mand saa et med en institution, som generalsekr. Hans Holter blev det med Norsk Selskab til skibbrudnes Redning. I de 27 aar han havde den daglige ledelse var han „pot og pande“ i denne vor store humanitære organisation, som fik en enorm vækst. Det kom nok af den almindelige udvikling, men naar nu generalsekr. Holter gaar af for aldersgrænsen, ser man klart hvormeget der skyldtes denne nye kraft, som blev generalsekretær og forretningsfører, som det dengang hed, ved aarskiftet 1934-35.

Generalsekr. Holter „saa tingene paa en ny maade“. Det er slaaet fast i tale og paa tryk, hvordan han gik ind for fornyelse og modernisering af redningsmateriellet, baade naar det gjaldt typer og nautisk og radioteknisk udstyr. Da han tiltraadte var sejskøjteepoken endda stærk levende i selskabet, og det havde været meget trange tider — ja var det tildels endnu. Alligevel blev de sidste 5 aar af 1930erne de mange donationers tid i redningsselskabet, det som gjorde det muligt at bygge den lange række fartøjer som endnu udgør hovedmængden af redningsflaaden, nu i stærkt moderniseret stand.

Ogsaa naar det gjaldt propaganda og indsamling, kom det til at blæse en ny frisk vind igennem selskabet, saa man magtede at drive denne fornyede redningsflaade. Baade før og efter krigen havde generalsekretær Holter et særdeles aabent blik for alt godt nyt under mottoet: „Redning af menneskeliv kan afhænge af materiellet — bare det bedste er godt nok for redningsflaaden“.

Saa langt midlerne rakte — og oftest lidt til — fik ogsaa redningsskøjterne det bedste. Generalsekretær Hans Holters personlige initiativ og mod, naar det gjaldt at bevare redningsskøjterne under norsk flag under krigen, er velkendt. Vi citerer her bare kort fra Gunnar Sønsteby's bog „Rapport fra nr. 24“ „— blandt andet fik vi hjælp af kaptajn Holter i redningsselskabet — paa en af turene (med redningsskøjte) havde han halve hjemmefrontledelsen med over til Sverige —“. Det fortælles ogsaa om mangt en anden værdifuld assistance til hjemmefront og udefront „takket være kaptajn Holter i redningsselskabet“. Det er velkendt at redningstjenesten tilsøs er en verdensomspændende huma-

nitær virksomhed, der samarbejder over alle landegrænser; man gaar til redning uden spørgsmaal om hudfarve, religion eller politik, det er *menneskeliv* det gælder.

I dette internationale samarbejde var generalsekretær Hans Holter en drivende kraft. — Som et udslag af denne samhørighed kan man kanske ogsaa se vejrvarslingstjenesten og redningstjenesten i Nordsøen som var hans initiativ i 1951.

For sine fortjenester paa forskellige omraader er da ogsaa generalsekretær Holter en meget dekoreret person: H. M. Kongens fortjenstmedalje i guld og er Ridder af Æreslegionen, Wasa-ordenen, Dannebrog, Finlands Lejon-orden og Islands Falk og blev paa sidste aars generalforsamling tildelt den yderst sjældne udmærkelse Redningsselskabets guldmedalje.

Generalsekretær Hans Holter blev født 18. juni 1892 paa Bestum ved Oslo. Efter kort tid i en bank gik han til søs, tog søkrigsskolens nederste og delvis øverste afdeling og blev officer i 1915. Paa neutralitetsvagten 1914-19 var han fartøjschef, blev marineflyver i 1918 VPL, kaptajn i 1933, 1919-26 var han salgsschef i cementindustrien, og rejste da ogsaa meget i udlandet. Paa en saadan tur var han med i en redningsbaad og reddede 9 mand fra en fiskeskutter, som var gaaet ned i storm. Hr. Holter drev senere egen fabrik og var ogsaa navigationslærer ved Oslo sømandsskole. Fra nytår 1935 blev han altsaa generalsekretær i Norsk Selskab til skibbrudnes Redning.

Det er ikke let at sige farvel til en personlighed som generalsekretær Holter, som i den grad har præget redningsselskabet i saa mange aar. Ved sin elskværdighed har han vundet mange venner.

Ved en højtidelighed i redningsselskabets præsidents, skibsreder Odd Godagers hjem, den 12. december blev Hans Holter dekoreret med Ridderkorset af 1. kl. af St. Olavs-ordenen for sine fortjenester i søredningskorpset.

Præsidenten indledede sin tale med at læse et brev op til ham ved 25 aars jubilæet fra skibsreder Dagfinn Paust, som var redningsselskabets præsident i 1935. — Det gjaldt da at finde en mand, der helhjertet kunne gaa ind for at bringe selskabet ud af det dødvande det havde befundet sig i i en aarrække, skrev Paust, og valget af Holter var et lykkeligt valg — der blev helt anderledes fart i tingene, selvom der kunne være meningsbrydning — det gjaldt moderniseringen og det gjaldt fremskaffelsen af penge, hvad Hans Holter kunne.

Skibsreder Godager sagde, at Holter fra første færd havde indset, at flaaden maatte udstyres med motor, moderniseres saavel fartøjsmæssigt som med hensyn til teknisk udstyr. Af selskabets nuværende 30 fartøjer var de 27 bygget i generalsekretær Holters tid. Den fantasti-

ske udvikling skulle han have en del af æren for — Taleren mente, at redningsflaaden idag var 25 mill. værd. Han takkede generalsekretær Holter for det store arbejde han havde udført. Generalsekretær Holter blev hyldet af den afgaaede præsident Hans Chr. Henriksen og statsraad Niels Lysø — og sidst tog Hans Holter ordet og takkede for al hyldest. Redningsvæsenet har været mit liv og mening i de 27 aar, jeg har glædet mig over at se det gro i den tid jeg har haft den lykke at staa for den daglige ledelse.

Et overmaade hyggeligt indslag var det, da generalsekretær Holters frue, som saa trofast har støttet ham i hans arbejde og selv har udrettet saa meget for redningssagen, baade i „Redningsblomsten“ og paa mange andre maader, blev tildelt selskabets høje udmærkelse — guldbrosjen.

I de i redningsstationerne ophængte gælbøsser er der i 1961 indkommet nedanførte beløb fra flg. stationer:

| | | | |
|---------------|-------|----------------|--------|
| Skagen-Havn | 25,30 | Overført | 425,18 |
| Gl. Skagen | 8,25 | Hennegaard | 15,00 |
| Kandestederne | — | Vejrs | 25,00 |
| Hirtshals | 15,00 | Blaavand | 1,00 |
| Lønstrup | 45,50 | Esbjerg | 53,00 |
| Løkken | 22,56 | Rindby | 8,25 |
| Slette-Strand | 19,30 | Sønderho | 13,00 |
| Thorup-Strand | 2,00 | Manø | 15,00 |
| Lild-Strand | 10,40 | Kirkeby | 35,00 |
| Vigsø | — | Sæby | 8,00 |
| Hanstholm | 7,98 | Hals | 11,00 |
| Klitmøller | 25,01 | Greeaa-Havn | 16,00 |
| Nørre-Vorupør | 16,00 | Østerby | 9,50 |
| Stenbjerg | 27,75 | Vesterø | 21,90 |
| Lyngby | 6,00 | Anholt-Havn | 9,00 |
| Vester-Agger | 32,00 | Odden-Havn | 23,93 |
| Thyborøn | 5,23 | Tisvildeleje | 12,00 |
| Flyvholm | 13,00 | Stevns | — |
| Liløre | 6,00 | Aalebæk | 6,00 |
| Ferring | 17,00 | Klintholm-Havn | 41,50 |
| Tuskær | 27,50 | Gedser | 20,00 |
| Thorsminde | 25,00 | Snogebæk | 103,00 |
| Fjand | — | Rønne | 24,00 |
| Vedersø | — | Hasle | 12,00 |
| Søndervig | 2,15 | Allinge | 12,00 |
| Hvide-Sande | 48,25 | Gudhjem | 13,00 |
| Bjerregaard | 3,00 | Svaneke | 19,00 |
| Nymindegab | 15,00 | Christiansø | 12,00 |

Overføres 425,18 Ialt 964,26

Ny pejlestation ved Blaavand

Post- og Telegrafvæsenet har taget den nye radiopejlestation ved Blaavands Huk i brug. Der vil dog gaa en maanedes tid med at køre stationen ind, og først derefter kan den officielt erklæres for aaben. I denne prøvetid bliver stationens service gratis.

Post- og Telegrafvæsenet undersøger ogsaa i den kommende tid muligheden for at fjernstyre saadanne pejlestationer, saa de kan styres fra kystradiostationerne. Og det er planen efterhaanden at opstille en kæde af pejlestationer paa de farligste kyster.

Finansudvalget

har bevilget 355.000 kr. til en 9 tons motorredningsbaad, der skal bygges i nærmeste fremtid paa Orlogsværftet.

Paa Krog & Christensens skibsværft i Thisted har man gjort forberedelser til igangsættelse af bygning af m/redningsbaaden, der paa dette værft skal bygges til Klitmøller redningsstation.

Ærefulde ord udefra — til dansk

sømandsskab

Det danske fragtskib „Perla Dan“ landsatte for nogen tid siden besætningen paa 9 mand fra det engelske skib „Fairfield“ af Liverpool.

„Fairfield“ var sunket i kanalen i en voldsom storm, efter at det havde faaet en alvorlig slagside. Besætningen maatte gaa fra borde fra det synkende skib, og opholdt sig ombord i en gummiflaade i tyve minutter, inden de heldigt blev taget ombord i „Perla Dan“, der lagde sig, trods de høje bølger, ved siden af gummiflaaden, saa de nødstedte kunne gaa ombord, som om vi laa i en havn — sagde andenstyrmænd Mike Magahan, der tilføjede: Vi har aldrig set saa dygtige sømænd. — Han maatte iøvrigt redde sig i pyjamas. Jeg hoppede i havet ved siden af gummiflaaden, og vidste ikke, at „Perla Dan“ var saa nær, men faa minutter efter fik jeg tilkastet et redningsbælte og taget ombord.

Skipperen paa „Fairfield“, H. Wilson, erklærede ligeledes: Danskernes sømandsskab var storslaaet.

Tre skibe, redningsbaaden fra Selsey, en flyvemaskine og en helikopter deltog i eftersøgningen.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

En moders hilsen til den druknede søn

Tejn kirkegaard rummer ikke minder fra fortiden, men i et hjørne af den, taler nutidens barske stemme

Tejn kirke, der blev indviet i 1940, har endnu kun forholdsvis faa gravsteder paa den lille kirkegaard, der ligger ved siden af kirkebygningen. Dette har sin naturlige forklaring i, at Tejn kirkegaard først blev taget i brug som begravelsesplads i 1948.

Derfor findes der heller ikke her, som paa omtrent alle bornholmske kirkegaarde, særlige minder i form af gamle gravsten med rig udsmykning og sjælden indskrift.

Men taler fortiden ikke paa kirkegården, saa kan man til gengæld i et hjørne af den høre en del af nutidens barske og ubarmhjertige stemme. —

Her hviler nemlig, under et græstæppe, de jordiske rester af to unge polakker, der i juli i aar, sammen med en ung landsmand, sprang over bord fra det polske turistskib „Mazowse“, da skibet befandt sig ud for Sandkaas. De tre afhoppere kæmpede sig frem gennem bølgerne mod friheden, men kun den ene naede Bornholms kyst.

De to, der fandt døden i havet, blev bjærget og begravet i Tejn kort efter. To ganske ens gravstene er sat over dem. Under deres navne, Nohert Jozef Hezig og Ervin Heinz Kischel ses dette enkle vers:

*Fred med hvert hjerte
fjern og nær,
som uden ro mon slaa.
Fred med de faa,
som mig har kær
og dem, jeg aldrig saa.*

Midlerne til gravstenene kom til veje gennem en indsamling i sognet og desuden modtoges bidrag fra hele Bornholm.

Langt fra det hjemland, de ønskede at forlade, ligger nu de to druknede polakker — men de er ikke glemte.

Paa N. J. Hezigs fødselsdag den 8. december ankom en slægtning fra Hannover og lagde en krans med smukke blomster paa hans grav — kransen var en hilsen fra hans mor. Ogsaa paa den anden polske grav blev lagt en krans.

Mon ikke mange andre med beboerne i Tejn kan føle sig rørt over denne trofasthed.

Gl-n.

Redningsmand fra Blokhus udstiller paa »Den frie«

Det gaar stadig fremad, kunstnerisk set, for redningsmand Niels Jensen, Blokhus. Han har forlængst tilkæmpet sig et godt navn som maler, og har haft en lang række udstillinger, hvoraf ogsaa i udlandet.

Hans fleste billeder er hentet fra strand og hav, og her er han paa sikker grund. Der er farve, lysvirkning, handling og skumsprøjt over hans lærreder, der har fundet vej ind i mange kunstinteresserede kredse og hjem, fra de mest jævne til de højeste i landet.

Niels Jensen er glad for sin hobby, som han kalder det, men upaavirket af sin medgang. Han er stadig tro imod sit fisker-erhverv og redningsvæsen, som han driver ved siden af atelieret. Den 24. januar udstillede Niels Jensen ikke mindre end 23 lærreder paa „Den frie udstilling“.

jp.

Redningsskibene har øvet en god indsats for vore fiskere i 1961

De to vestkyst-redningsskibe har ogsaa i det forløbne aar haft meget at gøre, og reddet mange menneskeliv og meget kostbart materiel, men der er jo her tale om en aarsindsats, der kun tilnærmelsesvis kan gøres statistisk op.

Saa meget kan dog registreres, at de to redningsdampere i aarets løb har bjærget 103 kuttere ind fra havet, hvor disse fartøjer var nødstedt paa forskellig vis.

Esbjerg-redningsskibet „F. V. Mortensen“ har saaledes bjærget 59 kuttere i havn, har ydet assistance til eftersøgning, gaaet i søen med lægge i tilfælde, hvor der har været ulykkestilfælde ombord paa kuttere, og dette redningsskib har ialt udsejlet en distance paa 11.500 sømil, heraf 4.200 sømil med kuttere under bugsering.

Thyborøn-redningsskibet „Vestkysten“ har for sin part bjærget 44 kuttere i havn og ydet assistance i en lang række andre særlige tilfælde. Dette skib har udsejlet en distance paa 10.400 sømil, heraf 3.400 med kuttere under bugsering.

De to redningsskibe har paa sædvanlig udmærket maade samarbejdet, og det gode samarbejde gælder ogsaa forholdet med kystredningsvæsenet.

Robins belønningslegat tildelt mandskabet ved redningsstationen „Thyborøn“ -

Mandskabet ved redningsstationen „Thyborøn“ er tildelt „Emile Robins legat til fordel for mandskabet i det danske redningsvæsen“ for aaret 1961 som belønning for dets forhold ved redningsforetagendet den 31. oktober 1961 i anledning af et nødstedt fiskerfartøjs indsejling i kanalen.

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

Baggrunden for ovenstaaende legats tildeling er følgende —

Den 31. oktober 1961 ved 16-tiden ringede Thyborøn radiostation, og anmodede redningsbaaden om at gaa ud, da en lille fiskekutter var paa vej mod kanalen — man ville gerne at redningsbaaden skulle ligge i kanalen som sikkerhed, hvis der skulle indtræffe noget uforudset, der var meget kraftig sø paa kanalen. Kutteren, hvis navn var „Hesselberg“ havde regnet med at kunne være ved kanalen ved 17-tiden, saa redningsmandskabet blev straks purret og redningsbaaden sejlede af havn kl. 16,30 og videre ud i kanalen.

Vinden var vest, styrke ca. 9, strømmen stærk indgaaende i kanalen med meget kraftig sø.

Redningsbaaden laa nu og ventede at „Hesselberg“ skulle komme, men den kom ikke før ved 19-tiden og ogsaa halvvejs ind i kanalen, men da den blev temmelig mishandlet af de kraftige søer, blev den betænkelig og vendte om for komme længere ud, hvor den ville ligge til næste morgen. — Derefter sejlede redningsbaaden i havn igen, hvortil den ankom kl. 19,30.

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

NYE BØGER

Et stovværk om skibets udvikling i 6000 aar

Der ligger en lang udviklingslinie fra den vidunderlige stund det maa have været, da mennesket opdagede at det kunne sejle paa vandet og selv bestemme retningen, og til vor tids moderne og raffinerede fartøjer i alle deres afskygninger.

Hvornaa denne allerførste „søstætning“ fandt sted, i en udhulet træstamme. ved ingen, men at det ligger mere end 6000 aar tilbage i tiden. fortæller den finske maler Bjørn Landstrøm i sit nylig paa Gyldendal udsendte stovværk „SKIBET“.

Ved selvsyn af dette enestaaende billedværk, faar man mest af alt et undrende indtryk af menneskets evne til at overvinde vanskeligheder, dets utrolige opfindsomhed og tilpasningsevne efter de krav, der til enhver tid er stillet til det i de 60 aarhundreder, værket omhandler.

Skibet har alle dage været et yndet objekt for kunstnere og forfattere — vi finder det gengivet i de gamle ægypteres tegninger og Nordens helleristninger, senere i gobeliner, malerier og paa tryk efter Guttenbergs opfindelse.

„SKIBET“, saaledes som det foreligger her, er hovedsageligt et billedværk, en straalende billedbog, vist i ikke mindre end 810 fremragende tegninger, hvoraf flere hundreder i farver, og de ledsages af forklarende tekst, som godt kunne have været mere omfattende, uden at det ville have trættet i dette sammenhæng.

Gang paa gang vil man vende tilbage til dette stovværk, tage det ned af hylden og tænke dybt over linien, der gaar fra den kluntede træstamme til vor tids moderne teknik i Skibe.

Bogen er først og fremmest sikker paa at blive modtaget med begejstring af skibsbygnings- og søfartsinteresserede, men ogsaa, skal vi sige landkrabber, vil eje dette bogværk, der foreløbig udkommer i hele 7 lande.

„SKIBET“s pris er 125 kr. —n.

Jyllands Vestkyst

Paa Haase & Søns forlag er udkommet en bog „Jyllands Vestkyst“. Forfatteren er journalist Ib Poulsen og fotografen bag bogens pragtfulde billedstof er Wermund Bendtsen. Saavel i tekst som billeder er denne bog en kærlighedserklæring til den 400 km lange vestkyst.

Bogen er virkelig værd at eje, og den vil ogsaa udadtil være en fin reklame for egnen, for stranden, for vandet.

Et resume paa engelsk og tysk og tresproget tekst til billederne gør bogen velegnet til en dansk hilsen i det fremmede. —n.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sels. - Guld - Søbr. - Optik
1855
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

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybøen

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: Thybøen . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybøen og Thorsminde

hos **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

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 1909

P. Saxberg^{A/S}

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergships«

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 1345

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 1538

THISTED

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted . Telf. 361

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: 884 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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI 1/2

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedle

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15

” ” ” Rønne ” 22,45

sommeræsonen tillige dagture flere af ugens
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel-
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMP SKIBSSELSKABET
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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S

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
LØGSTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1962

29. Aarg.

Stenbjerg landingsplads**efter stormen**

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

& Makinfabrik
v. 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

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Telefon 66

GRENAA
MOTOREN- til alle maritime
formålKRAFTIG
DRIFTSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETID2-fakts Semidiesel Motor med vridbare propeller-
blade og elektrisk start (glødespråler)GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON (063) 20666. TELEGRAMADR.: GRENAAMOTOR

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

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
Thyboren 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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1962

29. aarg.

Baadene, der ikke vendte hjem

Der er sorg og trykket stemning langs den jyske vestkyst i disse dage, hvor haabet om at finde overlevende fra de tre kuttere, der er savnet, svinder mere og mere som dagene gaar. Mere entens end nogensinde før aflyttes radioen, og hvor lyttes der spændt, om der skulle være det mindste antydning til spiren om haab, fra fly, redningsskibe og de snevis af kuttere, der finkammer havet fra Hanstholm til Lindnæs og fra Esbjerg til Helgoland. Mest venter dog mødre og børn paa ham, der drog ud før stormen, og hvis stemme nu er blevet tavs og slet ikke svarer, trods bøn og taarer.

De fiskere, der ikke er engageret i den hidtil i Nordsøen mest gigantiske eftersøgning der er set, staar i klynger paa havnen eller paa stranden.

Spørger man dem, hvad de mener om chancer, saa vær vis paa, at de svarer: „At der godt kan være haab endnu“; — men inderstinde raader tvivlen. For haardere vejr og sværere sø end den, der rasede over Atlanten og Nordsøen, skal man en menneskealder tilbage i tiden for at finde magen til og saa var den tillige langvarig.

Kun foreløbig to fiskere er samlet op, efter at have drevet rundt i orkanen i over 30 timer, kun iført undertøj, hvirvlede naadesløst rundt som en æggeskal, udmattede og kvæstede sad eller laa de i deres gummibaad, som flere gange vendte rundt — deres kammerater, saa de kun et glimt af da skibet gik ned — selv blev de ved et under fundet og sejlet i havn — af kammerater.

Tror man nogensinde de glemmer dette møde i det forfærdelige vejr, da disse kammerater kom til dem i deres dybe nød og fortvivlede ensomhed.

Men de andre savnede, som man leder efter i alle kompasretninger — vil de komme tilbage eller.....?

Et kvarter før hver radiomelding, som aflyttes paa fiskerbølger, sidder der rundt i de vestjyske hjem

forventningsfulde mennesker, nogle, der kendte de savnede som gode kammerater, og dem der kendte

dem endnu bedre — kendte dem som mødre deres mænd og børn deres far. — En luge der, en planke hist og en redningskans, der taler sit eget stumme sprog, drevet ind paa en forrevet kyst.

Men mændene der blev tavse — dem leder man efter saalænge der blot er det svageste haab, ogsaa endda noget længere — her tælles der ikke timer eller udsejlede distancer — her lyder man pligtens stemme, og ingen giver op før det sidste haab er ude, først da vender eftersøgningsflaaden i havn med en stille afbalanceret resignation, som den kendes hos mænd, der i generationer har kæmpet mod de naturkræfter, der ikke kan tøjles, men som der alligevel skal samarbejdes med.

I den stilhed, der nu følger efter en storm der har slaaet saa dybe skaar i det vestjyske fiskeri, er der et spørgsmaal der melder sig og kræver svar af os, og den lyder i al sin kort-hed: Gør vi tilstrækkeligt for at møde vore fiskere i hverdagens farer og kampe. Hører vi paa hans argumenter, naar han taler om kraftigere redningsskibe eller en udvidelse af disse skibes antal?

I flere aar har vestkystens fiskere gang paa gang bedt om et nyt redningsskib til den nordlige Nordsø, hvor flaaden i de sidste aar er hundredtallig og som driver fiskeriet paa fiskefelter, helt op under Norges-kysten eller endnu længere borte.

Hvorfor er dette redningsskib ikke forlængst bevilget og bygget? — Vi paastaar ingenlunde, at et saadant redningsskib kunne have forhindret ulykken, slet ikke, men vi understreger, at det er udenfor rimeligheden at der skal tælles paa knapperne i flere aar, som her er tilfældet, før man giver vort ellers saa selvhjulpne og dygtige fiskeriethverv den haandsrækning, som et redningsskib er for et erhverv, der talrige gange i aaret er ude for situationer, hvor døden faktisk lurder omkring hjørnet.

Lad os da være stolte af vore fiskere og gøre vort til, at tragedierne paa havet bliver saa faatallige som muligt, og lad ikke fiskeren kalde forgæves fordi det koster lidt penge for at sikre hans liv, naar alle sunde er lukket for egen hjælp.

Lad de sidste døgn ulykker paa havet danne baggrund for det redningsskib, som erhvervet saa længe har savnet og bedt om.

Saa vidt jeg ved var det 90'ernes store drukneulykker, der kom til at danne baggrund for at de eksisterende redningsskibe blev indsat, det var isaafald i en fattigere tid end den vi oplever i dag, saa det burde jo ikke være et rent pengespørgsmaal.

Men begejstring da? — Hør da her, hvad den benaede digter Nis Petersen siger om baadene, der ikke vender hjem.

Men til de enker i by og bol, der ser paa en herreløs ledig stol, sig: kunne vi laste paa skippervis, vor skude med laurbær og ærenpris, og hilse hver mand i hans sidste blund — vi gjorde det alle i denne stund! Og sig, at naar himlen igen er blaa, en dag skal en ringer i hvert taarn staa og det, som i dag er et vargt begreb, skal ringeren trække til lyd med sit reb: At Danmark husker hver mand som gik ned, og takker ham malmende: Hvil i fred.

Maagen.

Fugledød paa vore have

Hvis nogen vil benægte, at havenes forurening med spildeolie er en mørk plet paa vor kultur, skal vedkommende i denne tid gaa en tur langs de strande, hvor man har svineriet og elendigheden paa nært hold.

Med hensyn til selve svineriet — oliens tilstedeværelse overalt paa vore strande — er det jo i sig selv en slem ting; den er nu saa udbredt, at der i dag praktisk talt paa alle danske strande ligger et lag olie, mere eller mindre skjult af sandet, lurende paa enhver fod, hvis vej gaar langs vor friske strand. Sommer og vinter er olien en slange i paradiset; den ødelægger genstande og tøj for store summer aar efter aar, og den tyvstjæler humøret fra mennesker, der aaret igennem sparer sammen til det 8 eller 14 dages ophold i fri luft, borte fra byerne.

Men selve oliepletterne paa menneskers tøj og hud er jo ikke det værste. Nej, det, der bider haardest i sindet, er det langt alvorligere: — tusinder af svømmefugles oliedød og lidelser, der gaar forud.

I store, tætte flokke kommer de, repræsenterende alle arter, drivende modstandsløse ind fra havet med strøm og vind.

Nogle mil ude havde de observeret en drivende „olieø“, hvor vandet under var ganske roligt, og nysgerrige satte de sig uafvidende i pølen. — De prøvede at lette, men vingerne sagde nej. De prøvede at dykke sig fri fra faren, men kom op igen, stadig i oliepølen og med endnu mere af griseriet klistret i fjerlaget; alt imens de ulykkelige fugle arbejder mere og mere for at slippe ud, klistres de saa kompakt til

af spildeolien — som et tankeløst skib har løstet ud i søen — at de driver hjælpeløst for vind og vove, for paavirkning af sommer-sol eller frostgrader, mens dage og nætter skrider, og vand og olie svider i marv og ben.

Sulten melder sig; hære af rovfugle lemlæster den hjælpeløse, ulykkelige skare af fuglevildt, der uforskyldt og uafvidende befinder sig paa den sikre og pinefulde vej til døden.

Hvornaar denne udløsning kommer, afgør strøm, vind og konstitution. Men en dag bliver fugleflokken enten observeret fra et fyr eller driver ind i strandkanten — stadig fastankret i det slimede fængsel.

Behjertede jægere gaar i gang med at nedskyde flest muligt af de endnu overlevende stakler, men alt for mange „flygter“ med de sidste kræfter ud til fortsatte lidelser. Mens dette afsluttende drama udspilles paa stranden, er der maaske et andet eller tredje skib, der frigør sig for andre tons spildeolie, med nye tusinder af fugles elendighed.

Det er glædeligt at konstatere, at vort land ligger i spidsen for det mellemfolkelige arbejde, der gøres for at drage alle søfarende nationer med i en konvention, som forbyder havenes forurening med spildeolie.

Men det er vor fælles skam, at arbejdet har trukket i langdrag; det kan vi som saakaldte kulturlande ikke være bekendt. — Vi kan vaske oliepletter af os, som vi ikke kan undgaa paa en strandtur, men den plet, som fugledøden langs vore kyster sætter paa os i vor tid, er der og taler med styrke til alle sind, ja, til enhver, der har hjerte og ansvar.

J.P.

Hædret efter døden -

En dansk sømand, maskinmester Johannes Knudsen, der havde sit bosted i Frederikshavn, er blevet hædret efter sin død. Johannes Knudsen mistede for fire aar siden livet, da han sprang i havet for at bjerge en japansk fisker, der var i livsfare, efter at hans baad var kæntræt. Johannes Knudsen reddede fiskeren, men han mistede selv livet. I Japan var der stor beundring for den danske sømands daad, og der blev iværksat en indsamlings til et mindesmærke for ham. Det skulle udføres af en dansk kunstner, og opgaven blev overdraget billedhuggeren Gudmosen-Holmgren, som har fremstillet en buste af den omkomne dansker. - Busten vil i nær fremtid blive opstillet i den by i Japan, hvor fiskeren høre hjemme. Forleden var den japanske ambassadør i Danmark, Kondo Shinichic, sammen med sin frue i billedhuggerens atelier i København for sammen med Johannes Knudsens søster at bese busten, som inden længe sendes til Japan.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand Melchior Frederik Melchiorson, Østerby, er afgaaet ved døden den 8. februar.

Melchior Fr. Melchiorson, der var født d. 7. april 1874, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1909 og afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1938. Han havde deltaget i redningen af 15 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Peder Jessen Brinch, Sønderho, er afgaaet ved døden den 10. februar.

J. P. Brinch, der er født den 4. januar 1882, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1904, som baadformand den 1. oktober 1912 og som opsynsmand den 1. oktober 1944. Han afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1952.

J. P. Brinch havde deltaget i redningen af 27 skibbrudne og var dekoreret med dannebrogskorset, redningsvæsenets jubilæumsmedalje og en prøjsisk medalje.

60 aar

Baadformand v. r/st. „Thorup-Strand“ Kristian P. Styrbæk, fylder den 10. marts 60 aar.

Styrbæk har i mange aar staaet i vor forenings bestyrelse, og der udført en paaskønnet indsats.

50 aar

Baadmand ved Nr. Vorupør redningsstation, P. Munk Pedersen, fylder den 6. marts 50 aar.

Han har i en længere aarrække staaet i bestyrelsen af „Foreningen af danske Redningsmænd“, og bestrider hvervet som foreningens kasserer. P. Munk Pedersen er en af de yngre redningsmænd, der har sat meget ind paa, for det første at gaa i bresjen for et bedre redningsmateriel, og for det andet at søge opnaaet saa gode økonomiske kaar som det er muligt for mandskaberne rundt om ved stationerne, og hans argumentation herfor er altid saa velovervejet at man lægger mærke til ham.

Han er af gammel redningsmandsslægt ved Nr. Vorupør-stationen, idet hans oldefar, bedstefar og far var ansat før ham, og det vil igen sige, at han er 4. generation der tjener ved redningsvæsenet. Han er tillige en dygtig fisker, og har i mange aar været formand i Nr. Vorupør fiskeriforening, ligesom han er revisor i Vestjysk Fiskeriforening.

Baadformand v. r/st. „Lild-Strand“, Kristian Strøm Gulddammer, fylder den 11. marts 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Flyvholm“ Anders Vrist Langer Ness, fylder den 16. marts 50 aar.

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.

Bi-redningsstationen »JUVRE« nedlagt.

I overensstemmelse med den af „Udvalget vedrørende redningsvæsenets forhold“ i 1954 afgivne betænkning har forsvarsministeriet bestemt, at bi-redningsstationen „Juvre“ nedlægges pr. 1. marts d. aa. at regne.

Stationens baadhus er overdraget flyvevaabnet og ro-redningsbaaden er solgt til Grønlandske Handel.

Ved genforeningen i 1920 overgik de to paa Vesterhavsøen Røme beliggende redningsstationer „Kirkeby“ og „Juvre“ fra det tyske redningsselskab til Det nørrejske Redningsvæsen.

Der er i forløbene aar aldrig forekommet noget redningsforetagende, hvorved der er reddet mennesker, ved stationen „Juvre“ og allerede i 1931 blev stationen nedlagt som selvstændig station, og stationens ro-redningsbaad blev betjent af mandskabet ved stationen „Kirkeby“.

Vi skal alle samle frimærker

Har De nogensinde tænkt paa, at de ganske almindelige frimærker, De faar med posten daglig, har en ret betydelig værdi?

Vi har sat os som maal at samle 20 tons brugte frimærker til fordel for et byggefond til det nye sømandshjem i Hanstholm. Vi faar paa den maade 250.000,- kr. ind. Det eneste det drejer sig om, er at ogsaa De vil hjælpe os med at samle frimærker sammen. De bedste mærker sælges særskilt. De almindelige i kilovis.

Uden at det koster Dem en øre, kan vi i løbet af et aars tid faa et betydeligt byggefond.

Vi beder Dem om at klippe frimærkerne af dagens post, samle dem i posen og sende den fyldte pose til os.

„Et sømandshjem bygget for brugte frimærker“ - det er altsaa maalet denne gang.

Med venlig hilsen
Fr. Vilh. Eilschou-Holm,
sømandspræst.

En smuk redningsdaad ved Hirtshals for 40 aar siden

Damperen »Storebælt« mistede i det haarde vejr sin skrue og strandede, men dens 18 mands besætning blev bjerget i land



Redningsbaaden paa vej ud til »Storebælt«

I disse dage for 40 aar siden mistede damperen »Storebælt« af Odense sin skrue ca. 14 sømil vest for Hirtshals, da den var paa vej fra hjembyen til Newcastle med landbrugsvarer. - Vejret var haardt, og skibet drev ind mod kysten. Besætningen tændte nødblus og affyrede skud og nødskatter. Disse blev set og hørt af strandvagterne i Thornby og Lønstrup, som lod deres observationer gaa videre til redningsstationen i Hirtshals ved syv-tiden om morgenen den 2. januar.

Da det begyndte at lysne, kunne man fra fyret se, at det var en damper, der ønskede hjælp af redningsbaaden. Opsynsmanden ved redningsstationen kaldte straks mandskabet og hestejerne sammen for at faa redningsbaaden kørt til stranden. Det viste sig da, at tre spand var i Hjørring efter fragtgods, hvorfor man telefonerede til Johs. Svendsen, Krage, efter hestehjælp. Den kom ogsaa omgaaende, selv om der var fire km til redningsstationen.

Nedkørslerne var skyllet bort —

Da man en tid ikke kunne se, paa hvilken side af fyret skibet ville strande, turde opsynsmanden ikke lade redningsbaaden køre vestpaa, da landingsstedet for fiskerbaadene ved Hirtshals var det eneste sted, hvor man kunne komme ned til stranden med redningsbaaden.

Men kl. 9.45 telefonerede opsynsmanden fra Thornby redningsstation, at man hurtigst muligt maatte komme med Hirtshals redningsbaad. I raskt trav, hedder det i indberetningen om strandingen, kørtes redningsbaaden et stykke syd for fyret. Her var der en gammel nedkørsel til stranden. Men det viste sig, at den var ubrugelig, fordi storm og højvande havde skaaret noget af den bort. Men heldigvis var en halv snes mand gaaet i forvejen, og de havde med skovle jævnet havskrænten saa meget ud, at det blev muligt at køre redningsbaaden ned paa stranden, hvor der kørtes lidt mod syd, inden redningsbaaden blev aflæsset.

Der var her kommet saa mange fiskere til stede, at redningsbaaden nærmest blev baaret ud i vandet, og den kom heldigt ud gennem

braadsøerne. Skibet var i mellemtiden drevet lidt længere mod nord og stod fast ca. 150 m fra land. - Man da der var et stenrev mellem redningsbaaden og skibet, turde opsynsmanden ikke lade redningsbaaden fortsætte hen til skibet, da den kunne knuses mod stenene.

Redningsbaaden blev derfor kaldt til land og i største hast kørt lidt længere mod øst i læ af stenrevet. Her blev den atter sat i vandet, og det lykkedes at ro ud til skibet under store anstrengelser og redde dets 18 mands store besætning. Kl. 12.15 var redningsbaaden i land med søfolkene. Men paa vejen ind var det nær gaaet galt, idet redningsbaaden kom til at sidde fast paa en sten. Men heldigvis kom der en sø og løftede redningsbaaden fri, og den tog kun ubetydelig skade ved sammenstødet med stenen.

Da man skulle tilbage til Hirtshals med redningsbaaden, maatte man køre om ad Tornby da det var umuligt at komme op der, hvor man var kommet ned og alle andre nedkørsler var skyllet bort af havet.

»Storebælt«, der var paa 600 tons, var strandede med forenden ret mod land. Da det umiddelbart efter strandingen blev godt vejr med vind fra øst, lykkedes det for Svitzers »Garm« at slæbe »Storebælt« af grunden, forinden havde man dog ved hjælp af en slags tovbane, der var rigget op mellem skibet og land, tømt det for sin last.

»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. — Jul. Tarbensen, Søndervig. — Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. — Verner Diers, Havnegade 153, Esbjerg, Telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

De lytter ved radion mange timer hver dag

— og følger deres mænds redningsaktion paa havet —

Hos bageren, købmanden og i alle private hjem i Thyborøn staar radioen aaben døgnet rundt, indstillet paa kutterbølgerne. Fra land følges de dramatiske begivenheder spændt. Næsten ingen hjem paa vestkysten er uden forbindelse med, hvad der sker paa havet. - Det er mænd, brødre, slægtninge og venner, der bemander kutterne derude, og enten er de mellem de søgende eller blandt dem, der søges efter.

Den slags præger byerne paa vestkysten. - Sammenholdet paa havet giver sig ogsaa udtryk i sammenhold paa land, og alle følger den storstilede eftersøgning, som er i gang, den største, redningsfolk med mange aars erfaring minde.

Ud paa eftersøgning

Fredag aften ved midnat gik redningsskibet »Vestkysten« ud. Som altid, naar der er stormvarsel, var besætningen om bord, og ved midnatstid fik besætningsmedlemmernes familie besked om, at skibet gik ud, men ventede at være i havn igen mandag. Det blev ikke tilfældet. I første omgang skulle et nødstedt græsk skib have hjælp. Denne undsætningsaktion blev afblæst, da skibet igen var i stand til at klare sig selv, men i stedet begyndte eftersøgningen efter 3 savnede kuttere: »Karna Schrøder«, »Thorøvig« og »C. A. Lund«. For den sidste kutter i et sydligere farvand, hvor redningsskibet »F. V. Mortensen« ledede eftersøgningen.

Følger med i radioen —

Det er ikke for meget sagt, at hele landet i disse skæbnesvangre dage har fulgt begivenhederne med ængstelse og medfølelse.

Hvordan de savnede fiskeres koner har det, skal der ikke stor fantasi til at forestille sig. - Deres sorg og bekymringer bliver respekteret af alle, men der er en kategori af sømandskoner, som ogsaa følger begivenhederne med særlig interesse, fordi deres mænd er i brændpunktet, men ogsaa med den sikre tro, at de nok skal klare sig. Det er de kvinder, som er gift med mændene om bord paa redningsskibene. De har fulgt adskillige dramatiske redningsaktioner i aarens løb, nogle med lykkelig og andre med sørgelig udgang.

Hvordan former deres daglige tilværelse sig? Har de nerver til som tilskuere og alligevel implicerede at være med derude paa havet, selv om de sidder i deres stue eller udføre de pligter, som dagligdagen byder paa?

Det vænner man sig til

— Ja — gudskelov. Det vænner med sig til, siger fru Ingeborg Hesselbjerg, gift med maskinchefen paa »Vestkysten«, R. Hesselbjerg. Redningsskibet er bygget til dette formaal, og fiskerne paa kutterne har det under alle omstændigheder værre. Det er bestemt ikke rart, naar stormen sætter ind, og naar det gaar rigtig slemt til, er vi altid alene hjemme. Det er det tossede ved det.

Men normalt har vi det godt. Rytmen for vore mænd og dermed for familierne er 10 dages tjeneste og 5 dages frihed.

For 3 aar siden flyttede vi ind i vort nye hus. Jord var der ikke noget af, ihvertfald ikke jord, som noget kunne vokse i, saa inde fra land fik vi kørt vel en snes læs, og siden har jeg dyrket porrer, grønkaal m. v. - Jeg holder af at kniple og underviser ogsaa i det, maler som hobby og spiller bl. a. skak med fru Blok-høj (gift med kaptajn Blok-høj). Vi har en lille bil, som jeg selv kører rundt i, naar min mand ikke er hjemme, og jeg holder meget af at søge efter rav paa stranden.

Men i disse dage tilbringer vi den meste tid foran radioen, og vi er der altid til de faste sendetider kl. 12 og kl. 20.45, naar vi faar at vide, hvad der er sket. - Jeg ved nok, at det ikke netop er for konernes skyld, men ogsaa for fiskerioverbetjenten, som staar for Thyborøn Radio, saa de gensidigt kan holde hinanden orienteret.

Jeg tror, at vi kan sige, at vi ikke er ængstelige for vort eget vedkommende, men at vi alle føler dybt med dem, der rammes.

Far i radioen

Paa Ternevej i Thyborøn sidder den unge fru Kirsten Engsted ved radioen sammen med sin lille dreng Jan og svigerforældrene, tidligere redningskaptajn Engsted, der nu som Fiskeriministeriets sagkyndige er medlem af Redningsraadet, og fru Ingeborg Engsted. Familien har rod paa søfartssøen Fanø, og eftersøgningen derude ledes af næste generation, førstestyrmand C. Engsted. Man følger med i det derude, og føler med de mennesker, det gaar ud over, siger fru Engsted senior, der i 22 aar som sømandskone har lyttet til radioens meldinger, naar redningsskibet var ude. Man ved, at saadan skal det være, og saa vænner man sig til det.

— Ja, siger fru Kirsten — det er rigtigt — Kom Jan, nu skal vi høre far i radioen.

Utænkeligt ikke at følge med

Fru Oda Frederiksen, gift med smører Marius Frederiksen, har ogsaa radioen aaben. Hendes mand er paa frivagt, men det ville være utænkeligt ikke at følge med i en situation som denne. Paa gulvet leger hendes 6-aarige datter

med sine dukker, og ind imellem har fru Frederiksen travlt med alle de daglige pligter.

Fru Frederiksens far har sejlet med „Vestkysten“ saa hun har fra barn været vant til turen.

— Det er ligesom en del af én selv, der er derude, siger hun. Naturligvis kan man være for sine egne, men jeg tror, at de fleste tænker mere paa dem om bord i de smaa kuttere. De gør et stort frivilligt arbejde, men hvor er det svært at holde modet oppe, efterhaanden som timerne gaar, og man hører om fund af vragsods.

Vi er ikke ængstelige

— Nej, vi er ikke ængstelige. Vi kan jo følge dem hele tiden i radioen. Hvilke andre sømandskoner kan det? siger fru *Karen Hansen*, gift med matros Jens Christian Hansen, men de fleste af os har ogsaa andre slægtninge ude. Jeg f. eks. har en bror og en nevø, der sejler. Det er slemt — dette her.

En lettelse at kunne følge med

Chefen for „Vestkysten“, kaptajn *Knud Torben Blokhøj*, har ogsaa fridøgn, men han har fra land organiseret udsendelsen af redningsflaaden af fiskekuttere fra Thyborøn.

— Det er slemt ikke at være med derude, naar det er storm, siger han, selv om jeg jo udmærket ved, at de kan klare den — ellers sejlede de jo ikke.

Siden 1947 har kaptajn Blokhøj været knyttet til redningsvæsenet, siden marts 1956 som kaptajn, og fru Gerda Blokhøj har i lige saa mange aar fulgt begivenhederne hjemme fra.

— Naar der er eftersøgninger, gaar radioen hele tiden, siger fru *Blokhøj*, og det er afgjort en lettelse at kunne følge med i, hvad der sker — som f. eks. da den kvæstede fisker for nogen tid siden blev taget om bord paa „Vestkysten“.

— Ja, det var en bedrift, den mand, som sprang fra „Vestkysten“ om bord i kutteren, udførte, siger kaptajn Blokhøj.

Med hensyn til redningsarbejdet, saa har indførelsen af gummiflaader betydet utrolig meget. De gør det muligt at opretholde livet betydeligt lettere og længere end f. eks. i en pram, og det er ogsaa grunden til, at eftersøgninger nu udstrækkes i betydelig længere tid end tidligere, fordi der er haab saa meget længere.

Kit.

i „Jyllands-Posten“

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Da Agger redningsmandskab bjergede 149 nødstedste søfolk paa en enkelt nat.

Et smukt blad i vor redningsvæsens historie —

Vesterhavet slaar i denne vinter flittigt paa tromme paa den svage kyststrimmel syd for Agger paa Thykysten. Langs stranden ligger de mange høfder, som tænder i en rive og hidtil har de haft held til at modstaa det haarde pres fra de evigt rullende centertunge bølger. Forrevne ser de ud, de graa høfter, men de ligger støt der, hvor de blev anbragt for snart 100 aar siden. Der er altid noget der drager en til stranden en stormvejrsgang, hvor bølge efter bølge vælter sig mod stranden med samme præcision som et stueurs pendulslag — ogsaa er her historien paa Agger-kysten dramatiske og tragiske minder, om mænd, der tabte i kampen for at redde liv, men ogsaa stundom vendte kampen til sejr. De skrev historie, de gamle Agger-redningsmænd, der nu ligger for anker paa den stormomsuste kirkegaard midt i fiskerbyen.

Idag paa en februardag staar jeg ved en høfde man kalder 80, ret og slet høfde 80, der ligger mellem Agger og Thyborøn kanalen — mod vest larmer havet og mod øst hæver det høje thylandske landskab sig bag Limfjorden. Her just ved denne høfde rinder mindet mig ihu om en redningsdaad, som her blev øvet for snart 80 aar siden, eller nærmere betegnet den 27. oktober 1884, da den tyske orlogsmænd „Undine“ gik ind paa revlen med 149 ombord. Den dag blæste det en brandstorm af vest, da man ved middagstid blev opmærksom paa et skib, der tilsyneladende kom drivende uden sejl. Redningsmandskabet blev hurtigt alarmeret, men ved halvtre tiden, da skibet var kommet ca. en mil nær stranden, blev der sat nogle sejl til, hvorefter der blev styret sydover, og ret snart tabtes saa skibet af syne. Transporthestene blev nu sendt hjem, men der var ikke forløbet mere end en time, saa kunne man atter se skibet, og nu var kursen sat nordover, og da man snart var paa det rene med at en stranding var uundgaaeligt og sandsynligvis ville indtræffe et sted syd for Agger, begyndte man at transportere redningsmateriellet sydpaa.

Paa grund af den høje sø, var det paa dette tidspunkt, da man observerede det nødstedte skib, umuligt at sætte redningsbaaden ud, og det var derfor redningsstolen og raketapparatet, der blev transporteret sydefter.

Dette arbejde voldte store besværligheder, thi mægtige søer væltede indover den smalle landtange, saa det til tider var næsten umuligt at drive hestene fremad, da saavel disse som redningsmandskabet ofte stod i vand til midt paa livet. Da man efter stor møje og besvær var naaet ca. 6 km. syd for Agger, omfrent paa det

sted hvor høfde 80 nu ligger, observerede man skibet, der endnu ikke var strandet, men kom drivende ind over revlerne, trods det, at man havde kastet et anker ud. Kort efter at redningsmandskabet var ankommet, sprang ankerkæden, og skibet tændte straks mod grunden. Ved grundstødningen blev skibet siddende ca. 300 alen fra land, og man kunne nu se en del af besætningen ombord, der havde søgt tilflugt i skibets mærs. Der blev saa taget fat paa at opstille raketapparatet, men da havet stadig skyllede ind over tangen, kunne man ikke anbringe dette paa jorden, men maatte stille det op i den medbragte vogn. Mærket faldt nu paa, og besværliggjorde ydermere redningsarbejdet, men allerede ved det andet skud med raketapparatet opnaaede man forbindelse med skibet, saa udhaling af linen til redningsstolen kunne paabegyndes. Kort efter skibets grundstødning var der to mand af besætningen skyllet overbord, og medens den ene druknede lykkedes den anden at redde sig i land ved svømning. En mægtig bølge bar ham et langt stykke ind paa tangen, og redningsmandskabet blev ikke saa lidt forbavset, da de opdagede, at en af besætningen kom imod dem indefra land. Efter at der var opnaaet forbindelse med skibet, paabegyndtes udhalingen af linen, men af uforklarlige grunde holdt man i løbet af aftenen flere gange op med dette arbejde, og først ved 12-tiden tog udhaling for alvor fat, og efter en times arbejde var man ved 1-tiden klar til at paabegynde redningen af det strandede skibs besætning. Uden afbrydelse havde de 12 redningsmænd arbejdet ved strandingsstedet i 8-9 timer, det meste af tiden staaende i vandet til knæerne, og hele tiden maatte der udvises den største agtpaagivenhed, da havet uden ophør væltede hushøje bølger ind mod land. Under disse forhold kunne der slet ikke være tale om at sætte redningsbaaden ud, men denne var dog for en sikkerhedsskyld bragt til strandingsstedet. Her var alle den lille fiskerlejes beboere forsamlede, og enhver, der var i stand dertil, hjalp med det besværlige redningsarbejde. Redningsmændenes koner sørgede for, at mændene engang imellem fik noget rigtig varmt at drikke, for der kunne under de nuværende omstændigheder ikke være tale om at forlade strandingsstedet for at gaa hjem at spise.

Af den tyske matros, der paa en saa mirakuløs maade var naaet velbeholden i land, var der blevet oplyst, at det strandede skib var et tysk orlogsskib, øvelsesbriggen „Undine“ med en besætning paa ialt 149 mand, saa det er forstaaeligt, at redningsmandskabet satte alt ind paa at fremskynde redningsarbejdet. Klokker et kvarter efter et kom den første mand af besætningen iland i redningsstolen, og denne passerede nu frem og tilbage mellem det strandede skib og landet i hele 6 timer, til man et kvarter over 7 om morgenen fik bjerget den sidste mand fra det strandede skib. I disse 6 timer bjergedes ialt 147

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

TEL. 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

mand i redningsstolen, og hertil kom den ene mand, der svømmede i land, saa kun een mand af besætningen blev derude i det fraadende hav —

Det var i sandhed en daad af rang, der ved denne lejlighed blev øvet af redningsmændene ved Agger station. I denne mørke og stormfulde nat led de frygtelig under redningsarbejdet, men de holdt trofast ud, til den sidste mand var bjerget. Ved denne lejlighed blev der første gang anvendt strandslyls, der netop viste sig at være til stor nytte.

Fra alle sider høstede Agger redningsstations mandskab fortjenstfuld anerkendelse for det modige redningsarbejde. Den tyske regering udbetalte en belønning paa 5000 mark, der fordeltes til alle der havde været med i redningsarbejdet, saaledes at hver af redningsbaadens mandskab fik 100 kr., og hvem, der eller havde været med, 80 kr., endvidere fik den daværende opsynsmand ved redningsstationen Thøger Sørensen, tildelt den prøjsiske Kroneorden. Efter denne store stranding rørte der sig et broget liv ude i det lille fiskerleje. En del af mandskabet blev tilbage for at bjerge fra skibet, hvad der var muligt.

Saaledes blev der ilandbragt flere kanoner, der transporteredes til Krik, hvorfra de blev udskibet i en tysk damper, Hvad der ellers blev bjerget fra „Undine“, særlig af skibsproviant, blev bortsolgt ved en auktion, der strakte sig over 3 dage, og Agger oplevede ved denne lejlighed et fremmedbesøg som aldrig før.

Strandingen var som nævnt det tyske orlogsskib „Undine“ hjemmehørende i Kiel paa rejse til Plymouth i England.

Siden hin dag er der paa Aggertangen fejret flere triumfer, og redningsmandskabet ville idag som tidligere lyde pligtens bud, hvis der blev kaldt.

Redningsbaaden og raketapparaterne staar parat i huset, og strandvagten gaar i dag som for 80 aar siden turene ved stranden. Man er parat hvis noget indtræffer, og det hænder jo ogsaa i vor tid, hvor viljen til at øve daad paa kysterne stadig lever. JP.

De 4 vestjyske kuttere, der gik ned i stormen —

„C. A. Lund“ med 4 mand, „Karna Schrøder“ med 6 mand, „Torøvig“ med 5 mand, „Lorents Nielsen“ med 3 mand (2 reddet). 2 danske fiskere gik ned med den engelske kutter „G. V. Faurlund“ og Esbjerg-kutteren „Tenax“ mistede 1 mand under stormen. — I alt druknede saaledes 21 danske fiskere. — Som det vil vides, er der sat en hjælpeaktion igang, for at komme de mange efterladte hustruer og børn til hjælp, som der tiltrænges i høj grad og netop denne indsamling har faaet den modtagelse som kunne ventes.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Selsk. Guld. Øbr. Optik
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

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

hos **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

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 A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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
TH. 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

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15

„ „ „ Rønne „ 22,45

sommersæsonen tillige dagture flere af ugens
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel.
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMP SKIBSSELSKABET
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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
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. 4

1. april 1962

29. Aarg.



Redningsskibet »F. V. Mortensen«

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

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

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Telefon 66

GRENAA
MOTOREN- til alle maritime
formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETID2-takte Semidiesel Motor med vridbare propeller-
blade og elektrisk start (glodespiraler)GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON (063) 2 06 66 - TELEGRAMADR.: GRENAAMOTOR

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping
Abonnement: 20 Kr. aarlig,
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen
Fiolatræde 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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals - Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1962

29. aarg

Da redningsskibet „F. V. Mortensen“ kom i havn efter stormen i februar, hvor saa mange fiskere forliste, havde redaktør Bostrup, „Jyllands-Posten“, en samtale med kaptajn Fjelle.

Materiellet slog ikke til

- vi maa have et nyt redningsskib

Nødmeldingerne indløb fra alle verdenshjørner,
og vi var nødsaget til at vælge for at bistaa, hvor nøden var størst!
Derfor kom nogle til at føle sig ladt i stikken!

Uvejret er flovet af, eftersøgningen er indstillet, hvilket først sker, naar der ikke er gran af haab tilbage, og „F. V. Mortensen“, Esbjergs redningsskib, der paany i nogle stormfulde døgn har været midt i begivenhedernes brændpunkt, sætter kursen mod Graadyb Barre for at staa mod havn.

Efter den sidste periode af uroligt vejr, som var en af de alvorligste i de senere aar, blev 13 fiskere paa havet. Det er det største antal ofre siden decemberstormen i 1959, da otte Esbjerg-fiskere mistede livet derude. Et vældigt rednings- og eftersøgningsapparat har været sat i gang. Der har været samarbejdet mellem redningsskibene, Blaa vand Radio med dens nye pejlestation, Kystredningsvæsenet, Flyvervaabnets Eftersøgningstjeneste og Søværnets operative Kommando, og ingen anstrengelse er sparet for at bringe hjælp. „F. V. Mortensen“ har taget sin tørn, og selv nu, da det netop har lagt til kajen i Esbjerg Fiskerihavn paa den vante plads nær auktionshallen, er travlheden ikke overstaet. Paarørende og kutterredere, som er ramt af de ulykker, der fulgte i stormens spor, fiskeriets organisationsledere m. fl. har ventet paa redningsskibets ankomst for at faa lejlighed til at tale med chefen, kaptajn P. H. Fjelle, og høre af hans egen mund, hvad han har set, og hvad der er foretaget. I de første timer, efter at „F. V. Mortensen“ er kommet ind, faar kaptajnen ikke lejlighed til at gaa fra borde og næppe tid til andet end at besvare spørgsmaal.

Erfaring er forebyggelse

Der er jo bl. a. dette, at naar nu storm og oprørt hav har voldt en række ulykker, for hvilke kun naturens ubændige kræfter maa bære

skylden, saa maa man gennemgaa alle detaljer fra rednings- og eftersøgningsarbejdet, drøfte hver eneste iagttagelse for om muligt at finde frem til ny erkendelse og nye fakta, man i forvejen ikke havde haft mulighed for at tage i betragtning, men hvis tilsynekomst maaske kan afværge fremtidige ulykker.

Ogsaa her er erfaring det samme som forebyggelse, og diskussionen mellem fiskere og redningsskibets chef — og fundne gummibaade eller vragele, om slutninger, der kan drages af dette eller hint, man har set under redningsarbejdet — kan undertiden have en helt detektivistisk skarpsindighed. Der er næppe tvivl om, at øget sikkerhed i vidt omfang i aarens løb er tilvejebragt paa denne maade.

Vi er bagud

Da vi spurgte kaptajn P. H. Fjelle — en uforfærdet og dygtig sømand og en afholdt og respekteret person ikke mindst i Esbjerg, som for nogle aar siden tildelte ham byens ærespris — hvilke erfaringer, han personlig havde draget under de hektiske eftersøgningsdage i den forløbne uge, opholdt han sig navnlig ved én:

— Vi var ude i en situation, siger han, hvor der indløb nødmeldinger fra saa at sige alle verdenshjørner, og det staar os nu klart, at vi er bagud med vort redningsmateriel. Vi kan ikke gøre andet end simpelt hen at vælge — og saa træde til, hvor nøden er størst. Derved kan nogle komme til at føle sig ladt i stikken.

„F. V. Mortensen“ er 25 aar gammel, og den kan med sine 600 hk kun gøre en topfart paa 10 sømil i timen, hvilket vil sige, at den i en storm som den, vi netop har oplevet, kun kan avancere 4—5 sømil i timen. Blæser det en sydvestlig storm over Graadyb Barre, som

er det vanskeligste område, kan vi ikke regne med at gøre mere end 2—3 sømil. Et moderne redningsskib bør have en tophastighed paa 15—25 sømil, saa det har maskinkraft nok at sætte ind i kritiske situationer.

— Kan man gøre „F. V. Mortensen“s maskiner kraftigere?

— Det vil koste en million kroner at give skibet yderligere 400 hk, saa det naar op paa 1000. Men end ikke derved bliver tophastigheden særlig meget større. Saa det er ikke uforståeligt, at der har rejst sig røster for at faa et nyt redningsskib til Esbjerg. Da „F. V. Mortensen“ blev bygget i 1937, var der 250—300 kuttere i Esbjerg, og deres gennemsnitlige bruttotonnage laa paa 30—40 tons. I dag er der 534 fartøjer i Esbjerg, og deres bruttotonnage er fra 40 til 100 tons.

En fordobling

Man kan tydeligt se, at assistancernes antal er ligefrem proportional med antallet af fiskerfartøjer, og det er jo ikke blot fiskerfartøjer, vi skal hjælpe, men ogsaa andre skibe, der kommer i nød. I 1961 havde vi 70 assistancer, og siden 1946 — det første efterkrigsaar — har vi haft flere end 700 assistancer.

Der er tale om en fordobling af assistancernes antal i det sidste halve snes aar, og det er ret indlysende, at med en saadan udvikling, der næppe var forudset, kan et 25-aarigt redningsskib ikke mere slaa til — specielt ikke, da vi jo ogsaa har faaet de store staalkuttere, som fisker op til 300 sømil fra Esbjerg.

Redningsskibet „F. V. Mortensen“ har — som det vil ses — nok at gøre, og selv om dets hovedopgave er at redde truet liv og materiel, kan det nævnes, at det har andre — omend mere sekundære — opgaver. For 7—8 aar siden skabtes paa kaptajn Fjeldes initiativ en særlig lægeordning, for hvilken et antal Esbjerglæger har stillet sig til raadighed. Denne ordning træder i kraft, naar en fisker eller sømand bliver livsfarligt syg eller kvæstet langt ude paa havet. I helikopter bringes lægen til det paagældende fartøj, hvorfra patient og læge bringes ad luftvejen til „F. V. Mortensen“, hvis messe i saadanne tilfælde omdannes til operationsstue. Det var iøvrigt ogsaa kaptajn Fjelde, som indførte taage-konvojeringerne, under hvilke redningsskibet, der med sit alsidige og tidsvarende navigationsudstyr kan forcere selv den tætteste dis, fører ofte op til 100 kuttere ud og ind ad Esbjerg Havn i usigtbart vejr.

76 børn blev faderløse

Redningstjenesten er i støbeskeen, og en kommission drøfter for tiden, hvilken form en effektiv søredningstjeneste bør have. Een ting staar imidlertid fast: De havgaaende redningsskibe, der ikke blot kan frelse menneskeliv, men

ogsaa bugsere nødstedte fartøjer til land, maa bevares.

Redningsskibene kom ind i dansk fiskeris og skibsfarts historie i slutningen af forrige aarhundrede efter den store vestkystkatastrofe den 2. november 1892. Paa denne dato satte 48 vestkystfiskere livet til, nemlig 26 fra Harboøre, 13 fra Agger, 2 fra Vorupør, 3 fra Vangsaar og 4 fra Klitmøller. Af de 26 forulykkede Harboøre-fiskere var de 20 gifte, og alene i Harboøre blev 76 børn faderløse. Man kaldte dengang Harboøre for „Enkernes By“. Tildragelsen førte til, at staten byggede det første redningsskib, „Vestkysten“, for hvilket den kun 30-aarige djærve og resolute unge sømand, F. V. Mortensen, som senere blev fiskeridirektør, udnævntes til kaptajn. Som chef for det første redningsskib var F. V. Mortensen med til at redde talrige skibsbesætninger, og hans navn vil leve længe blandt vestkystens fiskere. Det er selvsagt efter ham, at Esbjerg-redningsskibet er opkaldt.

Til trods for sin ælde og muligvis tiltagende uegnethed er redningsskibet „F. V. Mortensen“ populært i Esbjerg. En yndet spadseretur gaar til molen i fiskerihavnens sydligste ende, hvor redningsskibet har sin plads, og skibet er ogsaa nok et besøg værd. Det er ikke blot dette, at man indentificerer det med selve Nordsøens evige drama, men som alt, der er i harmoni med sin hensigt, er skibet forlenet med en vis skønhed. „F. V. Mortensen“s stævn er bygget, saa den ikke bliver søndret af selv de mest morderiske Nordhavs-søer, og alt om bord er fremstillet til det yderste solidt, saa det er egnet til at modstaa havets rasen. „F. V. Mortensen“ er et godt søskib, det ta'r søerne paa den rigtige maade, hvilket oftest vil sige, at det i storm eller kuling ruller, saa selv de haardt prøvede og yderst erfarne søfolk, der sejler med det, lejlighedsvis kan blive overfaldet af søsyge, dog aldrig i højere grad, end at de kan passe arbejdet om bord, som er til det yderste krævende. Men det fortælles, at en ung journalist fra Esbjerg engang havde faaet lov i en storm at tage med redningsskibet paa en interessant færd, og at vedkommende, da skibet et par døgn senere vendte tilbage, maatte gaa rundt blandt besætningsmedlemmerne for at spørge, hvad der egentlig var foregaaet. Selv havde han — paa grund af søsyge — ikke set noget som helst.

Med minutters varsel

Til „F. V. Mortensen“ er knyttet 17 mand, og de 12 skal være til raadighed døgnet rundt. De har pligt til at meddele, hvor de opholder sig, og de maa ikke forlade Esbjerg. Det hændes ikke sjældent, at en „F. V. Mortensen“-mand tilkaldes i biograf eller gennem højtaleren paa Esbjerg Stadion. Hver mand har maaendelig 9 fridøgn, og bortset fra disse er han

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand Niels Chr. Liløre, Liløre, er afgaaet ved døden den 16. marts.

N. Chr. Liløre, der var født den 15. oktober 1876, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Liløre“ den 1. februar 1897 og afskediges paa grund af alder d. 30. september 1940. — Han havde deltaget i redningen af 101 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskors og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

80 aar

Fhv. baadmand Jens Bro Christensen, D M, Flyvholm, fylder den 20. april 80 aar.

70 aar

Fhv. betjeningsmand Rasmus Udsen Rasmussen, Fornæs, fylder den 3. april 70 aar.

Fhv. baadmand Heiner Kristian Holm, Rønne, fylder den 16. april 70 aar.

Fhv. baadmand Chr. Andreas S. Gulddammer, D M, Lildstrand, fylder den 26. april 70 aar.

stavnslunden. For de fleste af „F. V. Mortensen“s „udrykninger“ sker med nogle minutters varsel.

Esbjerg-fiskernes forhold til redningsskibets chef og mandskab kan næppe betegnes med andet end ordet venskab. To institutioner staar fiskernes hjerte nær: Redningsskibet og Blaavand Radio, og begge har i aarenes løb i et forbilledligt samarbejde frelst hundreder af mennesker.

Har nogen efterlevet det gamle, af en engelsk politiker saa misbrugte børnerim: „Try, try and try again“, er det redningsfolkene paa den jyske vestkyst og ikke mindst mændene paa „F. V. Mortensen“. De har præsteret at fastgøre en trosse i en kutter, der var næsten fyldt med vand, og hvis mandskab var for udmattet til at hale trossen hjem, og derved i en brandstorm at frelse kutter og mandskab 100 m fra den visse død mod Englandskajens dækmole. Det gik godt, og en medtagen, men lykkelig skare af paarørende stod paa kajen i Esbjerg Fiskerihavn og saa til.

I andre tilfælde har en knuget kreds af mennesker ventet forgæves paa sine kære, men vel vidende, at om bord paa „F. V. Mortensen“ har man gjort, hvad det var menneskeligt muligt. Og at ingen har skaanet sig selv.

Den slags binder mennesker sammen med baand af en styrke, som næppe kendes stærkere mange andre steder end paa Jyllands barske vestkyst.

Mogens Bostrup.

60 aar

Baadmand ved r/st. „Kandestederne“, Aksel Lundholm Jensen, fylder den 19. april 60 aar.

50 aar

Fhv. baadmand Jens Paakjær Vrist Nielsen, fylder den 18. april 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Tukjær“ Ejner Jensen, fylder den 25. april 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Tuskjær“ Niels Skytte fylder den 29. april 50 aar.

Alexander Newsky's forlis ved Harboøre 1868 -

En stranding man endnu taler om paa den jyske vestkyst -

Dele af et stort skibsvrag er under vinterens haarde storme drevet iland paa kysten ved Knopper i Harboøre. — Vragdelene stammer fra et stort træskib, der tilsyneladende har ligget meget længe i havet. — Der er gættet paa, at de hidrører fra den russiske fregat „Alexander Newsky“, som strandede ved Knopper i 1868, men det er endnu ikke konstateret da der ikke findes mærker paa nogen af de vragdele, der er kommen i land. Et stort stykke af skibssiden er strandet paa yderenden af hofde 42 ved Knopper, ligesom der er drevet spanter og andre vragdele ind andre steder paa kysten.

„Alexander Newsky“s forlis fandt sted for snart 100 aar siden og det var en af de største strandinger, der har fundet sted herhjemme. Der er i tidens løb blevet bjerget mange ting fra vraget, og mange af disse fund findes paa en særlig „Alexandre Newsky“-stue paa musæet i Lemvig. — Besøger man den driftige havneby Thyborøn, saa vil man paa havnepladsen se et af fregattens kæmpeankre anbragt, der er et smukt minde om den store stranding. Ankeret blev fisket op, for faa aar siden, af vragfisker Sigurd Damgaard, Hirtshals.

Efter at have læst om ovenstaaende inddrift, kom jeg i tanke om en beretning om det store skibs stranding, hentet fra en finsk bog, der udkom i 1932 under titlen „Från hav og hov“, hvori to forfattere Bernh. Estlander og Karl Ekmann har givet en meget interessant skildring af den mand, kaptajn Oscar von Kræmer, som var „Alexander Newsky“s fører paa dens sidste sørgelige rejse. I denne bog, paa ca. 400 sider, findes der ogsaa et kapitel om den stolte fregats forlis paa den jyske kyst. — Bogen er finsk og skrevet paa svensk og den følgende beretning skriver sig fra et afsnit om strandingen.

Hvad der bidrog til at give denne stranding en særlig plads i mindet var dels, at det efter

datiden var et anseeligt krigsskib med en besætning paa 800 mand, men vel ikke mindst, at en søn af Ruslands mægtige Zar, Alexander d. II., var med ombord. — Den unge storfyrste, Alexej Alexandrowitj, skulle uddannes som sø-officer og til engang i fremtiden, at staa i spidsen for den russiske flaaede. Grundlaget for bogen er breve, som kaptajn von Kræmer fra sine mange og lange rejser har skrevet hjem til sin mor, senere til sin hustru. Man faar en skildring af kaptajnen og hans oplevelser, blandt disse er strandingen paa Harboøre kyst — saa at sige det eneste uheld han havde i sit lange begivenhedsrige liv.

Fregatkaptajnen —

Oscar von Kræmer var af finsk slægt, født 1831, og kom allerede som dreng paa kadetskolen i St. Peterborg. Efter at have endt sin skoleuddannelse kom han med russiske krigsskibe ud paa lange togter over snart sagt alle verdens have, og var med i den blodige Krimkrig 1853-56, hvor han blev haardt saaret under belejringen af fæstningen Sebastopol paa halvøen Krim i Sortehavet. I 1887 havde von Kræmer faaet befalingen som fregatkaptajn paa „Alexander Newsky“, og han havde i denne egenskab forskellige interessante oplevelser.

Han faar storfyrst Alexej og dennes lærer admiral Possiet ombord og efter et lille togt til de kapverdiske øer, fik fregattens kaptajn ordre til at gaa til Piræus. Her var han med til de storartede fester, hvormed kong Georg af Grækenland (den danske kong Chr. 9. søn) blev modtaget, da han som nygift sammen med sin unge hustru, storfyrstinde Olga af Rusland, i november 1867 kom til Piræus havn.

I begyndelsen af aaret 1868 var kaptajn von Kræmer selv blevet gift med en finsk dame, Sofie Cedercreutz, med hvem han kom til at leve i et meget lykkeligt ægteskab. Paa grund af sine tjenstlige pligter kunne han ikke faa kejserens tilladelse til at rejse hjem til bryllup i Finland. Hans forlovede maatte rejse til Piræus og her blev de viet.

Snart maatte han ud paa nye togter i Middelhavet og Sortehavet, og hen paa sommeren lød hans ordre paa, at han snarest skulle føre „Alexander Newsky“ til St. Petersborg.

Paa hjemrejse —

Man startede fra Piræus havn den 27. juli. Langsomt og tungt gik farten over Middelhavet. Vinden var gunstig og kejsersønnens lærer, admiral Possiet, holdt ikke af, at der blev tændt op under den hjælpe-dampmaskine, som var indlagt i skibet. Om dette spørgsmaal var der megen uenighed mellem fregattens kaptajn og admiral Possiet, der som storfyrstens opdrager følte sig som øverstbefalende. Von Kræmer ville have den størst mulige fart paa. Den 9.

august var man naaet til Algier, hvor man deltog i en række fester. Den 17. august gik fregatten atter til søs; men efter at Gibraltar var passeret og man var kommet ud i Atlanterhavet, havde man mange genvorligheder med modvind, storm og kulde — eller helt vindstille, saa det tog 80 dage at naa Plymuth i England.

Paa Nordsøen —

Efter et par dages ophold lettede „Alexander Newsky“ den 21. september for at gaa gennem den engelske kanal og den følgende dag var man ude i Nordsøen. Det blæste frisk op, og for en jævn kuling af V.N.V. strøg fregatten op langs den jyske kyst med en fart af omtrent 8 knob. Den 22. september tilbagelagde skibet under sejl 142 mil. Den 24. var luften diset og man kunne ikke tage solobservation, men ved lodskud fandt man farvandets dybde stemmende med kortet. For at fremskynde sejladsen satte man fyr under kedlerne. Men da det ved 2 tiden om eftermiddagen friskede godt op gav admiral Possiet ordre til at slukke igen, skønt kaptajn Kræmer paa det mest indstændige fraraadede det. Man holdt en kurs N. N. O. Hen mod aften tog vinden til i styrke, vejret faldt ind med byger. Kl. 6 blev sejlene mindsket en del.

En ulykkelig ide —

Et par timer senere kom admiral Possiet imidlertid paa den ulykkelige ide, at kursen skulle lægges nogle streger mere til øst. Man havde hidtil holdt kurs efter Kap Lindenæs paa den norske kyst. Hvis man i stedet for satte kurs efter Hanstholm fyr kunne der spares ca. 20 mil, og man ville derved opnaa den fordel, at man den følgende dag kunne faa Skagen i sigte, mens det endnu var dag. Den nye kurs blev N. O. 54, 40. Saavel ældste styrmand Hocloff som kaptajn von Kræmer gjorde indvendinger, men bøjede sig til sidst for admiralens ønske. Det var iøvrigt meningen, at kursen skulle ændres mere nordlig kl. 4 om morgenen.

Paa grund —

Fra nu af tog vindens styrke til, luften blev diset, og der faldt tætte regnbyger. — Farten kunne naa op til 11 knob, naar bygerne kom. Kl. 2 falder der en særlig voldsom byge, saa det knager i rigningen og under bjergningen af bramsejlene bliver krydsbramsejlet sønderrevet. Kort efter giver von Kræmer ordre til, at der skal gøres forberedelser til at foretage lodskud, og han gaar et øjeblik ned i sin kahyt, men bliver snart kaldt op; der meldes skib om bagbord. Man undersøger kortet. Kaptajnen er klar over, at der er noget galt paa færde. Han stryger storsejl og fok for at sætte skibets fart ned. I det fokken glider ned ser han en mørk stribe om styrbord. Han kommanderer øjeblikkeligt roret i læ med fare for at knække rigningen,

men det er for sent. Omtrent i samme øjeblik tager skibets agterende grunden, og søen bryder med voldsomhed ind over bagbordsiden op over skansen.

Alle mand paa dækket —

Alle mand kaldes paa dækket. Redningsbaadene gøres ogsaa klar og der gives ordre til, at sætte fyr under dampkedlen. — Klokken var halv tre. Efter det første stød mod revlen fulgte et andet og tredie, og von Kræmer var klar over, at skibet stod haardt i grunden og at det sansynligvis var læk. Straks efter grundstødningen krængede fregatten saa stærkt ud mod søen, at man for at undgaa kæntring var nødt til at kappe masterne og lade en del af de bagbords kanoner gaa overbord. — Da det blev dag saa man, at den stolte fregat laa redningsløst i brændingen ud for Harboøre 1¼ mil syd for Agger kanalen og ca. 300 favne fra land. Lyset man havde observeret om bagbord, kort før strandingen fandt sted, var lanternen fra fyrskibet ved kanalen ind til Limfjorden.

Om selve bjergningen fortælles ganske kort, at der kl. 7 kom bjergningsmandskab fra Lemvig (redningsbestyrer og embedsmænd) og noget senere redningsapparater fra stationerne Thyborøn og Flyvholm. Der blev udskudt 3 raketter, hvoraf først den 3. blev opfanget ombord. Man foretog derefter et landgangsforsøg med en af „Alexander Newsky“'s redningsbaade, men den kæntrade i brændingen, og 2 officerer og 3 menige forsvandt i dybet. Men ellers blev hele fregattens mandskab — 724 mand — bjergnet i god behold af „den danske redningsbaad“ og kystbefolkningens baade. — Kl. halvsv om eftermiddagen var alle i land og desuden var skibskassen, skibsdokumenter, kronens bøger, ammunition, samtlige instrumenter og alt privat ejendom bjergnet — — „alt under eksemplarisk pligtopfyldelse fra officerer og meniges side“.

En sjælemesse —

Ved dette tidspunkt befandt sig endnu ombord admiral Possiet, kaptajn Kræmer og kaptajnløjtnant Lermolajer, samt 2 baadsmænd og 2 artilleriofficer. Admiralen og kaptajnen foretog nu en besigtning af fregatten og de blev snart enige om, at skibet ikke kunne bjerges. Vandet stod højt i maskinrummet og saa gik de i land. Der blev holdt en kort gudstjeneste paa stranden, og der blev læst messe for de omkomnes sjæle.

Admiral Possiet og storfyrst Alexej rejste næste dag til Warchav, hvor de skulle mødes med kejseren. Kaptajn von Kræmer med officerer og mandskab til Aarhus og blev derfra med den danske fregat „Jylland“ sejlet til Kronstad. Den 12. oktober mødte von Kræmer til audiéns hos kejseren for at give beretning om den ulykkelige hændelse.

Haard dom - men fuld oprejsning

Man forstaa, at det var med en vis beklemt-hed, at von Kræmer mødte frem for selvherskeren over alle russere for, at berette om sin færd. Det var imidlertid ikke nogen vred hersker, der modtog den hjemvendte kaptajn. Kejseren hilste ham med stor venlighed, og han bad ham tage plads ved et dækket bord, som blev baa-ret ind i kejserens værelse. Du har, sagde kejseren, sikkert ikke haft nogen videre appetit i den sidste tid; men nu skal vi først have lidt frokost og bagefter skal du fortælle. Min søn har allerede fortalt det hele for mig. Du kan være ganske rolig.

En krigsret nedsættes —

Naturligvis var sagen om fregattens forlis ikke endt med en frokost og kejserens venlige ord, selvom det altid er lykkeligt, at have et godt omdømme paa højeste sted. Efter kejserens ordre blev der nedsat en kommission, der begyndte sit arbejde den 21. oktober. — Der fulgte nogle strenge maaneder for Oscar von Kræmer og han maatte opleve tider, hvor et dybt mismod faldt over ham. — Den mulighed staa truende overfor ham, at den store katastrofe kan koste ham hans fremtid som flaaed-officer. I et af sine breve til en god ven sammenligner han sig selv med spilleren, som paa et eneste kort taber alt, hvad han ved mange aars arbejde og møje har erhvervet.

Det var dog ikke blot sin egen skæbne han tænkte paa. Han skriver til sin ven at det, som berører ham mest smerteligt i den triste begivenhed er, at to saa duelige unge officerer som Zarin og Yxkull skulle betale deres hitemod med livet. Du ved hvor højt Sophie (von Kræmers hustru) og jeg satte Yxkulls ridderlige og noble karakter, og du kan derfor forstaa, hvor dybt vi sørgede over vor unge vens død. Han var den fremmeligste blandt sine kammerater, og ville ogsaa være det i farens stund, derfor blev han ogsaa den fremmeligste i døden (man vil huske de to officerer og tre matroser, der druknede ved strandingen).

En streng dom —

Samtidig med, at krigsretten arbejder sig igennem de langvarige undersøgelser, hvorved von Kræmer maa være til raadighed til enhver tid, har kaptajnen ogsaa hjemlige sorger. — Først bliver hans hustru alvorlig syg, og næppe er hun blevet nogenlunde rask, før hendes fader, senator Cedercreutz, bliver angrebet af en dødelig sygdom. Den gamle senator bliver begravet den 25. februar og dagen efter falder dommen over von Kræmer.

De afgørende retsforhandlinger begyndte ved middagstid den 26. februar. Retten blev holdt i admiralitetets biblioteksal. Viceadmiral Nordmann var rettens præsident, og forhandlingen

overværedes af en række høfornemme personligheder, bl. a. tronfølgeren (den senere kejser Alexander d. 3.), storadmiral Konstantin Nikolajevitj, storfyrst Alexej Alexandrovitj, der var med fregatten, og desuden over 500 andre personer, mest embedsmænd i marineministeriet.

Gennem 5 1/2 times arbejde naaede krigsretten til det resultat, at admiral Possiet (storfyrst Alexej lærer, kaptajn Kræmer og stabskaptajn Hochloff havde gjort sig skyldige i uforsighed ved omlægningen af kursen for „Alexander Newsky“ kl. 8 eftermiddag den 24. september 1868. Kl. 10 om aftenen faldt dommen, der lød paa, at admiralen skulle have en tilrettevisning, medens von Kræmer skulle have en maaned og Hochloff 2 ugers fæstningsarrest.

Kritik af dommen —

Det var et haardt slag for von Kræmer og dommen følte af de fleste kyndige som langt fra retfærdig. I pressen og i videnskabelige militære tidsskrifter blev den gjort til genstand for indgaaende kritik. Det blev hævdet at den egentlige årsag til strandingen var den usædvanlige stærke strøm langs Jyllands vestkyst, en strøm, som i styrke og hastighed var betydelig stærkere end, hvad i engelske navigationstabeller regnede med. Fregatten var under disse forhold drevet ikke mindre end 41 mil fra kursen.

Dertil kom at det efter det oplyste maatte være klart, at hovedskylden for den skæbnesvangre kursændring maatte ligge hos admiral Possiet, der imod von Kræmers protest havde krævet kursen lagt mere østlig end efter kaptajnens bestik. Man kunne maaske sige, at kaptajn von Kræmer, som fregattens fører skulle have nægtet at efterkomme admiralens krav, men man forstaar at det var næsten umuligt for von Kræmer ligefrem at sætte sig op mod admiralen.

En nobel karakter —

Von Kræmer var en nobel karakter, og naar det virkelige forhold ikke kom saa skarpt frem som ønskeligt saa skyldtes det, at han under forhørene undgik alt, hvad der kunne kaste skygge paa admiral Possiets. Derved kom han ganske naturligt til at stille sig selv i et ugunstig lys overfor dommerne, og da admiral Possiet ikke var ivrig efter at tage hele skylden — ja, saa blev dommen som den blev.

Kejseren gør ret og skel —

Det kan se sort ud — og dog blive godt, saadan blev det ogsaa for von Kræmer. Den 22. marts blev krigsrettens dom forelagt kejseren, men i stedet for at stadfæste den, gav han domsakten følgende paategning med egen haand:

„I betragtning af at generaladjutant Possiet og fløjadjutant von Kræmers betydningsfulde, for mig personlig udviste fortjenester, og fordi

jeg værdsætter de heltemodige bedrifter og den virkelige tapre pligttrøskab forenet med selvopofrelse, som uden undtagelse blev lagt for dagen, saavel af befalingsmænd som mandskab paa fregatten, saa befaler jeg, at de anklagede i sagen „Alexander Newsky“s forlis ikke skal underkastes nogen straf“.

Fuld oprejsning —

Dette var jo en hel og fuld frikendelse, men det blev ikke derved. Knap en uge efter modtog von Kræmer udnævnelse til øverstbefalende paa korvetten „Værjag“. Senere blev han udnævnt til eskadremajor hos hs. majestæt kejseren, en udnævnelse som mange misundte ham, men ingen var i tvivl om, at kejseren ganske og aldeles ville fjerne dommens mørke fra von Kræmer, hvad denne naturligt var meget taknemmelig for.

Før vi forlader emnet skal vi lige anføre, at von Kræmer i en aarrække var fører af kejserskibet „Sarrevna“ ved de kejserlige besøg i København i 80erne, da kong Christian den 9. og dronning Louise hver sommer samlede slægten paa Fredensborg. Oscar von Kræmer stod i personlig venskabsforhold til kejser Alexander den 9. og hans hustru kejserinde Marie Fedorowna, datter af Christian den 9.

J. P.

Af »Fru Julie Augusta Ovesens legat til fordel for trængende fiskere ved Vestkysten eller disses enker« vil der paa legatstifterens fødselsdag den 22. juni blive udelt nogle legatportioner til:

1. Fiskere ved vestkysten, som paa grund af alder eller helbred er trængende til understøttelse.
2. Enker efter fiskere ved vestkysten, fortrinsvis saadanne, hvis mænd eller forsørgere er omkommet under udøvelsen af Deres erhverv, eller er omkommet under hjælp til skibbrudne eller lignende omstændigheder.

Personer, der mener at opfylde de anførte betingelser, kan faa ansøgningsskema udleveret ved skriftlig henvendelse til legatbestyrelsens formand: **Landsretssagfører Rudolf Sand, Nørre Søgade 7, København K,** til hvem skemaerne tilbagesendes inden d. **1. maj 1962.**

Legatbestyrelsen.

Det engelske Redningsvæsen

Det engelske redningsvæsen — The Royal National Life-Boat Institution — der er et privat selskab udelukkende opretholdt ved frivillige bidrag og som ikke nyder statsstøtte under nogen form, har i aaret 1961 været kaldt til assistance for nødstedste skibe i ikke mindre end 960 tilfælde, det højeste tal nogensinde — fraregnet 1940 — siden institutionens stiftelse i 1824.

I alt er der med selskabets redningsbaade reddet 416 mennesker i 1961. Og siden oprettelsen 4. marts 1824 er der tilsammen reddet 83.451 mennesker.

Foruden redningen af de nævnte 416 mennesker ved direkte redningsaktioner af institutionens redningsbaade har disse ydet hjælp af materiel art til 324 fartøjer, der paa forskellig vis har været i nød ved de britiske kyster og farvande, samt indberget 146 fartøjer.

Ingen redningsmænd mistede livet i det forløbne aar og ingen redningsbaade gik tabt eller beskadigedes af betydning.

Institutionens samlede udgifter i 1961 var ca. 1 million 235.000 pund Sterling.

Dets flaaede bestaar nu af 152 motorredningsbaade, fordelt ved England, Skotland, Irland og Wales' kyster, samt 5 paa øen Man og 2 ved Kanaløerne. Desuden har institutionen en reserveflaade paa 26 ældre, men fuldt ud tjenstedygtige baade.

I 1961 tilkom 5 stk. nye og moderne motorredningsbaade.

Strandvagten inddrages

Efter kalenderen er vi nu naaet ind over for-aarets tærskel med mørket bagved og lyset foran — en herlig aarstid, der kalder paa det gode i naturen og i menneskesind.

Vi trænger til foraar, efter et efteraar og en vinter, der blandt meget andet ihvertfald har været usædvanlig stormfuldt med alle de ulemper og farer, som dette indebærer, ikke mindst for søens folk.

Vi herude ved strandene, hvor vi bor, siger altid i ondt vejr at det ingen sag er, at møde stormen paa landjorden — det er værre for dem, der er paa havet.

Det er en vending der understreger, at man herude kender noget til havets væld og stormenes haardhed, for det er jo saadan, at der næsten i enhver familie er mistet en eller anden, som havet tog for kortere eller længere tid siden, og som stadig er i tankerne, naar en storm bryder løs.

Den 1. april sættes punkum for en vinters strandvagt, og vi tager vist næppe fejl i at mene, at vi skal nogle aar tilbage for finde en

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Selsk. Guld. Optik
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

LEMVIG SKIBSVÆRF

Nybygninger og Reparationer
P. Poulsen - Telefon 209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

Aktieselskabet
LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

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: Thybørn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

hos **Hvass**

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Thisted

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

vinter med saa mange vagttimer som netop i det nu afsluttede.

En lang række stormdage staar tilbage i mindet om en vinter, der svandt, og vagtpengene er givet særdeles godt ud. — Hvor er det egentlig en smuk ordning, dette med et redningsvæsen, alene den tanke, at selv i den mørkeste og mest stormfulde nat ligger stranden ikke øde hen. Der gaar en kæde af vagtmænd, der kender deres opgaver og sætter ind, hvor nøden er størst.

Vi gentager — de penge er givet godt ud, og for den menige redningsmand er timelønnen særdeles velkommen, da fiskeriet ikke har givet stort.

Men altsaa nu skulle vinteren være forbi — og vi tager afsked uden synderlig vemod og byder lyset og foråret velkommen.

J.P.

Pottemageren

En pottemager kender
den sødmetunge gru
ved dag paa dag at fylde
lervaser paa en hylde,
for naaet til dens ende
vemodigt at erkende,
at de, der blev ham kærest,
var de, som gik itu.

Det er en mors erfaring,
det er en digters kaar:
at skabe drøm tillive
i leret paa en skive
for sukkende at finde,
naar nattens tid er inde,
at drømmene var skønnest
om det, der gik i skaar.

Nis Petersen.

Fire redningskuttere til Grønland

Den tredje af de fire politi- og redningskuttere, der bygges til Grønland, er søsat fra Bogense skibsværft. Der er tidligere søsat kuttere i Skagen og Odense, og om kort tid søsættes den fjerde kutter fra Faaborg skibsværft.

Ved stabelaflysningen i Bogense gav fru politimester E. Hesselbjerg, Grønland, kutteren navnet „Nukik“, der er det grønlandske ord for „kraft“.

Kutteren er paa 75 tons, og den skal afleveres den 15. juni.

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

Tlf. 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

Frukt - Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø
Støbegods

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibeproviantering . Etableret 1809

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted . Telf. 361

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. 80 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 684 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 69
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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI %

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg fra København Kl. 23,15

" " " Rønne " 22,45

sommersæsonen tillige dagture flere af ugens
dage som hver dag gennemgaaende forbindel-
se 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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN

Telefon Central 72 (20 Ledninger)

Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010

Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S**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. 5

1. maj 1962

29. Aarg.

**Det tyske redningsskib »Hindenburg«**

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

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 · EsbjergMarketenderiet
„NY HAVN“
ESBJERGIndeh. Svend Jørgensen
Kaffe og Smørrebød
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft
& Makinfabrikv Søren Andersen
& Søner · Esbjerg
Alt i Nybygninger
og ReparationDamp-
skibsselskabetTORM
KøbenhavnBrugsforeningen
»FREM«Kolonial- & Skibshandel
Telefon 372 · 872
Skolegade 40, Esbjerg

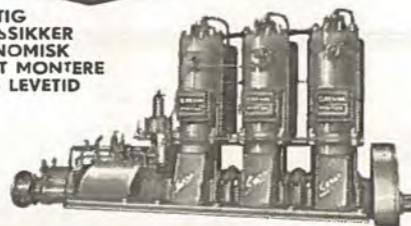
AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{a/s}

Telefon 66

GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2-taks Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 206 66

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 & Aens

Vaadbinderi

Hirtshals · Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- og 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

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. 5

1. maj 1962

29. aarg.

Nye hurtige redningsbaade

Om kort tid rejser en delegation med fiskeriminister Normann i spidsen til Tyskland, for der at se paa moderne hurtiggaaende redningsskibe.

Som bekendt er der ikke fuldtud tilfredshed med vore allerede eksisterende redningsskibe, der begynder at blive til aars og lader meget tilbage at ønske, især med hensyn til hvad farten angaar, hvad der ikke mindst gælder for Esbjerg-redningsskibet „F. V. Mortensen“.

Endvidere er der stor trang for et redningsskib til Vendsyssel-kysten, og særlig med dette sidste som baggrund er Tyskland-rejsen kommet i stand.

De tyske redningskrydsere er beregnet til undsætning af nødstedte fiskere og søfolk — de kan skyde en fart af ca. 30 knob, og er dermed næsten tre gange saa hurtige som vore redningsskibe. — Prisen paa de tyske redningskrydsere ligger paa ca. 4 mill. kroner.

Om problemet „redningsskibe“ oplyser fiskeriminister Normann overfor os følgende der viser, at spørgsmaalet om nye redningsskibe er levende, og optager ikke blot fiskeriets folk i højeste grad, men ogsaa erhvervets minister.

Efter at have omtalt turen til Tyskland, hvori

deltager repræsentanter fra fiskerierhvervet, siger ministeren:

„Sideløbende hermed har vi jo i øjeblikket forhandlinger igang paa det nordiske embedsmandsplan, for at faa tilvejebragt fuld klarhed over, i hvilken henseende Norge, Sverige og Danmark vil kunne hjælpe hinanden, og om vi eventuelt i fællesskab kunne gøre redningstjenesten betydelig mere effektiv.“

Det er jo et spørgsmaal, om en saadan mere effektiv ordning kan gennemføres paa en maade, saa vore fiskere kan føle sig trygge, ved at der er hjælp til raadighed, uanset under hvilket flag og med hvilken bemanning et eller flere redningsskibe maatte komme til at sejle.

Disse forhandlinger er et resultat af fiskeriministermødet i Oslo i januar maaned, og det første embedsmandsmøde om sagen blev afholdt i København den 2. april, hvor ogsaa praktiske redningsfolk fra de 3 lande deltog.

Jeg haaber nu, at det ikke skal vare ret længe, inden der kommer yderligere nyt frem vedrørende redningstjenesten, men dette kan dog med rimelighed først ske, efter at sagen har været behandlet i fiskerikommissionens underkommission angaaende redningstjenesten.

Jørg.-P.

Fortsat fra side 52

der engang blev omtalt paa By- og Herreds-kontoret i Frederikshavn, hævdede man dér, at strandingen havde fundet sted i 1796. I øvrigt taler man endnu (1898) om kanoner paa Tversted strand. Engang ved klart vand havde man iagttaget 3 metalkanoner, og i begyndelsen af 70-erne havde højenboerne optaget 1. Endelig kan anføres, at 2 fiskere for mange aar siden paastod at have set ud for V. Tversted 2 malmkanoner og 1 jernkanon.

Franskmanden blev drillet

Om selve strandingen har de gamle i Tversted fortalt, at den reddede del af skibsbesætningen efter at være kommet i land og have udhvilet sig efter de udstaaede strabadser ikke fo lod egnen som et ordnet skibsmandskab. De drog bort i smaagrupper paa 5-20 mand, uden kommando eller anden ledelse. Besætningen bestod af flere nationaliteter. Det er bekendt, at der i Mygdal omkring 1810 opholdt sig en franskmand, som havde hørt til den hollandske orlogsskibs besætning. Han hed Joseph Dupers eller Dufrier. Han levede sammen med (maaske gift) et fruentimmer, Fyr-Else, saaledes kaldet fordi hun boede i fyrhuset. Franskmanden blev ved sin mangelfulde udtale af dansk hyp-pigt aarsag til den stedlige ungdoms drillerier, hvilket stundom bragte ham i krigshumør til stor morskab for ophavsmændene.

I en bladmeddelelse fra 1875 om

bjergningen af kanonerne, hedder det

„Af det bjergede skibsinventarium synes det at fremgaa, at skibet formentlig har været hollandsk og af betydelig størrelse. Saaledes har man fundet 72 kanoner, hvoraf nogle vejede ca. 6000 pund, og bar utydelige mærker og vaaben, der tyder paa, at skibet var hjemmehørende i Holland.

Endvidere har man opfisket 5 store ankre, nogle blykasser, der antagelig har været benyttet til krudt, samt en malmkanon, der, medens den laa paa havets bund, var saa skinnende blank som guld, men efter at være bragt oven vande antog en mat grønlig farve. Den vejede 3050 pd. og ventes udbragt til omtrent 1800 kr. hos en metalstøber i København, til hvem den afsendes med skib fra Frederikshavn. Den var 5½ alen lang, og over kammeret var anbragt et vaaben, der forestillede 2 ankre over kors og derpaa en løve med scepter. Paa den bageste kant stod med utydelig skrift: Rotterdam anno 1740, formentlig det aar, kanonen var støbt.

At skibet har haft en betydelig størrelse, fremgaar ogsaa af de kolossale planker, der er 2-3 alen brede og tildels velbevarede.

De talrige jernkanoner, som er solgt til Hamborg for 6 kroner pr. skippund, var tildels sammenrustede og maatte sprænges fra hverandre

ved hjælp af dynamit. Dette foretagende har dog ikke indbragt én til det svære og vovelige arbejde svarende fortjeneste, idet hele udbyttet kun har været 4000 kr.; heraf er 1200 medgaaet til arbejds løn og 2400 til forsendelsesudgifter, saaledes der kun bliver 400 kroner til fordeling mellem de 4 skagboere, der har foretaget bjergningen“.

P. Chr.

Dæksmatroserne sagde:

„End ikke Vorherre selv vil kunne faa dette store skib til at synke“

S/S TITANIC var højt som et 11 etagers hus, overdaadigt som et palads og sikker som en fæstning.

Midt i sin jomfrurejse gik det ned i Atlanten med 1502 om bord, fordi en urfjeder var løbet ud.

Søndag aften den 14. april 1912 laa Leyland Line's fragt- og passagerdamper „Californian“ stille i drivisen ud for Newfoundland Bankerne i Nordatlanten, paa vej fra London til Boston. Klokken 23.10 saa trediestyrmanden Charles Groves fra broen et ukendt skib, der med fuld fart og med lysene straalende fra hundrede af køjer passerede „Californian“ en halv snes mil til styrbord, og da han i nogen tid havde fulgt det med øjnene, langede han ud efter morselampen for at give det en hilsen med paa vejen. I det samme syntes kæmpeskibet at stoppe op, og næsten alle lys om bord gik ud. Klokken var da 23.40.

Lidt efter blev Groves afløst paa broen. Det fremmed skib og mørket, der pludselig havde sænket sig over det, skænkede han ikke mere nogen tanke, for han havde i længere tid sejlet paa Det fjerne Østen, og her var det almindeligt at slukke lysene om bord ved midnattid for at faa passagererne til at gaa til ro. I stedet for at undersøge sagen nærmere gik han derfor ind i radiatorummet for at slaa en sludder af med telegrafisten.

Men telegrafist Cyril F. Evans var ikke oplagt til at sludre. Han havde haft en streng dag og følte sig iøvrigt ikke saa lidt saaret over det svar, han havde faaet, da han ved 23-tiden afbrød strømmen af privattelegrammer fra White Star Liner luksusliner „Titanic“ for at advare skibet mod drivisen.

— Hold kæft! Jeg har travlt. Jeg taler med Cape Race! gnistrede det arrigt fra kæmpedamperen, der med 23½ knob stævnedes mod New York paa sin jomfrurejse.

Saa lukkede Evans fornærmet stationen og satte sig til at læse, og styrmand Groves fandt ham tavs og utilnærmelig som en østers.

Nærmest for at foretage sig noget samlede Groves hovedtelefonerne op fra telegrafbordet og satte dem for ørerne, men ogsaa telefonerne var tavse. „Californian“'s apparat havde magnetisk detektor, som blev drevet af et urværk, og telegrafist Evans var ikke oplagt til at fortælle styrmanden, at fjederen var løbet ud. Derfor lagde Groves hovedtelefonerne fra sig igen, og lidt efter gik han.

Klokken var da 0.15 den 15. april 1912, og i samme øjeblik begyndte radiostationen paa „Titanic“ at morse det internationale nødraab CQD ud i æteren. Et drama, der skulle ende som historiens største skibskatastrofe i fredstid, var i fuld gang mindre end 10 mil borte, men paa „Californian“ var telegrafapparatets fjeder løbet ud, og trediestyrmanden Charles V. Groves lagde opgivende hovedtelefonerne fra sig.

To timer og fem minutter senere gik „Titanic“'s kæmpeskrog til bunds med 1502 passagerer paa positionen 41 grader 46 minutter nord, 50 grader 14 vest. Kun 705 af de 2207 ombordværende blev reddet.

Et vidunder og en udfordring —

White Star Liniens S/S „Titanic“, søsat den 31. maj 1911 fra Harland & Wolff i Belfast, forlod Southampton klokken 12, den 10. april 1912 for at gaa til Cherbourg og Queenstown og derfra over Nordatlanten til New York med 1316 passagerer og en besætning paa 891 mand. Skibet var et mesterværk af teknik og luksus. Mellem køl og flagknap var der rigelig plads til et elleve etagers hus, en konge ville have følt sig hjemme i dens overdaadige suiter og saloner, og selv den mest forstokkede fuldrigerkaptajn maatte bøje sig for den 50 000 hestes stempelmaskine, der gav giganten en topfart paa 25 knob.

Og „Titanic“ var synkefri. Dobbeltbund og 15 vandtætte skot gjorde den saa sikker som en fæstning — eller som en af dæksmatroserne sagde til en ængstelig passager ved afrejsen fra Southampton: Vær De kun rolig, frue. — End ikke Vorherre selv vil kunne faa dette skib til at synke.

Men „Titanic“ var ogsaa en udfordring, og allerede i Southampton var uheldet ude efter det. Paa vej ud af havnen hvirvlede kæmpedamperens tre propeller vandet saa kraftigt op, at amerikabaaden „New York“ sprængte sine fortøjninger og svingede paa tværs af indløbet men kaptajn Edward Smith var paa sin post og fik „Titanic“ stoppet. — Lidt senere gentog episoden sig, men ogsaa denne gang klarede „Titanic“ frisag, og klokken 14 torsdag den 11. april stod skibet fra Queenstown ud i Atlanten paa sin jomfrurejse.

Tyve minutter i tolv —

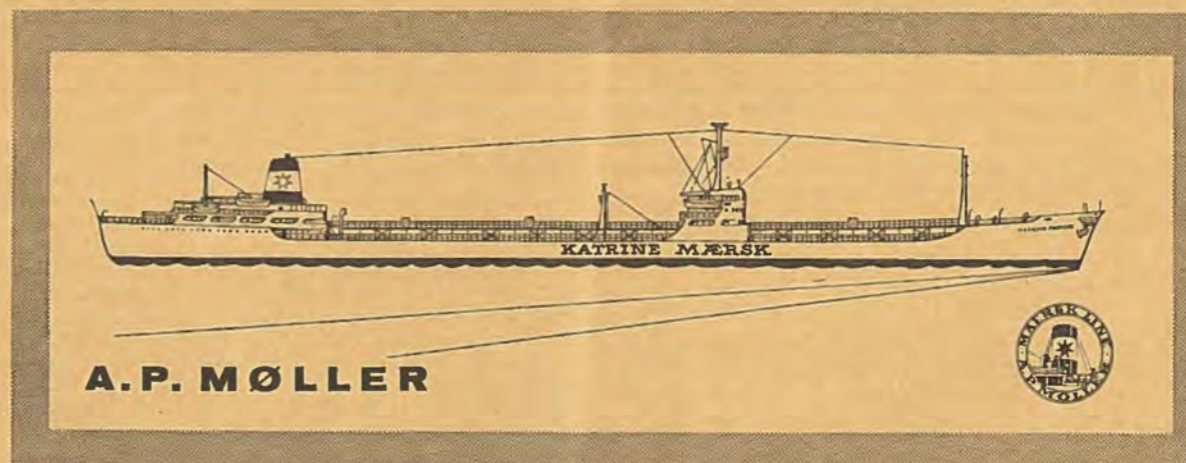
Klokken 9 søndag den 14. april modtog „Titanic“ det første isvarsel, mens skibet befandt sig øst for Newfoundland. — Det kom fra S/S „Caronia“ paa 42 grader nord, 49-51 grader vest, og i løbet af dagen brød endnu fire dampere ind i den strøm af passager-telegrammer til slægt og venner, der gnistrede fra „Titanic“'s radiostation som et usynligt kølvand, og rapporterede is forude. Det sidste kom klokken 23 fra fra „Californian“, men førstetelegrafist John Phillips havde travlt med sine privattelegrammer og bad bramfrit kollegaen paa „Californian“ om at holde kæft. I mellemtiden havde maskinrummet paa „Titanic“ maalt faldende havtemperatur, og førstestyrmand C. H. Lightoller gav udkigsmanden i formasten besked om at holde øjnene aabne.

Men det var altsammen rutine. — Om bord levedes livet i fest og lediggang — det var lørdag aften, kapelmester Wallace Hartley og hans udsøgte skibsorkester spillede ragtime, havet var blankt og roligt som marmor, og hvis nogen overhovedet spekulerede paa is, var det kun i forbindelse med limonade og whisky. Blandt passagererne paa luksusklasse var blomsten af Amerikas pengearistokrati, der tilsammen repræsenterede 250 millioner dollars, og „Titanic“ var garanteret synkefri.

Tyve minutter i tolv skete katastrofen.

Det umulige skete alligevel

For trediestyrmand Groves paa „Californian“'s



bro saa det ud, som om „Titanic“ pludselig stoppede op og slukkede de fleste af sine lys. I virkeligheden skete der det, at „Titanic“ drejede haardt til bagbord og vendte agterstavnen til „Californian“.

Fra udkikstønden i formasten havde udkiksmænd Fregerik Fleet pludselig set et isbjerg taarne sig op foran „Titanic“ som en 100 fod høj, mørk masse, i samme øjeblik alarmerede han broen, og 37 sekunder senere lagde kæmpelineren haardt til bagbord. — Isbjerget gled forbi nogle faa tommer fra stævnen, men samtidig med at tonstunge isblokke ramlede ned over fordækket, gav det et svagt stød i skibet.

Paa broen og de øverste dæk med luksuskabinerne mærkede man ikke stort mere end en svag dirren, men paa tredje klasse dybere nede i skibet blev flere af passagererne slynget ud af deres køjer, og i maskinen saa de skrækslagne fyrbødere pludselig det dobbelte staalskrog blive flaaet op i en længde af 300 fod. I samme øjeblik fossede vandet ind, grønt og iskoldt. De ni tiendedele af et isbjerg befinder sig altid under vandlinjen.

En hurtig ekspeditionsrunde overbeviste kaptajn Edward Smith og White Star's tekniske direktør Thomas Andrews om, at det umulige var ved at ske. Straks efter kollisionen havde førstestyrmand W. M. Murdoch med et tryk paa en knap lukket alle døre i de 15 vandtætte skot, men selv om „Titanic“ var bygget til at kunne holde sig flydende med op til 2 af de 16 rum fyldt med vand, var skibet ikke desto mindre i færd med at synke. Skottene naaede ikke længere op end til E-dækket, og efterhaanden som det ene vandtætte rum fyldtes, flød vandet over i det næste, og „Titanic“ stak dybere og dybere med stævnen. Lige gyldigt hvordan man vendte og drejede det — „Titanic“ ville gaa ned.

Fortsættes i næste nr.

Lønforbedringer til redningsvæsenets mandskab

Som det være redningsvæsenets folk bekendt, har bestyrelsen for „Foreningen af danske Redningsmænd“ paa et sidste vinter afholdt bestyrelsesmøde besluttet, at gøre en indsats for visse forbedringer af redningsmandskabernes lønninger, saa disse i nogen grad kunne komme i trit med tiden. Bestyrelsen har mødt velvilje hos de bevilgende myndigheder, og efter anbefaling af forsvarsministeriet har finansministeriet bevilget nedenstaaende forhøjelse af grundbeløbene, endda med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1961, hvortil saa yderligere kommer det normerede procenttillæg, der for tiden udgør 128 procent.

Der er stort set her tale om en lønforbedring, som vil vække glæde i de redningsmandskredse,

der jo ikke er forvænt, naar det gælder lønspørgsmaal.

Vi bringer nedenstaaende skrivelse angaaende omtalte lønforbedring, som fra forsvarsministeriet den 26. april d. aa. er tilgaaet formanden for redningsmændenes forening — opsynsmænd Wenzel Rasmussen, Grenaa:

„Under henvisning til foreningens skrivelse af 24. februar 1962 vedrørende forhøjelse af redningsmandskabernes lønninger m. v. skal man meddele, at finansministeriet den 17. april 1962 har tilskrevet forsvarsministeriet saaledes:

„Under henvisning til forsvarsministeriets skrivelse af 5. marts 1962, 7. kt. j. nr. 192/62, vedrørende vederlag m. v. til det ved redningsvæsenets baad- og raketstationer ansatte personale skal man meddele, at finansministeriet kan tiltræde, at der med virkning fra 1. april 1961 fastsættes følgende grundbeløb:

| | |
|---------------------------|-------------|
| Opsynsmænd I..... | 1260,00 kr. |
| Opsynsmænd II..... | 840,00 kr. |
| Baadformænd..... | 1020,00 kr. |
| Baad- og betjeningsmænd . | 750,00 kr. |

| | | |
|------------------------------|-------------|--------------|
| | Baadstation | Raketstation |
| Dagøvelser..... | 12,50 kr. | 6,75 kr. |
| Natøvelser..... | 17,00 kr. | 10,00 kr. |
| Redningsforetagender, højst | 50,00 kr. | 25,00 kr. |
| Redningsforetagender, lavest | 20,00 kr. | 13,50 kr. |
| Forgæves møde..... | 10,00 kr. | 6,75 kr. |
| Forgæves møde udover 6 t.. | 13,50 kr. | 10,00 kr. |

Endvidere kan man tiltræde, at det aarlige vederlag til motorpassere og reservemotorpassere fastsættes til henholdsvis 330 kr. og 120 kr., at vederlaget til motorpassere ved motorredningsstationerne for af- og opladning af akkumulatører fastsættes til 60 kr., og at honoraret for tilsigelse til strandvagter fastsættes til 135 kr.

Bortset fra vederlaget for op- og afladning af akkumulatører ydes der som hidtil sædvanligt honorartillæg til de anførte satser“.

P. m. v.
E. b.

Verner Christiansen.

Forsidebilledet -

De dage er ovre, hvor vi kan prale af vort redningsvæsen I hvert fald var de 15 tyske redningsfolk, der søndag besøgte Esbjerg med redningsbaaden „Hindenburg“ nærmest chokerede, da de saa redningsbaaden paa havnen. — Til gengæld kunne tyskerne vise en baad frem, der som redningsbaad maa betegnes som noget nær det fuldkomne.

„Hindenburg“ som ses paa forsiden er udstyret med 2 Mercedes-Benz dieselmotorer med ialt 310 hk. Den har 4 radiosendere, telegrafsender, ekkolod og automatisk pejler. Der er 3 kahytter — hvoraf den ene er sygelukaf — elektrisk kabys og centralvarme. Den er naturligvis overdækket og har 4 mands besætning. Redningsbaaden var oprindeligt bygget i 1946, men har netop gennemgaaet en omfattende modernisering, saa den paa alle maader skulle være up-to-date. Intet under, at de esbjergensiske redningsfolk under fremvisningen slikkede sig om munden.

Radioen i fiskeriets tjeneste

Han trænger haardt til en frekvens mere —

Det er en kendt sag, at vore fiskere i højeste grad har taget radioen i brug i deres daglige tjeneste paa havet — ja, der er endog dem, der vil mene at den ellers saa faamælte fisker snakker lovlig meget, til tider endda om mindre nyttige materier. — Men man siger jo saa meget, og derfor iler vi med at gaa fiskeren til undsætning for en saadan beskyldning og det bedste er, at vi kan gøre det baade med vægt og god samvittighed.

Se, da fiskerierhvervet for en del aar siden saa smaat begyndte at faa installeret sendere og modtagere i deres baade, da var der jo tale om en svag start med kun faa installationer, og i relation hertil fik fiskeriet tildelt frekvenser. Dengang drømte ingen om, at radioen i fiskeriets tjeneste skulle faa et saa enormt omfang og betydning.

Idag har praktisk talt alle, ikke blot søgaaende fiskefartøjer, men ogsaa kystbaade og redningsbaade radio ombord, og denne kendsgerning burde være tilstrækkeligt til at understrege, at der meget vel er baggrund for fiskeriets krav til Post- og Telegrafvæsenet om flere frekvenser, og dermed større muligheder for at komme i forbindelse med kollegaer paa havet og koden paa landjorden.

Fiskeren anvender sin radio under det daglige fiskeri naar alt gaar som det skal — han anvender den, naar storm og hav spiller bold med hans baad, og en angstfuld lyttende mor og hendes børneflokk paa land, der gerne vil høre netop fars stemme, derude fra den larmende heksekedel — da pejler han ind, og er lykkelig for en lille beroligende snak med sine kære. Vi andre paa landjorden, vi kan jo sagtens komme i kontakt med hinanden, hvis vi da kan forliges. —

Ofte fiskeren bruger sin radio, naar der indtræffer ulykker ombord, enten paa liv eller skib, da maa der skabes kontakt mellem ham og redningsskibet, og her kan kostbare minutter hurtige udnyttelse afgøre liv og død.

Derfor er det nødvendigt, at der gives fiskeren flere muligheder for, at hans stemme kan komme igennem æteren, og skal vi ikke være enige om, at give ham en lille margen, selvom han ogsaa nu og da snakker lidt længere end strengt nødvendigt. Han er ofte paa havet 14 dage i træk, og ingen kan vel undres over, at mors stemme i radioen er som musik i hans øre og selvfølgelig omvendt.

Derfor — er der paa nogen maade raad til det, saa giv ham, fiskeren, en frekvens mere.

Han betaler sin skat, som vi andre — omend ikke altid med glæde og meget af det, som

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sels. Guld. Øvre. Optik
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

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

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

MASKINVERKSTED

Lemvig Havn . Telf. 694

Filial: Thyborøn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

hos **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

vi faar for skatten, gaar han glip af i hans haarde liv paa søen.

Der burde ingen diskussion være om, at gøre vejen kortest og lettest muligt, mellem ham og hjemmet, gennem radioen.

jp.

Kaptajns hemmelighed

En kaptajn i handelsflaaden, som var agtet for sin dygtighed, havde en ejendommelig vane. Hver gang han forlod sin kahyt for at gaa op kommandobroen, aabnede han et særligt skrin i sit skab og læste interesseret paa et papir, som han opbevarede der.

Aarene gik, og kaptajnen førte sit skib gennem storm og stille, altid med samme dygtighed. Hans omgivelser ombord undrede sig dog altid over, at han aldrig glemte at kigge i det hemmelighedsfulde skrin.

En skønne dag gik kaptajnen i land for sidste gang for at nyde sit otium. Hans efterfølger styrtede ind i kabyten for endelig at afsløre den gamle kaptajns hemmelighed.

— Stor blev hans forbavselse, da han af det mystiske skrin fremtog et stykke papir, hvorpaa der med rød skrift stod:

„Bagbord til venstre,
styrbord til højre“.

Set i „Frivagten“.

Skagen fiskeauktion

Fisk solgt ved Skagen fiskeauktion i marts maaned 1962, 11.127.933 kg, 8.293.443,47 kr.

Færøerne bygger redningsskib

Lagtingets finansudvalg har truffet beslutning om at overdrage det til staalskibsværftet „Skala Skipatmidja“ paa Østerø at bygge et længe planlagt rednings- og opsynsskib for Lagtingets regering. Der bliver tale om en 130 fods kutter med ca. 30 mands besætning, og kutteren skal leveres til juli næste aar. - Byggesummen andrager 2.400.000 kr.

5 norske og 1 fransk skibsværft havde samtidig afgivet tilbud paa redningsskibet.

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
Thyboren Ald. . Tlf. 148
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

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 Geismær - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1809

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted . Telf. 361

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

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 664 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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI %

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger . Reparationer . Smedie

Andersen & JensenSkibs- 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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15

" " " Rønne " 22,45

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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S**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. 6

1. juni 1962

29. Aarg.

**Klitmøller redningsbaad under bygning**

paa Krog & Christensens skibsværft i Thisted —

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig · Telefon (0771) 15*

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 Smørrebød
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

GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndstyring.
2-takts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 2 06 66DANMARKS
HANDELS- og SØFARTS-TIDENDEUafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping
Abonnement: 20 Kr. årlig.
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen
Fløistræde 24 - København K. - Telefon Central *8284

VIKINGEN

Havets · Havens · Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 18,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig
Kontorer: Christiansborggade 1, København

Hirtshals

Fiskeriauktion
N. C. Jensen— statsaut. —
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen & Aaens

Vædbinderi

Hirtshals · Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1962

29. aarg.

I audiens hos kongen for heltedaad
for 60 aar sidenDen nu 82-aarige Rønne-bo, Ludvig Jensen, var med ombord paa korvetten
»Valkyrien«, der reddede adskillige mennesker,
da den franske ø Martinique i maj 1902 ramtes af en voldsom naturkatastrofe

Hans Majestæt Kong Frederik vil trykke den 82-aarige Ludvig Jensen fra Pilestræde 6, Rønne, i haanden. Ikke fordi Ludvig Jensen er forhenværende ambassadør eller nuværende folkepensionist. Men fordi han den 11. maj 1902 var med til at redde et aneligt antal mennesker fra den visse død.

Det kongelige haandtryk modtager Ludvig Jensen sammen med en halv snes af sine soldaterkammerater fra 1902. Den halve snes er de tilbageblevne fra krydserkorvetten »Valkyrien«s godt 200 unge værnepligtige, der kom den katastroferamte, franske ø Martinique i Det caraibiske Hav til undsætning, da øen den 9. maj 1902 gennemrystedes af et vulkansk udbrud og paa faa sekunder var forvandlet til et lavafyldende og røgsværtet helvede.

Ca. 40.000 mennesker omkom. Kun et faatal lykkedes det at redde. Men det faatal kan takke bl. a. den danske korvet »Valkyrien« for deres redning. Og det er den tak, der iblandt bliver udtrykt ved audiens hos kongen.

Katastrofen

— Det var et uhyggeligt syn, der mødte os, da vi fra Sct. Thomas naaede frem til Martinique, fortæller Ludvig Jensen, der endnu levende husker naturkatastrofen. Vi havde ligget ved De vestindiske Øer, der den gang var i vor besiddelse, da vi pludselig en dag modtog det ildevarslenende telegram, at byen St. Pierre paa Martinique fuldstændig var jævnet med jorden ved et voldsomt vulkanudbrud. Samtidig fik vi at vide, at flere skibe var sunket med mand og mus.

— Da vi naaede helt frem til Sct. Pierre var der ikke et hus tilbage. — Over halvdelen var begravet under lava og aske. Kun hist og her saa vi et taarn eller en gavlspidts rage i vejret. Den sydlige del af byen var en rygende brandtomt, og i en mils omkreds var træer og buske totalt afbrændte. Den graa aske gav hele eg-

nen udseende af et øde vinterlandskab, hvor døden regerede enevældigt.

Mindet

Videre fortæller Ludvig Jensen om »Valkyrien«s redningsarbejde:

— Saa snart vi var kommet 300 favne vand fra kysten, begyndte vort hasarderede redningsarbejde. — Alle baade blev sat i vandet. Det var en ynke at se de forgræmmede stakler, udsultede og dødtrette, vakle om bord med deres sidste smaa ejendele bundet sammen i et tørklæde eller i en sæk, tøj, fødevarer, levende høns, enkelte med en paraply og forskellige smaating. Alt mellem hinanden. Og alt overdrysset med aske. Nogle var saa elendige, at de ikke kunne gaa, men maatte hejses over paa »Valkyrien«.

Ludvig Jensens beskrivelser af tragedien omkring Martinique er spækket med gruppvækkende og voldsomme detaljer. Læs blot om hans beretning fra et enkelt vulkanudbrud den 12. maj:

— Kl. 7 kom en jordrustelse, der var saa voldsom, at husene ralede sammen. Mennesker og dyr blev slynget i luften, og et rædselskrig undslap tusinder af struber. Folk stimlede sammen i kirkerne. Alt var panik. I havnen laa ca. 35 skibe. Kun et af dem undgik udbruddets naadesløse følger. Det var den engelske damper »Rodan«. Men inden den naaede ud af katastrofens fangarme, var 17 mand gaet tabt. De øvrige skibe blev slaaet i splinter og stykker. Master og ræer knækkede som pinde. Mandskabet slyngedes over bord, bl. a. en sømand, som siden fortalte, at han saa bjerget revne og danne nyt krater paa henvend 300 m, ca. 200 m neden for det første.

— Og fra dette krater udslyngedes en mægtig ildregn, som satte hele byen i flammer i løbet af den korte tid, fra han blev kastet i

vandet, til han bjærgede sig op paa et vragstykke.

Ludvig Peter Jensen har siden hine dage levet med mindet om disse tragiske dage for den franske ø Martinique. Nu er det atter frisket op. Denne gang hos kongen. hof.

To tvebakker og en draabe mælk om dagen

Da „City of Shanghai“ blev torpederet i Atlanten i 1941, oplevede 30 søfolk en maanedes frygtelige lidelser i en lille baad.

Her fortæller en af de overlevende, hvad der skete.

Den 5828 tons store fragtdamper „City of Shanghai“ sank om natten den 10. maj 1941. Den sank ikke, som et skib bør gøre det, naar det endelig kommer saa vidt, efter en helt modig kamp med elementerne. Den gamle, affældige fragtdamper mødte sin skæbne i form af en torpedo fra en tysk ubaad.

Torpedoen ramte skibet kort efter midnat en stille tropisk nat, da „City of Shanghai“ befandt sig i Midtatlanten ikke langt fra Ækvator. I løbet af faa minutter var skibet et flammende helvede.

Besætningen sprang over bord for at komme bort fra ilden, men forinden var det lykkedes at sætte tre baade i vandet. — I skæret fra det brændende skib saas den dystre skygge af den tyske ubaad, der var mester for ødelæggelsen.

Johnny Downes, en 30-aarig orlogsgast fra Royal Navy, var faa maaneder forinden forflyttet til „City of Shanghai“ som medlem af en marineafdeling, der skulle betjene skibets kanon. Paa dette tidspunkt af krigen var næsten alle alierede handelsskibe armeret, for at de kunne tage kampen op mod de tyske ubaade. Johnny var i en af de baade, det var lykkedes at faa sat i søen.

Han og de andre i baaden raabte og skreg for at advare besætningen i baad nummer tre, der netop dukkede op foran stævnen af det synkende skib. Kom baaden ikke af vejen, ville den blive draget ned i dybet af suget fra det synkende vrag.

Redningsbaad nummer tre kom ikke af vejen i tide. Pludselig skød en brølende flamme op fra „City of Shanghai“, og der fulgte en tordnende eksplosion, der rejste havet i høje fontæner.

Og pludselig var alt mørkt og stille. Da maanen brød frem bag nogle skyer, kunne de overlevende i de to baade se, at vraget var forsvundet — og sammen med det den tredje redningsbaad.

Beskudt —

Ret længe fik søfolkene ikke lov at sunde sig. Ud fra mørket hvædede en række lysspor-pro-

jektiler fra ubaadens maskinskyts. I den ene baad skreg en mand, rejste sig op og tumlede død ud over rælingen.

— Ro til, ro for himlens skyld! raabte tredje-styrmanden, Gilchrist, der sad i Downes redningsbaad, og alle mand bøjede sig over aarerne.

Igen bragede det inde fra mørket, og en granat eksploderede lige over baaden. De glødende splinter slukkedes med en syden i vandet, men en af dem ramte Downes i anklen. Han mærkede det ikke straks. Han var i forvejen chokeret efter et voldsomt stød, han havde faaet, da torpedoen ramte „City of Shanghai“.

Saa blev alt atter stille. Ubaaden var forsvundet.

— Vi var alt for udmattede til at gøre noget som helst, fortæller Johnny Downes til det engelske blad „Sunday Pictorial“, der beretter hans krigsoplevelser. Baaden fik lov at drive, indtil solen steg. Saa opdagede vi, at vi var alene paa havet. 30 mand stuvet sammen i en lille 18 fods baad.

Styrmand Gilchrist overtog kommandoen, og vi gik igang med at undersøge baadens forsyninger.

Svaret var forfærdende. Der var to vandtønder, men den ene var tom og den anden kun halvfuld. Saa var der et par daaser med henkogt faarekød, 11 daaser med kondenseret mælk og 265 smaa skibstvebakker. Dertil kom en daase sardiner, som Gilchrist fandt i en taske, han havde grebet, da han sprang i baaden.

Med andre ord: der var saa lidt mad og vand om bord, at vi ville dø af sult og tørst, hvis vi ikke hurtigt blev fundet og samlet op af et forbigående skib.

Frokosten bestod af een tvebak, der smagte af parafin, een draabe kondenseret mælk og saa meget vand, der kunne være i et lille tændstik-hylster af metal.

Da vi havde spist, kiggede vi paa et søkort og fandt ud af, at vi var lidt nord for Ækvator. Det nærmeste land var Guldkysten — 6-700 sømil borte.

— Det eneste, vi kan gøre, er at sætte kursen efter Guldkysten og saa haabe, vi rammer en eller anden sejlroute, hvor vi kan blive samlet op, sagde Gilchrist, og vi gik straks igang med at rigge sejlet op og sætte kursen.

Stormen frelste os fra at dø af tørst

Gilchrist havde rationeret forsyningerne, saa vi fik to tvebakker om dagen, nogle faa draaber mælk om morgenen og en mundfuld vand midt paa dagen, naar det var varmest. — Alligevel var det slut med vandet i løbet af faa dage.

Der fulgte fem dage uden en draabe vand. Fem dage, hvori vi bogsævelig talt skrumpede ind, mens solen brændte vore kroppe og omdannede huden til masser af smaa blærer, der smertede og væskede.

Det var en storm, der frelste os. Da jeg følte

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Kristen Madsen Pedersen*, Hv. Sande, er afgaaet ved døden den 23. april.

Kristen Madsen Pedersen, der var født den 10. maj 1884, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Haurvig“ den 1. oktober 1920 og overflyttedes ved stationens nedlæggelse den 1. oktober 1933 til stationen „Hvide Sande“ og afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1944. — Han havde deltaget i redningen af 2 skibbrudne.

Fhv. baadmand *Peder Pedersen Sand*, Vedersø, er afgaaet ved døden den 29. april.

Peder Pedersen Sand, der var født d. 11. oktober 1886, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1910, som baadformand den 1. oktober 1926 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1951. Han havde deltaget i redningen af 36 skibbrudne og var dekoreret med dannebrogskors og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Carl Pedersen*, Manø, er afgaaet ved døden den 6. maj.

Carl Pedersen, der var født d. 14. september 1895, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1924 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 30. september 1952. — Han havde deltaget i redningen af 7 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

de første regndraaber, troede jeg, at jeg drømte, men kort efter strømmede vandet ned i stride strømme. Vi rev klæderne af os og skreg hysterisk, da den kolde regn ramte os. Vi bredte sejlet ud og opsamlede saa meget vand, at vi kunne fylde vandtønderne. Og saa drak vi resten. Vi drak, til vi styrtede om i bunden af baaden med stivkrampe. Og saa rejste vi os igen og drak videre.

Der gik tre uger. — Tre uger med brændende sol om dagen og en skærende kulde om natten.

Een efter een gav vi op. Nogle skreg hysterisk, andre brød sammen i en hulken, inden de gled ind i bevidstløsheden. Enkelte sad og stirrede med øjne, der intet saa.

Da redningen kom —

Da solen stod op den 31. dag, var der kun fire af os ved bevidsthed.

Pludselig hørte jeg et hæst skrig. Det var Jack, ligesom jeg en af flaadens kanonskytter. Han stod op og svingede med armene og skreg vildt. De, der var i stand til det, vendte sig om og kiggede i den retning. Jack vinkede.

Jeg troede, jeg var blevet gal. Ganske nær os kom der et stort skib glidende. Vi kunne se folk paa dækket vinke, og snart efter kunne vi høre dem raabe.

Og saa kan jeg ikke huske mere. Vi var vist allesammen bevidstløse, da folkene fra det hollandske skib, som havde observeret os, bjærgede os om bord.

Tidl. fisker og redningsmand i Hanstholm — nu boende i Hirtshals — *Anders Lyng* er afgaaet ved døden 82 aar gammel. — Lyng, der har været med til mange drøje ture i sit liv, blev ansat i redningsvæsenet i 1905 og tjente der i 36 aar. — Han havde da været med i redningen af 153 mennesker. Han var dekoreret med dannebrogskors og redningsvæsenet jubilæumsmedalje.

Lyng var blandt dem, der evakueredes fra Hanstholm til Hirtshals under krigen. — En overgang flyttede han tilbage til Hanstholm, men da hans hjem var blevet ødelagt, rejste han tilbage til Hirtshals, hvor den gamle redningsmand nu er død.

Ordensdekoration

Baadmand ved redningsstationen „Thorup-Strand“ *Kristian Peter Stybæk* er udnævnt til Ridder af Dannebrogordenen fra den 9. maj 1962.

85 aar

Fhv. baadmand *Emil Christiansen*, Tversted, fylder den 26. juni 85 aar.

75 aar

Fhv. baadmand *Martin Kristian Hansen*, Blaa vand, fylder den 9. juni 75 aar.

70 aar

Fhv. baadmand *Jens Marinus Korsgaard*, Slettestrand, fylder den 2. juni 70 aar.

50 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Ferring“ *Hans Peter Brøchner Jensen* fylder den 3. juni 50 aar.

Fem dage efter kom vi til Freetown, hvor jeg blev anbragt paa et hospitalsskib. Jeg vejede kun 49 kg — jeg havde tabt 31. — Men hvad gjorde det. Jeg var i live, og det var ogsaa de 29 andre, der sammen med mig havde gennemgaaet helvedes kvaler midt ude paa den naadeløse Atlant . . . (Venstres Pressebureau).

Forsidebilledet

Paa bladets forside bringer vi et billede af den motorredningsbaad, der er under bygning paa Krog & Christensens skibsværft i Thisted.

Som bekendt er denne redningsbaad — efter Klitmøller-redningsstationens ønsker — udformet efter ganske traditionelle linier, og bygges efter værftets tegninger og projekt. Den afviger fra tidligere og under bygning værende tunnelbyggede redningsbaade, hvor propellen i en afstand af ca. 1,70 m fra agterstævns forkant, er indbygget i den buede tunnel, hvorimod Thisted-baadens faar propellen indbygget i agterstævns agterkant, i en af værftet konstrueret trapezformet ring, der skønnes at gøre baaden mere bevægelig og opnaa større manøvrering.

Som billedet viser er baaden, der vil blive paa 11 tons, bordfyldt, og det paagældende redningsmandskab, der skal have redningsbaaden er fuldtud tilfredse og ser med stor forventning til afleveringen, der dog vil vare et stykke tid endnu.

Selvom vi før har bragt tegning og enkeltheder om baaden skal vi liqe repetere: Baadens længde overalt 11,72 m, bredde paa spant 3,87 m, dybde fra ink. spunding 1,44 m, dybtgaaende agter, med beholdning og 6 mands besætning, ca. 1,15 m. — Motoren er en 6 cyl. 4 taks diesel motor Scania-Vabis, type D 10, med reduktionsgear, kobling og gear for vriddbare propeller, samt reservegear — kontinuerlig ydelse 120 hk.

I kommende nummer bringer vi tegning og fyldig beskrivelse af 2 redningsbaade, der er under bygning paa Orlogsværftet.

Liv og død paa en redningsflaade

En britisk sømand fortæller om det naadeløse hav, som han oplevede det i 1943, da hans skib blev torpederet af en tysk u-baad, og han sammen med 13 kammerater bjergede sig op paa en redningsflaade, hvor lidelserne var saa store, at hajer hele tiden fulgte i kølvandet efter bytte —

Det er en gribende beretning, en spændende og troværdig skildring af 50 dages lidelser paa en redningsflaade under Ækvator. Sammen med 13 kammerater reddede tømmerskib Kenneth Cooke fra det britiske handelsskib SS „Lulworth Hill“ livet i første omgang efter at være blevet torpederet af en tysk u-baad, men flere og flere falder fra, og de gridske hajer følger trofast flaaden i haab om yderligere bytte.

„Det naadeløse Hav“ har Kenneth Cooke kaldt bogen, som er udsendt herhjemme. Hans stil er jævn og ligetil, men netop derfor egnet til at skildre et virkelighedens drama dag for dag.

Den første dag paa flaaden

14 mand i alt, og vi var en sørgelig flok, sorte i ansigtet af olie og med tøj, der var revet i stykker af eksplosionen og det fraadende hav. Nogle af os følte allerede solens og vandets virkning paa den nøgne hud, og forbrændingerne voldte os smerte ved den mindste berøring.

Anden dag paa flaaden

Ingen af os talte i næsten en time. Saa brød styrmanden tavsheden ved at sige, at han ville give hvad som helst for en god pibe tobak. — Der ramte han et ømt punkt. „Tak, fordi De mindede mig om det“, sagde jeg tørt. „Jeg havde helt glemt det. Har ikke saa meget som tænkt paa en smøg i det sidste halve minut“.

Tredie dag paa flaaden

Nogle af drengene har ikke ret gode tænder, og en af dem havde mistet et helt gebis, baade over- og undermund. Hans klageraab, mens han sad og betragtede sit stykke hvedebeton af en skibsbeskøjt, kunne høres paa Ascensionøerne.

Ottende dag paa flaaden

En gang jeg saa op, greb jeg en af de yngste i at drikke havvand. Jeg skældte ham huden fuld med det samme og prøvede at gøre ham bange ved at overdrive — hvis man da kan overdrive farerne ved en saa taabelig handling. Jeg fortalte ham alle de historier, jeg havde hørt om mænd, der gik fra forstanden, fordi de havde drukket havvand. — Til sidst gjorde jeg ogsaa mig selv bange. Ved aftenmaden var der en hel del klagen over de magre rationer af vand. Den dag skrev jeg i min dagbog: „En uge er gaaet og intet skib. Mændene er ved at tabe humøret. Jeg haaber endnu“.

Fjortende dag paa flaaden

Den 1. april 1943. I land ville folk nu gaa rundt og spille hinanden taabelige puds. Jeg luk-

kede øjnene og saa kvinder smilende fylde te-potter uden te — billederne svandt bort, og jeg tvang min tørre, opsvumlede tunge henover de sorte læber. Jeg krympede mig i smerte, og jeg stønnede tungt i aandelig pine.

Femtende dag paa flaaden

Jeg vaagnede om morgenen efter en frygtelig forstyrret nat og opdagede, at unge Arnold sad og græd stille. „Hvad er der galt, min dreng?“. „Det — det er min fødselsdag“. „Jeg er bange for, at jeg er færdig min dreng“, hviskede styrmanden. „Jeg føler det her — inden i mig. Jeg ved, at jeg ikke kan klare den ret meget længer“. Jeg saa senere, at styrmanden var gaaet fra forstanden igen og prøvede at springe over bord, mens nogle af de andre hagede sig fast i ham. De fik ham endelig ned i dammen — vandet paa bunden af flaaden — igen og sørgede for, at han faldt til ro igen. Det var et frygtelig chok for os, fordi hver eneste af os spekulerede paa, om det var hans tur til at blive vanvittig næste gang.

Nittende dag paa flaaden

„I er en flok mandfolk“, sagde styrmanden. „Jeg har aldrig sejlet med bedre mænd. Det kan vi takke Gud for. — En eneste skidt fyr kunne let have betydet døden for os alle“. En eller anden løftede styrmandens øjenlaag, lagde øret til hans hjerte, saa op paa os, sænkede hovedet og begyndte stille at bede. Styrmanden var ikke mere.

To og tyvende dag paa flaaden

Klokken fire den eftermiddag døde skibsdrengen Fowler. Hans udtærede krop gled ned i havet næsten uden et plask, og vi vendte ryggen til for ikke at se hajernes kamp bagude.

Fem og tyvende dag paa flaaden

Mathelev John Arnold aabnede øjnene og saa paa mig med et fredfyldt udtryk. „Jeg skal dø nu“, sagde han. „Jeg har lige talt med Gud. Nogle af jer vil blive reddet, og jeg tror, at du vil være iblandt dem, Cooke. Jeg vil gerne have dig til at bringe mor og far en hilsen. Fortæl dem, at jeg døde som en god kristen“. Den dag skrev jeg: Nu 24 dage paa flaaden, fire døde, endnu to meget syge. — Maa Gud hjælpe os.

Fire og tredivte dag paa flaaden

Mine tanker dvælede modvilligt ved den svækkede tilstand, vi befandt os i. Mænd var døde som fluer. — Det var aabenbart, at rationerne var utilstrækkelige til at holde liv i os.

Fem og tredivte dag paa flaaden

Colin og jeg stirrede paa hinanden i frygt og forbløffelse. Vi kunne ikke tro det. Dagen før var hovmester Platten ikke blot i live, men forholdsvis rask og ikke svagere end Collin og jeg. Nu fandt vi ham død under søvnen.

Otte og tredivte dag paa flaaden

Jeg tænkte paa lille John Arnold og hans sidste ord før han døde: „Jeg har talt med Gud. Nogen af jer bliver reddet“. Vi var næsten for svage til at bevæge os. I flere perioder var vi halvvejs bevidstløse. Sulten bekymrede os ikke mere, det var vand vi trængte til.

Tre og fyrretyvende dag paa flaaden

Havet saa saa køligt ud. Det rummede et løfte om en hurtig og naadig udfrielse af lidelser, som jeg vidste, vi kun kunne holde ud endnu et par dage eller tre. Skal vi, spurgte baade Colin og jeg stumt. Jeg gyste og saa ud over havet og havde brug for al min viljestyrke for ikke at lade mig falde overbord lige paa stedet. „Vi kunne surre os sammen. Saa kan vi ikke kæmpe, og det vil være hurtigere overstaaet“. Colin nikkede, men kunne ikke samle energi eller viljestyrke til at gøre noget. Jeg rakte ud efter det lille stykke line og begyndte at rulle det op.

„Fortæl dem, at jeg døde som en god kristen. Nogle af jer vil blive reddet“.

Ordene lød klart. Der var kun to af os tilbage, og hvis John Arnolds ord skulle gaa i opfyldelse, kunne det kun betyde Colin og mig selv. Jeg lod linen, der skulle have været vort ligklæde, falde i vandet i bunden af flaaden.

* *

De følgende timer tror tømmerskibet Cooke, at han er blevet vanvittig, og det er klart for læseren, at han og hans kammerat er paa græn-

sen mellem liv og død. Men nu indtræffer den store begivenhed. De to hører en flyvemaskine, sender røgsignaler og faar senere øje paa flere maskiner. En af disse kaster en gummijolle ned sammen med nogle pakker og en radiosender. Lige straks er de utilfredse med gummijollen, men det viser sig, at de maa benytte denne for at faa fat i pakkerne med fødevarer og tobak paa bølgerne. De spiser en smule og føler sig bedre, men har dog trods alt kun faa kræfter, og det kniber at faa sendt SOS. Da det endelig sker den syv og fyrretyvende dag paa flaaden, bliver de straks hørt, og en britisk destroyer sejler mod redningsflaaden. Først et par dage efter bliver de skibbrudne reddet. — „Jeg kan kun sige, at bølge efter bølge af en overvældende taknemmelig gik igennem mig. Jeg indrømmer gerne, at jeg ønskede at græde, men der var ikke tilstrækkelig fugtighed i min krop til at frembringe en taare“. I tømmerskibets dagbog læses den dag: „Den største dag i mit liv. Den dag, jeg aldrig glemmer“.

Ikke længe efter hjemkomsten til England dør Colin, lidelserne havde været for store for ham.

E. H.

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Siftet 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. . Til. 148
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

Trykknapp-fyr i danske farvande

Vikings tekniske aarshefte udkommet med overdaadighed af stof

Der sker store ting i danske farvande i de kommende aar. Ikke alene vil man lidt efter lidt udskifte fyrskibene med „trykknapp-fyr“. Alle-rede fra næste foraar vil man ogsaa begynde at ændre den danske sø-afmærkning. Ændringerne er et led i bestræbelserne for at gøre sø-afmærkningen mere internationalt betonet. Den saakaldte „kompass-afmærkning“ vil i fremtiden blive ens for Danmark, Sverige, Norge og Finland. Hele historien koster kun lidt maling.

Om Fyrvæsenets fremtidsplaner kan man læse i „Vikings“ tekniske aarskrift, der bl.a. bringer et interview med fyrdirektør Legind.

Det tekniske aarshefte, der i aar er paa 140 sider, bringer omtale og billeder af samtlige nye danske skibe i 1961 og af alle skibe bygget paa danske værfter i samme tidsrum. Og som sædvanlig indeholder heftet ogsaa en hel serie helsides farvebilleder fra skibsfart og skibsbygning.

Hefte indledes med en oversigts-artikel fra

Danmarks Rederiforening — med interessante tabeller og kommentarer.

I et interview siger havnedirektør Aage Hendrup, at „truslen fra Hamburg“ er stærkt overvurderet. Havnedirektøren fortæller, hvordan Københavns havn har rustet sig til at møde den forventede konkurrence inden for Fællesmarkedet.

I et andet interview fortæller bankdirektør Poul Ingholt, der er formand for Danmarks Skibskreditfond, hvordan dansk skibsfart finansieres. Og i en interessant artikel fortæller landsretssagfører Jacob Hald, hvordan „En søret bliver til“.

„Jeg har været søfarten en dyr mand“, siger direktør Helge Juul fra Skibstilsynet. Helge Juul fortæller samtidig interessante enkeltheder om forskellige forsøg, Skibstilsynet har foretaget, og som ventes at ville danne grundlag for internationale standardprøver.

Axel Berg, tidligere direktør for Nakskov Skibsværft, har interview'et direktør J. Barfoed i dennes egenskab af formand for „Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier“.

Civiling. M. Lassen-Nielsen fra Christiani & Nielsen har skrevet en opsigtsvækkende artikel

med titlen „Vil Kanal-tunellen blive udført som sænketunnel?“

Direktør W. Vollert fra den svenske værftssammenslutning fortæller om svensk skibsbygning, og der findes en lignende artikel i heftet om norsk skibsbygning.

En anden artikel fortæller om den seneste udvikling inden for verdens tankskibs-flaade, og der bringes en interessant afhandling om „Dansk skibsbygning med store sektioner“.

Anders Hellner fra Kockums fortæller om den fantastiske udvikling, der finder sted paa det store skibsværft i Malmø, og underdirektør H. Andresen fra B&W fortæller om „Udvik-

lingen af motorer med højere arbejdsstryk“. Af større artikler maa endelig fremhæves Axel Bergs „Atomdrift af handelsskibe“.

Ovennævnte er kun et lille udpluk af heftets indhold. Vikingens aarshefte bugner som sædvanlig af fotos og tekniske tegninger. En del af stoffet er trykt paa dansk og engelsk af hensyn til den udbredelse, heftet har faaet inden for international skibsfart og skibsbygning.

Aarsheftet er som sædvanlig redigeret af redaktør Axel Bærentzen og trykt hos A/S L. Ihrichs Bogtrykkeri. Prisen er kr. 4,50, og det meste af oplaget er ligesom de foregaaende aar solgt paa forhaand.

Dæksmatroserne sagde:

„End ikke Vorherre selv vil kunne faa dette store skib til at synke“

S/S TITANIC var højt som et 11 etagers hus, overdaadigt som et palads og sikker som en fæstning.

Midt i sin jomfrurejse gik det ned i Atlanten med 1502 om bord, fordi en urfjeder var løbet ud.

(Fortsat fra sidste nr.)

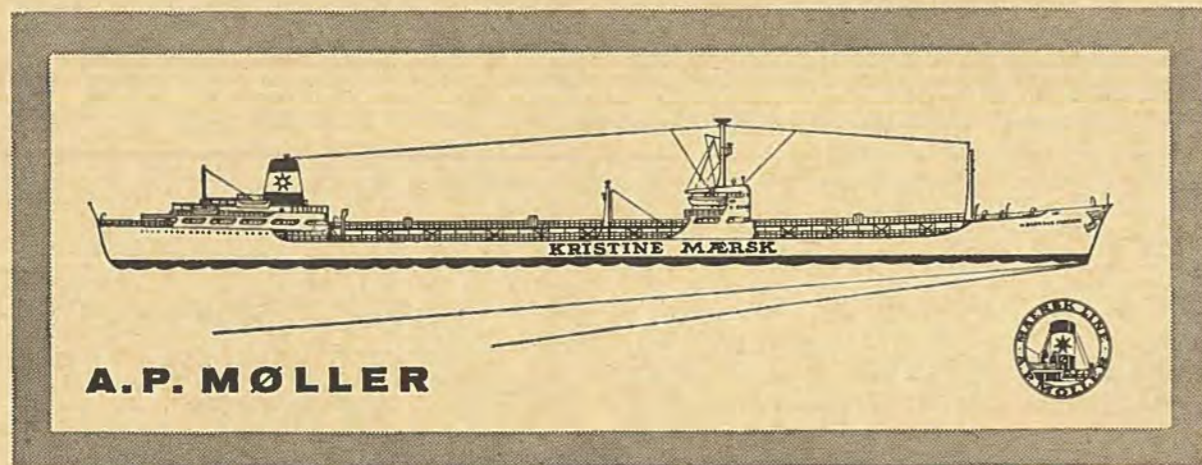
Paa Thomas Andrews virkede denne opdagelse som et bedøvende chok, og i sin bog „A Night to Remember“ fortæller den amerikanske forfatter Walter Lord, at en stewart i skibets sidste minutter fandt „Titanic“'s bygmester staaende alene midt i Louis Quinze-salonen, mens han forstøret stirrede paa et stort vægmaleri med titlen: Vejen til den nye verden. Andrews var blandt de 1502 omkomne.

Historiens første SOS —

Mens vandet fossede ind i skibet og hurtigt steg op i passagerapteringen, sivede nyheden

om kollisionen kun langsomt ud mellem de 1316 passagerer, og mange nægtede at tro paa, at „Titanic“ var ved at gaa ned. Men 5 minutter efter midnat begyndte mandskabet at gøre baadene klar, 10 minutter senere gav kaptajn Smith radiatorummet ordre til at sende nødmeldingen, og havde fjederen i „Californian“'s modtagerapparat været trukket op, ville styrmand Groves have hørt nødraabet CQD efterfulgt af „Titanic“ kende bogstaver GMY blive morset ud i æteren ikke 10 mil borte. Paa det tidspunkt havde katastrofen krævet eet offer — en fyrbøder, der brækkede benet over en lugekarm og forsvandt under de indtrængende vandmasser — men det ville have været „Californian“ en nem sag at redde de øvrige 2202 om bord paa „Titanic“.

Endnu saa situationen paa „Titanic“ dog ikke haabløs ud. Ganske vist havde skibets 20 redningsbaade kun plads til godt 1100 af de 2207 ombordværende — paa et synkefrit skib er redningsbaade jo kun til pynt — men allerede 3 minutter efter det første CQD, begyndte bekræftelserne at strømme ind fra andre skibe, og klokken 0,25 brød Cunard Liniens „Carpathia“ intetanende ind for rent en passant at spørge, om der var private telegrammer fra Cape Race? „Carpathia“ laa kun 26 mil borte, og da den



blev klar over „Titanic“'s situation, telegraferede den tilbage, at den „kom for fuld damp“.

— 10 mil borte laa stadig „Californian“. — Dens lanterner kunne tydelig ses fra „Titanic“, og fjerde styrmand Boxhall forsøgte at faa kontakt med den ved hjælp af morselampen. Paa „Californian“ forsøgte styrmandselv Gibson at svare, men han opgav og blev iøvrigt enig med sig selv om, at det lys, han havde set, var det fremmede skibs flakkende toplanterner.

Om bord paa „Titanic“ spillede skibsorkestret stadig ragtime, og derfor var der kun faa passagerer, der hørte, at femtestyrmand Lowe affyrede 6 skarpe skud langs skibssiden med sin pistol for at forhindre panikslagne mænd i at storme en redningsbaad med kvinder og børn.

I sin første klasses kahyt var millionæren Benjamin Guggenheim i færd med at klæde om til smoking for at kunne gaa ned med anstand, ved redningsbaadene tog mænd afsked med koner og børn, og lidt efter lidt greb katastrofestemningen alle om bord. Klokken 0,45 affyredes den første nødraket fra broen, og paa præcis samme tid fik en anden telegrafist Bride den idé at erstatte nødsignalet CQD med det nye og nemmere SOS, der netop var internationalt vedtaget. Saaledes blev „Titanic“ det skib, der sendte historiens første SOS.

Paa „Californian“ saa andenstyrmand Stone raketten eksplodere over det fremmede skib, og han undrede sig over, at det ville ligge dér og brænde raketter af midt om natten.

Myten om kaptajn Smith —

De scener, der i mellemtiden udsplilledes paa det synkende „Titanic“, har i de mellemliggende 50 aar givet stof til saa mange modstridende beretninger om heltemod, fejghed, romantik og skandaler, at ingen i dag med sikkerhed kan sige, hvordan tragedien endte. — Heller ikke de faa overlevende, der endnu er tilbage. Selv Walter Lord maa efter aarelange undersøgelser og utallige samtaler med overlevende erkende i sin „A Night to Remember“, at „Titanic“ er et mysterium, der aldrig vil blive helt løst. — Mytedannelsen har frit spil.

Vi ved jo f. eks. alle, at da bølgerne lukkede sig over „Titanic“ klokken 2.20 natten til mandag den 15. april 1912, stod kaptajn Edward Smith i stram retstilling paa broen, mens orkestret spillede salmen „Nærmere Gud til dig“. Sandheden er, at kaptajn Smith sidst blev set svømme med et barn paa armen, hævder Walter Lord, og at orkestret spillede salmen „Autumm“, lige til „Titanic“ gik lodret til bunds med agterstavnen i vejret.

Og først da gik i øvrigt den sidste fra borde. Det var bager Charles Joughin. Paa en eller anden maade var det lykkedes ham at redde sig op paa laeringen, og da vandet slog sammen om „Titanic“, traadte han roligt ud i Atlanterhavet. Han blev ikke engang vaad i haaret.

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
Tel. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Tel. 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

Klokken 4 om morgenen var Cunard's „Carpathia“ fremme paa katastrofestedet, klokken 4,10 blev den første baad med overlevende svinget indenbords, og 4 timer og 20 minutter senere var alle 705 overlevende om bord. — 40.000 opskræmte mennesker tog imod paa kajen, da „Carpathia“ torsdag aften den 18. april dampede ind i New Yorks havn med rederi-flaget paa halv, og alle den vestlige verdens søfareternationer rystede i deres grundvold.

Katastrofe og mysterium —

Søforhør og senatsundersøgelser bragte aldrig sandheden om „Titanic“ frem. De formaaede end ikke at fastslaa det nøjagtige tal paa de omkomne, og da der for sensationsjournalisten ikke kan tænkes noget værre end netop kendsgerninger, blev „Titanic“ for datidens gule presse en udtømmelig kilde til rædselsberetninger, forherligelser og skandaler. Blade, der om morgenen den 15. april havde fyldt forsiderne med nyheden om, at „Titanic“ var stødt paa et isbjerg, men at alle var reddede, gjorde senere bod for fejlen med serier af overbroderede øjenvidneberetninger, og da saa at sige hver eneste af de 705 reddede synes at have opfattet dramaet i Atlanten paa hver sin maade, blev kun faa kendsgerninger om „Titanic“'s forlis tilbage.

Men siden denne frygtelige aprilnat for 50 aar siden har ingen passagerbaad faaet lov til at benytte den nordlige Atlant-rute, naar isen er i drift, og en omfattende isvarslingstjeneste holder konstant skibstrafikken orienteret om besjlingsforholdene — uden at blive fejlet af med et „Hold Kæft“. — Intet skib betragtes heller som synkefrit mere, og antallet af redningsbaade svarer rigeligt til antallet af ombordværende. Heller ikke faar en fornærmet telegrafist Evans — hvor berettiget hans fornærmelse end kan være — lov til at lukke telegraf- og radiostation af for natten. Døgnet igennem genlyder æteren af skibstelegrammer, og paa broen registrerer vagtsomme øjne alt, hvad der sker paa havet omkring.

Det vil aldrig mere kunne forekomme, at et fuldt oplyst skib paa 60.000 tons gaar tilbunds med 1500 mennesker, fordi en urfjeder tilfældigvis er løbet ud. *Hugo Truelsen.*

Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Søndervig“. Betjeningsmand *Iver Alfred Tarbensen* er paa grund af svagelighed afskediget af redningssvæsenets tjeneste fra udgangen af maj maaned 1962.

Iver Alfred Tarbensen, der er født den 10. aug. 1906, blev ansat som baadmand v/ r/st. „Søndervig“ d. 1. oktober 1928, fungerede som baadformand fra 1. juli 1945 til stationen omdannedes til raketstation 1. december 1946 og fortsatte derefter som betjeningsmand ved raketstationen. — Han har deltaget i redningen af 6 skibbrudne.

Redningsstationen „Hirtshals“. Fisker *Martin Thorleif Sørensen* er midlertidig ansat som baadmand fra den 1. juni 1962.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sels. Guld - 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

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. 894
Filial: Thybørn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

hos **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsproviantering . Etableret 1809

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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. 80 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn
Telefoner: 664 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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI 1/2

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15
" " " Rønne " 22,45

sommersejlerne tillige dagture flere af ugens
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel-
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMPSKIBSELSKABET
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



1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S

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

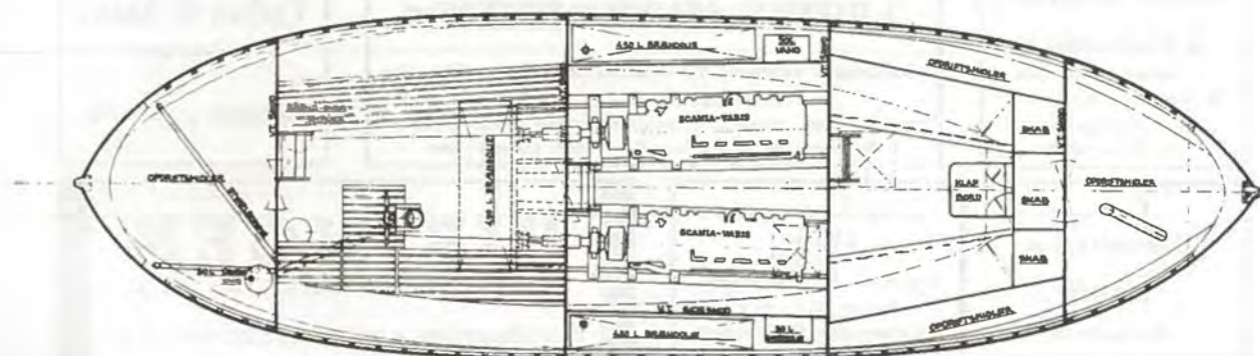
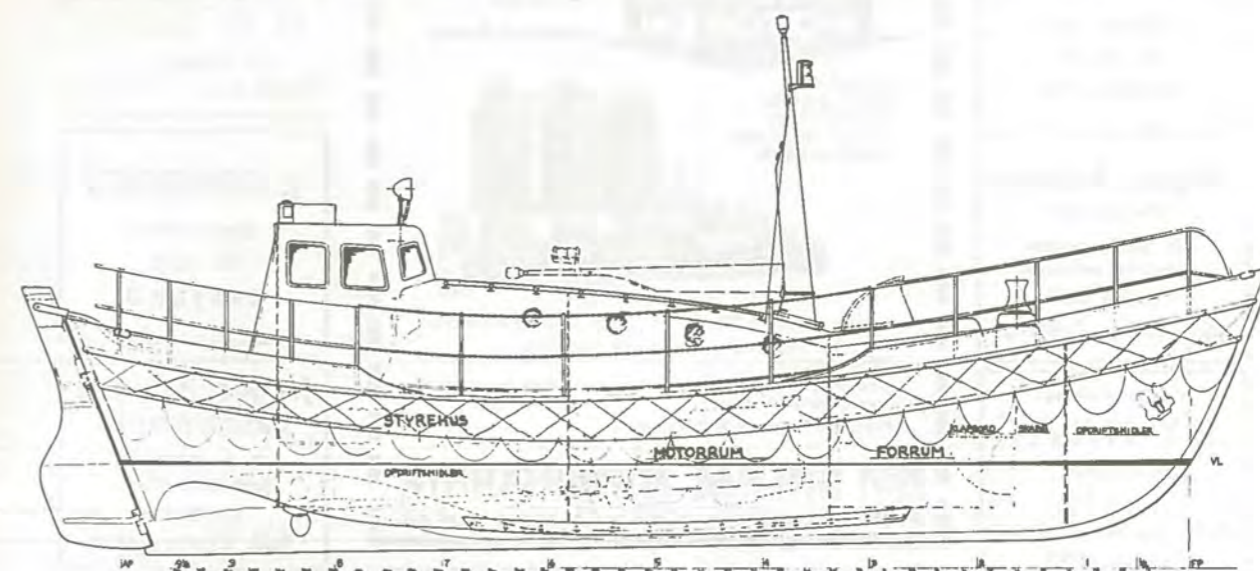


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1962

29. Aarg.



„Vikingen“

Den nye 16,5 tons redningsbaad

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig · Telefon (077 1) 15*

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
& Maskinfabrikv. 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 66GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2-takts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 20666

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magasin

Skandinavien største mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 18,00 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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals · Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1962

29. aarg.

De nye redningsbaade

To nye redningsbaade er i øjeblikket under bygning ved orlogsværftet. Det drejer sig om en 16 $\frac{1}{2}$ tons baad og en 9 tons baad.

16 $\frac{1}{2}$ tons baaden er saa vidt fremme, at den ventes færdig ca. 1. okt. i aar, medens 9 tons baaden endnu er paa konstruktionsstadiet og først ventes færdig i sommeren 1963.

I det følgende skal gives en kort beskrivelse af 16 $\frac{1}{2}$ tons baaden, medens beskrivelse af 9 tons baaden vil følge i et senere nummer af bladet, naar visse konstruktionsdetaljer er klarlagte.

16,5 tons baaden

Denne baad har følgende hoveddimensioner:
Længde overalt 13,35 m
Længde mellem perpendikulærer 11,75 m
Største bredde paa spant 3,60 m
Sidehøjde 1,59 m
Dybgaende for 0,82 m
Dybgaende agter 1,00 m
Displacement 16,50 t

Skroget bygges af træ med eet gennemgaaende vandtæt dæk. Dæks- og styrehuset er af letmetal.

Køl, agterstævn, spanter, bundstokke og udenbords klædning udføres af eg. Klædningen lægges paa klink. Dæk udføres af to lag mahogni med lærred imellem, og ligesaaan de tværskibs skodder, undtagen maskinrumsskodder, der er udført af staal.

Forstævn, skandæk og andre styrkeelementer er udført af lamineret mahogni.

Baaden bliver dobbeltskruet med propeller anbragt i hver sin tunnel.

I rummene helt for og agter, samt under og paa siden af de øvrige rum i baaden, er der fyldt ud med plastik og opdriftsmidler, saaledes at baaden ved sin vandtætte inddeling og opdriftsmidler er gjort synkefri.

Agten for det forreste opdriftsrum findes en forkahyt med bænke, skabe og klappbord. Her anbringes ogsaa radioanlægget for at være saa lidt generet af motorstøj som muligt.

Adgang til rummet sker gennem en vandtæt luge paa top af overbygning. Lugen er omgivet af læskærme.

Midtskibs er motorrummet, der er fuldstæn-

dig vandtæt, afskottet i forhold til den øvrige del af baaden.

Man kommer ned i motorrummet gennem en vandtæt dør fra styrehuset, men derudover findes der en nødluge i toppen af overbygningen.

I begge sider af styrehuset er der bænke. Adgang til styrehuset sker gennem en dør i agterskottet. Frontvinduerne er forsynet med elektriske drevne vinduesviskere Paa top af styrehus findes en indefra drejelig projektor.

Ovenpaa overbygningen over motorrummet er anbragt en nedklappelig mast, der samtidig tjener som udstødsrør for motorerne.

Baaden er for og agter forsynet med lav skanserklædning af staal. Gelænder i hele baadens længde, for og agter — fast, men paa midten nedklappelig.

Baaden har korkbælte udenbords med livlinier fastgjort til underkanten. Slingrekøle anbringes udvendigt i kimning over midterparti og forsynes med haandgreb.

Fremdrivningsmotorerne er 2 stk. „Scania Vabis“ dieselmotorer med paabygget hydraulisk reverse- og reduktionsgear 2:1. Kontinuerlig ydelse pr. motor 120 BHK ved ca. 1600 o/m.

Dieselmotorerne er 6 cylindrede, 4-taks motorer, ferskvandskølede og forsynet med elektrisk startanordning.

Skruerne er med vendbare blade, hvis stigning kan reguleres ved hjælp af to haandtag anbragt paa skottet i styrehuset. Normal manøvrering vil dog foregaa ved regulering af omdrejningerne paa motorerne og ved brug af reversegearet. Manøvrehaandtag, fjerntermometer og olietryksmaalere anbringes paa instrumenttavle ved siden af rorgængerens plads, og kan saaledes enten betjenes af rorgængere eller af anden mand med denne specielle opgave. Regulering af omdrejning og omstyring foregaa ved hjælp af et enkelt haandtag for hver motor.

Brændoliekapaciteten er paa 1350 l, hvilket giver baaden en auktionsradius paa 480 Sm ved 8 knob, svarende til 60 timers sejlads maksimal fart 10—11 knob.

Paa dækket forude anbringes en capstan, der gennem en hydraulisk kobling kan trækkes fra den ene hovedmotor.

Der installeres to generatorer, 24v, 300w,

der er udført for paralleldrif under opladning af akkumulatorbatteri.

Akkumulatorbatteriet er paa 24v, 141 amperetimer ved 20 timers afladning.

Radioanlægget er et af firmaet M. P. Pedersen leveret radiotelefonanlæg type A 156 B/B 279 med 3 frekvensomraader:

1. nød- og kaldebølge.
2. korrespondance med Skagen.
3. — — fiskeskibe.

Anlægget bestaar af: 1 stk. senderstation og 1 stk. modtager med indb. omformer for sen- og transistoromformer for modtager. 2 stk. pi-skeantennener og ekstra højttaler i styrehus.

Ekkolod er et „Atlas Effektivia“. Det er et skrivende lod med 6 forskellige maaleomraader op til 400 m.

Vi bringer paa forsiden et billede af den 16¹/₂ tons redningsbaad.

Da s-s „CARL“ blev „stjaalet“ af modstandsbevægelsen

Østbornholmske dampskibsselskabs damper „Carl“ sejlede under krigen i flittig rutefart mellem Bornholm og København. Hvergang den passerede Falsterbokanalen, blev alle — ogsaa de tyske vagter — sendt under dæk, og medens de opholdt sig der, kunne folk i illegalt ærinde stilfærdigt stige af og paa fra den svenske lodsbaad. Skibet havde ligefrem eget dæknavn — „Lise“ — og mange, kendte modstandsfolk, bl. a. afdøde statsminister Hedtoft, var blandt afhopperne fra „Carl“.

Den 3. maj 1945 blev det imidlertid skibets tur til at hoppe af til Sverige. Tyskerne skulle bruge skibet. Gestapo stod paa kajen i København og ventede paa baade skib og kaptajnen, og modstandsbevægelsen sørgede derfor for, at „Carl“ blev „erobret“ i Øresund og i stedet ført til Malmø.

Om „erobringen“ af „Carl“, der den morgen førtes af nu afdøde kaptajn C. P. Jensen, fortæller en af de medvirkende modstandsfolk, direktør Arne Sejer, i følgende kapitel, henter fra antologien „Gaa til modstand“, der den 28. november udsendes under redaktion af Hans Jørgen Lembourn paa Det schönbergske forlag.

Hvad er det for en lyd? Jeg lyttede anspændt ind i det store sorte nu død stille mørke. Hvad var det dog for et mærkeligt mørke? Ingen himmel, ingen stjerner, ingen tunge, drivende skyer, bare et stort tomt rum. Nu var den lyd der igen, den kom ingen steder fra og alle steder fra. Den gav ikke noget ekko, det var bare en svag stædig arrig snurren langt, langt borte. „Jeg maa finde ud af, hvor den lyd kommer fra“, tænkte jeg, det er vigtigt, meget vigtigt, og det er farligt ikke at vide, hvor den kommer fra, og hvad det er, der laver den. Jeg følte en lille krybende angstfølelse langs

rygraden. „Hvorfor pokker var det ogsaa saa mørkt?“ Der var den igen, denne snerrende summen, et eller andet sted derude i det store mørke intet, men denne gang ligesom nærmere. Det var det værste ved denne kamp. Man vidste aldrig, hvornaar man pludselig og uden varsel ramtes af et skud eller et bedøvende slag ude fra mørket, det mørke som snart var en frygtet, forhadet fjende og snart en stærk og velkommen kampfælle. Det snurrede igen, denne gang var det vist lidt til venstre for mig og lidt bag mig. Jeg ville dreje mig rundt. Man skulle ikke faa held til at angribe mig bagfra og uforberedt. Hør, hvad pokker er nu den af, jeg kan jo ikke dreje mig, næsten ikke røre mig. Jeg følte sveden springe frem paa min pande. Nu lød det meget nærmere, nu vidste jeg, at det var til venstre for mig og lidt bag mig. „Rolig“ sagde jeg til mig selv. „Rolig, rolig, vær nu ganske stille og vent, maaske kan man ikke se dig, man ved ikke, hvor i mørket ud af det mørke, der skjuler dig, man ved at du er der, ligesom du ved, at de er der“. Jeg laa rolig og ventede. Lyden kom igen og lidt efter igen, men nu kom den ikke mere nærmere. „Man har ikke set dig, man ved ikke hvor i mørket, du er“, tænkte jeg. Pludselig begyndte mørket at svinde. Det afløstes af en mat graa taage. Jeg laa i taagen og lyttede til den uheldsvarslenende snerren, nej det var vist en snurren, ja vist, nu genkendte jeg lyden, jeg havde i hvert fald hørt den før, ja, selvfølgelig, det var en klokke, jeg kunne høre. Hvorfor laa jeg egentlig her i taagen? Nu lød klokken igen, det maatte være en dørklokke. Som et lyn jog det gennem mit hoved „Gestapo“. Selvfølgelig, de kom altid paa den tid af døgnet, naar man laa dødtræt og sov intetanende, jeg følte koldsveden paa panden. Hvor havde jeg nu lagt pistolen? Jeg rørte paa mig. Jeg følte sengen under mig, og saa kom lyden igen. Det var ikke en dørklokke, det var jo en telefon, aah ja, det var bare telefonen, hvad var det dog, jeg laa her og fantaserede mig til. Jeg var jo i Sverige,

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Anders Chr. Andersen*, Hanstholm, er afgaaet ved døden den 23. maj.

Anders Chr. Andersen, der var født den 30. maj 1880, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Hanstholm den 1. oktober 1905 og afskedigedes p. g. a. alder den 28. februar 1943. Han havde deltaget i redningen af 119 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Søren Peder Sørensen*, Nymindegab, er afgaaet ved døden den 8. juni.

Søren P. Sørensen, der var født den 10. febr. 1868, blev ansat som baadmand den 1. okt. 1901 ved redningsstationen „Nymindegab“ og afskedigedes p. g. a. alder den 1. okt. 1933. Han havde deltaget i redningen af 22 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand og motorpasser *Søren Peter Baun*, Esbjerg, er afgaaet ved døden den 10. juni.

Søren P. Baun, der var født den 16. okt. 1881, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Esbjerg“ den 1. decbr. 1919 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. sept. 1943. Han havde deltaget i redningen af 65 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset.

85 aar

Fhv. betjeningsmand *Laurits Julius Jensen*, Gudhjem, fylder den 10. juli 85 aar.

Jeg laa paa sengen i det værelse paa Grand Hotel i Malmø, hvor vi havde hovedkvarter for den illegale rute mellem Danmark og Sverige, jeg laa i den ufarlige ende af forbindelseslinjerne.

Den forbandede telefon, holdt den dog ikke snart op, Gud, hvor var jeg træt. Vi havde ikke været i seng hele foregaaende nat, vi havde haft travlt hele dagen, og tidligt paa aftenen havde vi den første kontakt i Klagshamn, og da alle formaliteter med denne var forbi, havde vi haft endnu en kontakt. Ja, nu huskede jeg. Klokken var halv to, da vi kom hjem til hotellet. Vi havde været saa trætte, at vi smed os paa sengene uden at klæde os af og uden at slukke lyset. Telefonen ringede igen, mon Hjalmar havde hørt den? Det kunne han vel ikke undgaa, han laa nok og bandede den langt væk ligesom jeg. Hvad mon klokken var? Jo, Hjalmar havde ogsaa hørt den. Nu rørte han paa sig. Jeg tvang mine øjenlaag op, bare halvt op, og kiggede paa klokken. Den var næsten 2, kun to, vi havde ikke sovet mere end en halv time. Jeg skelede til Hjalmar. Han laa og skelede lige saa søvnigt til mig. Vi nikkede til hinanden.

70 aar

Fhv. betjeningsmand *Marius Krogh*, Fornæs, fylder den 16. juli 70 aar.

Fhv. baadmand *Christen Christensen*, DM., Hvide Sande, fylder den 25. juli 70 aar.

60 aar

Baadmand ved r/st. „Flyvholm“ *Marinus Chr. Nielsen Vinkel* fylder den 4. juli 60 aar.

Opsynsmand ved r/st. „Sønderho“ *Hans Jensen* fylder den 20 juli 60 aar.

50 aar

Baadmand ved r/st. „Tuskær“ *Ove Løkke Jespersen* fylder den 19. juli 50 aar.

Rettelse

I sidste nr. under ordensdekoration var der desværre en fejl. Der stod baadmand *Kristian P. Styrbæk*, men det skulle være *baadformand*.

Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Hvide-Sande“.

Baadmand og motorpasser *Harald Jensen* er paa grund af svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juli maaned.

Harald Jensen, der er født den 26. juni 1917, blev ansat som baadmand og motorpasser den 1. januar 1952. Han har deltaget i redningen af 16 skibbrudne.

Som følge af reduktion af personalet ved motorbaadstationerne har der ikke fundet nyansættelse af baadmand sted.

„Vi maa hellere ta' den“, sagde Hjalmar. Jeg nikkede igen.

Hjalmar saa paa telefonen paa skrivebordet, kæmpede sig paa højkant, og væltede sig ud af sengen og tog telefonen. Jeg rystede hovedet et par gange for at faa øjnene helt op, tog en cigaret og lyttede til samtalen. Af hans svar, spørgsmaal og kommentar til den skrattende lyd i telefonen forstod jeg, at det var marinen eller Stærmose, der ringede en besked til os fra marinen. Den ville have os til at gøre noget.

Hjalmar afbrød telefonsamtalen et øjeblik for at give mig en kort orientering. Det er Stærmose, marinen har ringet ham op og spørger, om vi kan gaa ud med den store hurtigbaad, V. 2., kapre Bornholmerbaaden og bringe den ind til Malmø? Jeg vaagnede. „Ja, han siger, at kaptajnen og styrmanden samt 2—3 andre om bord er gode nok, du ved, det er dem, der har organiseret afhopperne af flygtninge i Falsterbokanalen, naar baaden passerer. Tyskerne har opdaget, at kaptajnen og nogle af andre af besætningen staar bag afhopperiet, og Gestapo staar parat til at arrestere dem, naar baaden naar København. Tyskerne vil beslaglægge skibet for at bruge det til transport af

tyske flygtninge fra Østersøkysten til Danmark. Det er paa vej gennem Falsterbokanalen nu, kaptajnen smuglede en besked om situationen ud og anmodede samtidig marinen om at hjælpe, hvis det var muligt. Marinen ønsker at vi skal erobre hele skibet med besætning, passagerer og tyske gestapofolk om bord“.

„Hvad med marinen“, spurgte jeg. „Kan de ikke selv ordne den sag?“

„De siger nej, de har ingen baade ledige og siger, at vi er mere fortrolige med den slags operationer“.

„All right, men saa er vi vel nødt til at tørne ud. Faa alle kendsgerningerne og bed Stærmosen komme og hente os“.

Hjalmar gik tilbage til telefonen og udvekslede nogle bemærkninger med Stærmosen. Han lagde røret, løftede det straks igen og ringede Limhamn op, ingen svarede paa første opringning. Det kunne man vel heller ikke vente. Det var et umenneskeligt tidspunkt at vække folk paa. Hjalmar ringede igen og blev taalmodigt ved røret. Saa nikkede han til mig.

„Det er Hjalmar, kan I ikke gøre V. 2. klar til start hurtigst muligt. Ja, vi skal ud paa en lidt speciel tur. Sørg for at der er olie og benzin nok, og at motoren er varmet op og trimmet. Vi kommer i løbet af en halv time“. — „Nej, vi har ikke drukkert, vi skal ikke paa maaneskinstur, og det er ikke en aprilspøg eller lignende“. — „Jeg kan ikke sige mere her, men du skal nok faa en forklaring, naar vi kommer“. — „O. K., saa er vi der om en halv time“.

„Den er i orden“, sagde Hjalmar. „De gør baaden klar. Stærmosen kunne ikke sige ret meget mere end det, jeg allerede har fortalt dig. Der er ca. 60 passagerer om bord. De ligger alle nede i lastrummet, der er ombygget med to rækker kabiner adskilt af en midtergang. Der er to gestapofolk om bord, — de sædvanlige to vagter paa disse ture, og derudover er der endnu et par tyskere med baaden denne gang. Vi maa hellere vente med at diskutere aktionen til vi er samlet ude i Limhamn. Stærmosen lovede at alarmere de andre“. Jeg nikkede. Vi tog jakker og frakker paa og tændte os hver en cigaret og satte os til at vente.

Jeg saa paa Hjalmar. Han var graa i ansigtet af træthed og havde store sorte ringe under øjnene. Jeg saa vist heller ikke for godt ud. Vi sagde ingenting til hinanden. Vi var trætte. Vi sad bare og ventede og røg langsomt paa cigaretterne. Trætheden føltes pludselig overvældende. Jeg var ikke bare træt, fordi vi ikke havde sovet de sidste par nætter. Jeg var træt af det hele, træt af krigen, træt af denne maade at slaas paa. Jeg syntes pludselig, at denne krig havde været en evighed. Det var uendelig lang tid siden jeg havde forladt skolen, og lige siden da havde det været denne form for tilværelse, men nu kunne der ikke være mange uger igen, ja, det var maa-

ske kun et spørgsmaal om dage, saa ville det være forbi; færdig med at lege skjul, færdig med at hedde en masse mærkelige navne, færdig med at sove alle mulige mærkelige steder, færdig med flygtningetilværelsen og den illegale tilværelse. Det ville blive dejligt, men derudover havde jeg svært ved at forestille mig en normal fredelig tilværelse. — Telefonens suurren afbrød mine tanker. Nu var Stærmosen dernede med bilen.

Jeg tog telefonen og sagde uden at afvente natportierens besked: „Vi kommer ned nu“. Vi rejste os og gik ned i hallen, hvor Stærmosen ventede. Vi nikkede kort goddag og fulgtes med ham ud i den ventende bil, hvor Thøger og en anden allerede var anbragt. Vi hoppede ind. Ingen af os sagde noget paa vejen fra Malmø til Limhamn til det lille havneindelukke, som den danske skibsreder i Malmø, Einar Hansen, havde stillet til disposition for de baade, vi brugte til vore illegale transporter og kon-takter. Vi sad alle i vore egne tanker under den korte køretur. Det var mærkt endnu, der var høj stjerneklar himmel, og ikke en vind rørte sig. Det var rigtigt hurtigbaadsvejr. — Mine tanker fortsatte, hvor telefonen havde afbrudt mig. — En normal fredelig tilværelse, ja, men hvad ville det egentlig sige? Jeg havde jo aldrig kendt til anden form for tilværelse end denne, siden jeg var kommet til København for at studere. Mange af mine studenterkammerater i organisationen havde det vel paa samme maade, — altsaa de der var tilbage, der var alt for mange af mine bedste venner, som aldrig ville opleve befrielsesdagen, alt for mange, der var faldet i kamp, henrettet eller aldrig ville vende tilbage fra en koncentrationslejr. I dag, hvor vi havde saa travlt med at slaas med nazisterne, tænkte vi ikke saa meget paa alle dem, der var borte, vi fik slet ikke tid til at føle savnet, men i morgen, naar det hele var forbi, saa ville vi faa alt for megen tid til at tænke og savne. Naa, nu var vi vist ved at være der.

Der var ingen trafik paa den tid af døgnet, og det havde kun taget faa minutter. Bilen standsede foran plankeværket. Vi sprang ud og betalte. Vi hørte en motor larme bag indhegningen. Det var hurtigbaaden V. 2. De var i fuld gang med at varme op og trimme motoren. Vi skyndte os gennem en dør i plankeværket og videre hen til en barakdør. Derinde ventede de andre allerede. Stef mukkede lidt over at være blevet kaldt ud af sin varme seng paa den tid af natten.

„Hva' er meningen, saadan nogle motorbøl-ler, hva: er I ude paa“, sagde han.

„Du mener, hva' vi er ude paa, du skal ogsaa med“, grinede jeg.

„I samme baad som jer? Nej, folkens, jeg er fra et pænt hjem, og jeg har faaet en god opdragelse og lært pæne manerer. Mine forældre

vil ikke synes om, at jeg mænger mig med folk af jeres slags“.

„Vær nu rar, Stef, og kom med os. Vi kan slet ikke undvære dig“, sagde Stærmosen med bedende stemme og et muntert glimt i øjnene.

„Naa, ja hvis I insisterer. Det kan jo ogsaa være jeg kan have en gavnlig indflydelse paa jer, men hvad tror I min kone vil sige, naar hun vaagner og ser, at ægtesengen er tom? Hun aner ikke at jeg er gaaet. Hun tror bare at jeg er paa andre aktioner end dem, I har i sinde at lokke mig ud paa“.

„Du skal nok faa seddel med hjem fra os“, lovede Stærmosen.

Vi tog maskinpistolerne op af en kasse og var ved at lade et antal magasiner.

„Har I ogsaa tænkt jer at udstyre mig med en af de tingester?“ spurgte Stef nysgerrigt.

„Javist“.

„Det er ikke fordi det rager mig, men siden jeg absolut skal rodes ind i den slags, har I saa noget imod at afsløre over for os andre, hvad der skal ske? Ska' vi til fugleskydning, eller har I tænkt jer at aabne en bank eller hvad?“

Vi nikkede. Stærmosen trak et søkort frem. Jeg fortalte dem, hvad marinen havde ringet og bedt os gøre. Stærmosen viste paa søkortet den rute, som Bornholmerbaaden fulgte fra Rønne til Falsterbokanalen og videre langs svenskekysten til den minefrie sejlrende mellem Malmø og København, hvor den drejede mod vest til København. Han viste med en blyant, hvor skibet ville befinde sig til forskellige tidspunkter, og hvilken vej vi skulle tage med V. 2., og hvor han regnede med, at vi ville indhente det. „Den sejler ganske langsomt, og tager hele omvejen op til den minefrie sejlrende til København. Vi skyder genvej over minefeltet og indhenter den ca. her“. Han satte et kryds paa kortet.

„Javel, skipper“, sagde Stef. „Det er ganske naturligt. Vi skyder genvej lige hen over minefeltet, det er selvfølgelig det sikreste og det letteste, men saa maa jeg altsaa lige bede jer

vente et øjeblik, saa har jeg glemt en lille ting inden jeg løb hjemmefra. Jeg skal lige have skrevet mit testamente“.

„Ti nu stille, Stef, vi har ikke tid til al det pjat. Nu maa vi blive enige om en plan. Vi har skibet der og skal saa vidt muligt bringe skib og besætning, passagerer og gestapofolk ind til Malmø og overgive det hele til de svenske myndigheder.“

(fortsættes i næste nr.)

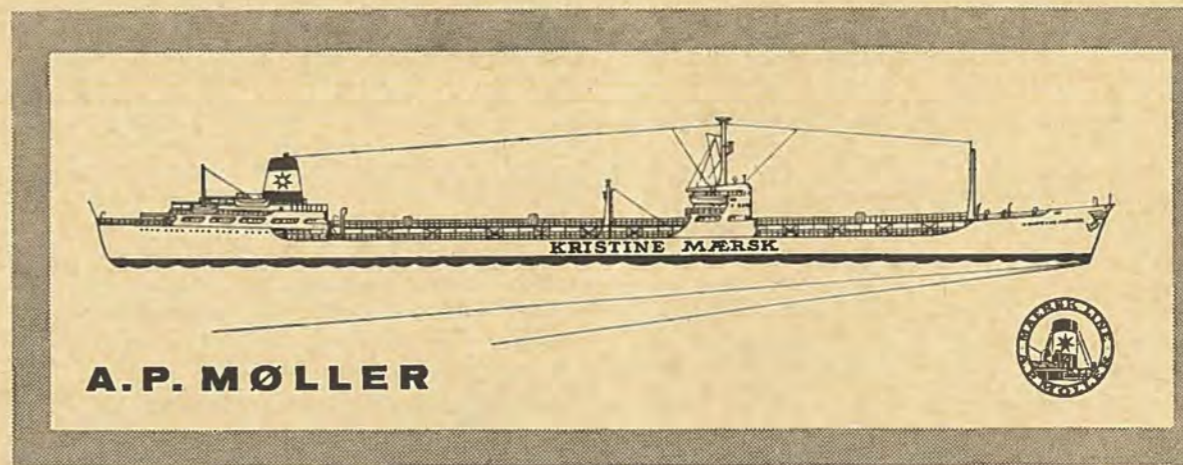
Den gamle redningsmand og pensionen -

Det er hændt mig flere gange under samtaler med afgaaede redningsmænd, at de har berørt deres pension, og udtalt endda stærke ønsker om at faa pensionen udbetalt maanedsvist, saaledes som det er tilfældet med pensionerede tjenestemænd og folkepensionister. De faar deres folkepension udbetalt maanedsvist, medens den dem tilkommende pension fra redningsvæsenet som bekendt udbetales kvartalsvis.

Den sidste gang det var paa tale var under et besøg i Agger, hvor flere fremsatte ovenfor nævnte ønske. Hvis det er et udbredt ønske vil det jo være det rigtigste, at sende et par ord herom til „Foreningen af danske Redningsmænd“, nærmere angivet til formanden, opsynsmand Wenzel Rasmussen, Grenaa, der saa naturligvis lader ønsket gaa videre til bestyrelsen. Vi ved ikke om et saadant ønske kan efterkommes, men paa forhaand vil vi mene det gennemførligt, selvom det betyder merarbejde paa kontoret.

Da de gamles pension ikke er noget stort beløb, men meget kærkommet, ikke mindst i en dyrtid som den vi oplever, forstaar vi udmærket at det kan være ønskeligt at faa den udbetalt som af nogle ønsket — maanedsvist.

— n.



Søfartsklubben - København

har udsendt beretning for aaret 1961, samt regnskab, der viser, at klubben i det forløbne aar har udført en stor arbejdsindsats for søens folk, og at der er meget haardt brug for gaver til videreførelse af arbejdet.

Vi gengiver i nedenstaaende et klip fra beretningen:

*En dag med servicemanden,
fortalt af ham selv:*

Dagen begynder med posten. Der er bl. a. brev fra en ung dame i Odense, som skal gøres med en maskinmester i en Mærsk-baad, naar denne om 2 maaneder anløber New York. — Hvilke papirer kræves der? Hun skal have svar med det samme, saa papirerne kan naa frem rettidig.

Kl. 9 er jeg ombord i Norske Amerika Linien's „Stavangerfjord“. Skibets læge har knust sine briller, skibet skal sejle igen om fire timer. Mens nye glas bliver slebet, gaar jeg paa indkøb med 3 af besætningsmedlemmerne og køber 11 nye dragter til roholdet. Telegrafisten har lovet sin kone en el-pisker og sin datter en nederdel.

Kl. 10 ringer jeg hjem. Overstyrmanden paa en ØK-baad har bestilt 2 billetter til Det Ny Teater samme aften, dem tager jeg med paa vejen fra et israelsk skib med 4 maskinfolk, som skal se B&W's museum.

Fra museet kører jeg med de 4 israelere til Gl. Kongevej, hvor jeg har lejet en bil uden fører til dem. De faar et kort over byen og Nordsjælland og et par gode raad om, hvad de skal se, og hvor de kan spise.

Saa tilbage efter lægens briller, han er glad og forbavset over, at det har kunnet lade sig gøre. Overstyrmanden, som har anbefalet mig, er stolt og siger, at saadan er søfarts-servicen i København.

Der er kommet et amerikansk skib ind; de faar Seafarer's Guide og spisesedler. 3. styrmand ønsker at købe en sextant, jeg tager ham med til en forretning og er hjemme til frokost kl. 13.

Her ligger besked, at et norsk tankskib paa Prøvestenen skal bytte 4 spillefilm, og et mindre norsk sælfangerfartøj ved Grønlandsk Handel skal bytte en norsk bogkasse. Jeg tager telegrafisten og 2 mand med til konsulatet fra den norske tanker.

Kl. 4 er jeg i Søfartsklubben efter aftale med en engelsk sømand, som skal giftes med en dansk pige her og nu ønsker at vide, hvilke papirer der forlanges. Kl. 17 er jeg hjemme.

Men dagen er ikke forbi endnu. — Kl. 19.30 holder jeg foredrag for 150-200 husmødre i Valby Husmoderforening? — Hvad vil en husmoderforening med en sømand som foredragsholder? Ja, det spurgte jeg ogsaa mig selv om, første gang jeg fik en saadan invitation, og sva-

ret er, at mange af husmødrene har store drenge, der en dag fortæller, at de vil til søs, en beslutning hos en ung mand, som nok kan vække bekymring hos forældre, som for størsteparten kender meget lidt til Danmarks skibsfart. En dame i De samvirkende husmoderforeninger fik da den ide, at jeg skulle fortælle mødre lidt om livet til søs, hvad der forlanges af en dreng, og hvilke muligheder han har for at skabe sig en karriere i handelsflaaden.

De norske redningsskøjter arbejder

Det samme gør jo vore egne redningsbaade og redningsskibe, men medens vi herhjemme kun sender aarsberetning ud, saa sender vore norske kollegaer deres redningsoversigter fire gange om aaret.

I aarets første tre maaneder er der af de norske redningsskøjter reddet 12 fra den visse død, medens 2004 er assisteret. Heraf 1183 mand i 170 større motorfartøjer, 577 mand i 190 motorbaade og 5 mand i 3 robaade, der alle blev slæbt ind.

Dertil blev 24 skibe med 239 mand losset i havn og 54 transporter til sygehus blev udført (disse sidste er beboere paa afsides øer). Mange af losningerne gjaldt skibe i store vanskeligheder, og naar det gjaldt sygetransporter var redningsskøjterne ofte eneste mulighed for redning af menneskeliv i nød.

I denne store, smukke indsats hilser vi vore norske kammerater — i bevidstheden om fortsat godt samarbejde — ogsaa paa dette plan.

En udsat post -

Paa et aar blev 92 fyrtønder og vagere paasejlet af skibe —

Fyrskibene har i aarets løb været ude for 2 paasejlinger, mens der i ikke mindre end 92 tilfælde er konstateret beskadigelse af fyrtønder og vagere, som følge af paasejlinger. En lystønde er beskadiget af skud fra en riffel.

Fyrvæsenet har indledt forsøg med mindre sømærker — spirtønder — fremstillet i plastic med indbygget radar-reflektor. — Disse forsøg, som indtil videre kun finder sted i indre farvande og ved gravede render, vil blive fortsat og udvidet, saaledes bl. a. paa nordsiden af løbet over Hals barre.

Ved aarets udgang raader Fyrvæsenet bl. a. over 196 fyr i det egentlige Danmark, 20 paa Færøerne og 48 i Grønland, 28 radiofyr, 14 fyrskibe, 5 Loran-stationer og 600 baaker. Antallet af beskæftigede var 769.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

I „Dansk Havneblad“ skriver havnefogeden i Holbæk følgende om:

Forkerte søer!

Aldrig før har man hørt om saa mange „forkerte“ søer som nu! Hvad ligger der mon til grund for denne paastand? Som havnefoged kommer man let ud for at skulle besvare spørgsmaalet, men efterhaanden har jeg vænnet mig til at betegne de saakaldte „forkerte“ søer som fantomer! At de forekommer er uden al tvivl — men sagkundskaben paastaar jo, at kun hver 10 mill. sø er en forkert sø! Hvordan skal det saa forstaaes, at praktisk talt samtlige havarier eller forlis nu om dage skyldes forkerte søer?

Forleden fortalte en bekendt mig, at forkerte søer ikke opstod i vore farvande. Næppe var jeg kommet hjem og havde aabnet avisen, før jeg læste om et kutterhavari i en af fjordene. Aarsag: „Forkert sø!“

Man bygger skibe specielt til Østersøfart, Nordsøfart og Atlantfart, ja, endog Grønlandsfart; altsaa skibe af en vis størrelse og styrke, hvor søens højde og længde de paagældende steder er taget i betragtning. Alligevel forbavses man over at høre om Coasters, der besejler stormfulde farvande langt herfra, og hvor de efter alle solmærker at dømme kan komme ud for store vanskeligheder. Sker der dem noget, skyldes det „forkert sø“ — men hidtil har ingen kunnet berette derom — og af gode grunde!

Engang lærte drengene, der skulle til søs, havets rette væsen at kende ved simpelt hen at lære at sejle med joller! Naar vinden friskede op og søerne rejste sig, fandt de hurtigt ud af, hvorledes det lod sig gøre at „parere“ dem — blot ved en ubetydelig drejning af roret i rette øjeblik. Det bevirkede, at fartøjet formeligt „rullede“ over bølgekammen; et interval opstod, og man gik til biddet igen — indtil næste sø truede. Saa simpelt er det altsaa, men der fordres paapasselighed, ellers kunne det let gaa galt. Det vigtigste ved hele sejladsen var selve pareringen, og var den indøvet, kunne der til gengæld føres et forholdsvis stort sejlpres. Det kunne selvfølgelig gaa galt, men ingen undskyldte sig med „forkert sø!“

En saadan oplæring gik uvægerligt i blodet paa sine udøvere, og endda i en saadan grad, at de senere hen var indstillet paa at benytte „metoden“ paa endnu større fartøjer, ja — selv de allerstørste! Kunsten kendes ikke af saa mange mere — i al fald ikke i større udstrækning — men den er meget anvendelig i sejl-skibene og skærpede agtpaagivenheden i allerhøjeste grad. Ved samtaler med nutidens søfolk om dette spørgsmaal, har jeg ofte faaet svaret: „Det pjat har vi aldrig hørt om før“. Nej, saamænd, men aldrig har vi hørt om saa mange

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

forlis som nu, og kunsten at faa et moderne saarbart skib til at forsvinde er bestemt ikke saa stor. Uvidenhed paa de mest elementære omraader til søs kan kurtigt gøre en ende paa legen!

Ud fra min egen erfaring kan nævnes, at under en forrygende storm i det nordlige Stillehav — med taarnhøje søer foran for tværs og med et fuldt lastet skib paa 10.000 tons — viste det sig ofte tilraadelig pludselig at beordre rorgængerer: „Midtskibs med roret eller op med roret“ for at imødegaa en brækker — altsaa „rulle“ skibet af! Der gjaldt det samme for det store skib som for jollen. — Jeg fandt dog aldrig paa at kalde den en forkert sø, da der i mine øjne intet „forkert“ var ved den; den meldte sig jo ydermere selv!

I moderne skibe af „Pennalustypen“ er det tilraadeligt altid at holde et vaagent øje med „Rasmus, naar han optræder i skjortærmer!“ Han giver ingen pardon; til gengæld kan han meget ofte tages i opløbet. Og det er denne kunst, havets betvingere bør holde vedlige — hvis de da overhovedet har lært den! En „forkert sø“ kan fremkaldes med fuldt overlæg.

Men tilbage til „fænomenet“. Den kendte bølgeforekomster saasom: uregelmæssig sø — topsø — krapsø, og hvad de ellers hedder, har sine naturlige forklaringer, og har intet at gøre med begrebet: „forkert sø“. Nej — den forkerte sø optræder paa det aabne hav, hvor bølgegangen er mere regelmæssig, fordi der ingen hindringer er; men hvorfor den opstaar, skal jeg lade være usagt. Enhver der har sejlet til søs, og som maaned efter maaned, paa de lange rejser, har studeret søernes karakter, har ikke kunnet undgaa at observere, at en enkelt sø ligesom kan bryde ud af formationen. Det farlige ved en saadan sø er, at den dels kan synes mere frygtindgydende end de andre, og dels — og her er vi ved sagens kerne — at den har en helt anden indfaldsvinkel og bogstavelig talt vælter ned over skibet, hvor den smadrer alt paa sin vej. Det er bestemt ikke vievand, der her er tale om, men ægte havvand paa maaske hundredvis af tons — og med en ganske overvældende kraft! Her er der intet at stille op — men man maa regne med, at skibet kan staa for øretæven!

At man som havnefoged og gammel „vandrotte“ kan fornemme sus i „mellemdækket“ bare ved synet af de moderne „sardindaaser“ i sin havn er vel forstaaeligt efter denne forklaring; og ikke mindst ved tanken om hvad saadanne skibe kan tænkes at komme ud for, „naar elementerne spiller op til dans“ paa verdenshavene.

C. Mortensen

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sels. Guld. Øbre. Opsik
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

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 338 - Auktionskontoret Tlf. 813 - Privat 804

LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaende

Brdr. Andersens

MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 884

Filial: Thybørn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler
LEMVIG - - - TELEFON 248

Filialer i Thybørn og Thorsminde

has **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibeprovisantering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri
Telefon 4 1201

OSCAR SKOUGAARD

aut. installerer Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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

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
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

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI ½

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23.15
" " " Rønne " 22.45

sommersæsonen tillige dagture flere af ugens
dage sm. 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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S

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. 8

1. august 1962

29. Aarg.

**Kuttere til Grønland**

Billedet viser indladningen af ikke mindre end 22 fiskekuttere i det norske fragtskib »Bellis«. Kutterne er bestemt for Grønland, de er 10 til 20 tons store. De blev fragtet til Holstejnshavn og derfra fordeltes de til de mange forskellige fiskepladser. Her ser man de første kuttere blive stuved ned i »Bellis« last. Det er den danske stat, der bekoster de omtalte fiskekuttere, og de grønlandske fiskere faar dem overladt paa lempelige afdragsvilkkaar, hvilket er en god ordning, da det gælder om i første række at søge dygtiggjort fiskeriets folk og faa et voksende udbytte af de store rigdomme af fisk, der findes i de grønlandske farvande.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig . Telefon (077 1) 15*

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri
Tlf. 2053
ESBJERG

Mogens Andersen

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

Marketenderiet

„NY HAVN“
ESBJERG
Indeh. Svend Jørgensen
Kaffe og Smørrebrød
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft
& Maskinfabrikv. Søren Andersen
& Sønner . Esbjerg
Alt i Nybygninger
og ReparationDamp-
skibsselskabet

TORM

København

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

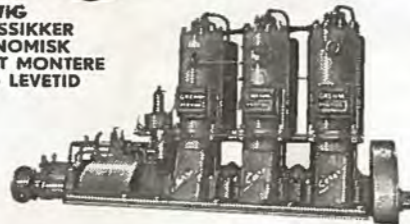
AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Telefon 66

GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndstyring.2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 20666

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handels og Hjemmets ill. Magazin

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

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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1962

29. aarg.

Flugten fra havet

Jeg læste for nogen tid siden et hjertesuk over den kendsgerning, at ogsaa søens folk er paa flugt i land fra skibsfarten. Artiklens forfatter fandt, at grunden til miseren blandt andet var de gode lønninger paa land, ønsket om i højere grad at være sammen med familien, og endelig nævntes en tredje grund: de høje skatter, der toder skarpt af løn og eventuelle overarbejdspenge. — Artiklen sluttede: Vore søfolk gaar i land, og hvad med milliarder, der i søfarten derved kommer paa højkant.

Naar jeg skrev, at søens folk ogsaa gaar i land, saa var det med tanken paa, at det selv-samme er jo fiskeriets hovedpine. Herfra er der i de sidste aar sket en lignende afgang, der kendetegner den selvsamme udvikling. De unge, der er frie, og mange familieforsørgere med dem, slænger køjesækken over nakken, takker af og gaar i land, hvor lokkende tilbud om kortere arbejdstid, højere løn og tryggere kaar venter. Flere og flere kuttere, ofte med prioriteter til masteknappen, bindes til kaj eller sejler med dispensation fra bemandingsregler — ogsaa i fiskeriet staar millionerne paa højkant, sligt er udviklingen, og det er værd at se det i øjnene.

*

Saa melder spørgsmaalet sig, om der er noget at gøre for eventuelt at ændre paa tingenes udvikling, om man som samfund betraget har raad til at miste en større og større part af vore indtjeneringer paa to saa betydende omraader som søfart og fiskeri jo vitterligt er, eller man vil indstille sig paa at yde dem, der lever livet farligt paa skibe og kutterdæk, en lettelse i beskatningen eller paa anden maade, der ikke gør dem ringere stillet end de, der lever hjemme i familiens skød, og paa adskillige maader nyder flere goder end de, der lever livet aaret rundt paa havet.

Vi kan sige og ræsonnere, vil de ikke sejle eller fiske, saa maa de jo holde op. Men mon det dog ikke ville være klogere at forsøge at finde mulighed for, at standse flugten fra hav til land, saa den flaaede, vi har af kostbare skibe og fiskekuttere, fortsat kan være intakt og i fremtiden sikre os vor part af den „haarde“ valuta, som vi alt taget i betragtning, daarligt kan leve foruden.

Paa vestkystfiskernes aarsmøde forleden i Esbjerg aflagde formanden, Fr. Lodberg Jensen, en beretning, der paa flere punkter satte fingeren paa de ømme steder i hans erhverv, og fra mange sider høstede formanden fortjent ros for de reelle forslag, der fandtes i beretningen.

I indledende bemærkninger til samme beretning udtalte departementchef Dinesen sin anerkendelse om formandens saglige tone, men tilføjede samtidig et ønske om, at der ikke fra forsamlingen fremsattes ønsker, som kunne medføre økonomiske krav fra erhvervet.

Nogle uger før fremsatte fiskeriminister Nor-mann paa et skippermøde i Skagen en lignende bemærkning, hvis konklusion var, at tilskud til erhvervet meget let kunne blive en slags sovepude.

Naar vi her understreger disse to udtalelser, saa maa det ingenlunde opfattes som kritik til nogen side, saa meget mindre, som vi indenfor fiskeriet udmærket ved, hvad vi skylder netop baade vor fiskeriminister og hans departementchef for dygtig embedsgerning — men det er for at slaa fast, at man — for at blive i sømandssproget — endnu ikke har pejlet sig hen til det punkt, hvor „skuden“ er ved at gaa under, og hvor der hviles endog meget let paa — sovepuden.

Vi ved meget godt, at der sidder en fiskerikommission, hvis opgave det er at kulegrave alle fiskeriets forhold, men trækker dette vigtige arbejde alt for længe ud, saa ser vi tydelige tegn paa stagnation eller direkte tilbagegang for et erhverv, om hvilket der kan siges, at det længst muligt har holdt nakken rank.

Det samme erhverv er i kraft af en haard beskatning og det øvrige samfunds almindelige lønstigning, og dermed prisstigninger, blevet sorteper i spillet, fordi dets produkter stadig betales med priser som for 10 aar siden, og hertil kommer saa yderligere kampen imod andre landes fiskerier paa verdensmarkedet, der er støttet af store subsidier.

Spillet er ulige, hjemme som ude, og det er den kendsgerning, vi maa gaa ud fra, hvis ikke flugten bort fra fiskeriet skal fortsætte i stigen-de tempo.

Maagen.

En helt

(Kystvakt)

I søens analer er der ikke mange der fortjener betegnelsen helt bedre end Gustav Alm, tømmersmanden paa „Angelina“. Efter navnet at dømme — eller var — han kanske svensker eller nordmand, ialfald maa slægten være skandinaviske.

En forfærdelig storm skildte „Angelina“ fra konvojen i Nordatlanten 17. oktober 1942. — Bølgerne var hushøje, og nær 100 meter fra kam til kam. Lige før vagtskiftet til hundevagten, og mens tredie maskinisten sad og førte ind i maskindagbogen, traf en torpedo „Angelina“ midtskibs. Styrbords kedel blev blæst til himmelsk, søen væltede ind og lyset gik ud. Skibet maatte forlades og 43 mand gik i en redningsbaad, som de havde faaet i vandet i læsiden, men de ventede hvert øjeblik at blive taget med af de vældige søer og knust mod skibssiden. Kapt. W. S. Godman, kanonofficereren og flere andre entrede en flaade.

Aarene blev lagt ud og alle mand blev sat til at ro eller øse. De kom klar af skibssiden, men havde ikke taget mere end ti—tolv aaretag, før en vældig sø taarnede sig op over dem, greb baaden og væltede den. Det gik saa rask, at kun faa forfærdede raab høstes. Da de kogende vandmasser væltede videre, var knapt halvparten af søfolkene tilbage. De prøvede at holde sig fast paa baadens køl, spyttede saltvand, bad eller bandede og raabte kammeraternes navne for at finde ud af, hvem der var i live. — Hvor er smøreren? Er du her endnu Blackie? Hej, Joe! — Men det blev ikke mange raab, for søen slog uden barmhjertighed over dem, da de prøvede at klamre sig fast til ribberne under baadbunden. Det var koldt i vandet, og en stund efter blev hænder og fødder følelsesløse. De følte en dejlig træthed og fik en følelse af fred og glemsel, de ville blot søge hvilen i dybet.

En messedreng tog til at fable om, at han maatte i kabyssen, og et øjeblik efter var han borte. To kanonofficerer og en matros prøvede at komme tilbage til den halvt sunkne „Angelina“. De haabede at finde en flaade, eller ville kravle ombord igen og vente paa redning fra krigsskibe, som eskorterede konvojen, for de maatte vel have opfanget SOS fra „Angelina“. Det hjælpeløse skib laa som en vældig sort masse et par hundrede meter eller saa borte. Ja, saadan saa det ud fra baadens køl. Svømmerne ville vel ogsaa være naaet frem, og kanske ogsaa være kommen ombord, men lige efter at de kastede sig i søen blev „Angelina“ truffet af nok en torpedo, saa vragester for himmelhøjt, og skibet gik ned som en sten.

De trætte sømænd paa kølen, stivfrosne som de var, tvivlede nu paa om redning var muligt. Nogle af dem mente, at det ikke var til nogen

nytte at blive hængende længere, og at det var lige saa godt at faa ende paa det straks. Men Gustav Alm, tømmersmanden, bad dem ikke give op. Der ville altid blive en chance, naar dagen gryede blev de nok fundet. En gang i de bitterlig kolde timer passerede en destroyer saa nær, at de næsten syntes at de kunne række over til den, men de fik ingen svar paa raabene. En af de unge af kanonmandskabet gav da op og blev fejet væk, men stærke Gustav Alm svømmede ud og fik ham tilbage til kølen igen. — Hold bare ud nogle timer endnu. De leder efter os — og finder os sikkert, sagde han hele tiden. Den unge kanonskytte var bare en af de mange, som tømmersmanden reddede den nat. Hver gang en kammerat blev slaet ud af en sø, fik Alm tag i en arm eller et ben, eller lagde en kraftig arm omkring ham, til han fik hostet og kastet op og kunne puste igen.

Men han kunne ikke redde alle. En matros, som prøvede at komme op paa et stykke vragegods, saa de ikke mere. Den ene efter den anden begyndte at tale i vildelse eller mistede bevidstheden, og fingrene mistede taget i staalribberne i redningsbaaden.

Redningsskibet „Burry“, et lille fartøj af den type, som engelskmændene brugte til at følge konvojerne, med den ene opgave at redde søfolk fra torpederede skibe, havde opfanget nødsignalerne fra „Angelina“. Lige før midnat tog den ombord nogle af de søfolk, som havde været saa heldige at komme ombord paa flaaden, men først efter daggry saa den redningsbaaden. Bare en haandfuld klyngede sig endnu til den, og de var for svage til baade at vinke raabe, da redningsbaaden nærmede sig.

Kapt. [L. E. Brown manøvrede sig bare nogle meter fra redningsbaaden og dæmpede søen til luvart med olie. Han talte 5 mand paa kølen, men det, som forbavsende ham mest, var den overmenneskelige udholdenhed og mod, som en mand med brede skuldre og kraftigt bryst udviste. Det var tømmersmanden Gustav Alm. En mand var lige ved at blive taget af en sø, og lige efter en til, men i begge tilfælde lykkedes det tømmersmanden at faa dem op igen og hjalp dem at bide sig fast. Medens Gustav Alm gjorde hvad han kunne for at redde de nu helt udmattede kammerater, prøvede „Bury“ at komme saa nær, saa de nødstedte kunne blive halet over med line. Kaptajnen maatte passe godt paa, saa ikke de to baade knaldede sammen og alle paa kølen blev knust. Kanske da ogsaa „Bury“ ville faa ulivssaar.

Som nu Alm prøvede at faa en af kammeraterne over kølen, blev en af de andre skyllet væk, men med et rask tag paa rattet fik kaptajnen paa „Bury“ et saa heldigt sving paa fartøjet, at de fik tag i den druknende sømand paa en bølgekam og fik ham lempet ind paa dækket, bevidstløs men i live.

I den voldsomme sø blev „Bury“ saa ma-

Mands Minde

85 aar

Fhv. baadmand A. D. V. Melchiorson, DM., Østerby, fylder den 15. august 85 aar.

Fhv. opsynsmand Jens J. J. Høy, DM., Nymindegab, fylder den 23. august 85 aar.

75 aar

Fhv. baadmand Arild Poulsen, DM., V. Agger, fylder den 24. august 75 aar.

60 aar

Baadmand ved r/st. „Vesterø“ Laur. Chr. Bech fylder den 24. august 60 aar.

Midt. baadformand ved r/st. „Kandestederne“ Robert Chr. Leed fylder den 29. august 60 aar.

50 aar

Baadmand ved r/st. „Thorup-Strand“, Lars Chr. Sand fylder den 18. august 50 aar.

Baadmand Henry Jensen, Manø, fylder den 29. august 50 aar.

25 aars jubilæum

Betjeningsmand ved r/st. „Liløre“ Lars Peter Liløre kan den 1. august fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

nøvreret til blot nogle faa meter fra kølen af redningsbaaden. Hovedet maatte være klar, blot den mindste fejl ville være katastrofalt, en fejl-beregning af en sø og skibets rulning, en brøkdelf af en tårn for meget paa rattet, og de overlevende fra „Angelina“ ville ikke være levnet en chance. Men kaptajn Brown haandterede skibet som det kunne have været en cirkushest.

Gustav Alm havde rejst sig halvt op paa kølen og prøvede at gribe linen, der blev kastet fra „Bury“. To gange for den forbi, men

tredie gang fik han tag i den og gjorde den rask fast i et af gribetræerne paa kølen. De omtrent bevidstløse kammerater mærkede næppe hvad han gjorde. Tre liner til blev kastet og, Alm fik den hver gang bundet rundt om brystet paa en kammerat og lempet ham ud i rette øjeblik, saa folkene paa „Bury“ kunne hale ham over. Men da den sidste line kom, var han saa udmattet at han knapt magtede at faa den rundt omkring sig selv, og det tog mange minutter før han fik kræfter nok til at knytte den og til at vinke, at nu kunne de hale.

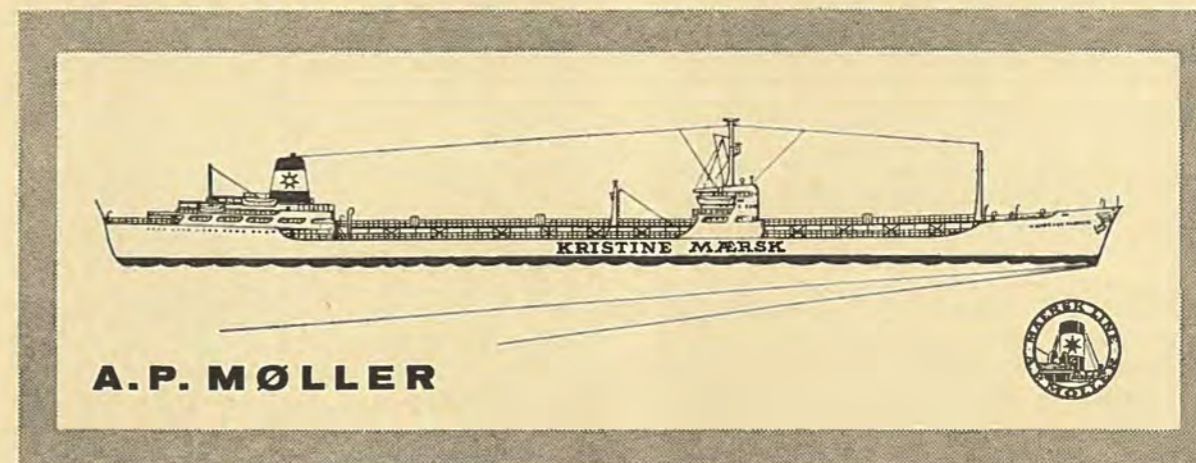
Hele tiden blev „Bury“ holdt tæt op til vrage med et straalende sømandsskab. Mandskabet saa, at Alm nu var omtrent bevidstløs, da de hang over rælingen og skulle prøve at faa tag i ham. Han blev slaet imod redningsbaaden og forsvandt under vandet, og paa „Bury“ var de sikker paa at han var slaet ihjel. Men det saa ud til, at søen, som han havde narret saa ofte, ikke ville have ham — og endelig fik de ham ind paa dækket af „Bury“, forslaet, blodig og dækket af olie — men der var liv. Da de hældte en slurk whisky i ham, hostede han og prøvede at sige noget, men saa sov han, og den søvn varede længe.

Gustav Alm fik Distinguished Service Medal. Nogle uger efter var han ude igen, ombord paa en anden skude paa vej over „Torpedoalleen“. I rapporten fra kaptajnen paa „Bury“ stod der, at han „havde haft den ære at have en andel i redningen af en ukuelig mand, en pryd for sømandsstanden og Amerika“.

Kanske han var nordmand —.

Smuk gave til Sømandshjemmet i Hanstholm

Kvindekredsen i Klitmøller har afholdt en 2 dages basar, til fordel for Sømandshjemmet i Hanstholm. — Det blev en stor gave paa ikke mindre end 12.000,00 kroner.



Da s-s „CARL“ blev „stjaalet“ af modstandsbevægelsen

(Fortsat fra sidste nr.)

Stef kunne ikke dy sig. „Naa ikke andet, jamen saa er der jo ikke noget videre at snakke om. Saa behøver I slet ikke mig. Vi er alt for mange og render bare i vejen for hverandre. Jeg gaar hjem og sover videre.“

Vi kiggede lidt irriteret paa Stef. Han tav brat og mumlede noget om, at den forstod vi nok ikke. Vi fremlagde de kendsgerninger vi havde, baadens størrelse, kaptajnen og styrmanden samt 2-3 andre, der var vor allierede, men dog ikke kendte marinens planer. Vi fik mandskabets størrelse at vide, og passagerantallet blev anslaaet til ca. 60.

Stærmosen ville indhente skibet og lægge sig i kølvandet, liste helt op under agterstavnen, saa hurtigbaadens motorlarm blandede sig med støjen fra skibsskruen, derpaa ville han føre baaden til den mest skyggefulde side. Det gjaldt derefter for os syv mand — den ottende skulle blive i baaden — at komme om bord. Saa snart vi var om bord, skulle vi sikre os kommandobro, radiatorum og maskinrum og kontrol med dækket. Derefter skulle vi tage os af mandskabslukafet og til sidst skaffe os kontrol over passagerrummet og neutralisere og afvæbne de tyske gestapofolk. Vi vidste fra den meddelelse, som skibets kaptajn havde smuglet ud, at der var to gestapofolk og to andre tyske militærpersoner om bord. Vi var enige og nikkede til hverandre. Vi repeterede planen og diskuterede visse detaljer, medens vi iførte os det sorte olietøj, der nok kan være nødvendigt, naar man skal krydse Øresund i en hurtigbaad med næsten 80 km i timen, medens skumspøjt fra boven pisker ind over det aabne fartøj.

Der var ikke en vind, der rørte sig. Vejret var mildt og sommeragtigt. Det var helt uvant. Oftest var det koldt og blæsende, og hurtigbaaden maatte krydse sig vej over Sundet for hele tiden at skære bølgerne paa den rigtige maade, saa den ikke pludselig blev kastet rundt af en kraftig sø, naar den helt oppe paa kanten af kølen rasede gennem vandet og nogle gange hoppede fra bølge til bølge. Motoren brølede i luften, og kaskader af vand og skum kastedes ud til siderne og op i luften, for derefter at hvirvle ned over de olieklædte mænd, der sad foroverbøjede for at undgaa den værste blæst og kulde. Hver gang baaden ligesom svævede i luften, klemte man sig lidt ned i sæderne og forberedte sig paa det stød, der kom hver gang den vendte tilbage til sit rette element.

I dag var det promenadevejret. Det havde jeg konstateret paa vejen ud. Sundet var spejlblankt og døsig, det forstyrredes kun hist og her af

strømmen, der trak lange floder af krusninger gennem den blanke overflade.

Vi stod i barakken, der var skummelt oplyst, og hver mand forsynede sig med en maskinpistol og ekstra magasiner. I dag havde vi ikke givet det svenske politi forhandsmeddelelse om, at vi gik ud. Dette var en lidt usædvanlig tur. Fra neutral svensk grund skulle vi bevæbnet med skudklare vaaben borde et skib i rum sø og om nødvendigt med magt tvinge det ind i svensk havn. Vi var ikke sikre paa, at de svenske myndigheder ville bifalde denne auktion, men naar de ikke vidste noget, kunne de ikke forbyde noget, og vi undgik at give dem spekulationer om, hvorvidt vi maatte eller ikke maatte. Vi ville vente med at spørge til vi kom tilbage — hvis vi kom tilbage, tænkte jeg. Tanken strejfede vel nok os alle sammen, det var jo trods alt en mulighed. Jeg nikkede i tankerne genkendende til den. Vi kendte den saa godt fra Danmark, hvor den meldte sig hver gang vi skulle ud paa én eller anden aktion. Man tænkte den bare, men sagde den ikke højt og skubbede tanken fra sig. Selvfølgelig kom vi tilbage. Vi kom jo altid tilbage sagde vi til os selv, og først bagefter konstaterede vi, at det jo skete en gang imellem, at der var én eller to der manglede, naar aktionen var forbi. Alligevel var det ikke helt det samme i dag. „Hvis“ tanken var ikke virkelig. Den harmonerede ikke med den svenske jord, vi endnu stod paa, men den tavse, ordknappe koncentrerede atmosfære var der, trods vittighederne og de rappe bemærkninger. Et par af kammeraterne stak nogle ananas i lommerne.

Jeg saa rundt i kredsen af ansigter, de nikkede alle efter tur, som tegn paa, at de var klar, der var alvor og kampglimt i alle øjne. Udenfor rejste hurtigbaadsmotoren et brøl, da mekanikeren endnu en gang afprøvede den for fulde omdrejninger. En haandfuld flygtninge var gaaet ind igennem den ene ende af barakken, en gruppe sortklædte bevæbnede modstandsfolk snoede sig i gaasegang ud af den anden ende og ned mod den ventende baad, der dirrede som en væddeløbshest før løbet. Vi anbragte os, tre foran, tre lige bagved og to bagude. Vi kastede fortøjningen. De to, der havde fyldt benzin og olie paa og trimmet motoren, løftede en haand med tommel og pegefingrene formet som et „O“, den traditionelle „Alt i orden, held og lykke“-hilsen. I laveste gear, hyggeligt pludrende i vandet, styrede baaden langsomt ud af vor lille private havn, søvnige sømænd paa skibe, der laa ved kaj i nærheden, spærrede øjnene op og kiggede paa det lidt usædvanlige billede. Otte sortklædte

silhuetter med maskinpistoler i skødet formeret i rækker i en racerbaad, der gled langsomt ud i havnebassinet.

Vi havde travlt, der var ingen tid at spille. Ude i bassinet traadte Stærmosen gaspedalen i bund. Det lød, som om en hel eskadrille flyvemaskiner startede. Det vækkede i hvert fald de søvnigt stirrende sømænd helt. I løbet af faa sekunder var en hyggelig, dasende gliden forvandlet til et rasende kapløb med sekunderne. Skummet rejste sig foran boven, medens baaden jog gennem havnen og passerede de yderste moler, en kost dukkede sig forskrækket i vandet, satte kurs mod et opankret skib uden for indsejlingen, et svensk marinepatuljefartøj. Et øjeblik dæmpede hurtigbaaden sin vrede brølen til en civiliseret tone, medens vi gled tæt forbi marinfartøjet. Stærmosen afleverede i hast kodeordet, fik et O. K. fra vagthavende officer og et „lycka till“, saa fik motoren atter den uciviliserte tone paa og strøg ud over Sundets blanke vand og flaaede brutalt de flodlignende strømme i vandoverfladen i stykker. Baadens kølvandsstribe fortonede sig i et mægtigt V bag os. Baaden løftede sig ligesom paa tæer op paa kølen. Motoren fik en syngende biklang. Der var ikke tid til omveje. Vi valgte som aftalt den direkte vej — tværs over minefeltet. Det var begyndt at lysne betænkelig meget i øst. Vi kiggede mod den lyse horisont, udvekslede sigende blikke, saa paa uret, og Stærmosen prøvede at presse V. 2. for endnu et par hestekræfter. Ingen sagde noget. Motoren larmede, saa det var umuligt at forstaa hinanden, medmindre vi raabte ind i ørerne paa hverandre.

Der var heller ikke noget at tale om. Vi kendte aftalerne og planerne, nu var det ikke ord, men handling der var brug for. Vi sad bare og ventede og spejdede mod vest, lyttede til den brølede, syngende motorlarm. Almindeligvis sejlede vi efter en aftalt plan, der tog hensyn til maanens- og nedgang, saaledes at vi altid brugte den mørkeste time, men nu var de lyse nætter begyndt, og det dæmrede saa smaat i øst, alt for hurtigt syntes vi. Vi skulle nødtigt opdages før vi kom om bord. Maaske blev dette den sidste auktion, tænkte jeg. Der var ingen tvivl om, at krigen var ved at være forbi. Det kunne kun være et spørgsmål om dage, højst et par uger, og saa ville det hele være overstaaet. Det ville blive vidunderligt — men ogsaa mærkeligt. Det var nu to og et halvt aar siden jeg var gaaet under jorden, og jeg trak da vejret endnu, selv om jeg ikke altid selv forstod, hvordan det var gaaet til. Lige meget, vidunderligt ville det blive, naar det var forbi, og man atter kunne færdes frit i København uden den lille ubehagelige fornemmelse i ryggraden, angsten for det uventede, der pludselig kunne ske. Øjne der saa uden at man selv kunne se dem. Og hvad saa — tja — hva' saa — hør det var dog Sørensen til tid inden vi naede den skaldede skude —

jeg saa paa uret der var kun gaaet fem minutter. Jeg skottede til de andre. For dem ville alt ogsaa pludselig blive anderledes. Der var engang, man havde tænkt sig at læse, at studere, men mon det gik nu, jeg havde puslet med tanken i drømme, jeg ville læne mig tilbage i en behagelig lænestol og bare begrave mig i én eller anden bog og give pokker i alt omkring mig, men nej, nu i dag virkede drømmen ikke saa tillokkende, nu skræmte den mig lidt, jeg følte mig forfærdelig usikker over for fremtiden. Ville det mon udvikle sig saadan, som vi — kammeraterne i modstandskampen — havde forestillet os, naar vi diskuterede fremtiden en sen nat i Danmark eller herovre i Sverige? Ville befolkningen mon have ændret sin indstilling til de politiske problemer, eller vil man falde tilbage i den gamle slendrian?

— Mon vi skal helt til København for at hente det forbandede skib, det var dog en evighed det tager at indhente det, naa, der var kun gaaet tre minutter til, men det lysner da nederdrægtigt hurtigt i dag. —

Nogen virkning maa krigen og besættelsen paa den anden side have haft paa folk. Nogle ændringer maa der komme, man maa have lært og forstaaet forskellen paa demokrati og diktatur, paa frihed og tvang, paa ret og uret. En ny 9. april maa være en umulighed. Men hvem ved? Maaske begaar man de samme fejltagelser, og en skønne dag sidder vi i suppedasen igen, fordi man ikke saa noget, ikke forstod noget og ikke gjorde noget i rette tid. „Hør, hvorfor i alverden sidder jeg her og tænker saa pessimistisk, det er der jo ingen grund til, jeg kender jo ikke fremtiden. Det er nok bare mig selv, der er noget i vejen med, det er bare mig, der er lidt nervøs for fremtiden“.

Hov, hva' er det, er det ikke et skib, jeg kan skimte derude i horisonten? Jeg kneb øjnene sammen, vaagnede lidt op, lænede mig frem, jo, det maatte være et skib, det maatte være skibet. Jeg fik en albue i siden. Stærmosen nikkede. Min sidemand rakte mig en kikkert. Jo, det var det, det sejlede nok saa roligt og intetanende — tilsyneladende da. Bare vi nu kunne liste os ind paa det uden at vække gestapofolkene eller andre — nysgerrige.

Det var en forfærdelig larm den motor lavede. Den kunne godt tænke lidt paa situationen. Jeg kiggede mig omkring. De andre var ogsaa vaagnet op. De stirrede vaagne og opmærksomme mod maalet og havde flyttet maskinpistolerne nærmere højre haand. Skibet voksede hurtigt. Det var alligevel lidt mindre, end jeg havde forestillet mig — heldigvis. Vi gik ind i kølvandsstrøben. Motorlarmen blev lidt mindre, udblæsningen var drejet under vandet. Bagstavnen voksede hurtigt. Vi dukkede os allesammen, men vi kunne ikke se en levende sjæl, ikke engang vagten. De havde endnu ikke opdaget os. Vi holdt os et øjeblik skjult bag

den høje bagstav. Ingen kom frem. Vi holdt opmærksomt udgik med rælingen. Vi saa paa hinanden. Stærmosen nikkede spørgende. Vi nikkede bekræftende, nu var der ingen, der sov.

Alle var anspændte og ligesom rejste sig lidt i sæderne. Maskinpistolerne var parate, vi gled langsomt op langs den mest skyggefulde skibside. Stærmosen manøvrede baaden helt til skibssiden. Den var højere end ventet. - Jeg satte neglene i skibspladerne, een af de andre krøb op paa mine skuldre, fik fat i en lodret stolpe ved rælingen. - Det sorte olietøj var tungt og hæmmede hans bevægelser. Han kom op - med besvær. Et øjeblik efter smed han en tovende ned til os og bandt den fast ved rælingen. Som pirater i en sørøverfilm klatrede vi om bord, én mand blev i baaden, én mand gik mod kommandobroen, én mand til maskinrummet, én til telegrafrummet, to ned lang styrbords side og to langs bagbords side. Nu gjaldt det om først og fremmest at sikre sig kontrollen med kommandobro, maskinrum og dækket. Alt gik lydløst. Vi mødte ikke en levende sjæl. Stærmosen kom ned fra broen og meldte klar. Kaptajnen var som lovet selv paa broen. En af de andre kom og meldte, at maskinrummet var under kontrol, der stod en mand med en maskinpistol stukket ind gennem nedgangen. Han havde beordret dem til at forholde sig roligt og fortsat adlyde kommandoerne fra broen og ikke forsøge noget. De var helt O. K. dernede, det var mest en formssag.

En dør knirkede et eller andet sted paa det mørke fordæk. Vi stirrede anspændt ind i skyggen og afsikrede maskinpistolerne og holdt dem skudklare i retning af lyden. Vi trak os hurtigt og lydløst i dækning i mørke kroge. „Sørensen ogsaa“, tænkte jeg, „det var jo ellers gaaet saa fint“. Der var to mand forude, hvor lyden kom fra, bare de nu ikke gav sig til at skyde før det var absolut nødvendigt, for saa var vi nødt til at nedkæmpe tyskerne“. Jeg listede mig lydløst forud, medens jeg prøvede at holde mig i de mørke skygger. En skikkelse kom lydløst imod mig. En haand vinkede afværgende. Det var en af folkene forude.

„Alt i orden“, hviskede han. „Det var bare en tissetrængende herre, der skulle op paa toiletet“. De havde sikret sig hans person og hans tavshed. Han blev heroppe. Vi aandede lettet op.

Saa gik vi til mandskabslukafet, vi maatte have lidt mere viden om passagerkabinerne og placeringen af gestapofolkene og lyskontakterne. Medens vi ordnede dette, holdt vi opgangen i lasten, hvor vi vidste passagerkabinerne var installeret, under dækning, men alt gik foreløbig uden en lyd - efter planen. Vi fik tegningen over kabinerne og fik udpeget gestapofolkene. Det var de fire bageste i den midtergang, der adskilte de to rækker kabiner, der var opstillet i det midlertidigt ombyggede lastrum.

Kabinerne var kun lukket med tykke forhæng. Vi fik at vide, hvor lyskontakterne sad.

(Fortsættes i næste nr.)

Kronprins Frederiks fond hædrer sømand.

„Kronprins Frederiks fond“ har uddelt sin højeste anerkendelse til en esbjergenser, og det skete ved en højtidelighed paa sømandshjemmet paa gl. havn, hvor letmatros Jørgen Witt Christensen, Frodesgade 4, fik tildelt en smuk sølvskrin og en check paa 400 kr. Letmatros J. W. Christensen var indstillet til anerkendelsen i anledning af at han i januar maaned, under en storm i Nordsøen, sprang ud fra sit skib for at redde den 20 aarige Vibeke Sørensen, der blev revet ud af en sø og druknede. Det var Lodberg Jensen, der er medlem af fondets bestyrelse, der overrakte anerkendelsen, og han havde ogsaa selv indstillet den unge sømand dertil.

Ved overrækkelsen udtalte Lodberg Jensen en tak for den udviste daad, samt en hilsen fra fondets bestyrelse. Naar man har haft sin gerning paa Nordsøen i 40 aar, saa ved man, at den ikke er til at spøge med i en vinterstorm, sagde Lodberg Jensen - derefter overrakte han gaven, hvorpaa der var indgraveret: „Jørgen Witt Christensen. - For redningsdaaden den 19. januar 1962 skænket af kaptajn Johan Valdemar Witt-husens mindelegat under „Kronprins Frederiks fond“ - samt en check paa 400 kr. Tak for Deres indsats.“

Jørgen Witt Christensen udtalte sin tak for en opmærksomhed, der glædede ham meget.

„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. - Jul. Tarbensen, Søndervig. - Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. - Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. - Verner Diers, Havnegade 153, Esbjerg, Telf. Esbjerg 1766. - Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

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

En mærkedag i Sønderho redningsvæsens historie

Sønderho redningsstation oplevede den 28. maj for 20 aar siden, en af de mest bevægede dage i stationens historie, idet redningsbaaden under en rutinemæssig øvelse kæntrede, men heldigvis blev alle de ombordværende 12 redningsmænd bjerget. Om denne hændelse skriver „Vestkysten“ følgende:

Øvelsen forløb til at begynde med planmæssigt. Mellem kl. 13 og 14 blev baaden sat ud, og opsynsmanden fulgte i kikkert fra land dens færd ud over revlerne. Det gik godt de første par sømil, men pludselig saa han til sin store forfærdelse, at baaden blev ramt af en forkert sø, saa den kæntrede, og at hele mandskabet blev kastet ud i det oprørte hav. Han løb nu til den nærmeste strandvagtstelefon, hvorfra han kunne faa forbindelse med Sønderho. - Herfra blev der straks sendt alarmbudskab til Rindby og Esbjerg redningsmandskaber.

Det alarmerende budskab spredtes som en løbeild i Sønderho og skabte stor angst for den tolv mands store besætnings liv. Alle, „der kunne krybe og gaa“ løb til stranden, Endvidere blev læge Trolle og sygeplejersken samt busser og lastbiler med hjælpemandskab beordret til stranden for at kunne yde hjælp, hvis nogle af den nødstedte besætning skulle komme i land.

4 timer paa kølen af baaden

- Det følte næsten som et mirakel, at alle kom i land i god behold. Rindby redningsmandskab, som selv lige havde holdt en anstrengende øvelse, stod straks til søs og havde en meget vanskelig tur imod vind og strøm ud til den kæntrede redningsbaad.

Det var lykkedes besætningen at komme op kølen af deres baad, og derfra havde de afventet hjælp, men det tog 4 timer, inden denne naaede frem til dem, saa det maa have været en meget haard tårn at udholde det lange ophold i det kolde vand. Rindby redningsmandskab fik alle bjerget i land, og lettelsen var stor hos alle de paarørende.

Sønderho redningsvæsen har iøvrigt lige fra dets oprettelse i 1887 haft mange farefulde opgaver og har bistaaet ved mange skibsforlis, og ifølge optegnelserne er der fra aaret 1891 til i dag reddet ikke mindre end 196 menneskeliv.

Foruden de mange søfolk, der er reddet, er der ogsaa bjerget nedstyrkede flyvere. Den 23. oktober 1918 styrtede saaledes en tysk flyvemaskine i vandet ud for Sønderho. Her reddedes med redningsbaad 2 mand.

I den anden verdenskrig, da forholdene i far-

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

vandet omkring Fanø var særdeles urolige, styrtede en engelsk flyvemaskine ned den 16. juli 1942. Det lykkedes at redde 2 mand. Den 9. oktober 1943 reddedes fra en nedstyrtet amerikansk flyvemaskine 3 mand.

Ogsaa i den nyere tid er der sket strandinger. I 1926 „Knud Børge“, 4 mand reddet — 1950 „Saron“, Aabenraa, 2 mand reddet — 1956 „Swell II“, Stockholm. 2 mand reddet — 1961 en motorjolle fra Esbjerg, 1 mand reddet.

Mange af redningsmændene er til tak for deres bedrifter blevet hædret med baade danske og udenlandske ordener. — Der berettes f. eks. fra aar 1908, at et tysk dampskib ved navn „Schlei“, hjemmehørende i Hamborg, strandede ved Rømø. Sønderho redningsbaad blev alarmet og ankom efter en sejltur paa 3 mil til strandingsstedet. Fem mand blev taget ombord i redningsbaaden, mens fire mand nægtede at forlade skibet. Disse fire blev dog senere reddet af Røms redningsbaad. Til tak for Sønderhos assistance tildelte den tyske kejser opsynsmanden og baadformanden den præsiske Røde-ørns medalje i guld, og det øvrige mandskab modtog Kroneordenens medalje.

Tysk redningsbaadsulykke

En redningsbaad kæntrade forleden i Elbenmundingen under et forsøg paa at redde en passager, der var faldet overbord fra det 4000 tons store passagerskib „Vappen von Hamburg“.

Under ulykken blev 14 søfolk skyllet overbord fra redningsbaaden af en kraftig sø.

Ulykken skete da redningsbaaden fra „Vappen von Hamburg“ var ved at blive sat i vandet. Tovene, hvori baaden sænkedes, knækkede og et øjeblik efter var baaden kæntrret. Senere blev 12 af søfolkene fundet og bjerget i god behold, mens de 2 øvrige, samt en passager der var faldet overbord, stadig savnes.

NYE BØGER

Graad og Granit: C. V. Garm (Gyldendal).
Nogle maaneder før sin død overlod Annelise Nis Petersen billedhuggeren C. V. Garm, en broder til Nis Petersen, de mest personlige af digterens efterladenskaber, notater af privat, kunstnerisk karakter. Det blev til en bog og et meget værdifuldt supplement til den eksisterende Nis Petersen-litteratur, og ikke mindst de, der har læst den store digters bøger, vil glæde sig ved den foreliggende lille bog.

Ukendt Land: Jørgen Bitsch (Gyldendal).
Endnu en fængslende beretning fra den kendte rejsebogsforfatters haand — om to rejser i 1958—1961 til den mongolske folkerepublik, det hemmelighedsfulde steppeland, der ligger spændt inde mellem sine gigantiske naboer, Rusland og Kina. Vi læser de fængslende oplevelser, baade om det gamle og nye Mongoli. Ikke færre end 52 farvefotos viser læseren det mærkelige land og dets folk. Bogen er solgt til mange lande — og er en spændende rejsekildring, som man følger til sidste blad.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv - Guld - Øjre - Optik
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

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

hos **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsproviantering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted . Telf. 381

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

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

TH. 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

A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI 1/2

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15
" " " Rønne " 22,45

sommersæsonen tillige dagture flere af ugens
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel-
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMP SKIBSSELSKABET
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



1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Hævert-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S

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. 9


1. september 1962

29. 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

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig · Telefon (077 1) 15*

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri
Tlf. 2053
ESBJERG

Mogens Andersen

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

Marketenderlæt
„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** A/S Telefon 66

**GRENAA
MOTOREN** — til alle
maritime formål

KRAFTIG
DRIFTSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETID



Leveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.

 **GRENAA MOTORFABRIK**
TELEFON GRENAA (063) 206 66

**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

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. 9

1. september 1962

29. aarg.

Mens der ventes

PAA SKIB -

Der er et gammelt ord, der siger, at det er galt, hvem ingen vil ha', og værre, hvem alle vil ha'.

Jeg tænker paa den megen — jeg mener alt for megen — debat, der er om hvor den nye 18 tons redningsbaad til sin tid skal anbringes.

Iflg. chefen for redningsvæsenet, Niels Hansens udtalelse, vil den nye redningsbaad blive afprøvet ved flere stationer, inden den faar sin endelige station. Om det saa bliver Esbjerg eller Hvide Sande, Thyborøn eller Hirtshals — eller Skagen, det afgør det i sin tid nedsatte rednings-udvalg, der saa sandelig kommer ud for et lidet ønskeligt job, da samme redningsbaad kun kan placeres et sted, og der er flere liebhavere, der, efter hvad der fremgaar, sætter haardt imod haardt for at faa baaden.

Jeg forstaaer saa udmærket, at baade Esbjerg og Hvide Sande, hver for sig, nærer ønske om netop at sikre sig en stor og moderne redningsbaad, og det er helt i sin orden, naar dette ønske understreges af stationerne. Men saa mener jeg ogsaa, at man burde holde op med en yderligere agitation, der let faar en patriotisk skær over sig, og let kan føre til en vis form for bitterhed de to udmærkede stationer imellem, og saa er man ved at være ude i noget uønsket, noget ubehageligt.

Det er vel sandsynligt, at det maa blive en af de to redningsstationer, enten Esbjerg eller Hvide Sande, der bliver den heldige, og vi under dem gerne chancen, men naar jeg ogsaa

nævnte tre andre stationer paa Vestkysten, saa er det for at antyde, at disse med nogenlunde samme ret kan have et ønske at varetage, og man kunne da for den sags skyld ogsaa nævne Bornholm, der ogsaa kan paaberaabe sig en vanskelig og ugæstmild kyststrækning, hvor der visseligt ogsaa stilles store krav til moderne redningsmateriel.

Vist er der da trang og behov for en tip-top moderne redningsbaad saavel i Esbjerg som i Hvide Sande, men det kan ikke nægtes, at man synes, at man begge steder lægger sagen for haardt op, naar man, som sket er i denne diskussion, prøver paa en analysering af de to pladsers rednings-indsats.

Saa er man ihvertfald, saavidt jeg kan se, et stykke ude over den tilladelige kant, idet begge stationer jo i højeste grad igennem aarene har vist sin redningsmæssige kvalitet, og det i alle situationer.

Jeg kan ikke se bedre, end at man bidrager til at gøre det yderst svært for det omtalte udvalg at træffe den afgørelse, som jo maa og skal træffes, og kun en station kan i denne omgang komme i betragtning.

Det mest naturlige — redningsmænd imellem — vil være, at vi lykønsker den station, der faar appelsinen i turbanen, og derefter af al magt arbejder hen imod bygning af endnu flere moderne redningsbaade, for det trænger vi til, hvad den lidt for ivrige debat tydeligst af alt understreger.

Maagen.

Da s-s „CARL“ blev „stjaalet“ af modstandsbevægelsen

(Fortsat fra sidste nr.)

Vi havde en kort raadslagning og blev enige om, at fire mand skulle liste sig ned i midtergangen med skudklare maskinpistoler og helt hen til de fire bageste kabiner, som gestapofolkene okkuperede. Naar vi var i stilling foran hver sin kabine, skulle vi blinke et signal med en lille lommelygte, og i samme nu skulle alt lys tændes i lastrummet. I dette øjeblik skulle vi rive forhænget til side og stikke maskinpistolerne i næsen paa gestapofolkene. Gik det galt inden vi naaede saa langt, skulle to mand, der var ovenpaa ved lejderen, prøve at holde tyskerne nede til vi var i havn, og svensk marineassistance skulle tilkaldes, naar vi var i svensk territorialfarvand. Vi nikkede samtykkende til hverandre og gentog aftalen med lyset.

Saa aabnede vi lydløst døren, stirrede ned i mørket og lyttede. Vi hørte kun snorkende og pustende lyde, men det sagde os ingenting om, hvorvidt gestapofolkene var vaagne og forbedrede eller sov i salig uvidenhed om, hvad der var ved at ske.

Ganske forsigtigt traadte vi de første trin ned ad den stejle trappe, vi søgte efter næste trin med den anden fod, fjerde trin knirkede forbandet, vi standsede, holdt vejret og lyttede ængsteligt, men intet skete.

Forsigtigt listede vi videre.

Skæftet paa en maskinpistol bankede mod gelænderet. I vore øren lød det som et tordenbrag. - Vi standsede, holdt vejret igen, men i virkeligheden var denne støj ikke højere end mange af de andre lyde, som kom fra skibet.

Saa stod vi alle fire i midtergangen for foden af trappen. Langsomt og lydløst bevægede vi os ned mod den anden ende. Et par kvindelige passagerer laa og hviskede meget, meget dæmpet bag et af forhængene. Bare der ikke stod en dum kuffert eller et par fjollede sko, som vi skubbede til eller snubbede over. Det var dog en meget lang gang. Skridt for skridt kom vi nærmere den anden ende. Saa stod vi foran de fire kabiner.

Vi løftede de skudklare maskinpistoler i stilling, drejede os med front mod kabinerne, venstre haand greb fat i forhænget i den side, hvor det aabnedes. Vi gjorde tegn til ham med lygten. Nu! Et hurtigt blink. En brøkdal af et sekund efter laa hele rummet kraftigt oplyst og blændede næsten os, der havde vænnet vore øjne til mørket. Vi flaaede forhængene til side, stak maskinpistolerne i næsen paa hver sin tysker. „Hände hock“, brølede vi. To af dem sov endnu. To andre vaagnede idet vi rev forhængene til side og sprang ind. De naaede ikke at

bevæge sig, naaede ikke at gribe deres pistoler. Aktionen var lykkedes, nu skulle vi bare have dem ud af sengene og finde et rum, hvor vi kunne laase dem inde. Vi skulle ransage deres tøj og bagage for vaaben og papirer.

Med skudklare pistoler tæt foran sig forstod gestapofolkene at slaget var tabt, ligblege, langsomt og lurende krøb de ud af køjerne, gik ud i midtergangen og stillede sig efter ordre i den klassiske stilling med ansigtet mod væggen og spredte arme og ben. — Den af dem, der var langsomst til at efterkomme ordren, og som skulede mest ondt, var en tysk marinevægter. Da vi undersøgte hans kuffert viste det sig, at det var gestapocheffen fra Bornholm, der forklædt som marinevægter var paa vej til København.

Passagererne forstod ikke et muk af det, der skete. De hviskede ængstelige og ophidsede, indtil de fik en kort forklaring og besked om at forholde sig rolige og forblive i deres kabiner.

De fire tyskere førtes op paa dækket og blev laaset inde i et lille rum kun iført skjorte og undertøj.

Vi gik op paa broen og meddelte kaptajnen, at aktionen var vel overstaaet. Skibet var under vor kontrol. - Vi bad ham formelt om at vende skibet og sejle det til Malmø. Saa drejede det og satte kurs mod Malmø. Aktionen var forbi.

Kaptajnen bød os og nogle af søfolkene paa en dansk øl og en snaps. Vi skaalede paa vel overstaaet aktion. To mand blev om bord, én paa broen, og én som vagt foran det rum, vi havde laast tyskerne inde i. Vi samlede de tyske uniformer, vaaben og papirer sammen, saa klatrede vi atter ned i hurtigbaaden, der hele tiden havde holdt sig paa siden af skibet med sin enlige vagt om bord. Vi vinkede farvel til kaptajnen og de af mandskabet, der var ved rælingen. Langsomt gled vi væk fra skibssiden og lagde os parallelt med skibets sejlretning. - Det havde nu fuld fart paa. Vi fulgte det — for en sikkerheds skyld — til det var et godt stykke inde paa svensk territorialfarvand.

Saa signalerede vi farvel, Stærmosen traadte speederen i bund — hurtigbaaden stejlede, tøvede et øjeblik, løftede sig op paa kølen, kaskader af hvidt skum rejste sig foran den skarpe stævn, og i et mægtigt sving forlod vi den erobrede Bornholmerbaad og stak sydpaa. - Ingen om bord paa skibet maatte vide, at vi kom fra svensk grund.

Det var helt lyst nu. Da vi var ude af sigte, drejede Stærmosen baaden og satte kurs mod Limhamn. Jeg følte trætheden melde sig og øn-

Mands Minde

80 aar

Fhv. baadformand Chr. Ovesen Christensen, DM, Thyborøn, fylder den 10. september 80 aar.

Fhv. opsynsmand Thomas Hansen, Jerup, fylder d. 28. september 80 aar.

75 aar

Fhv. baadformand Peter Methinus Jakobsen, R., Vejrs, fylder den 8. september 75 aar.

70 aar

Fhv. baadmand Ingvor Iversen, Vester Agger, fylder d. 8. september 70 aar.

Fhv. opsynsmand Gustav Stephensen, DM., Anholt, fylder den 9. september 70 aar.

Fhv. betjeningsmand Axel Vald. Henriksen, Allinge, fylder den 28. september 70 aar.

Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Hanstholm“.

Baadmand og motorpasser Anders Præstegaard er afskediget af redningsvæsenets tjeneste paa grund af alder fra udgangen af august maaned.

Anders Præstegaard, der er født den 23. au-

gust 1899, blev ansat ved stationen den 1. oktober 1933, han har deltaget i redningen af 45 skibbrudne.

Som ny motorpasser er ansat hidtilværende reservemotorpasser, baadmand Chr. Mygind Jensen og som ny reservemotorpasser er ansat midt. baadmand Verner Jensen.

I den ledigblivende plads som baadmand er midlertidig ansat fisker Evald Fisker Nielsen.

Stationen „Stevns“.

Betjeningsmand Olaf Daniel Sørensen er paa grund af alder blevet afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af august maaned.

Olaf D. Sørensen, der er født den 26. august 1899, har været ansat som betjeningsmand siden 1. oktober 1927 og har deltaget i redningen af 5 skibbrudne.

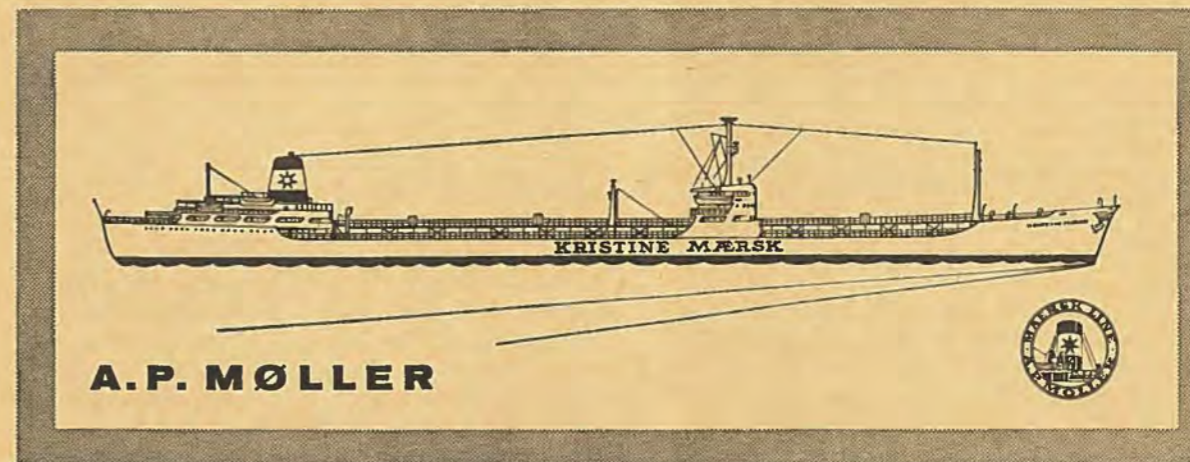
I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidigt ansat fisker Jørgen Harald Petersen.

Baadmand Aksel Henry Thomsen, Blokkus, er afskediget af redningsvæsenets tjeneste paa grund af svagelighed fra udgangen af august maaned.

Aksel Henry Thomsen, der er født den 30. maj 1906, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Blokkus“ d. 1. oktober 1927 og fortsatte med vagttjeneste efter stationens nedlæggelse i 1951.

skede, at jeg kunne lægge mig ned og sove, sove, sove. Det gik jo let og smertefrit uden nogen vanskeligheder, vi lo til hverandre. Steffen raabte højt om den seddel, han skulle have med hjem til sin kone. Vi slappede af, alvoren afløstes af munterhed og træthed. - Vi kunne maaske have ført skibet til Malmø uden at vække gestapofolkene, naa, det var maaske meget godt at vi vækkede dem. Hvis de havde hørt noget, var der blevet et værre skyderi. Der var det

igen „hvis“, „saafremt“, „ifald“, jeg smilte lidt. Nu lød dette „hvis“ anderledes. Der var jo ikke noget „hvis“. Havde der overhovedet været noget „hvis“ i denne aktion? Den havde jo været saa enkel og ligelig, men saadan var det altid. - Naar en aktion gik godt, var der ikke noget „hvis“, men „hvis“ jeg havde haft en seng lige netop her, saa ville jeg lægge mig ned og sove, bare sove, sove, sove, nogle faa timer, inden vi skulle paa den igen.



En haard dravat

Fra A. F. A. Hansens bog „Asgerd“.

Det var den 17. juli efter 27 dages ophold i Buenos Aires, vi stod ud af havnen med Freetown i Vest Afrika som næste anløbshavn.

Da vi kom klar af Recalada fyrskeib og havde kvitteret lodsens, kaldte jeg besætningen agter og satte dem ind i situationen. — Førstestyrmand har sikkert ogsaa tyfus, saa det vil være nødvendigt at holde ham isoleret, og jeg passer ham selv; og det vil fremdeles være nødvendigt at gennemføre den omhyggeligste renlighed, som vi gjorde det inde paa floden. Og vi fortsætter nu med skoletimerne, og jeg haaber med usvækket alvor og energi, saaledes at der er nogen af jer, der kan navigere skibet til nærmeste havn, hvis jeg skulle blive syg — at sejle skibet klarer andenstyremand, sejlmager og baadsmand jo udmærket, men ingen af dem har videre begreb om at navigere, saa der regner jeg med de dygtigste af jer, der følger skoletimerne, saa det skal nok gaa.

Det var nødvendigt at gøre dette klart, saa der ikke skulle opstaa noget kompetancespørgsmaal, hvis jeg skulle blive syg.

Vi havde faaet to norske matroser til supplerings af besætningen, og hovmesteren havde vi ogsaa maattet udskifte og havde faaet en nordmand i stedet, en rigtig sejlskibsstuart, som tillige var sømand helt igennem, og da han tillige skulle være kok, havde vi antaget en kahytstjener til hans hjælp — han var argentiner, gift mand og forhenværende opdagelsesbetjent, barber og meget andet; han blev snart alles yndling.

Vinden var imod ud af floden og det første par dage i søen, og da vi var flere sejlskibe i følge, blev det naturligvis til kapsejlad. Der var blandt andet Fanø Barkentineren „Elisabeth“, kaptajn Fischer og den norske fuldrigger „Bennestved“. „Elisabeth“ holdt vi let agterude, „Bennestved“ kneb det med, naar vinden var frisk — naar det flovede, sejlede vi ham agterud igen. Han skulle til Rio Janeiro, og vi fulgte ham et stykke nord paa for det tilfælde, at vi skulle blive nødsaget til at søge havn. Vejret vedblev at være fint, og vi blev efterhaanden klar over, at „Asgerd“ var en hurtigsejler — nordmanden sakkede mere og mere agterud, de andre var forlængst under horisonten.

Men vi fik snart andet at tænke paa, idet der indtraadte vejrforandring — først laa vi en nat med død luft og stærkt faldende barometer, saa vi havde god tid til at forberede os paa den kommende storm. Der er altid noget vist uhyggeligt ved en storm i anmarch. — I land forstummer fuglenes sang, dyrene søger deres skjul og viser saaledes tegn paa uro og angst. Ogsaa vore dyr og fugle var paavirkede

af det faldende barometer — grisene var urolige, hønsene blev paa deres pinde inde under bakken, papegøjen tav med sin pludren, ja selv kanariefuglen sad sammenkrøben i et hjørne af buret. Den mest urolige var dog nok skibshunden, en dejlig Airedale-terrier, kun katten syntes ganske upaavirket.

Lidt før middag den følgende dag brød det løs fra vest-syd-vest, rigtig en gammeldags vinterpampero. Den traf os under tre undermærsejle, rebet fok og forstagejle, saa vi var paa klædt til vejret. Kryds undermærsejle havde dog tjent for længe, det revnede med et smæld og forsvandt i pjalter forefter, resten blev bjerget.

Saa gik det øst efter med 12 mils fart og to mand til rors. Disse storme bevæger sig i begyndelsen af deres vej over sydatlantien i østlig retning med et par hundrede mil i døgnet, saa vi ville antagelig holde fart med den og faa godt af dens selskab et par døgn.

Der rejste sig i de følgende timer et frygteligt hav og barometret vedblev at falde, og vindhastigheden øgedes fra time til time, snart var det haabløst at forsøge at tale sammen, medmindre man kunne komme lidt i læ — og læ er der ikke meget af i et sejlskib, der lænser under pres af en orkan. Da vi endnu ikke var ude paa dybt vand, hvilket her vil sige to-tre tusinde favne, var søen meget krap og skibet var hele tiden bordfyldt. Braaddene, der løb ind agter fra, begyndte at blive truende og efter kort raadslagning med andenstyremand og sejlmageren blev fokken gjort fast og der blev gjort klar til at dreje skibet under vinden. Det er jo blevet mange sejlskibes endeligt, at de har lænset for længe.

For at tage braaddet af søerne agterude blev der hældt olie i toiletterne og olieposer gjort klar til vi kom under vinden. Dørene ind til kahyt og kamre blev sikret med planker ligesom plankeskodderne fra agterkant til agterlugen ud til skanserklædningen i begge sider blev sat i.

Da alt var klart, tog folkene det mest nødvendige med sig fra lukaferne hen i kahytten, og her havde de ordre til at blive, til de blev varskoet. Rorsmændene fik sikkerhedstov om livet, ligesom jeg havde en ende tovværk klar ved krydsriggen for det tilfælde, at der skulle løbe en sø over. Paa et vink gav rorsmændene nogle faa knager styrbord ror, og hun gik fint under vinden.

Hovmesteren havde, inden vi løb under vinden, faaet en keddel kaffe hen i kahytten, og da andenstyremand havde løst mig af, gik jeg ned for at faa lidt varm kaffe. Besætningen sad rundt paa kahytsgulvet med deres kaffekrus, og jeg stuede mig selv af ved kaminen, men jeg var ikke kommet langt med kaffen, før jeg syntes at mærke, at hun blev saa underlig død i læ — ville ikke rigtigt rejse sig, naar hun hev

over. Da jeg kom paa halvdækket var styrbords lænning allerede konstant under vand — ladningen var ved at forskyde sig, og det lod til at gaa stærkt. Besætningen blev kaldt op, og jeg gav sejlmageren ordre til at lade det store undermærsejle ryge sin vej — bare starte et af skøderne, saa var det sket. Sejlmageren ømmede sig for sejlet, men jeg fik raabt ham ind i øret, at hvis vi ikke kom af med det mærsejle i løbet af faa minutter, ville vi sandsynligvis ikke faa brug for sejl mere, og saa var det bare om at forsøge at faa sat sejl paa forskibet og prøve at faa skibet fra vinden.

Havde jeg ikke før haft grund til at være stolt af mine skibskammerater, saa blev jeg det nu — det stykke sømandsarbejde, de med sejlmageren i spidsen præsterede, ville jeg simpelt hen ikke have troet muligt, hvis jeg ikke havde set det med egne øjne. Forsejlene, inder og yder klyver og jager, blev gjort los i utrolig kort tid, og saa var det spændende, om de ville holde, medens de blev hejst. — Og saa omhyggeligt blev skøderne halet efterhaanden som sejlene gled op ad lejderne, at de ikke kom til at slaa en eneste gang.

Nok læ - men ingen hjælp

Lørdag den 11. august ved 23-tiden ankrede en tysk lystsejler op ved nordsiden af Vorupør mole. Det blæste haardt af VSV, og der var svær søgang.

Da den stadig blev liggende, besluttede opsynsmanden at sende redningsbaaden ud for at tilbyde eventuel assistance, hvis man ønskede en saadan, hvad man nu ikke gjorde. Redningsbaaden blev for en sikkerheds skyld liggende til kl. var 5, hvorefter man gik ind igen. Da imidlertid saavel vejr som hav blev værre op ad dagen, gik redningsbaaden atter ud ved 15-tiden om søndagen.

Da man var naaet ud til den opankrede lystsejler og havde konstateret, at den i nattens løb havde mistet sit ene anker, lettede det fremmede skib og stod til søs igen. Det var baade dygtigt gjort og heldigt foretaget, og i de følgende timer var der kysten rundt mange øjne, der fulgte den lille sejlers kamp med elementerne. Der var fuldtud enighed om, at dens 4 mands besætning havde været paa søen før end ved denne lejlighed. Den kæmpede sig i lange stræk op imod hav og sø, og til tider var den som helt borte, men den sejrede til slut, og fra Thyborøn kunne man den følgende dag melde, at lystsejleren var kommen i havn ved 4.30-tiden med alt vel ombord. Det var dygtigt gjort af en lille baad, der ikke var stort større end redningsbaaden fra Vorupør, der tilbød en hjælp, som altsaa ikke blev modtaget.

Nogle timer før, det var omtrent paa det

tidspunkt, da den tyske baad lagde ud fra Vorupør, blev Thyborøn-redningsbaaden kaldt ud til Barren, hvor en Esbjerg-kutter af en svær sø var blevet halvfylt med vand, men ogsaa den kom vel i havn.

— Den omtalte lystsejler var paa rejse fra Norge paa vej hjemad efter en foretagen lystsejlad.

Redningstjenesten i Grønland

Det udvalg, der efter „Hans Hedtoft“-katastrofen i 1958 blev nedsat af Grønlandsministeriet til behandling af spørgsmaal vedrørende redningstjenesten i Grønland har nu offentliggjort sin betænkning og har dermed afsluttet arbejdet.

Der er ifølge denne afgivet bestilling paa fire inspektionsskibe paa 1.200 tons displacement, og det første af disse skibe ventes at være klar til tjeneste ved Grønland fra foråret 1963.

Der blev af udvalget stillet forslag om bygning af yderligere fire kombinerede rednings- og politikuttere paa ca. 75 brt. Disse blev bygget paa værfter paa Fyn og i Jylland og er stationeret i Holsteinsborg, Sukkertoppen, Godthaab og Julianehaab.

Betænkningen omfatter endvidere redegørelse for forholdene for melde- og kontrolltjenesten, organisationsplanerne for flyve- og søredningstjeneste, for omfanget af redningsudstyr for skibe og mindre fartøjer i Grønland, for ambulanceflyvning og landredningstjenesten samt forslag om udarbejdelse af en vejledning om overlevelsesmulighederne i arktiske egne.

43 danske søfolk omkom i fjor -

Søkortarkivet har udarbejdet en statistik, der fortæller, at der i fjor omkom 43 danske søfarende. 10 omkom ved kollision, 12 ved overbordfald, 3 forsvandt sporløst, 12 omkom ved havari og 6 ved andre ulykkestilfælde.

Der har sammeaar været 435 registrerede danske skibulykker.

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. . Tilf. 148
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Den danske handelsflaades vækst synes kulmineret

I de sidste seks maaneder er der solgt 33 danske handelsskibe til udlandet —

Den danske handelsflaades stærke vækst i aarene efter den anden verdenskrig er paa grund af de daarlige indtjeningsmuligheder for skibsfarten nu kulmineret, oplyser en talsmand for foreningen til søfartens fremme.

„Men bemærkelsesværdigt er det, at norsk og svensk skibsfart stadig øger tonnagen“, tilføjer han.

Paa baggrund af en statistik udarbejdet af Danmarks rederiforening over danske skibe paa mere end 100 bruttoregistertons, siger talsmanden, at der i løbet af de første seks maaneder i aar er solgt ikke færre end 33 danske handelsskibe paa 193.000 tons dødvægt til udlandet. I den tilsvarende periode sidste aar blev der kun solgt 14 skibe paa 72.000 tons dødvægt.

For store driftsudgifter

„Det store salg af skibe til udlandet skyldes ikke alene den daarlige beskæftigelsessituation for skibsfarten som helhed, men ogsaa i væsentlig grad de store driftsudgifter, dansk skibsfart er bebyrdet med, og som har gjort de paagældende skibe urentable i dansk eje. Under fremmede kan man klare sig med mindre besætninger, og mange lande yder statsstøtte, saa der dermed sikres en rimelig indtjening“.

Trods de store vanskeligheder for dansk skibsfart fortsætter rederierne deres moderniseringsprogram, da man er nødt til at følge med i den tekniske udvikling. Der er i første halvår af 1962 tilgaaet handelsflaaden 27 nye skibe med en samlet tonnage paa 123.973 brt. og 184.545 tdv., mens der i udlandet er indkøbt 11 lidt ældre skibe med en samlet tonnage paa 2631 brt. og 3290 tdv.

Blandt de nye skibe er det de mindre fragtskibe, som dominerer. Af tankskibe er der afleveret 2 nybygninger paa tilsammen 48.264 brt. og 76.430 tdv.

Den danske handelsflaade bestod pr. 1. juli af 745 skibe paa 2.267.000 brt. og 3.233.000 tdv. Ved aarets begyndelse var handelsflaaden paa 740 skibe med en samlet tonnage paa 2.261.407 brt. og 3.229.931 tdv.

Redningsøvelse ved Gammel Skagen -

Opsynsmand H. C. Andersen kunne næppe have valgt en bedre dag til kvartalsøvelsen, da han for nogle uger siden purrede sit mandskab

ud med baad og raketapparat. — Der stod en strid vind ind over Greneen, og havet var i et humør, der lovede godt for den rigtige redningsøvelse.

Det gik som en løbeild gennem byens gader, at der ved 14-tiden skulle afholdes øvelse og det tør nok antydes, at den ikke kom til at løbe af stabelen i dølgemaal. Der var samlet i hundredevis af tilskuere, der stod parat til at følge øvelsen, da redningsbaaden, forspændt 4 heste og 2 traktorer, kørte ned paa stranden og fortsatte et par kilometer sydpaa, hvor der gjordes holdt og den gamle ro-redningsbaad læsede af.

Mon der nogensinde før er blevet knipset saa mange billeder af baad og besætning fra Gl. Skagen.

Lidt efter laa baaden i havstokken, med aarerne ude og mandskabet iført redningsbælter, parat til at gaa ud. Og ud kom redningsbaaden ved passende „jævne“ og det skal siges, at efterkommere af de stoute gamle skagen-redningsmænd aldeles ikke gjorde deres fædre skam. De haandterede de tunge aarer saa det imponerede og de havde ogsaa kraft nok til, uden vanskelighed, at forcere de ganske smaa søer, der hele tiden gik ind over revlerne.

Det var til det rene ug naar man betænker, at de samme redningsmænd kun 4 gange om aaret har en aare mellem hænderne. Selvfølgelig havde redningsbaaden „slæbet“ ude for indgaaende, ellers kunne det have været interessant, at se den velformede baad løbe med i en af de mange søer mod land, men det er kun ønsketænkning, for saadan noget indlader man sig ikke paa, hverken i storm eller i stille. — Man er givet samme slæb for at bruge det og for at formindske faren netop i de søer, der bærer ind imod kysten.

Da saa redningsmandskabet og deres baad var heldig inde paa stranden igen, og med et snuptag var læsset paa vognen, blev en raket lagt paa stativet og antændt af opsynsmand Andersen — i lydløs stilhed fra den sværm af tilskuere, der ville have det hele med — for raketten, som troid af æske, i en dejlig bue ud over det hav, der igennem aarhundrede har været skueplads for saa talrige sejre og nederlag. Idag var der kun tale om en rutinemæssig øvelse, som de gode Gl. Skagen-redningsmænd fra A til Z kunne være bekendt.

Jo, de kan ro endnu ved Skagen, men sker det alvorlige, at der kaldes ud til redning af mennesker, der virkelig er i nød derude, saa har man ved Skagen ogsaa lidt mere at gøre med — nemlig en motor-redningsbaad, og saa er det teknikken, der bliver overdraget selve arbejdet, og mandskabet navigeringen og den forstaar man saa godt, som tilfældet var det for 100 aar siden.

jp.

Ti midler til at dræbe en forening med

1. Bliv borte fra møder og generalforsamlinger.
2. Hvis du kommer til møde, saa kom altid for sent.
3. Hvis vejret ikke passer dig, saa bliv endelig hjemme.
4. Naar du ikke selv kommer til et møde, saa kritiser, hvad de øvrige medlemmer og bestyrelsen har foretaget sig paa mødet.
5. Hold dig borte fra kontoret; det er lettere at kritisere end selv at bestille noget.
6. Selv om du undlader at gøre, hvad du burde, og gør hvad du ikke burde, saa skal du være forundret og føle dig stødt over, at du ikke bliver indvalgt i bestyrelsen.
7. Hvis formanden beder dig om at udtale dig om en eller anden sag, saa skal du holde din mening for dig selv og sige, at det kender du ikke noget til, men saa snart du er skiltet fra ham, skal du fortælle alle andre, hvordan den sag burde være ordnet.
8. Du skal aldrig gøre mere, end hvad der er strengt nødvendigt, men naar andre medlemmer gør et godt stykke arbejde uden hensyn til egen magelighed, saa skal du raabe om „at alting i den forening bliver lavet af en klike, der ikke tager hensyn til andre end sig selv“.
9. Hold kontingentet tilbage saa længe du paa nogen maade kan, eller lad helt være med at betale.
10. Du skal ikke bekymre dig om at skaffe nye medlemmer. Lad dine kolleger om det.

Debjergpræsten fortæller

Hellere tænde lys -

„Det er bedre at tænde et lille lys end at forbande mørket“. De ord blev i sin tid sagt af Danmarks berømte, uselviske Karen Jeppe, hende, der sandelig tændte lys . . .

Der er saavist mørke nok rundt omkring os, der er masser af ting at klage over. De tyngende skatter, der ofte lammer alt initiativ, frygten for den næste krig, som vi allesammen ved engang kommer, de unges forlystelsessyge, deres mangel paa ærbødighed overfor de ældre, kristendommen ud af skolerne, de mange skilsmisser, de tomme kirker, den store ungdoms-

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
TH. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Tel. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Niels Samuel

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kls 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

Andersen & Jensen

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

Thyborøn Fiskeauktion

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

Martin Herups

Vaadbinderi
Thyborøn Havn

SEJL TIL BORNHOLM

med „66“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15

„ „ „ Rønne „ 22,45

sommeræsonen tillige dagture flere af ugens
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel-
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMPSKIBSSELSKABET
PAA BORNHOLM
af 1866

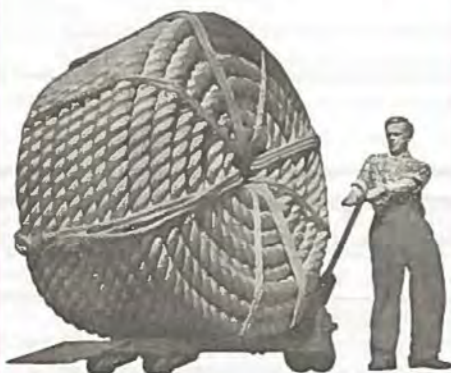
**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik
Torvet 1 - Telefon 245

KØB**DANSK****ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000

**C.K. HANSEN**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S

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

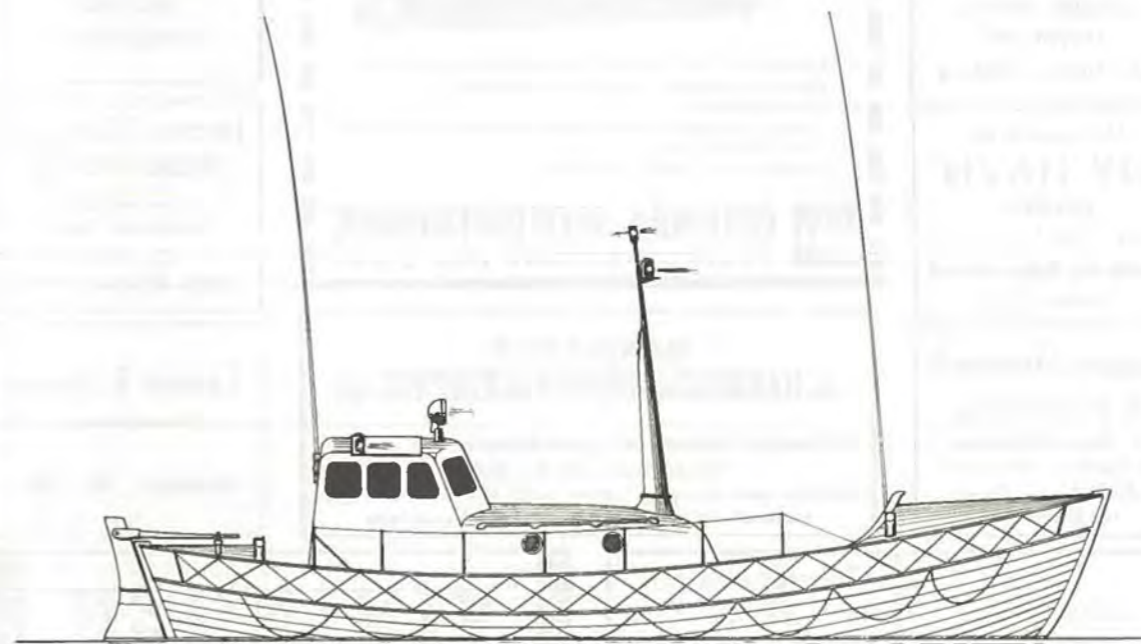


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1962

29. Aarg.



Tegning af den nye 9 tons motorredningsbaad

Se artiklen inde i bladet

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig . Telefon (077 1) 15*

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 Smørrebød
Telefon 1992Esbjerg Skibsværft
& Maskinfabrikv. 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 66GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 206 66

DANMARKS

HANDELS- & 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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 18,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig
Kontorer: Christiansborggade 1, København

Hirtshals

Fiskeriauktion
N. C. Jensen— statsaut. —
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik
Tlf. 3382
ESBJERGJørgen Hansens
Skibssmediev. 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. 10

1. oktober 1962

29. aarg.

9 tons kystmotorredningsbaad

Som kort omtalt i bladets juli-nummer er en 9 tons redningsbaad under bygning ved orlogsværftet.

I det følgende skal gives en kort beskrivelse af denne baad.

Hoveddimensionerne er:

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Længde i dæk..... | 12,20 m |
| Længde mellem perpendikulærer .. | 11,00 m |
| Største bredde paa klædning | 3,70 m |
| Sidehøjde | 1,33 m |
| Dybgang agter..... | 0,65 m |
| Displacement | ca. 9,0 tons |

Skroget bygges af træ med vandtæt dæk mellem pop og bak og selvvlænsende gennem spygatter.

Motorrum indbygges vandtæt og med en overbygning af letmetal, ligesom ogsaa styrehuset udføres af letmetal.

Under det vandtætte dæk samt i poop og bak anbringes opdriftsmidler af plastik, saaledes at baaden bliver synkefri.

I styrehuset findes foruden ratsøjlen, kompas, reguleringshaandtag og instrumenttavle for motorer, lanternekontroltavle og et radioanlæg. Der bliver to piskantener, en paa agterkant af bak og en paa agterkant af styrehus.

Noget almindelig mastearrangement for føring af sejl faar baaden ikke. Paa top af motorhus anbringes dog en nedklappelig mast, der dels tjener som udstød for motorer og dels bærer toplanterne og morselampe.

Frontvinduet i styrehuset forsynes med frem- og tilbagegaaende mekanisk drevne viskere. Paa top af styrehus anbringes en projektør, der kan betjenes inde fra styrehuset.

Styringen foregaar ved hjælp af rat, der over et kædetræk virker paa rorpinden.

Udvendig har baaden korkbælter og livliner fra for til agter.

Beslag for ophaling og udsætning findes for og agter.

Baaden vil hovedsagelig blive bygget af eg og mahogni. Der vil i vid udstrækning blive anvendt lamellimede konstruktioner af mahogni. Klædningen udføres af spejlskaaren eg og klinklægges. De vandtætte dæk og skodder udføres af to lag mahogni med lærred imellem.

Fremdrivningsmotoren er en 6 cyl., 4 taks dieselmotor med reserve-reduktionsgear, reduktion ca. 1:2, af fabrikat Scania Vabis og har en maksimal ydelse paa 120 HK ved 1600 o/m.

Det er iøvrigt samme motortype som i den nye 16 tons redningsbaad.

Skruen, der iøvrigt er anbragt i en tunnel, i lighed med tidligere byggede redningsbaade, er forsynet med vendbare blade, hvis indstilling under gang kan reguleres fra styrehuset. Til frem- og bakmanøvrer anvendes reservegearet.

Brændolietankene anbringes under dæk uden for motorrum i SB og BB side. Hver tank rummer 150 liter, hvilket svarer til ca. 12—13 timers sejlads med 8 knobs fart (100 sømil).

I poopen agter anbringes en tank for olie med rør ud gennem skibssiden ved agterstævnen. Olien skal anvendes til dæmpning af søen.

I motorrummet installeres en 2 polet jævnstrømsgenerator paa 350 Watt, 24 volt. For start af dieselmotor en 6 HK, 24 volt startmotor. Endvidere installeres akkumulatorbatteri paa 24 volt, 141 Ah ved 20 timers afladning.

I forbindelse med den elektriske installation tages det videst mulig hensyn til radiostøjdæmpning.

Redningsraketten oprindelse

En tidligere undertøjmester, kaptajn T. Jesen, har i en poryteknisk afhandling ogsaa beskæftiget sig med den af søartilleriet til redningsvæsenet gennem en aarrække fremstillede redningsraket, og da dette emne maa antages at kunne interessere bladets læsere, bringes her uddrag af afhandlingen, omhandlende redningsraketten:

Paa Sø-Etatens laboratorium er der nu i en række aar blevet fabrikeret et apparat, som spiller en ikke uvæsentlig rolle i vort redningsvæsens tjeneste, nemlig redningsraketten.

Indtil raketten kom i brug, benyttedes i England som forsøgsvis, ogsaa paa Jyllands vestkyst, en morteer til redningsforetagender. Morterens anvendelse til dette brug stammer fra England, hvor Kaptajn Manby i 1811 fik den indført. I almindelighed anvendtes i England en 24 pds. Coehorn's morteer, der med en ladning af 68 kvint udkastede en til en vægt af ca. 28 danske pd. med bly støbt granat. I kuglen skruedes en jernstang, hvortil der var fæstet en læderrem, der tjente som forløber. Denne var igen forbundet med en 1/4 tomme tyk raketline. Naar kuglen udkastedes, vendte den sig, saa at linen efterhaanden uden pludselig paavirkning antog kuglens hastighed. Ræknungen var omtrent 350 alen i stiv kuling og med vinden stik imod. — Dette apparat anvendtes indtil 1865, da raketten, der allerede længe havde været benyttet, aldeles fortrængte morteren til redningsforetagender i England. Raketten er lettere transportabel; den fordrer ej heller saa lang line som kuglen, der udkastes af morteren, da dennes elevation er større. Dernæst antages raketten at kaste nøjagtigere, da sideafvigelsen paa grund af vinden tildels ophæves ved, at raketten har tilbøjelighed til at gaa op i vindøjjet.

Krudtets ældste anvendelse var til fabrikation af raketten, som benyttedes af kineserne længe før denne og krudtets opfindelse naaede til Europa. Som egentlig krigsvaaben fortrængte kannonen snart raketten, medens denne bibeholdtes til enkelte øjemed, saasom til brandprojektil og til signalmiddel. Det er, som sagt, først i den senere tid, at den er benyttet i redningsvæsens tjeneste.

Raketten bevægelse fremkommer som bekendt derved, at der ved antændelsen udvikler sig en stor mængde gas langs boringens overflade. Denne gas, der udøver ligestort tryk til alle sider, kan kun strømme ud bag til gennem brandhullet. Ligevægten bliver derved forstyrret, og det fremadvirkende tryk i retning af boringens akse virker da som bevægende kraft til at drive raketten frem. En anden kilde til bevægelse hidrører fra, at gassen, idet den ud-

strømmer med stor hastighed, møder en hindring i den omgivende luft; reaktionen mod denne modstand virker i samme retning som gastrykket. Øjemedet med boringen er at udvikle gassen fra en tilstrækkelig stor overflade; den frembringes derved i saa stor mængde, at den kan virke fremdrivende. Efter antændelsen vil forbrændingen skride frem i lag, koncentriske med boringens overflade. Til samme tid, som luftudviklingen foregaar fra en større overflade, og saaledes rummet, som gassen optager, forøges, vil derfor ogsaa gassens mængde vokse. Det kan altsaa antages, at spændingen bliver nogenlunde konstant.

Ved antændelsen frembringer altsaa selve raketten den fremdrivende kraft. Raketten er imidlertid et meget langt projektil, hvorfor det er nødvendigt at have midler til at styre den og forhindre, at den „culbuterer“ under flugten, naar denne skal blive nogenlunde regelmæssig. Styret er opnaaet paa to forskellige maader:

Ved at fæstne en stok til bundfladen eller langs siden af raketten. Stokken tjener som modvægt og forhindrer derved at raketten fjerner sig for meget fra tangenten til banen. Dersom nemlig raketten kommer ud af sin stilling, vil luftens tryk paa stokkens nederste ende virke paa en stor vægtstangsarm, saa raketten føres tilbage i retning af banens tangent.

Ved redningsraketten tilvejebringes styret ved en stok, som anbringes langs dens side. Denne anbringelsesmaade har imidlertid den ulempe, at saavel raketten som luftmodstandens tyngdepunkt ikke ligger i raketten's akse. Der vil herved fremkaldes en svingkraft, som stræber at give raketten en afvigelse. Den vil derfor søge at beskrive en skudlinie; jo længere stokken er, desto mindre vil spiralen være, der er altsaa en vis fordel ved de meget lange stokke. Linen, som følger med redningsraketten, maa betragtes som en forlængelse af stokken; uden linen ville denne raket ogsaa have en meget usikker flugt.

Allerede i 1800 opfandt den engelske fyrværker Horatio Denny en redningsraket, og anden englænder ved navn Trengrouse syslede ligeledes med raketfremstilling.

Efter forskellige forsøgsrækker bestemte man sig i 1851 i redningsvæsenet i Danmark for Denny's raket, som man oprindeligt fik fra England, men da de hyppigt led overløst under transporten, forsøgte disse fremstillet herhjemme.

Da den første redningsstation oprettedes ved Harboøre (Flyvholm) i 1847, anskaffedes der ogsaa dertil engelske redningsraketter. Efterhaanden som stationernes antal paa Vestkysten voksede og efterspørgslen efter raketterne blev større, rettedes der i 1861 fra indenrigsministe-

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Christen Eriksen Christensen*, Stenbjerg, afgik ved døden den 20. august.

Chr. E. Christensen, der er født den 15. decbr. 1885, blev ansat som baadmand ved stationen Stenbjerg den 1. oktbr. 1922 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 30. septbr. 1945. Han havde deltaget i redningen af 43 skibbrudne.

Fhv. baadmand *Niels Madsen Nielsen*, Lyngby, afgik ved døden den 21. august.

N. M. Nielsen, der var født den 25. marts 1880, blev ansat ved stationen den 1. septbr. 1914 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1940. Han havde deltaget i redningen af 62 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsens jubelumsmedalje.

Fhv. opsynsmand ved redningsstationen „Stevns“, fyrmester *Hjalmar Arne Harald Nielsen*, (nu boende i Ølsemagle) er afgaaet ved døden den 11. september.

Hj. A. H. Nielsen, der er født den 28. juli 1881, blev ansat som opsynsmand ved raketstationen „Stevns“ den 1. novbr. 1927 og afskedigedes p. g. a. alder og svagelighed den 30. novbr. 1948.

85 aar

Fhv. baadmand *Hans Peter Olsen*, Gedser, fylder den 1. oktober 85 aar.

Fhv. baadmand *Chr. Jensen Ibsen*, Kirkeby, fylder den 11. oktober 85 aar.

80 aar

Fhv. baadformand *Niels Svendsen Nielsen*, Nr. Tornby, fylder den 5. oktober 80 aar.

Fhv. baadmand *Jens Martinus Sørensen*, Blokhus, fylder den 8. oktober 80 aar.

Fhv. baadmand *Chr. Christiansen*, Vejrs, fylder den 26. oktober 80 aar.

70 aar

Fhv. baadmand *Knud Nielsen Krogh*, Klitmøller, fylder den 19. oktober 70 aar.

Opsynsmand v. r/st. „Hirtshals“ *Martin L. Tophøj*, R. fylder den 29. oktober 70 aar.

60 aar

Opsynsmand v. r/st. „Snogebæk“, *Axel M. Pedersen*, fylder den 7. oktober 60 aar.

Opsynsmand v. r/st. „Svaneke“, *Poul Hansen*, fylder den 29. oktober 60 aar.

50 aar

Baadmand v. r/st. „Thorup-Strand“, *Kristian Peter Mikelsen*, fylder den 2. oktober 50 aar.

riet en opfordring til Sø-Etatens laboratorium og til fyrværker G. Amici (fyrværket i Tivoli, efter hvem Amicivej paa Frederiksberg har faaet navn) om at fabrikere redningsraketter i stedet for de engelske. Efter at 1861 var gaaet hen med nogle resultatløse forsøg paa at fabrikere raketterne ved at drive dem i en drivstok

Baadmand v. r/st. „Stenbjerg“, *Niels Peter Jensen Munch*, fylder den 8. oktober 50 aar.

Opsynsmand *Edvard Hansen*, Manø, fylder den 17. oktober 50 aar.

25 aars jubilæum

Nedennævnte redningsmænd kan den 1. oktober 1962 fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsens tjeneste:

Baadmand v. stationen „Skagen-Havn“, *Laurids O. Christensen*.

Opsynsmand v. stationen „Kandestederne“, *Viggo Hjorth*.

Baadmand v. stationen „Nørre-Vorupør“, *Niels Kristian Andersen*.

Baadmand v. stationen „Vester-Agger“, *Marius Peter Jensen*.

Baadmand v. stationen „Flyvholm“, *Mads Nielsen Wrist*.

Baadmand v. stationen „Flyvholm“, *Anders Vrist Laner Nees*.

Baadmand v. stationen „Tuskær“, *Ejnar Jensen*.

Baadmand v. stationen „Esbjerg“, *Poul E. Adam Øhlen-schlæger*.

Baadmand og motorpasser v. stationen „Grenaa Havn“, *Harry Haldur Rasmussen*.

Baadformand v. stationen „Østerby“, *Johan Thorvald Larsen*.

Baadformand v. stationen „Vesterø“, *Laurids Chr. Bech*.

Baadmand og motorpasser v. stationen „Rønne“, *Thor Henrik Ekstrand Kofod*.

Betjeningsmand v. stationen „Hasle“, *Chr. Andreas Andersen*.

Opsynsmand v. stationen „Svaneke“, *Poul Hansen*.

Guldbryllup.

Fhv. fisker og baadformand ved Stenbjerg redningsstationen, *Gravers Jensen Munk* og hustru *Margrethe*, fejrede den 1. september deres guldbryllup.

Afskedigelser og ansættelser.

Redningsstationen „Vedersø“.

Baadmand *Anders Madsen Bæby Andersen* er paa grund af svagelighed afskediget af redningsvæsens tjeneste fra udgangen af september maaned.

Anders M. B. Andersen, der er født den 19. novbr. 1907, blev ansat ved stationen den 1. oktbr. 1948 og har deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidigt ansat fisker *Niels Hyldahl Nielsen*.

Stationen „Klintholm-Havn“.

Baadmand *Niels Peter Holgersen* er paa grund af svagelighed afskediget af tjenesten fra udgangen af oktober maaned.

N. P. Holgersen, der er født den 7. oktober 1904, blev ansat ved stationen den 1. oktober 1943 og har deltaget i redningen af 19 skibbrudne.

Paa grund af reduktion af personalet ved motorbaadstationerne har der ikke fundet nyansættelse sted.

uden hylster og afbrændte dem, dels uden dette, dels med dette paasat efter drivningen, lykkedes det i 1862, da man optog den fremgangsmaade at drive raketterne i et jernhylster, at fabrikere en brugbar raket, hvilken efter et forsøg i sommeren 1862 paa Amager antoges til brug ved redningsvæsenet.

Med til at redde 35 menneskeliv

Den sidste af redningsmandskabet ved Nymindegab, som reddede besætningen fra damskibet »Iris«, fylder 85 aar.

En stout vestjyde, *Jens Johnsen Høy*, Lønne, er fyldt 85 aar. Jens Johnsen Høy's liv har været rigt paa begivenheder — ikke mindst i de mange aar han var tilknyttet redningsstation Nymindegab og var med til at redde i alt 35 mand.

Den mere rolige tilværelse, han levede paa gaarden i Lønne, som har været i familiens eje i 300 aar, var præget af solidt arbejde, og ogsaa i sognets liv tog han del. I 15 aar var han kasserer i brugsforeningen, i 10 aar foreningens formand, og som den fremskridtmand han altid har været tog han ivrig del i forarbejdet til oprettelsen af Karlsruagardeværket. For sin indsats er han velfortjent hædret som dannebrogsmænd og med redningsmændenes jubilæumsmedalje, og stadig rask og ivrig nyder han nu sin alderdom i et hus i Lønne og med besøg hos sine 8 børn — 4 sønner og 4 døtre.

Om sine oplevelser i redningsvæsenets tjeneste, fortæller Jens Johnsen Høy følgende til »Vestkysten«:

Den sidste store redningsaktion —

Jens Johnsen Høy er den sidste af redningsmandskabet, der deltog i den sidste store redningsaktion fra Nymindegab i 1906, da 16 mand reddedes fra damskibet »Iris«. Med sin 85-aars dagen som anledning gengiver vi her hovedtræk fra denne redningsdaad, saaledes som den er skildret af baadmand Hans Høy:

Det var aar 1906, lørdag den 13. januar om eftermiddagen, at der fra redningsstationen Vejrs kom melding pr. telefon til station Nymindegab at en baad med mandskab laa og drev uden for kysten, og sandsynligvis ikke turde vove at gøre landgang af frygt for brændingen. Derfor var redningsbaaden fra Vejrs gaaet ud efter den, men senere kom der atter melding, at redningsbaaden var kommet i land uden at have fundet skibsbaaden. Da taage og mørke faldt paa, og da det var regn og blæst af sydvest ville den antagelig drive nordpaa. Derfor udsendtes fordoblet vagt ved stranden fra station »Nymindegab« for at holde saa skarpt udkig som muligt.

Søndag formiddag kl. 9 kom der telefonmelding fra station »Bjerregaard«, at en bemanded skibsbaad med nødflag var set fra stranden drivende rask sydefter som følge af at vinden var sprunget mere mod vest, og at den formentlig ville komme ind ved Gabets udløb eller syd herfor. — Opsynsmanden sendte da bud til det betjenende mandskab og til vognmændene med deres transportheste om at give møde. De ankom alle kl. 10, og forinden var baaden observeret udfør Nymindegab stadig drivende sydpaa.

Redningsbaaden kørtes 2 mil —

Raketapparaterne blev snart bragt ud paa en af de medbragte vogne og hermed kørtes forud for at yde hjælp, hvis baaden ville forsøge at gøre landgang, inden redningsbaaden kom til stede. Hestene spændtes for redningsbaaden og der kørtes rask sydpaa som muligt gennem klitterne og ud over dæmningen over Gammel-Gab til stranden. Nu var baaden allerede langt til sydvest, og saa hurtigt som muligt gik det sydpaa, men man naaede ikke ud for baaden, før man kom helt om paa Kjærsgaard strand, ca. 2 mil fra Nymindegab. — Der laa baaden og holdt paa aarene med stævnen imod søerne, et godt stykke uden for yderste revle ca. 1000 alen fra land.

Redningsbaaden blev sat ud og med alle 10 aarer roedes redningsbaaden udefter gennem brændingen. Paa første revle maatte baaden gaa igennem svære søer, men vi traf det dog særdeles heldigt og kom over uden at blive slaaet tilbage. Vi havde da den yderste revle tilbage at passere. Her faldt mægtige braadsøer, dog traf vi det ogsaa der meget heldigt og kom lykkelig udenfor, uden at faa synderligt vand over os. Vi roede raskt hen til baaden, der var stuvende fuld af folk, som tog til deres huer, da vi nærmede os. Vi indlagde agteraarerne, men beholdt de forreste ude for at holde baaden med stævnen mod søerne.

En mand var omkommet —

Da baadene var saa nær hinanden, at det lod sig gøre, kastede vi en ende over, som folkene fik fat paa, og hvormed vi kunne holde baadene samlet. Da vi kunne tale med besætningen, som for størstedelen var nordmænd, fik vi at vide, at de havde en mand ombord, som var omkommet af kulde, og alle saa de mere eller mindre forkomne ud. Det var ingenlunde nogen let sag i det urolige vand og i de sværdønninger at faa alle disse folk over i redningsbaaden. Ved det første sammenstød med baaden løftedes dennes stævn af søen saa haardt op under vor bagbordsside agter, at listen under baadbæltet knustes, og listen krængedes op. Men en af søfolkene var saa fornuftig at hænge en redningskrans udenbords og den forebyggede for en del lignende knubs. De skibbrudne begyndte at kravle over til os, naar søgangen tillod det. Vi hjalp dem naturligvis saa godt, vi kunne, og endelig fik vi dem alle over, tilligemed den døde mand, 17 mand i alt, samt skibshunden, en smuk mørkebrun puddel.

Søen tog flere hatte —

Da de var fordelt omkring i redningsbaaden saa godt som muligt, vendte vi stævnen mod land og roede indefter med de seks forreste aarer. Da vi kom ind til yderste revle udkaastedes baadslæbet, og der roedes godt til, men

da vi passerede revlen, indhentes vi af en vældig braadsø, som overskyllede os alle og fyldte baaden fuldstændig, saa den laa helt under vand. Heldigvis blev ingen slaaet over bord, men flere af vore hatte tog søen med sig. En kort tid saa det næsten ud, som baaden ikke kunne løfte sig igen med den svære last, men det var ogsaa kun nogle faa øjeblikke: den hævdede sig atter og lensede vandet forholdsvis hurtigt ud gennem sideventilerne. Da hørtes ytringer af søfolkene som: „Bliver hun værre indenfor?“ og „Det er dog en farlig kyst“, „Det havde aldrig gaaet at lande i egen baad i denne sø“, og ligeledes hørtes en stemme: „Det er dog en dejlig baad“. Ind over næste revle fik vi ogsaa noget vand over os, men baaden gik støt og lige mod søerne uden at skære til siderne, hvortil vel ogsaa baadslæbet bidrog sit. Landingen foregik heldig, takket være den flade strand.

Udtalelser til redningsbaadens ære —

Kl. 2 eftermiddag stod alle frelst paa strandbredden, og glæden derover var synlig paa alle ansigter. Ogsaa vi var ikke mindre veltilfredse over det saa heldigt udførte redningsarbejde. Dog berørte det os smerteligt med den døde mand, især da vi erfarede, at han var død kun en halv time, før vi naaede ud til dem.

Dampskibet »Iris« var af Bergen og paa vej fra New Orleans med en ladning oliekgager til Esbjerg. Skibet var natten mellem torsdag og fredag grundstødt paa Horns rev ca. 4 mil fra kysten.

Inden landingen var strandfogederne fra Kærsgaarde mødt med deres vogne paa stranden og havde medbragt lidt mad, som omdeltes blandt de skibbrudne, men nogle af de mest forkomne kunne næppe faa maden til at glide ned. Paa strandfogedernes vogne kørtes søfolkene til gaardene for at komme i pleje.

Af øjenvidner paa stranden hørtes flere udtalelser til redningsbaadens ære. Baadfører under redningsfærden var opsynsmand John Høy, som var far til Jens Johnsen Høy, der deltog som baadmand og altsaa er den eneste nulevende af redningsbaadens 13 mand store besætning.

Før strandvagten sættes —

Hvis man har kunnet tage kending af vejret, som det har formet sig, ogsaa i efteraarets første maaned, saa vil jeg tro, at opsynsmændene, kysten rundt, har diskuteret betimeligheden af vagtgang, hvis ikke den allerede har været sat, naar disse linier naar ud i de hjem, der er direkte berørt af en af redningsvæsenets sider — Vagtproblemet.

Hvis man ser paa strandvagten udefra, saa

vil dette job helt sikkert se temmelig afskrækkende ud, for mere end de 90 % den betragtes af. Blot selve tanken om, at blive lukket ud af bagdøren, en mørk vinternat ved midnatstid, hvor man ikke kan skimte en haand foran sig, hvor stormen tuder en i ørerne, som en gal hund, og hvor frost og snebyger, maaske endog er med i spillet — hvor foden træder uhjælpeligt forkert, selv paa de stier man har kendt fra barnsben af, og hvad der er værre, naar man endelig er naaet til havet, saa at opdage, at broddet i denne mørke nat har taget sig for at løbe storm mod klitterne, og at man derfor skiftevis, resten af natten, maa gaa og falde, op og ned ad stejle klitter, næsten blindet af sandflugt, og mørket omkring en.

Saadan kan en vagttur være, og endda meget værre — skade blot at det er saa vanskeligt at formaa en redningsmand til selv at give et billede af det inferna, han nu og da maa igennem paa sin natlige vandring.

Jeg tror at han, som han nu kravler eller gaar, glæder sig over et par væsentlige ting, sit gode helbred, hvad vistnok de fleste redningsmænd er i besiddelse af, og tanken om at dem der døjer søen i saadan en nat, de har det — trods alt — endnu værre, og det er netop dem han i samme nat er redningsmand for.

Det er et stort ansvar at være betroet, at netop han og ingen anden, paa denne bestemte kyststrækning, har andres skæbne i sin haand — og saa kender jeg da personlig nogle redningsmænd, der ikke er for store, men netop store nok, til at sende en stille bøn op fra mørket og de graa klitters land, til ham, der kan stille storme, baade dem der kommer udefra, og ogsaa dem der stundom er gemt indenfor ildtrøjen.

Det var lidt om strandvagten, set udefra. Den samme tjeneste set indefra? Ja — saa ved jeg ihvertfald, at det med mørke og storme, at være alene med, det tages med den ro og besindighed, som denne særlige tjeneste byder, og som er lagt i hænderne paa mænd, der fra barnsben af er vænnet til den nære og intime omgang med naturen, og dens mangeartede luner, hvoraf nogle kan være, skal vi sige, noget voldsomme.

Vi ønsker ogsaa til dette vagtskifte, alt godt for vore venner, der er betroet den udsatte post. At de maa rygte den med glæde, og faa held til, at yde den hjælp til nødstedte, som man venter, og kræver af dem som redningsmænd.

Maagen.

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2 August 1847 Telefon 131 . Post giro 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

U-baaden „Ursula“ paa „storvildtjagt“

Undervandsbaade forekommer i de fleste lande i meget varierende størrelser. I Danmark og Sverige f. eks. haves smaa kystundervandsbaade, der med deres begrænsede udholdenhed i deres operationer er henvist til farvandet i nærheden af kysterne, for Sveriges vedkommende udenfor skærgaardene, hvor de let kan hvile ud og søge beskyttelse.

Men selv et land som England, der ikke har skærgaarde, hvor kyst-ubaade med lavt deplacement særligt kan gøre sig gældende, har i stor udstrækning haft smaa ubaade af denne slags indsat mod fjendtlig søtrafik i Nordsøen. Og beretningerne om disse smaa fartøjers indsats er ikke mindre spændende end skildringerne af de oceangaaende ubaades kampe mod tyske og italienske krigs- og handelsfartøjer.

De britiske kyst-ubaade havde et deplacement paa omkring 540 tons og har oprindeligt til opgave at operere i farvandet i nærheden af baserne. Krigens haarde nødvendighed krævede imidlertid deres indsats paa distancer, som de hverken var konstruerede eller bevæbnede for, og mange af dem fik lejlighed til at gøre en indsats i søkrigen, som man næppe skulle have tænkt sig muligheden af.

Den lille kyst-ubaad „Ursula“ var netop eet af disse fartøjer, som fik ordre til at gaa ud paa „Storvildtjagt“ for at lette trykket paa de britiske søfartsforbindelser i begyndelsen af krigen. Ubaadens chef, løjtnant C. G. Philips, var ogsaa netop den rette mand til et foretagende af denne slags. Han havde i længere tid næret det hemmelige ønske at forlade jagten paa de tyske handelsfartøjer og mindre kystbaade og i stedet gaa til angreb mod tyske krigsfartøjer. Hans store maal var at sænke en tysk krydser eller et tysk slagskib, og dette er historien om, hvorledes han fik sit ønske opfyldt.

Det var i december 1939 at Philips med

„Ursula“ og 27 mands besætning satte kurs over Nordsøen mod den tyske kyst. Han kom ved begyndelsen af rejsen ud for daarligt vejr og kunne ikke kontrollere kursen saa nøjagtigt, som han havde ønsket, men da han om natten gik op i overfladen for at søge at orientere sig samt for at oplade akkumulatorbatterierne, sigtede han et større antal mindre fartøjer, formentlig fiskerbaade, hvorfor han sluttede, at han befandt sig i nærheden af maalet, den tyske ø Helgoland. — Efterhaanden sigtedes ogsaa konturerne af øen, „Ursula“s stævn pegede ret mod den tyske øfæstning, og chefen gav ordre til dykning, medens han førte sit fartøj længere ind i de tyske hjemmefarvande.

Medens dagen gryede krydsede „Ursula“ forsigtigt uden for den tyske kyst med periskopet oppe, til trods for den aabenbare risiko derved at blive opdaget af den tyske bevogtning. Den behøvede ikke at vente længe. — Ved 10-tiden om formiddagen opdagedes røg i horisonten, og strak efter dukkede tre tyske jagere op. De gik i linje ind mod kysten og fulgtes af en tung krydser.

Det blev en spændende ventetid. „Ursula“ kunne paa grund af sin ringe hastighed — i neddykket stand gjorde den ikke mere end 9 knob — ikke vælge angrebspositionen. Den maatte ligge, hvor den laa, og vente til de tyske krigsfartøjer eventuelt valgte en kurs, som førte dem indenfor skudhold af dens torpedoer. Det syntes ogsaa som om Philips skulle faa lov at vente forgæves. De tyske fartøjer ændrede kurs og forsvandt af sigte.

Et par timer gik, og den britiske ubaads besætning havde omtrent opgivet haabet om at komme til angreb mod større fjendtlige enheder, da pludselig en ny tysk styrke dukkede op paa pladsen. Det var denne gang seks tyske jagere, som gik i formation tre paa hver side af en krydser af Kølnclassen (10.000 tons), og denne gang var Philips fast besluttet paa — koste hvad det koste ville — at sætte sine torpedoer i den store tyske krydser. Selv en lægmand forstaar, hvilken risiko han udsatte sit fartøj og

sin besætning for. Seks jagere med dybvandsbomber mod en liden engelsk kystubaad udgjorde en meget alvorlig fare!

For at komme paa torpedehold maatte „Ursula“ føres uopdaget igennem den beskyttende jagereskorte. Beregningerne maatte stemme, saa ikke ubaaden kom i vejen for nogen af bevogtningsfartøjerne. Den britiske ubaads bov maatte ligge i linje med krydseren, naar denne passerede. Kom Phillips for tidligt med ordren til torpedorummet, ville torpedoen passere krydserens forende uden at gøre nogen skade; kom den for sent, ville torpedoen passere agterom.

„Ursula“s angrebsmanøvre førte den direkte mod den nærmeste jager, og Philips maatte dykke under kølen paa det tyske fartøj for at undgaa at blive ramt. I et sekund drønedes jagerens propeller umiddelbart over „Ursula“, og nogle øjeblikke efter dukkede dens periskop forsigtigt op over vandoverfladen mellem jagerne og krydseren. Philips stod sammenbøjet ved periskobet, han saa den tyske krydseres staalgraa tunge masse glide lige ind i skudlinjen, og han gav ordre til torpedoer mod maalet og gav umiddelbart efter ordre til dybdeneddykning for at undgaa opdagelse.

Præcis 1 minut og 10 sekunder efter at torpedoerne var affyret hørtes en voldsom eksplosion. Et sekund senere fulgte en endnu hæftigere eksplosion, som rystede hele ubaaden og satte det elektriske belysningsnet ud af funktion. Endskønt „Ursula“ allerede da befandt sig dybt under havoverfladen, kastedes og krængedes den voldsomt og kunne næppe holdes nede.

Nu indtraf det ejendommelige, at ikke en eneste dydbombe blev sænket. Seks tyske jagere befandt sig umiddelbart over den britiske ubaad, men der mærkedes ikke eet tegn til op-

Af »Kasserer Godtlieb Ølsted's Legat« vil der i december maaned 1962 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 udøvelsen 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. november d. aa.

Legatbestyrelsen.

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

TH. 708 . 108

A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning
TORVET 3 - LEMVIG - TELF. 408

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

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. 694

Filial: Thyborøn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

hos **Hvass**

Thisted

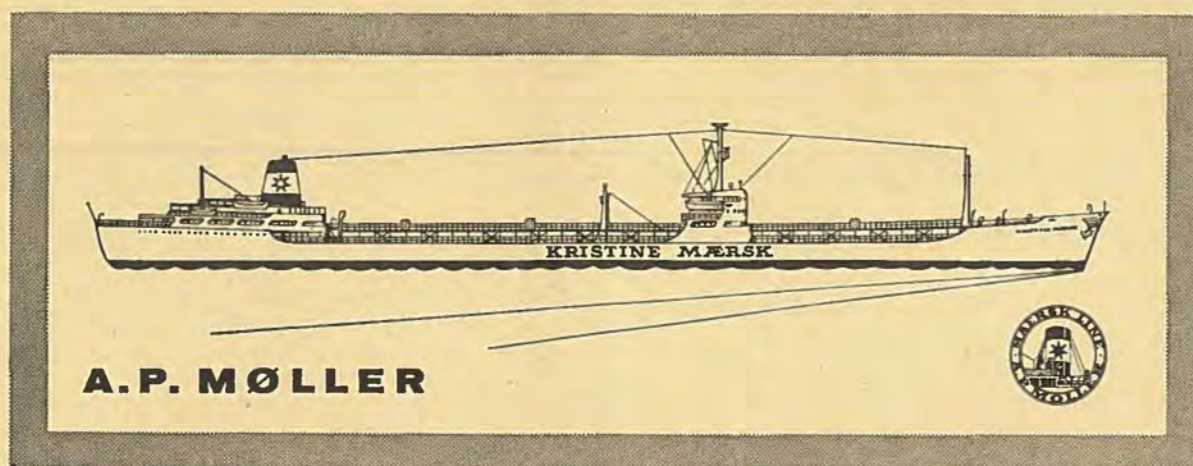
Nordjyllands
største
BOLIGHUS

Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



tagelse af forfølgelse af den indtrængende! Sandsynligvis formodede man, at krydseren var stødt paa en mine eller havde været udsat for en indre eksplosion. At en ubaad skulle være kommet uset til angreb, ansaa man tydeligt for udelukket!

Efter at have ventet i neddykket stand næsten en time gik Philips atter op til overfladen, og periskopet skød endnu en gang op mellem bølgetoppene. Hvad Philips saa, gjorde ham næppe nedslaaet — omtrent 6000 m agterude saa han to jagere, som langsomt kredsede i store cirkler aabenbart for at søge efter overlevende. Af krydseren selv øjnedes ikke et spor andet end en enorm olieplet paa vandoverfladen, og langt borte i horisonten øjnedes store røgskyer fra en jager, der i største fart gik mod land.

„Ursula“ forlod kamppladsen i stor stilhed; den havde gjort, hvad dens chef havde ventet af den.

Senere under krigen overflyttedes „Ursula“ til Middelhavet, hvor den sattes ind i jagten paa italienske forsyningsfartøjer, som førte krigsmateriel og brændselolie til Rommels armeer i Nordafrika. Den klarede sig helskindet ud af de fleste situationer, men beskadigedes svært af en træffer fra en italiensk jager, som slog periskopet af og ødelagde hele broen. Det lykkedes dog ubaaden selv at sejle tilbage til sin base, og efter reparation kunne den atter genoptage sin tjeneste.

Skandinavisk Søfartsmesse i Odense.

Paa den søfartsudstilling som „Foreningen til Søfartens Fremme“ lod afholde i Fyns Forum i Odense i dagene 1. - 9. september, var *Det danske Redningsvæsen* repræsenteret med en stand.

Af »Fru Anna Elisabeth Rørbye's 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 1962 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 tilbagesendes inden 1. november d. aa.
Legatbestyrelsen.

— 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
Frukt 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 Geinæs — Telegr.-Adr.: Fiskeauktion
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibprovintering . Etableret 1909
P. Saxberg A/S
Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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 1348
SKAGEN

AKTIESELSKABET
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telf. 4 1538

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN
Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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. Eriksen
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. 80 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri
Esbjerg gl. Havn
Telefoner: 664 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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI %
Esbjerg — Telefon 253
Nybygninger . Reparationer . Smedie

Andersen & Jensen

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

Thyborøn Fiskeauktion

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

Martin Herups

Vaadbinderi
Thyborøn Havn

SEJL TIL BORNHOLM

med „66“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15
" " " Rønne " 22,45

sommeræsonen tillige dagture flere af ugens
dage samt hver dag gennemgaaende forbindel-
se via Sverige.

Aktieselskabet
DAMP SKIBSSELSKABET
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**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S

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. 11

1. november 1962

29. Aarg.



Esbjergkutteren »ARKE« paa vej til hjemlig havn

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SKAB

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig . Telefon (0771) 15*

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
& 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 66GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 20666

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

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. 11

1. november 1962

29. aarg.

Vort redningsvæsens fremtidige struktur

I den debat, der for tiden føres omkring vort redningsvæsen og dets fremtidige struktur, og som er blevet aktiviseret af den betænkning, der efter Tysklands-rejsen er udarbejdet af redningskaptajn Fjelde, er der fremsat en hel del kommentarer, hvad der kun er naturligt, baade fordi vort redningsvæsen omfattes af megen interesse, men ogsaa fordi det er en redningskaptajns ord og mening, der har lydt. Netop derfor skylder man den mand, der paa opfordring og paa rekordtid har leveret en betænkning, at drage den med ind i debatten og om muligt tage visse sider frem til særlig overvejelse i de mange udvalg, der tid efter anden opereres med omkring det alvorlige spørgsmaal, som redningstjenesten er, i alle dets former.

Naar dette er sagt, er der ingen grund til at skjule, at kaptajn Fjeldes planer om en fuldstændig udradering af vort 110 aar gamle kyst-redningsvæsens 54 stationer til fordel for indplacering af 13 redningskrydsere i havnebyerne næppe bliver til virkelighed — i hvert fald ikke foreløbigt.

Det er rigtigt, som det er sagt, at der nu om stunder er tale om faa strandinger, men der sker jo vitterlig strandingstilfælde, trods moderne navigation, og forudsat, at stranding sker i stormvejr, vil direkte hjælp fra kysten jo være den eneste mulighed for de nødstedte, og kan vi med en saa stor tradition bag os pludselig sige farvel til vore 54 kyst-redningsbaade og 500 tjenestegørende mænd, der jo vitterligt udfører en prisværdig indsats for vore fiskere, ligesom deres vagttjeneste jo fortsat maa være en stor betryggelse for søens folk.

Kan man ikke sige, at kyst-redningsvæsen er et, og sø-redningsvæsen et andet, og at det ville være en fordel for helheden at lade de to former supplere hinanden, det var faktisk det, vi troede, rejsen til Tyskland gjaldt, at se paa et velegnet redningskib til stationering enten i Hirtshals eller Skagen og ikke udvælgelse af det vi raader over, selv om vi naturligvis faar noget i bytte.

Hvad angaar spørgsmaalet om redningsvæsens tilhørsforhold, saa vil der sikkert foreløbigt

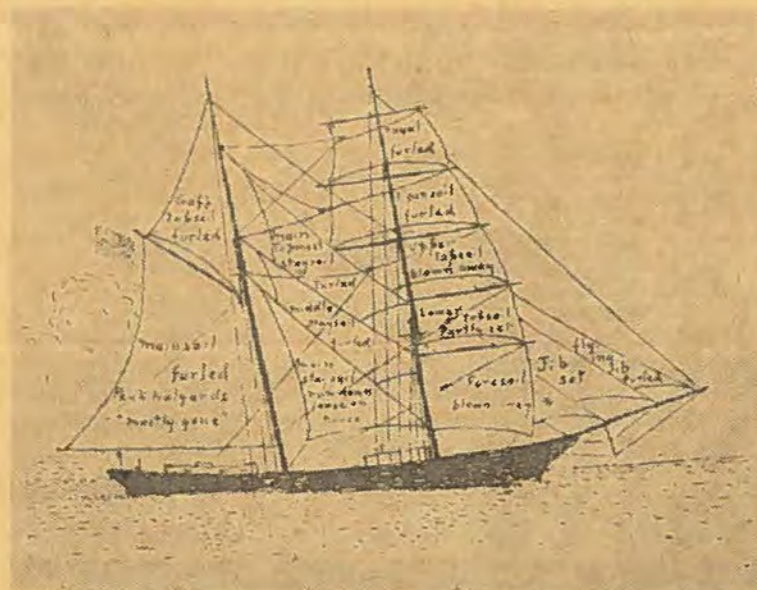
være et ønske om, at det bibeholdes under forsvarsministeriet. Det skal villigt indrømmes, at der af redningsvæsens folk er fremsat en haard kritik af, at den fornyelses- og moderniseringsplan, der blev skitseret i Redningskommissionen af 1954, ikke er udført i saa hurtigt et tempo som ønsket, og det tør loves, at kritikken ikke vil ophøre, før man har levet op til, hvad der var tilsigtet: mere nybygning og hurtigere nybygning, men til trods herfor saa har dog forsvarsministeriet vist at ville gøre en indsats baade for mandskabet og materiellet indenfor redningsvæsenet, og dette er registreret.

Derimod mener vi, at det ligger lidt tungt i fiskeriministeriet med hensyn til opfyldelsen af fiskeriønsker omkring det under fiskeriministeriet sorterende sø-redningsvæsen. Saaledes har man fra Esbjerg i mange aar, baade tryglet og bedt, om tilvejebringelse af enten et nyt redningsskib eller en stærkere maskine i „F. V. Mortensen“, der er fyldt sine 24 aar og har en stedse stigende opgave at løse, uden at ønsket er imødekommet. Ligeledes har man i flere aar søgt og argumenteret for at faa et redningsskib til det nordlige Nordsø, hvor en stadig voksende fiskerflaade er henvist til sig selv trods de ulykker, der sidste vinter kostede saa dyrt baade af menneskeliv og materiel. Jeg er tilbøjelig til at tro, at fiskeriministeriet, før der kan blive tale om at faa det samlede redningsvæsen under sig, maa vise, hvad det evner, og hvad det vil i et saa betydeligt spørgsmaal, som sø-redningsvæsenet er. — Da redningsvæsens tilhørsforhold for et aar siden var aktuelt, valgte „Foreningen af danske Redningsmænd“, at forblive under forsvarsministeriet, og da sagen var til udtalelse i „Vestjysk Fiskeriforening“'s bestyrelse, udtalte formanden, Lodberg Jensen, at han ikke ville tvinge redningsmændene i deres stillingtagen, hvad bestyrelsen enstemmigt bifaldt.

I kaptajn Fjeldes betænkning var der opført en redningskrydsere paa 75 tons til stationering i Hirtshals, og maa dette blive en virkelighed, saa har kaptajn Fjeldes rejse til Tyskland og hans betænkning ikke været skrevet forgæves.

Maagen.

Mysteriet »Mary Celeste«



Skitse af skonnertbriggen „Mary Celeste“

Af alle mærkelige og uhyggelige historier om hændelser til søs, gaaet i arv fra generation til generation af søfolk, er ingen mere levedygtig end beretningen om „Mary Celeste“. Hvem taler nu om „Klabautermanden“, skelettet i olietøj, søstøvler og sydvest, som viser sig i stormnatten staaende til luv vant varslende om ulykke, eller hvem husker „den flyvende hollænder“, der med alle sejl til læns lige mod stormen nede sønden for Cap det gode Haab, ligeledes varslende om ulykke. Historien om „Mary Celeste“ derimod er lige levende den dag i dag. Grunden er naturligvis den, at alle de andre er almindelige spøgelseshistorier, som ingen rigtig tror paa mere, hvorimod beretningen om „Mary Celeste“ er baseret paa virkelige hændelser, og at den samtidig er lige saa spændende og uhyggelig som nogen spøgelseshistorie. Endvidere er der det ejendommelige ved denne historie, at den lader tilhørerne tilbage med et spørgsmaal, der ikke er let at besvare, men som giver anledning til mange gisninger.

Fandt hverken levende eller døde i „Mary Celeste“ —

I aaret 1872 blev der paa en fin solskinsdag mellem Azorerne og Spanien fundet en skonnertbrig „Mary Celeste“, liggende for stille med alle sejl sat, men uden styring. Da man gik om bord, fandt man hverken levende eller døde, men alt var ellers tilsyneladende i orden. I kahytten stod frokostbordet dækket og halvt spist. Man kunne se, at kaptajnen havde haft sin kone og lille barn med paa rejsen, i styrmandens kahyt laa logbogen ført kl. 8 samme morgen, og i folkernes lukaf laa tøj og andre sager ganske

Den sælsomme gaade, som aldrig blev løst, og som endnu drøftes og er samtale-emne blandt alverdens søfolk, naar de passerer farvandet omkring øen Santa Maria ved Azorerne.

Den amerikanske skonnert-brig, der paa sin rejse over Atlanten fra New York til Genua i Italien blev fundet drivende i fuldt sødygtig stand, men paa en uforklarlig og mystisk maade var blevet forladt af sit mandskab, hvoriblandt befandt sig 5 danskere, 1 styrmand fra Samsø og 4 matroser fra Sønderjylland. —

urørt. I kabyssen var alt ligeledes urørt med kedler staaende paa komfuret og alle grejer hængende paa plads o.s.v. — kort sagt alt tydede paa, at alle ombordværende maatte være flygtet fra skibet i største hast, men hvorfor og paa hvilken maade er aldrig blevet opklaret.

Siden dengang er der talt og skrevet en hel del om „Mary Celeste“-mysteriet, og vel over et halvt hundrede løsninger paa gaaden, mere eller mindre fantastiske, har tid efter anden set dagens lys paa tryk. Ogsaa forrige generations forguede detektivromanforfatter Conan Doyle fremkom med sine teorier til opklaring af mysteriet. Men for en gangs skyld traadte Conan Doyle ved siden af, idet hans sømandsmæssige beskrivelse blandt fagfolk blev fundet som aldeles taabelig.

Der var saa at sige alt mellem himmel og jord blandt løsningerne, og ikke færre end fire gange fremkommer skrønen om „den gamle sømand“, der paa sit dødsleje letter sin samvittighed og tilstaar, at det er ham og en kammerat, der har dræbt alle de andre om bord, stjaalet pengekasen for senere i skibsjollen at lande paa Afrikas kyst o.s.v.

Paa vej over Atlanten fra New York til Genua —

Da „Mary Celeste“-mysteriet stadig synes at have tiltrækning baade for søfolk og folk i land, turde det maaske have sin interesse at faa at vide, hvad der i virkeligheden foreligger af kendsgerninger i denne ejendommelige sag. Man vil se, at det drejer sig om en ganske almindelig yankee-skonnert paa vej over Atlanterhavet med

fortsættes side 126

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand Jens Andersen Dragsbæk, Klitmøller, er afgaaet ved døden den 2. oktober.

Jens A. Dragsbæk, der var født den 28. maj 1893, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Klitmøller den 1. oktbr. 1920 og afskedigedes paa grund af alder og svagelighed den 30. septbr. 1953. Han havde deltaget i redningen af 116 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand Arild Poulsen, Agger, er afgaaet ved døden den 5. oktober.

Arild Poulsen, der var født den 24. aug. 1887, blev ansat som baadmand ved stationen Vester-Agger den 1. okt. 1910 og afskedigedes paa grund af alder d. 30. sept. 1951. Han havde deltaget i redningen af 217 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Baadmand og motorpasser ved redningsstationen Klintholm-Havn, Ejnar Julius Jørgensen, er efter længere tids sygdom afgaaet ved døden den 15. oktober.

Ejnar Jørgensen, der var født den 9. jan. 1907, blev ansat som baadmand den 1. maj 1947 og har været motorpasser siden 1. april 1951. Han havde deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

80 aar

Fhv. baadmand Emil Jørgensen, Jerup, fylder den 7. november 80 aar.

Fhv. opsynsmand N. Peter Lasborg, DM., Grenaa Havn fylder den 19. november 80 aar.

Fhv. baadmand Niels Chr. Brink, DM., Grenaa Havn, fylder den 19. november 80 aar.

75 aar

Fhv. baadmand Søren Chr. Sørensen, Hals, fylder den 30. november 75 aar.

70 aar

Fhv. baadmand Niels Johan Thomsen, Aalbæk, fylder den 25. november 70 aar.

60 aar

Baadformand ved r/st. Hirtshals Jens Chr. Jensen, R. af D., fylder den 4. november 60 aar.

Betjeningsmand ved r/st. Liløre, Niels Røn Larsen, fylder den 29. november 60 aar.

50 aar

Betjeningsmand ved r/st. Allinge, Karl Alfred Petersen, fylder den 7. november 50 aar.

Betjeningsmand ved r/st. Stevns, Verner Vedel Larsen, fylder den 12. november 50 aar.

NB. Ved en fejl var det i listen for oktober „gledet ud“, at fhv. baadmand Søren Chr. Jørgensen, DM., Hals, fyldte 75 aar den 30. oktober d. aa.

Afskedigelser og ansættelser.

Redningsstationen „Søndervig“.

Betjeningsmand Anders Juhl Tarbensen er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Anders Juhl Tarbensen, der er født d. 5. december 1911, blev ansat ved stationen „Søndervig“, der da var baad- og raketstation, som baadmand den 1. oktober 1938 og fortsatte som betjeningsmand efter stationens omdannelse til raketstation den 1. decbr. 1946. Han har deltaget i redningen af 3 skibbrudne.

Redningsstation „Rindby“.

Baadmand Mads Hansen Mathiasen, er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned.

Mads H. Mathiasen, der er født d. 27. oktober 1899, blev ansat ved stationen d. 1. juli 1929. Han har deltaget i redningen af 46 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat Jens Martin Egetoft.

Redningsstationen „Hirtshals“.

Opsynsmand Martin Lauritsen Tophøj er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned.

M. L. Tophøj, der er født d. 29. oktbr. 1892, blev ansat som baadmand d. 1. oktbr. 1927 og som opsynsmand d. 1. oktbr. 1950. — Han har deltaget i redningen af 37 skibbrudne og er dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand fra 1. novbr. er ansat baadmand Jørgen Chr. Hejlesen, der er 53 aar gammel og har været ansat ved stationen siden 1. oktbr. 1939.

Baadformand Jens Chr. Jensen er p. g. a. alder og svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af novbr. maaned.

Jens Chr. Jensen, der er født den 4. novbr. 1902, blev ansat som baadmand den 1. oktbr. 1922 og som baadformand den 1. decbr. 1946. Han har deltaget i redningen af 59 skibbrudne og er dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Som ny baadformand fra 1. decbr. er ansat Theodor Kristian Jensen, der er 50 aar gammel og har været ansat ved stationen siden 1. juni 1946.

Forsidebilledet -

Forsidebilledet er som man ser en typisk snurrevaadskutter, der med gode rødspætter i lasten er paa rejse til hjemlig havn i kulingsvejr.

Hjemsted og nummer ser man tydelig og vi kan yderligere oplyse, at dens navn er „ARKEN“, og tilhører formanden for Vestkystens fiskere, fiskeskipper Fr. Lodberg Jensen, Esbjerg, der jo ogsaa vil være vore redningsmænd bekendt, som medlem af det redningsudvalg, der fik til opgave, at følge fornyelsen af kystredningsvæsenet.

Naar det nu blev „Arken“, der kom paa bladets forside skyldes det, at vi mener at fotografen, hr. J. K. Jeppesen, Esbjerg, har faaet et ganske fortrinligt billede, som vil glæde alle vore læsere at se.

fortsat fra side 124

en last fra New York til Genua. — Kaptajnen er en dygtig og fredelig mand, der til stadighed sejler med konen om bord, hvad der til en vis grad borger for tonen i skibet. Styrmanden er en ung, ansvarsbevidst sømand, kendt af kaptajnens familie, og den øvrige besætning er alle kendt i deres hjemstavn som dygtige unge mennesker. Ikke noget som helst af, hvad der foreligger oplyst, giver anledning til at tillægge nogen om bord eller i rederiet forbryderiske hensigter.

Alligevel er man ikke kommen selve mysteriet et hanefjed nærmere, det synes blot mere uforstaaeligt. Ingen aner endnu noget om, hvad der pludselig er sket om bord i „Mary Celeste“ paa formiddagsvagten den 25. november 1872, en hændelse saa forfærdelig, at den har haft til følge, at kaptajn Briggs med kone og barn og hele besætningen i største hast har forladt det endnu fuldstændig sødygtige skib paa aabent hav.

Først nogle autentiske oplysninger om selve skibet „Mary Celeste“, der blev bygget i aaret 1861 i Nova Scotia. Den var rigget som skonnertbrig, altsaa med to master, med fokkemasten rigget fuldt op og kun med gaffelpejl og storsejl paa stormasten som saa mange andre skibe fra Nova Scotia paa den tid. Skibets størrelse opgives til 282 tons, længde 103 fod, bredde 25.7 og dybde 16 fod.

Den 5. november 1872 forlod „Mary Celeste“ New York for at sejle til Genua i Italien med en last, der bestod af 1701 fade alkohol og spermacetolie.

Blandt besætningen var fem danske sømænd —

De ombordværende var kaptajnen, Benjamin Briggs fra Marion i Massachusetts, samt hans hustru og toaarige datter. Besætningen bestod af to styrmande, en kok og fire matroser. 2. styrmand var danskeren Andreas Gylling fra Kolby paa Samsø. De fire matroser var brødrene Volkert og Boz Lorenzen samt Artian Martens og Gottlieb Goodschall - alle fra Sønderjylland.

„Mary Celeste“ var et godt bygget og veludhalet fartøj, og saavel kaptajn, styrmand og øvrige besætning er paalidelige folk og dygtige sømænd. Sagen er nemlig, at dersom man læser mange af de forskellige beretninger om „Mary Celeste“-mysteriet, der endog fortæller om mytteri, forsikringssvig, masse mord etc., maa den uindviiede læser jo tro, at der øjensynlig har været noget fordægtigt ved „Mary Celeste“ og dens besætning. Flere forfattere mener, at der har været aftalt spil mellem kaptajn Briggs og kaptajn Morehouse paa skibet „Dei Gratia“, der fandt „Mary Celeste“ som „dødt skib“ ude paa havet. De to skibe var omtrent ens og med samme destination, og det spiller stor rolle i disse beretninger, at de to kaptajner var gode be-

kendte og øjensynlig havde talt sammen inden afsejlingen fra New York.

Der er imidlertid, efter hvad der officielt og paa anden maade foreligger i sagen, ikke mindste tvivl om, at det mærkelige møde mellem de to skibe vesten for Azorerne den 4. december 1872 ikke har været aftalt, men har været sammentræf af omstændigheder, hvilket er ret forstaaeligt, naar begge skibe sejler samme vej fra samme havn, „Dei Gratia“ en uges tid efter „Mary Celeste“.

Det maa have været en haard prøvelse for de efterladte, foruden sorgen over deres paarørendes bortgang, at se deres kæres navne figurere i disse forfærdelige historier som rene forbrydere.

Det sælsomme møde med „Mary Celeste“ og „Dei Gratia“ —

Næste akt af dramaet foregaar ude paa Atlanterhavet, da kaptajn David Reed Moerhouse paa skonnertbriggen „Dei Gratia“, hjemmehørende i Nova Scotia, ligeledes paa rejse fra New York til en middelhavshavn, den 4. december 1872 i farvandet østen for Azorerne paa 38° 20' n. br. og 17° 15' v. lgd. opdagede en skonnertbrig liggende uden styring og tilsyneladende forladt af besætningen.

Efter flere dages vestlig storm var vejret moderat med omløbende vinde, men skibet laa og slingrede i den høje dønning paa kurs omtrent V., altsaa modsat „Dei Gratia“s. - Topsejl og storsejl, mellemstagsejl, røjle og bramsejl var bjerget og fastgjort, men fok og overmærsejl var blæst ud af ligene, undermærsejlet hang i laser fastholdt af nokbændsler og skøder. - De eneste af de tilsatte sejl, der ikke var fløjet i stykker, var forestængestagsejl og klyveren, der begge var sat med skøderne fast om bagbord, samt undermærsejl.

Det viser sig at være skonnertbriggen „Mary Celeste“, som kaptajnen kendte, og han sender sin 1. styrmand Deveau sammen med 2. styrmand Wright og matros Johnson i jollen for at undersøge sagen nærmere. - Ingen svarer paa deres prajen, og da de kommer ombord, finder de skibet aldeles uddødt, uden et menneske nogetsteds, hverken levende eller døde. Forlugen stod aaben, og der var en del vand paa mellemdekket. Storlugen var paa plads og skalket, men redningsbaaden, der almindeligvis surres over storlugen, var borte. Kabyslugen i taget af dækshuset var aaben og kahytten ligeledes fuld af vand paa dørken. Lugen til lazarettet, et lille rum helt agterude, var aaben og lazarettet fuldt af vand. Lasten laa tilsyneladende urørt og godt stuvet, og Wright vil nu pejle for vand i skibet. Til sin forbavselse ser han, at lænepumpen er fjernet og at pejestokken ligger ved siden af paa dækket, som om der lige havde været pejlet ved pumpen.

I lukafet og i kahytten ligger alt urørt, som

om de ombordværende lige havde rejst sig fra deres pladser. Paa bordet i kahytten ligger saaledes logtavlen med data indført til kl. 8 fm. den 25. november med pejling af østenden af Santa Maria, den østligste af Azorerne i SSV, 6 m. afst. I styrmandens kahyt ligger skibsjournalen, der var ført til middag den 24. november, hvad der ogsaa var at vente, men skibets øvrige dokumenter var intet steds at finde. I proviantrummet ligger proviant for flere maaneder, ligesom vandbeholdningen var rigelig i tønder paa dækket. I store træk er skibet med faa undtagelser i hel sødygtigt stand til fortsat sejlads.

Efter et skibsraad i „Dei Gratia“ bestemte kaptajn Morehouse, at styrmanden Deveau sammen med matroserne Augustus Anderson og Charles Lund skulle sejle „Mary Celeste“ til Gibraltar.

Det tog 2 dage at reparere skaderne paa sejl og rigning, og den 27. november stod begge fartøjer østover for god vind. — „Dei Gratia“ ankom til Gibraltar den 12. december om aftenen, og næste dag ankrede „Mary Celeste“ ved siden af paa Gibaltars inderred.

Kaptajn Morehouse anmelder straks sit fund for U. S. konsul Sprague og for havnemyndighederne, og paa grund af de mystiske omstændigheder bliver der berammet søforhør i sagen for Vice-admiralitetstretten, ligesom skibet „Mary Celeste“ bliver beslaglagt af myndighederne.

Søforhøret løste ikke mysteriet om „Mary Celeste“ —

Det flere dages søforhør i Gibraltar bragte ikke nogen løsning paa den sælsomme gaade om det forladte skib „Mary Celeste“. Paa rettens forespørgsel til styrmand Deveau fra „Dei Gratia“ om hans mening om grunden til, at kaptajn Briggs og hans folk havde forladt et tilsyneladende sødygtigt skib, udtaler vidnet, „at de ombordværende ved at finde saa meget vand ved pumpen antagelig er blevet saa alarmeret og har frygtet for, at skibet ville synke under dem, at de i skyndingen har forladt skibet i redningsbaaden“.

Den 20. december afsluttede retten søforhøret med afhøring af 2. styrmand Wright og matroserne Charles Lund, August Anderson og Johs. Johnson fra „Dei Gratia“, men ingen af dem kunne bidrage yderligere til sagens opklaring navnlig ikke om hvad der er sket, umiddelbart inden besætningen paa „Mary Celeste“ gik i redningsbaaden. Alle udtalte deres forbavselse over, at et fuldstændig sødygtigt skib blev forladt paa aabent hav, men intet fremkom til forklaring af mysteriet.

Den 15. februar 1873 var dagen for sidste møde i Vice-admiralitetstretten i Gibraltar i sagen om „Mary Celeste“, under hvilket „Dei Gratia“s reder, kaptajn og mandskab blev tildelt 17000.0. pd. i bjergeløn. „Mary Celeste“ blev

vurderet til 5.700,- dollar og lasten til 36.943,- dollar, saaledes at bjergelønnen blev ansat til ca. en femtedel af de bjærgede værdier. — Der forlyder intet om, hvorledes de 17000.0. pd. blev fordelt mellem reder, kaptajn og mandskab, men det er at antage, at det er sket efter sølovens regler med halvdelen til rederiet (8500.0. pd.) og halvdelen af resten (4250.0. pd.) til kaptajnen, og det tiloversblevne (4250.0. pd.) fordelt mellem besætningen i forhold til hyren.

Totalforliste ved Haiti —

En ny kaptajn og nyt mandskab var ankommet fra New York for at overtage „Mary Celeste“, og den 10. marts 1873 forlod skibet Gibraltar red for at fuldføre rejsen til Genua. Alt forløb normalt, ogsaa den paafølgende rejse fra Messina tilbage til New York med frugt. „Mary Celeste“ sejlede endnu under Stars and Stripes i 3 aar for endelig at totalforlise paa Rochelais Rev ved Haiti i 1886. Hermed ender skibets saga, men mysteriet om „Mary Celeste“ synes at have en uanet tiltrækning, som ikke er blevet mindre med aarene.

Som det ses, afsluttedes sagen for retten i Gibraltar uden nogen løsning paa mysteriet, der antagelig fandt sted mandag den 25. november 1872. En eller anden vægtig grund maa kaptajn Briggs have haft til at forlade sit skib med kone, barn og mandskab, men trods talrige forsøg paa en forklaring, er ingen 100 pct. løsning endnu fremkommet.

N. P.

Redningsstationen „Rindby“ gennem 100 aar —

Opsynsmand Svenning Boye, Rindby, sendte mig forleden et brev, hvori han meddelte mig, at hans station den 9. september passerede sit 100 aars jubilæum. Selv om det er noget sent vi faar nyheden saa takker vi, kipper med flaget og ønsker den gamle station og mandskab hjertelig tillykke med dagen, ligesom der skal skrives lidt fra den henrundne sekel, og stoffet hertil har jeg faaet dels fra Boye og dels fra det lille hefte „Redningsvæsenet paa Fanø“, der er skrevet af den kendte Fanø-bo N. M. Kromann.

Redningsstationen „Rindby“ blev oprettet som baadstation i henhold til lov af 23. jan. 1862, og der opførtes i 1862 et baadhus, der blev ombygget i 1888. - Stationens første redningsbaad var af jernplader, men viste saadanne mangler, at den i 1865 førtes til København for at blive forandret. - Stationen sattes da imidlertid ud af virksomhed og mandskabet afskedigedes. I 1868 ankom en ved stationen „Tvertsted“ afløst redningsbaad, hvilken oprindeligt havde været ved Klitmøller. - Ved lov af 1. april 1887

blev stationen udvidet til ogsaa at være raketstation. I 1888 ankom en ny paa orlogsværftet bygget redningsbaad, som endnu findes ved stationen! Den ældre baad blev afgivet til stationen „Svenske Knolde“.

Stationens første opsynsmand var skibsfører H. H. Nielsen, der beklædte stillingen fra 1. december 1862 til den 28. november 1865, da stationen imidlertid nedlagdes. Han efterfulgtes af baadformand P. P. Mathiassen, der beklædte stillingen til den 18. december 1875 da han afskedigedes. Derefter blev fhv. skibsfører C. H. Nielsen, Dbmd., opsynsmand indtil 1. oktober 1894, da han tog sin afsked paa grund af svagelighed, og derefter fulgtes af baadformand H. N. Sørensen, der var opsynsmand til sin død den 11. maj 1897. Fhv. skibsfører M. N. Mortensen blev derpaa opsynsmand, og han beklædte stillingen til den 1. oktober 1920, da han tog sin afsked paa grund af alder, og efterfulgtes af styrmand J. M. Svendsen. Fra 1920 til 1953 var M. Svendsen opsynsmand, og han afløstes af den nuværende opsynsmand — Sv. Boye.

Sejre og nederlag —

Som alle redningsstationer paa den aabne vestkyst, har Rindby redningsstation ogsaa en lang række af modige foretagender at fremvise, og vi skal i det følgende omtale nogle stykker.

Desværre indtraf der allerede inden udgangen af det første aar efter stationens oprettelse, under en øvelse et ulykkestilfælde, der krævede 2 menneskeliv.

Redningsbaaden var paa øvelse den 3. juli 1863 med en besætning paa 11 mand, da en styrtø fyldte baaden med vand, saa mandskabet sad i vand til halsen — i samme nu kæntrede baaden og en mand, Mads Søren Jensen 39 aar, kom ikke fri af baaden, men blev liggende under denne og druknede. — Alle havde redningsbælter paa, og det lykkedes 10 mand at komme op paa kølen af baaden, hvorfra dog 1 mand, Jens Morten Lauridsen 53 aar, skylledes ned og omkom. — De andre holdt sig paa

kølen til baaden drev i land og blev derved reddet.

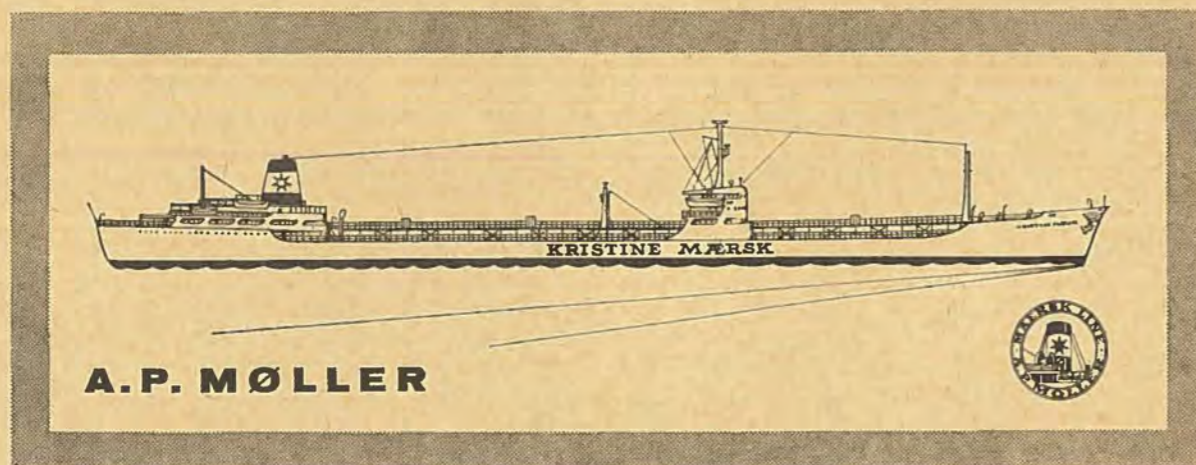
Redningslisten fra Rindby —

26. aug. 1871 skonnert „Columbus“ af Twie-lenfeth, 6 mand reddet med r/baad. — 6. nov. 1877, galease „Johan Carl“ af Finkenwarder, 3 mand reddet med r/baad. — 19. decbr. 1881, skonnert „Angela“ af Papenburg, 6 mand reddet med r/baad. — 7. oktbr. 1885, brig „Der Schwan“ af Lübeck, 7 mand reddet med r/baad. — 13. oktbr. 1905, galease „Norden“ af Baltrum, 3 mand reddet med r/baad. — 16. nov. 1923, skonnert „Vadder Victor“ af Bremen, 5 mand reddet med r/baad. — 27. oktbr. 1936, kutter „Elna“ af Esbjerg, 4 mand reddet. — 28. maj 1942, Sønderho redningsbaad kuldsejlede, 12 mand reddet. — 15. maj 1945, tysk minestryger, 15 mand reddet. — 17. decbr. 1945, trawler „Senator Preduhl“, 15 mand reddet.

En enkelt af de mange strandinger —

Den 13. oktbr. 1905 om formiddagen kl. 10 meldtes det til stationen, at der var strandet et skib og at dette havde hejst nødflag. Det blæste en storm af NV med meget haarde byger og høj sø paa revlerne. Redningsbaaden gjordes hurtig klar og kørtes til strandingsstedet, hvor den ankom kl. 11 og bragtes flot. Efter en hel del besvær naede den ud til skibet, som stod ca. 200 alen fra land og fik besætningen, der bestod af 3 mand der var meget forkommen, optaget og heldigt bragt i land. — Det strandede skib var galeasen „Norden“ af Baltrum, der var paa rejse fra Neunfeld til Esbjerg med hvede. Som paaskønnelse for denne virksomhed tildelte den tyske regering redningsmandskabet en eksrabelønning, og opsynsmand M. N. Mortensen fik en smuk marinekikkert.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



40 aar i statens tjeneste -

Den 22. november passerer redningsvæsenets chef, bestyrer Niels Hansen, en mærkedag, idet det da nemlig er 40 aars dagen siden han gik ind i statens tjeneste, som styrmand i det daværende Vagervæsen.

Redningsbestyrer N. Hansen er oplært i sømandslivet. Han kom til søs 1909 i Grønlandsfarten, tog i 1917 styrmands- og skibsfører-eksamen, blev reserveløjtnant 1919, sejlede senere med C. K. Hansens skibe i udenrigsfart, i 1922 styrmand i vagervæsenets „Løvenørn“, i 1929 fuldmægtig i redningsvæsenet, og dets bestyrer i 1940. I 33 aar af de 40 har N. Hansen altsaa gjort tjeneste i redningsvæsenet.

Det var ikke nogen let tid at komme i spidsen for redningsvæsenet, hvor der fra alle sider blev rejst krav om øget nybygning, og modernisering af det allerede eksisterende. Det glemtes vel ikke saa sjældent, at for at faa nyt redningsmateriel, i stedet for det gamle, maa der bevilinger til, og saadanne ligger udenfor en redningsbestyrers rækkevidde, idet han jo kun kan bære ønskerne frem, dels egne og dels sine mandskabers, at bevilge samme er lovgivningens og ministeriets sag. Maaske vil der her være en lejlighed til at understrege denne kendsgerning, selvom det var med fuld ret ønskerne blev fremført.

Vi ved, at der altid har bestaaet et godt forhold mellem redningsbestyrer Niels Hansen og hans folk langs kysterne. Det kommer til orde, baade ved de aarligt tilbagevendende inspektioner, eller naar de tjenestegørende redningsmænd „ser indenfor“ paa kontoret paa Holmen, og idet vi takker herfor, bringer vi vor bedste lykønskning paa mærkedagen.

j. p.

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. . Tilf. 148
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

— 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

Hjælpefonden

De, som ønsker at komme i Betragtning ved Uddeling af Hjælpefondens Midler, vil kunne faa Ansøgningskemaer ved Henvendelse til

W. Rasmussen, Havnevej 223. Grenaa, til hvem Skemaerne tilbagesendes senest 15. November. — Husk at udfylde Skemaerne korrekt.

Redningsaktion paa Nordsøen.

Der er igennem aarene udført mange smukke redningsaktioner i yderst fint sammenspil mellem vore redningsskibe og fly — og en saadan fandt paany sted den 21. september, da der over Blaavand, fra kutter „Clara Konge“ blev meldt, at skipperen Aage Konge, var snublet paa dækket og faaet indre kvæstelser, saaledes at hurtig hjælp var nødvendigt for at redde hans liv.

Der blev sendt et catalina-fly afsted for at lokalisere kutterens position, og denne var ca. 120 sømil vest af Thyborøn. En helikopter blev sendt afsted med læge Strunk ombord, der der skulle give den syge fisker den første behandling, og derefter tage Konge med i helikopteren til nærmeste sygehus, der i dette tilfælde var Farsund i Norge.

Imidlertid var havet i et saadant oprør, at der ikke kunne sættes læge ombord, eller optage fiskeren. „Clara Konge“ sejlede derpaa for fuld kraft ind mod Thyborøn, for at møde „Vestkysten“, der havde faaet lægen ombord, og som nu gik med fuld kraft kutteren imøde. Da de to skibe mødtes ud paa natten, kunne lægen ikke paa grund af det haarde vejr sættes ombord i kutteren, men maatte vente dermed til „Clara Konge“ som „Vestkysten“ havde taget paa slæb for at øge farten, naaede nærmere kysten, først da kom læge Strunk ombord, og tog sig af den lidende fisker, der saasnart man kom i havn i Thyborøn blev kørt til Thisted sygehus, hvor han straks kom paa operationsbordet, og man haaber at kunne redde hans liv.

At dette var muligt skyldtes, at samtlige redningsfaktorer arbejdede saa godt sammen i de kritiske øjeblikke.

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
Sole . Guld . Uhr . Optik
1888
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

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

Hvass

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

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 1809

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergships«

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

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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. Erlandson
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: 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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI ½

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger . Reparationer . Smedie

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“-bådene

„Kongedybet“, „Rotna“,
„Hammershus“ og „Østersøen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,15
" " " Rønne " 22,45

sommeræsonen 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 248

KØB**DANSK****ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 4000

**C.K. HANSEN**

1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN
Telefon Central 72 (20 Ledninger)
Havari-Telefon Dag og Nat Central 53010
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S

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. 12

1. december 1962

29. Aarg.



»Raabjerg« bragt flot uden større skader

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig · Telefon (077 1) 15*

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
& Sønner · Esbjerg
Alt i Nybygninger
og ReparationDamp-
skibsselskabet
TORM
KøbenhavnBrugsforeningen
"FREM"
Kolonial- & Skibshandel
Telefon 372 - 872
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNIEsbjerg Vestjysk Krystal Isværk ^{a/s} Telefon 66GRENA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 20666

DANMARKS

HANDELS- & 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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magazin

Skandinavien største mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime Magazin.
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 & Aens

Vaadbinderi

Hirtshals · Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1962

29. aarg.



Stenene skal tale

I min barndomstid var Knopper et hyggeligt sted yderst paa Harbøretangen. Her laa nogle faa gaarde og huse i læ under klitterne, men da kysten skulle sikres med en ny dæmning, maatte disse hjem vige. — Det var nøjsomme, hjertelige og tilfredse folk, disse knopperboere. I efteraaret gik jeg en tur fra sted til sted, hvor nu kun de nøgne hussokler lader os ane, hvad fortiden gemmer. Blandt mange gode minder blev et minde mig særlig levende.

Det havde blæst meget i december maaned op under jul. Juleaften slog det til, at far havde vagttørn. Vor fest derhjemme blev rykket frem, saa vi tændte juletræet i mørkningen. — Far maatte snart efter forlade de lune stuer med al deres hygge, for at gaa sin ensomme vagt fra Thyborøn til Knopper. Vi savnede naturligvis far og havde ondt af ham, der nu stred sig frem langs kysten i storm og kulde. Det blev en trist juleaften for ham, mente vi.

Julemorgen kom vi dog til at se lidt lysere paa sagen, da han fortale os, hvad han havde oplevet. Vel havde det været en drøj travetur, men i vagtskuret ved Kræn Madsen ventede der ham og den mand, han skulle møde sydfra, en glædelig overraskelse. — Paa det lille bord stod et juletræ, pyntet med fehaar og lys. Sandelig om der ikke ogsaa under træet laa knas og amerikanske æbler til de to strandvagter.

Grantræet stod nogle dage ind i det nye aar, saa vi naede at fryde os over særsynet.

En lille ting, og dog, — den vidnede om menneskers gode sind til at dele glæder med andre. Kræn Madsen og Trine er forlængst under mulde, men mindet om deres juleoverraskelse lever videre.

Hvoraf kom denne lyst og vilje til at gøre en kærlighedens gerning, der ikke vil blive glemt. Vel nok deraf, at disse mennesker havde mødt Guds kærlighed i Kristus, der julenat kom til jord, for at dele al Himlens herlighed med os. Lyset skinner i mørket, staar der i juleevangeliet.

For os, der kender et mørke, der er tættere end strandens ved vintertid, vil Jesus være lyset, som leder os til Gud Fader, og naar dette lys at finde genskær i hjerterne, maa det baade lysne og varme omgivelserne.

Robert Christensen,
Olsker, Bornholm.



16 ts. redningsbaaden paa vej ud fra Orlogsværftet til en af sine prøvesejladser

Lyse og mørke strejf i dansk fiskeri i aaret der gik.

Hvis man i et kort rids skal tegne billedet af dansk fiskeri i aaret, der nu lakker mod enden, saa vil der være saavel lyse som mørke strejf over billedet.

Skal vi begynde med det lyse, saa kan det siges, at der aldrig før i vor historie er landet saa stort et kvantum fisk, som tilfældet har været det i aar. Det vil sige, at aaret 1962 blev et rekordaar, saavel med hensyn til kilo som kroner — uden at der dog her paa nuværende tidspunkt kan nævnes konkrete tal allerede af den grund, at der endnu er en maaned tilbage til jul.

Hvor meget saa det store resultat vil fylde i den enkelte fiskers lomme er vel mere uvis, for der er kommet flere fartøjer til, og det koster stadig mere at drive erhvervet, da jo ogsaa fiskeriet er undergivet prisskruen med den tilsyneladende uendelige gevind. Men et kan dansk fiskeri være glade og berettiget stolte over, at det har klaret sig uden støtteforanstaltninger af nogen art til dato, trods den kendsgerning, at det paa udlandsmarkedet har maattet konkurrere mod store og voksende subsidier paa lige fod.

Har aaret saaledes været et rekordaar med hensyn til de store landinger, saa har det paa den anden side kendetegnet sig som et vejrsmæssigt uroligt aar — hvor den ene stormvejrperiode har afløst den anden — og netop paa denne baggrund maa det betegnes som prisværdigt, at det overmaade smukke fangstresultat blev naaet.

Bag det lyse der kendetegner rekordfangsten, ligger der en mørk skygge, de alt for store og smertelige tab af danske fiskere der under deres kække indsats satte livet til, og gik ned med deres baade — saaledes druknede der 43 fiskere, der efterlader sig hustru og 33 uforsørgede børn, og 19 fiskefartøjer forliste totalt, et alvorligt tab

naar hensyn tages til det skibsmateriel, som vi er saa berettiget, synes vi, stolte af at eje. — Mest foruroligende syntes det at være, at den nye flaaede af staalskibe, der i de senere aar har vundet indpas i fiskeriet, har været haardest ramt, idet ikke mindre end 5 af disse skibe er totalt forlist, med et samlet tab af 17 fiskere — hvad der maner til eftertanke, og man staar da ogsaa foran en teknisk undersøgelse af disse staalskibes stabilitet og sødygtighed.

Disse sørgelige og hidtil uforklarlige ulykker ville have sat dybere rent menneskelige spor, dersom ikke fiskeriet havde paabegyndt monteringen af gummiredningsflaader, der i dag findes i overvejende grad, og fra 1. januar bliver obligatorisk i alle fiskerbaade over 20 tons — de burde være det i samtlige.

Vi kan ikke tegne dette lille rids af fiskeriets gang i aarets løb, uden ogsaa at nævne vort redningsvæsen, for hvordan ville billedet have tegnet sig, hvis vi ikke havde haft vore søgaaende redningsskibe, vort flyvevæsen, og kystredningsvæsenet — der samlet har reddet mange menneskeliv og fartøjer for millionbeløb. Det tør haabes, at man med tiden kommer til at indse, at 2 redningsdampere hvoraf den ene er 24 aar, er for lidt til vestkystens behov.

Hvor mange kuttere var der mon indenfor dette redningsskibs omraade for 24 aar siden, og hvor mange er der i dag + fiskeriets vældige ekspansion?

Har der været bud efter det søgaaende redningsvæsen i aarets løb, saa har det samme været tilfældet med kystredningsvæsenet, der har øvet sin prisværdige indsats, under redningsbaadens farlige ridt over revlerne for at hjælpe fartøjer og besætninger i havn eller ind paa den aabne kyst — i mørke stormfulde vinternætter gaar vore redningsfolk deres seje krævende ture langs strandene, altid rede til at række søens

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Karl Bjørn Pedersen*, Vesterø, er afgaaet ved døden den 25. oktbr.

Karl Bjørn Pedersen, der var født den 1. novbr. 1878, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Vesterø“ den 1. oktbr. 1907, og afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1941. Han havde deltaget i redningen af 73 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje og Dannebrogskorset.

Fhv. baadmand *Lars Christian Christensen*, Skallerup Klit, er afgaaet ved døden den 31. oktbr.

Lars Christian Christensen, der var født d. 5. april 1874, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Skallerup Klit“ den 1. oktbr. 1907 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktbr. 1934. — Han havde deltaget i redningen af 4 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Emil Christiansen*, Tversted, er afgaaet ved døden den 14. novbr.

Emil Christiansen, der var født den 26. juni 1877, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Tversted“ den 1. oktbr. 1906 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. septbr. 1941. — Han var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

80 aar

Fhv. opsynsmand *Søren Th. Sørensen*, Agger, fylder d. 23. decbr. 80 aar. — Han kan i sin høje alder se tilbage paa et livsafsnit, hvor han har virket paa en dygtig og for-tjenstfuld maade indenfor redningsvæsenet. Han afløste sin far i opsynsmandsstillingen i 1910, og han bestred hvervet i ikke mindre end 42 aar, til han paa grund af alder tog sin afsked i 1952. — Søren Th. Sørensen er R. af D. og tildelt Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

75 aar

Fhv. baadmand *Erik Kristian Vang Jensen*, DM., Stenbjerg, fylder den 7. decbr. 75 aar.

Fhv. opsynsmand og fyrmester ved Stevns O. Chr. Mønsted, fylder den 15. decbr. 75 aar.

Fhv. baadmand *Jørgen Peter Holm*, Rønne, fylder den 16. decbr. 75 aar.

70 aar

Fhv. baadmand og motorpasser *Jens Bjerg Kjærgaard*, DM., Thorsminde, fylder den 12. decbr. 70 aar.

50 aar

Baadformand ved r/st. „Vejs“ *Jacob Kristiansen*, fylder den 8. decbr. 50 aar.

nødstedte den hjælp som der kaldes paa. Lad os i vor moderne over-tekniske tid, ikke forgøgle at saalænge der er søfart og fiskeri — saalænge vil der være brug for et intakt redningsvæsen, og hver gang der sættes et nyt redningsfartøj i vandet, vokser haabet for dem der kommer i nød.

Maagen.

Afskedigelser og ansættelser.

Redningsstationen „Søndervig“.
I de ledigblevne pladser som betjeningsmænd er fra 1. novbr. midlertidig ansat fiskerne *Chr. Marinus Graversen* og *Jens Røjkjær Andersen*.

Redningsstationen „Hirtshals“.
I den ledigblevne plads som baadmand er fra 1. decbr. midlertidig ansat fisker *Niels Chr. Pedersen*.

Redningsstationen „Kandestederne“.
Baadmand *Aksel Johan Lundholm Jensen* er p. g. a. alder og svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af november maaned.

Aksel Lundholm Jensen, der er født den 19. april 1902, blev ansat som baadmand den 1. novbr. 1935. Han har deltaget i redningen af 24 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fisker *Tage Georg Larsen* fra 1. decbr.

Redningsstationen „Blaavand“.
Midlertidig ansat baadmand *Preben Reinholdt Sørensen* er efter eget ønske afskediget af tjenesten fra udgangen af oktbr. maaned.

P. R. Sørensen, der er født den 24. marts 1937, blev midlertidig ansat ved stationen den 1. oktober 1961.

I den ledigblevne plads er midlertidig ansat *Meinhardt Johannes Hestbæk* fra 1. novbr.

Redningsstationen „Klitmøller“.
Baadmand *Christian Bernhard Madsen* er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af novbr. maaned.

Chr. B. Madsen, der er født den 4. novbr. 1898, blev ansat ved stationen den 1. oktbr. 1929 og har deltaget i redningen af 66 skibbrudne.

Paa grund af reduktion af mandskabet ved motorbaadsstationerne har der ikke fundet nyansættelse sted.

Redningsstationen „Klintholm-Havn“.
Baadmand og reservemotorpasser *Poul Skovgaard Larsen* er ansat som motorpasser og baadmand *Erik Henning Jensen* er ansat som reservemotorpasser ved stationen fra 1. novbr.

Fisker *John Preben Nielsen* er midlertidig ansat som baadmand ved stationen fra 1. novbr.

Vi bringer alle, saavel vore læsere som vore annoncører, de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nyttaar.

Redaktionen og ekspedition.

Stranding paa Horns Rev

Da jeg sidste aar, paa grund af at det var 50 aar siden den frygtelige novemberstorm i 1911 rasede, skrev en detaljeret omtale til bladet af stormvejrsoedelæggelserne, begik jeg en fejl, idet jeg skrev, at der under selve stormperioden kun skete en stranding paa kysten, nemlig det tyske fiskefartøj „Nautilus“ af Finkenwarder, besætningen reddedes med raketapparater fra stationen „Flyvholm“. — Den 7. november 1911 opdagede man fra Blaavands Huk' fyr et fartøj, der kom sejlene ind mod Horns Rev med tilsat nødflag. Da det var haard vestlig storm, og de ombordværende befandt sig i yderste livsfare, alarmede man stationen „Blaavand“, hvorfra mandskab og transportheeste hurtigt beordredes til stationen „Blaavands Huk“, hvis baad det ville være fordelagtigst at benytte. — Det nøddestedste skib ankrede op paa selve „Ulven“, et af de farligste udgrunde paa revet over 1/2 dansk mil fra land. Redningsmandskabet kom ud for en vanskelig og livsfarlig opgave at ro den store baad imod vand og strøm, men man arbejdede ufortrødent og efter 2 1/2 times kamp, kunne man ankre op i skibets nærhed, men nu skete det uheld at skibet samtidig sprængte sine ankerkæder, hvilket i høj grad vanskeliggjorde redningen af de ombordværende, men det lykkedes, trods det, at det var umuligt at komme ind til skibet, de skibbrudne maatte en for en springe i søen, med en line om livet og hales gennem braadsøen til redningsbaaden, hvor kraftige arme greb dem. Under indhalingen skete der et uheld, idet en af de skibbrudne brækkede armen, hvorom han havde taget tørn, men under indhalingen kom en voldsom braadsø hvorved linen tottede saa haard, at armen brækkede, men han blev dog reddet. Da man havde hele besætningen, 13 mand ombord holdt man mod land, som naaedes ved 5 tiden om eftermiddagen uden yderligere uheld, og de reddede som var yderst forkomne, blev bragt til forplejning og lægebehandling. Et af de stolteste redningsforetagender paa den sydlige del af vestkysten var hermed afsluttet. Men den rakte ogsaa fortjent opmærksomhed, idet hver af baad-mændene modtog en penge gave paa 40 kr. fra den tyske kejser, medens stationens baadformand og opsynsmand modtog en smuk marinekikkert med indgraveret tak ogsaa fra den tyske kejser, og endelig tildeltes mandskabet Emile Rubins legat for dette aars mest livsfarlige redningsforetagende.

Skibet var kutteren „Brandenburg“ af Emden. Strandingsaarsag: De mange dages orkanagtige storm, hvorunder det havde lidt store ovenbords skader.

D.

Fuldmægtig i Redningsvæsenet

Honnens de Lichtenberg

fylder 60 aar.

Den 10. december fylder fuldmægtig Lichtenberg, redningsvæsenets kontor i København 60 aar. Fuldmægtigen er født i Helsingør, og det er vel ikke at undre over, om det blev søen der kaldte, og som han siden valgte. Byen ved havet, porten ud til den store verden. Skibsfarten paa dens vej ind og ud havde præget drenge — det maatte blive søen der sejrede og saadan blev det.

Efter sin realeksamen kom han i 1919 til sødels med motor dels med sejlskibe fra Marstal. Som matros deltog han i 1924 i den af Ejnar Mikkelsen ledede Scoresbysundekspedition, til kolonisering paa Grønlands østkyst. Fra 1924-25 tog han styrmands og skibsførereksamen fra Københavns navigations-skole. 1928 søløjtnant i reserven med tjeneste i undervandsbaadene. 1929 styrmand i fyr- og vagervæsenets inspektionsskibe, senest i Vagerinspektionsskibet „Løvenørn“, som 1. styrmand.

I 1940 blev Lichtenberg fuldmægtig i redningsvæsenet, og i sin tjeneste her hvor han kom til at øve sin mandomsgerning, er han gennem aarene kommet paa talefod med redningsfolk, der har lært at sætte pris paa hans venlige og ligefremme væsen. Ogsaa udenfor redningsvæsenets omraade er fuldmægtig Lichtenbergs navn kendt og hans evner taget i brug paa forskellig maade, saaledes er han redaktør af marineforeningens blad „Under Dannebrog“, bestyrelsesmedlem og sekretær i marineforeningen, medarbejder ved „Den nye Salomon-sen“ og i 1960 udkom der en bog under titlen „Gyldendals bog om skibe“, som Lichtenberg oversatte og bearbejdede fra svensk. Fuldmægtig Lichtenberg er tildelt mindetegnet for krigshjælpearbejdet, for under krigen at have virket for de saarede og faldnes efterladte indenfor søværnet — ligesom han er Ridder af Dannebrog.

Paa 60-aars dagen bringer vi vor hilsen, med tak for baade smaa og store bidrag som vi gennem aarene har modtaget til vort blad.

-n.

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Siftet 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. . Tilf. 148
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

132 døgn paa en flaaede -

Der hændte meget underligt under krigen - baade til søs og til lands, men der kan spørges om ikke det kineseren Poon Lim oplevede, efter at det britiske handelsskib, han var ombord i, blev torpederet en november i 1943, slaar de fleste andre beretninger, skriver „Kystvagt“.

Alene og splitter nøgen drev han rundt i Syd-Atlanten i 132 døgn paa en lille redningsflaaede. I næsten 4 maaneder levede han af fisk, som han fik op med en krog, han selv havde lavet, ja, i de sidste 77 døgn bare af raa fisk. Vand samlede han i en sejlslug. — Kineseren var den eneste overlevende af 56 mand, der kom saa hovedkuls i baadene, efter at en italiensk ubaad havde angrebet dem.

Poon Lim's færd slaar Kon Tiki-færden med over en maaned. — En længere tur havde for saavidt ogsaa Erik de Bishop, som i 1956 sammen med fire andre uddrog fra Thaiti paa en bambusflaaede. — Et halvt aar senere sank den udenfor kysten af Syd-Amerika, men mændene blev reddet. Som skibbruden er jo alligevel kineserens eventyr temmelig enestaaende. Han drev f. eks. rundt 49 døgn længere, end en italiensk-amerikaner og 4 hollændere, som 5 maaneder senere blev reddet fra den anden flaaede i Syd-Atlanten. Nordmænd havde jo ogsaa mangan fæl tur i redningsbaad eller paa flaaede, og da ogsaa i meget koldere farvande.

Da Poon Lim havde sovet ud efter redningen fortalte han, at han temmelig snart ville have opgivet haabet om redning. — 7.-dagen dukkede der et fartøj op i horisonten, men forsvandt igen uden nogen havde set ham. En anden gang passerede et patruljefly ret over hovedet paa ham, men alligevel saa højt at han ikke blev opdaget. Da tænkte jeg at det var ligesaa godt at dø, sagde Poon Lim.

Efter at han ikke troede paa noget liv efter dette eller paa andre højere ting, bad han aldrig en bøn paa færd. Han ville naturligvis gerne leve, men var ikke bange for at dø. Med den ro som er egen for kineserne, tog han hvert minut som det kom, fiskede naar han følte at være sulten, sov naar han blev træt og tænkte ellers ikke paa noget.

Lige efter at torpedoen havde truffet skibet, og han var i færd med at entre ombord i en redningsbaad, vaskede en vældig sø ham væk, og i næste nu kæmpede han for livet i den oprørte sø. I 1 1/2 time svømmede han rundt til han saa den drivende flaaede, der skulle blive hans „hjem“ i de næste 132 døgn.

Heldigvis var flaaeden godt forsynet med proviant — brød, chokolade og kødhermetik, varede i 56 og drikkevandet i 65 dage, men da provianten var spist, ahang livet af hans egen opfindsomhed.

Poon Lim var heller ikke raadløs. — Han fik

lirket en spiger løs og bøjede den til en fiskekrog og af en lille fjeder fra en lommelygte, som hørte til flaadens udstyr, fik han lavet en mindre krog. — Med opblødt brød eller smaa kødbidder fik han smaa fisk paa den lille krog og med dem som agn, fik han større fisk paa den store krog.

Til sidst maatte han altsaa bare bruge fisk som agn. Det var sandsynligvis et paradys for sportsfiskere han drev i, for han fik alt hvad han ville have.

Men at spise fisken raa var værre. I begyndelsen magtede han ikke at faa et bid ned, men da sulten meldte sig for alvor gik det bedre, og til sidst syntes han at det var ligesaa godt som risene hjemme i Kina.

Først i april blev Poon Lim reddet af en fisker udenfor kysten af Syd-Amerika.

Sjælelig var han i fuld vigør, og hvad kroppen angik var det kun maven der skrantede lidt. Han var naturligvis underernæret og meget slap efter den ensidige kost, men da han havde været paa sygehus i Syd-Amerika i halvanden maaned havde han forvundet alle spor efter det farlige eventyr.

Den gamle Skagen-ro-redningsbaad klarede opgaven -

Skagen-kutteren „Raabjerg“ løb forleden fast i svær sø paa Nordstrand. — Efter grundstødningen gik motor-redningsbaaden til assistance, og prøvede at fire sig ned til strandingen i ankerrossen, som ved et uheld blev skaaret i stykker og dette bidrog til, at den mere dybgaende baad et par gange tog grunden, og var i fare for selv at blive hængende. Den blev derfor sejlet udenfor, hvor den oppebiede ankomsten af Gl. Skagen ro-redningsbaad, der var blevet rekvireret og den klarede opgaven, tog de to fiskere fra strandingen ombord og bragte dem heldigt i land. — Vi bringer billede af kutteren „Raabjerg“, der senere blev bjerget.

Glædelig jul - godt nyttaar

Hermed bringer jeg alle i det danske Redningsvæsen, vore foresatte i ministeriet, redningsbestyreren og kontorpersonelet samt alle ved redningsstationerne ansatte en hjertelig hilsen med gode ønsker om en glædelig jul og et godt nyttaar.

Grenaa i december 1962.

W. Rasmussen,

fmd. f. Foren. af danske Redningsmænd.

Den nye 16-tons m/redningsbaad til Esbjerg.

Efter redningsudvalgets indstilling har forsvarsm. Victor Gram sanktioneret at den nye m/redningsbaad, der er bygget paa orlogsværftet, faar station i Esbjerg. Som det vil være kendt, har der været en del diskussion om, hvorvidt redningsbaaden skulle til Esbjerg eller Hvide Sande — men nu er spændingen altsaa udløst, og det bedste vi nu hver især kan gøre, er at udtale de bedste ønsker for denne nye moderne redningsbaad og dens fremtidige virke, at den og dens mandskab maa have lykke til at løse de opgaver, der vil melde sig.

Efter at forsvarsministeren havde truffet sit valg, havde vi en samtale med opsynsmand Gustav Hallgreen, Esbjerg, der som bekendt under hele baadens bygning efter derom fremsat ønske fra orlogsværftet har været stillet til raadighed for afgivelse af rent praktiske raad angaaende foreliggende spørgsmaal vedr. baaden og herom siger Hallgreen, at der har hersket de bedste forhold i dette samarbejde, saaledes at de specielle ønsker, som jeg, som praktisk redningsmand, i dette eller hint kunne have, blev beredvilligt taget til følge. Hallgreen siger videre — den redningsbaad der nu gaar fra orlogsværftet, vil jeg betegne som værende det bedst tænkelige i enhver henseende. Det er en stor kraftig og sødygtig baad med tilsvarende stærk maskineri, let at manøvrere og ligger som den skal paa søen. Jeg har flere gange været med den ude paa prøvetur — nu sidst sammen med udvalget og der blev kun udtalt lovord om nybygningen.

Men den kommer ikke i første omgang paa station for at blive?

Nej — vi faar den ført til afprøvning i 2 maaneder, og derefter gaar den til Hvide Sande i andre 2 maaneder derefter videre til Thyborøn, Hirtshals og Skagen hver sted i 2 maaneder — og derefter bliver baadens fremtidige station saa Esbjerg.

Hertil kan vi tilføje, at redningsudvalget har indstillet, at saasnart man har indhøstet erfaringer ved bemeldte stationer angaaende redningsbaaden, vil nummer 2 komme paa bedding, og den vil komme til Hvide Sande.

jp.

Redningsdaad ved Englands Vestkyst

6 fiskere reddet fra en grundstødt trawler, som ansaas for prisgivet —

6 franske fiskere blev forleden paa en mirakuløs maade reddet fra vraget af en 273 tons stor trawler, efter at den engelske kystvagter havde opgivet at faa dem i land i live.

4 af de 6 franskmænd blev halet i land ved hjælp af en redningsline, mens de 2 øvrige blev samlet op af en helikopter. De havde i mere end 5 timer siddet i vraget af den grundstødt trawler „Jeanne Gougy“, som overskyldes af vældige søer ud for klipperne ved Lands End.

Tilsyneladende har kun de 6 af trawlerens besætning paa 18 mand overlevet forliset.

Forsvandt af syne —

Kort efter grundstødningen ved Lands End kunne man fra land se 6 mand klamre sig til skibets ræling. — Deres raab om hjælp hørtes svagt gennem stormen.

Saa styrtede en mægtig sø ind over trawleren og væltede den om paa siden. De 6 franske fiskere forsvandt ud af syne, og deres raab forstummede.

I 5 timer hamrede taarnhøje bølger mod det dødsdømte skib og slyngede det mod klipperne. Fra kysten kunne man tydelig høre lyden af metal, der skurrede mod sten.

Mennesker i vraget —

Først efter 5 timers forløb lykkedes det fra en klippe at se noget røre sig i trawlerens styrehus. Man saa et par bare fødder, der stak ud af styrehuset. De tilhørte et af besætningsmedlemmerne, som klamrede sig til roret.

En redningsline blev med raket sendt ud til vraget. Man saa en haand famle efter linen, faa fat i den og langsomt begynde at hale den indenbords.

Til iagttagernes forbløffelse dukkede endnu 4 mand op paa trawler-vraget og begyndte at vinke mod land. En efter en blev de 4 derefter halet ind.

Næppe var den sidste franskmænd blevet taget om bord i helikopteren, før vraget begyndte at splintres fuldstændigt mod klipperne og forsvinde i det oprørte hav.

Af renterne af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, født Hartmann's legat« vil der d. 6. marts 1963 kunne uddeles nogle portioner til værdige og trængende fiskere ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Nørrejylland og deres enker og uforsørgede børn.

De, der maatte ønske at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa skema til udfyldning ved henvendelse til **legatbestyrelsens formand, kontorchef H. Fog, Fyns Stiftamt, Slottet, Odense**, til hvem skemaerne vil være at indsende inden **den 15. januar 1963.**

Legatbestyrelsen.

Medaljen for ædel daad til matros —

Hæder til letmatrosen, der søgte at redde pige i Nordsøen —

Den unge Esbjerg-sømand, letmatros Jørgen Witt Christensen har for heltemodig indsats i forbindelse med en drukneulykke paa Nordsøen faaet tildelt medaljen for ædel daad. — Der er kun 12 nulevende danskere, som har modtaget denne udmærkelse.

Uanset det haarde vejr sprang Jørgen Witt Christensen, som det vil huskes, den 19. januar i aar ud fra en af DFDS' Englandsbaade paa vej fra Harwich til Esbjerg. — Han hørte en kvindelig passager raabe om hjælp, men selv om han straks sprang i søen, lykkedes det ham ikke at redde kvinden. — Letmatrosens kamp i det oprørte hav var imidlertid saa heltemodig, at han blev indstillet til belønning. — Han er desuden blevet hædret af rederiet og har faaet tildelt en anerkendelse af Kronprins Frederiks fond.

NYE BØGER

»Jul paa havet« er nu udsendt under redaktion af Axel Bærentzen. Som sædvanlig præsenterer dette julehæfte sig meget smukt med en række interessante artikler, skrevet af kendte penne, og teksten ledsages af illustrationer af ligesaa kendte malere. Resultatet er derfor fremragende.

Karl Eskelund: Slaa rommen i Glasset. Gyldendal. Ægteparret Eskelund har igen været paa en rejse, denne gang fra Cuba til Guayana paa sydamerikas nordkyst, hvorfra de hjemfører et væld af oplevelser.

Ombord paa en skonnert har Karl Eskelund besøgt Trinidad, Jamaika, Haiti, Puerto Rico og andre øer.

Som sædvanlig er forfatteren kommet i berøring med en masse mennesker i alle aldre, farvede som hvide.

Blandt bogens mange fængslende enkeltheder kan nævnes mødet med en religiøs sekt — bogen er fortalt med denne forfatters smittende beretterglæde.

Hans Bakgaard: Dramaet i bjørnens dal.

Den thylandske hjemstavnsdigter Hans Bakgaard kendt som forfatter til Ræven fra Boddum bæk, en lang række skuespil og digte har ladet høre fra sig, med en højdramatisk digt paa ikke mindre end 156 vers under ovenstaaende titel. Der er spænding i digtet, hvis hjemsted er USA fra første til sidste vers. Disse er letløbende og tolker baade mod og kærlighed. Digtet er trykt hos Lemvig Bogtrykkeri med omslagstegning af Leif Ragn Jensen.

Anton Kjædegaard: Mørke over Havet.

Forfatteren har med denne bog faaet sin debut. Han virker til daglig som programredaktør ved fjernsynet. Romanen er henlagt til besættelsestiden. Omgivelserne er et landsogn i Vensyssel, hvilken landsdel han fra sin opvækst er dybt fortroligt med. I et interview har han sagt, at det er en hjemkomst, hver gang han krydser Limfjorden. Her saa han engang to grave: en gammel flygtningekvinde og en ung allieret flyver laa begravet side om side. Oplevelsen er med i hans roman. Bogens fortæller er fyrmester, men fyret tændes kun efter tysk ordre. Mørke over havet har ingen store ord, men den er i usædvanlig grad ægte — med intens indlevelse har Anton Kjædegaard skildret det lille vesterhavssogn i den mørke vinter. Uden mange forklarende ord vokser personerne frem af dette mørke, man oplever dem, og husker dem som mennesker, man har mødt i det virkelige liv.

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 Paaleg

»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

Gyldendal har udsendt 3. samling af *Charles M. Schulz* »Radiserne« gengivet efter den amerikanske tegneserie PEANUTS. Paa dansk ved Ida Elisabeth Hammerich. Den sprutter af humor, og er et godt bidrag til den mørketid vi gaar imod.

Christopher Isherwood: Gæst blandt skygger. Paa dansk ved Ove Brusendorff, Gyldendal. Bogen indeholder en lang række skarp tegnede nærbilleder af særprægede personer en bog om forfald og undergang, men tonen er snarere overgiven end tragisk, den er fortalt med hele den vittige stil, der har givet forfatteren ry som den store forfatter.

Borgens forlag har udsendt en bog af forfatteren *Knud Andersen*: Ulven der hoppede, og andre noveller som man læser med den samme interesse, som alle tidligere bøger af denne forfatter der igennem de sidste 30 aar har glædet en stedse større læsekreds.

Endvidere har Borgens forlag udsendt bogen: Olie til vestens skibe. Forfatterens erindringer om sine oplevelser i de maaneder efter Tysklands kapitulation da han deltog i krigen om Japan i Stillehavet — en varigt dokument til belysning om danske søfolks krigsindsats i allieret tjeneste. Forfatteren er en storartet fortæller.

Carson Mc. Cullers: Uret uden viser. Gyldendal. Handlingen i denne roman er henlagt til en lille sydstatsby, hvor den fortsættes til et drama, som paa denne tid river op i gamle, men aldrig glemte tragedier og i nuets konflikter.

Alistair Mac. Lean: Frygten et mit vaaben. Gyldendal. Handlingen i denne roman er henlagt til den meckaniske havbugt og det subtropiske Florida. En bog med spænding fra første til sidste blad.

Derek Monsey: Noget af en helt. Gyldendal. En krigsroman der handler om en meget ung britisk løjtnants liv gennem 8 maaneder i mellemitaliens bjerge, hvor han i 1944 holder sig skjult for tyskerne, efter at have undsluppet fra en fangelejr.

Mark Twain: Huckleberry Finn. Gyldendal. I Ole Storms oversættelse er bogen genskabt, med al dens poesi, kraft og friskhed som blandt andet blev en saa vidunderlig inspirationskilde for tegneren E. W. Kemble. Af hans klassiske illustrationer smykker et hundrede denne nye udgave. P.

Forsvarsminister Poul Hansen — gik.

Redningsvæsenets hidtidige minister Poul Hansen, med hvem redningsvæsenets folk naaede at faa det bedste samarbejde, er som det vil være kendt, gaaet fra borde og har overtaget finansministeriet, (vi haaber, at han vil tænke venligst paa sin efterfølger, særligt naar det drejer sig om bevillinger til — redningsvæsenet). Men Poul Hansen fortjener faktisk, at vi kipper med flaget, fordi han i en aarrække var vor chef, og fordi han fik lavet en hel del vedr. baade nybygninger og moderniseringer af materiellet. Han hørte meget gerne efter den menige redningsmands ønsker, og var ikke bange for i afgørende problemer, at tage personlig stilling — selvom en saadan til tider var imod strømmen, og vi tror heller ikke, at han bar nag, selvom vore krav til tider maaske blev trukket lidt haardt op. Vi ville faktisk gerne have beholdt Poul Hansen — men vi haaber paa, at hans efterfølger som forsvarsminister — der jo blev Victor Gram — maa blive lige saa lydhør overfor vore ønsker — der altid har det go'e ved sig, at de er berettigede. jp.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Øhre . Opsik
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 Udstyrforretning
TORVET 8 - LEMVIG - TELF. 408

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. 777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 338 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 504

LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894

Filial: Thybørn . Telf. 29

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

hos **Hvass**

Thisted

Nordjyllands
største
BOLIGHUS

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 1809

P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

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 1345
SKAGEN

AKTIESELSKABET SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 1538

THISTED

MINDESMÆRKER

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft
Thisted . Telf. 361

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. 6000

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 388

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

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI 1/2

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie