

**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)  
Havarit-Telefon Dag og Nat Central 53010  
Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

$\frac{D}{S}$  DANNEBROG  $\frac{A}{S}$

**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  
CENTRALBIBLIOTEK  
LÆSESTUEN

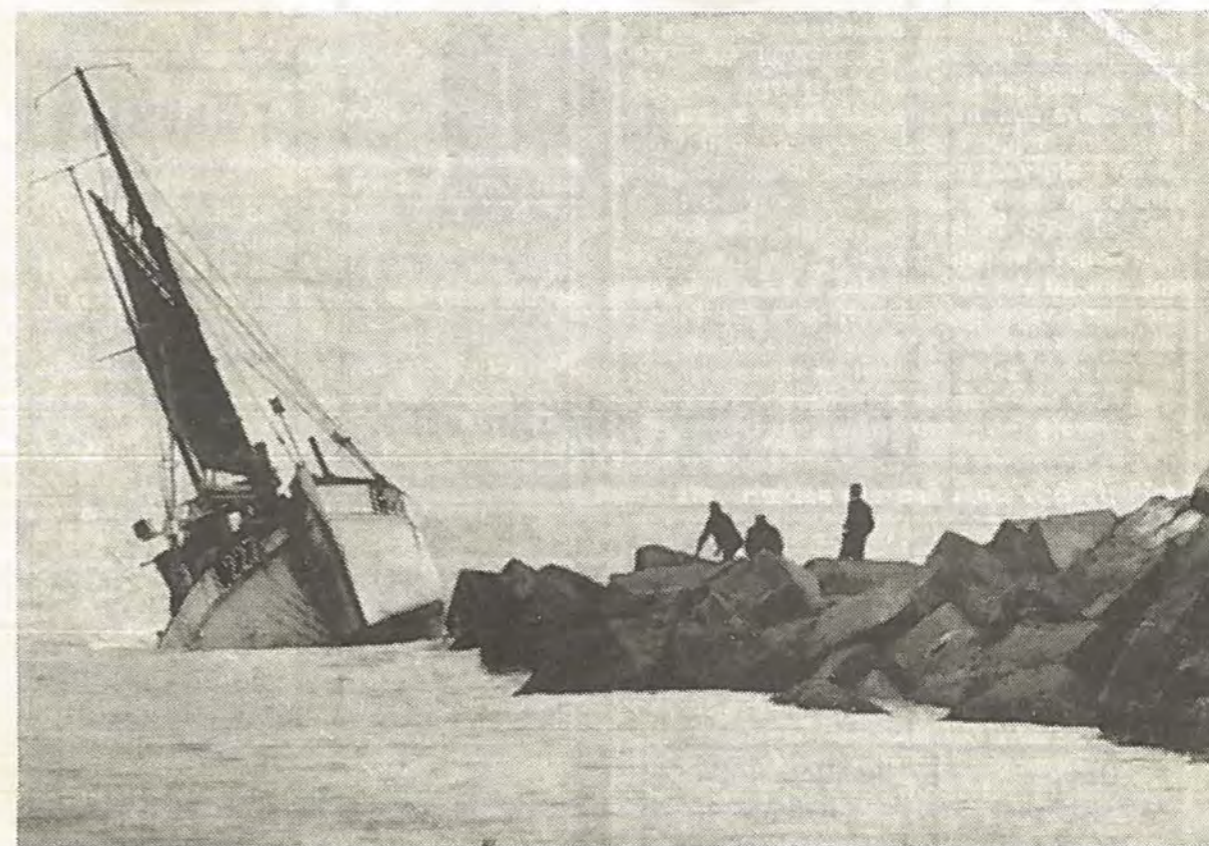


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1963

30. Aarg.

**Thyborøn-kutter løb paa hofde**

Thyborøn-kutter »Grethe Hvid« løb for leden paa en hofde syd for kanalen. Mandskabet blev bjerget, og kutteren er senere kommen fri, men sank under bugsering mod havn.



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

Marketerendel

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

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup> Telefon 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- 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, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals · Tlf. 180

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1963

30. aarg.

## En masteskov i havnen

Der var en del fiskekuttere, som et stykke tid før jul blev i havn — man siger, at det er de skippere, der har gjort det saa godt i det nu snart svundne aar, at de har raad til at tage en 14 dages juleferie, og der er vel ingen tvivl om at den bliver udvidet til en maaned, inden der igen lægges fra kaj.

Men nu er ogsaa de mange andre kuttere lagt op i række og geled i 3-4 lag, og der er gjort julerent om bord, saa det forslaar. Punktum'et for al den renfærdighed, er for mange sluttet af med et lille grantræ i mastetoppen.

For mange vestkysthavne betyder en tur til havnen i dagene før julen en tur i skoven, forstaaet paa den maade, at det kun er en gang om aaret — i julen — at samtlige skibe er i havn, og deres master i hundredevis udgør jo en veritabel skov, den eneste paa stedet. Med sø paa yderhavnen kan dønningerne ganske svagt faa disse ranke master til at svaje som den gang, de hver især stod rodfæstet forskellige steder rundt omkring i den danske muld — nu i julen har de faaet en lille rørende mindelse fra deres fortid, den grønne dusk, som skipperens kone syntes, der skulle pyntes med.

Nu staar de ranke master hver paa sin skude og prater om aarets forunderlige oplevelser, hvor mangen mast bar den radioseeder, over hvilken glæde eller sorg naaede hjem fra fjerne fiskepladser, hvor vindstyrke paa 10 gav andre rystelser end dem, der opleves just i dag, da man er hjemme trygt i havn, indtil skipperen og hans folk er færdig med at fejre jul i familiens skød og atter længes ud mod de gyngende veje og det dragende liv paa skibsdækket.

\* \* \*

For os alle gælder det at julen er mindernes tid, og der er glans over minderne, ganske uanset om julen blev fejret i storhed eller i den fattigste fiskerhytte bag klitrækken. - Siden da blev det altid barndommens jul, der stod mejslet i erindringen, hvor stjernens skin var klare og stigen naaede næsten helt ind i himlen.

Husker du dagen før julen, den eneste dag i hele aaret, da sparekniven paa en maade var lagt til side — turen til den gamle butik ved fars og mors haand, hvor de spændende traditionelle indkøb blev gjort af manglende kopper, tallerkener med hollandske sejlere paamalet,

voksdugen, der siden minder en om jul blot ved dens særlige duft — julegaven fra købmanden, der netop altid varierede omkring en voksdug eller en bronzeret hængelampe. Ved denne aladinslampes forunderlige skær, med maven fuld af kaal og ribbensteg fra grisen, der alt var slagtet, og med stadig beundrende blikke paa de nye tallerkener, gled de mindste i flokken ind i søvnens rige, og „Bob“, som strakte sig velbehageligt i kakkellovnskrogen, orkede knapt den megen dejlige julemad, der ogsaa blev den til del, mens vi, som var større, fik det hele med, ogsaa juleevangeliet om barnet, der ingen plads var til, og julesalmen, om julen, som bragte velsignet bud — netop om ham.

Juletræ og julegaver var noget, der kom til — senere. Vi savnede det ikke, for glæden havde vi paa anden maade, og der var da ogsaa en chance for at komme med ved fælles-juletræet i skolen nogle dage senere, hvis altsaa blusen, bukserne og skoene ville det.

\* \* \*

Naar vi saadan sad trygt og nærmest himmelsk omkring julebordet — og bilæggerovnen var oppe paa højeste effekt — ivrigt optaget af spil om nødder, der som klokken gik kunne blive lidt sorte i løden af sved og sorte fingre kunne det hænde, at en kom buldrende uden for huset. Vi vidste i et nu, at den fremmede ikke kunne være andre end opsynsmanden, der skulle boje far ud til strandvagt. Vi syntes jo nok, det var synd for ham og os, da vi nu lige sad saa godt, men far smilede, for der var 2 kroner at tjene fra midnat til daggy, og ogsaa dengang varede julen længe og kostede.....

Mor fandt tøj, vanter og halstørklæde, støvler og en lille godbid til far i den lange nat, og „Bob“ sprang op i en ekstase — det gjorde den altid, naar der var udsigt til en vagttur.

Far gik saa, vi fulgte ham til døren og saa ham forsvinde i et rygende snefog for igen næste morgen at være tilbage, juleglad i sin store flok.

\* \* \*

Engang om aaret oplever vi julen, og det slaar ikke fejl, at vi samtidig genoplever vor barndoms jul — saalænge vi kan gøre det, er der vel noget af barnet tilbage i os. - Vi har højere til loftet i dag og videre til væggene, vi



kan give vore børn mere juleri, end vi modtog, men hvormeget vi end selv formaar at skabe, saa vil lidt eller meget ikke gøre fra eller til i deres juleminder. naar de senere bliver voksne, for alle husker vi barndommens jul, som vi saa den med barnets øje.

Er det ikke derfor, vi higer ud for at høre de sprøde juletoner fra den lille klokke i taarnet derhjemme, for at høre havets dur og vindens rusk i marehalmen bag klitten — og for at lægge blomster paa de grave, hvor de hviler, der var saa gode til at præge julen for os.

Maagen.

Vi har modtaget:

### »Hvor er vi henne«

Saaledes spurgte P. Munk, Vorupør, paa Vestjydsk Fiskeriforenings møde i Esbjerg forleden, med henblik paa kaptajn Fjeldes redningsprogram. Kystredningsvæsenet har jo været i søgelyset lige siden Hvide Sande ulykken, idet det hævdedes, at materiellet ikke fulgte tidens krav, og i disse dage er en ny motorredningsbaad til den jyske vestkyst undervejs fra København, og til foraaet kan en ny motorredningsbaad til Klitmøller ventes færdig, og man venter jo at flere baade af den store type skulle følge efter, og saa kommer kaptajn Fjelde med sit program. — Det er jo nemt at paavise, at strandinger er betydelig sjældnere nu end for 30 aar siden. Men der vil dog altid ske strandinger enten af storme eller anden aarsag, og da en stor del af de danske kyster er livsfarlige at strande paa, vil et kystredningsvæsen jo stadig være paakrævet. Det er muligt, at de allerfleste redningsbaade kan inddrages, det kunne dog være et spørgsmål om Horns Rev-området helt kan undvære redningsbaaden, det kan jo være godt nok at enkelte motorredningsbaade ogsaa har redningspram til brug, hvor der er ringe vanddybde, men for den aabne kyst stilles der store krav.

Tager vi den kolossale udvikling af vort fiskeri i de 30 aar i betragtning kan vi jo ikke komme uden om, at denne udvikling stiller endnu større krav om et kystredningsvæsen end før. Jeg tænker ikke alene paa de store fiskelejer fra aaben strand i Thy og Vendsyssel, men ogsaa fra de forskellige havne paa den jyske vestkyst, hvorfra der drives fiskeri med saavel store som smaa fartøjer. Og naar de orkanagtige paalandsstorme sætter ind, kan der jo ske strandinger, nu som før, hvorsomhelst paa kysten og man skulle mene, at vort kystredningsvæsen godt kan være sit arbejde bekendt. Den indsats, der er ydet, har jo kostet tab, store og smertelige — men hvis vi tænker, hvor mange tragedier, der er undgaaet ved redningsvæsenets indsats — saa er der grund til at takke for, at det gik godt saa tit som det gjorde. Vort land kom forholdsvis tidlig i gang med at organisere

vort redningsvæsen, — flere af vore nabolande begyndte dog tidligere end os. — De frygtelige søulykker paa vestkysten i 1808 og 11, hvor mange hundrede engelske marinesoldater druknede, gjorde et dybt indtryk paa vestkystens befolkning, og da der i 1843 druknede 43 bjergere fra Oksby ved en stranding paa Horns Rev, stod det klart for kystboerne, at de burde have hjælpemidler for at afbøde mange af de utallige ulykker som skete. — Den overvejende del af strandingerne paa den jyske vestkyst og paa Bornholm, skete jo nær land.

Og den aarsag, der skulle faa bægeret til at flyde over, kom i 1848 med det engelske barkskib „Vertumas“ stranding paa Harboøre, hvor det under umenneskelige anstrengelser lykkedes Harboøreboerne under kammerraad Claudi's ledelse, at fravriste havet 4 af den 13 mands store besætning. — Kammerraad Claudi havde gennem flere aar kæmpet for at faa forstaaelse for, at kystboerne maatte have hjælpemidler til dens kamp for at redde de strandede søfolk. Nu foretog han for egen regning en rejse til England for at sætte sig ind i, hvordan de derovre havde organiseret et redningsvæsen. Han hjembragte et raketapparat, som anbragtes paa Harboøre og et raketapparat, som anbragtes ved Tuskær og Frimurerlogen skænkede et raketapparat, som anbragtes ved Klitmøller.

Der nedsattes en kommission med det formaal for øje, at organisere et redningsvæsen langs de danske kyster, og allerede i 1852 var en række stationer fra Skagen til Blaavand og paa Bornholm i virksomhed. — Stationerne var forsynet med baad eller raketapparat eller begge dele, eftersom forholdene passede. Da de nye redningsstationer fuldt ud svarede til forventningerne, blev der lagt flere ind, hvor afstandene var for store, ligesom der paa østkysten, hvor der var stor trang for redningsvæsen, og saa anlagdes nye stationer. — I 1918 kom den første motorredningsbaad til Skagen Havn og kort efter en motorredningsbaad til den aabne kyst ved Klitmøller, og da de indfrieede forventningerne, blev en del stationer ved den aabne kyst og stationer, hvor der var havne forsynet med motorbaade, som ogsaa for havnenes vedkommende er forsynet med en større type end dem, der først kom til Skagen og Esbjerg. — Som følge af motoriseringen nedlagdes en del stationer, som var forsynet med robaade. Men der har dog været stillet krav om flere motorredningsbaade til støtte for stedlige fiskerlejer. Og derfor maa man jo atter spørge, hvor er vi henne, at en mand indenfor redningstjenesten kan fremsætte et forslag, som kaptajn Fjelde har fremsat, kan jeg ikke forstaa. At vor søredningstjeneste er stillet overfor store krav, er der jo ingen der benægter, og at de to dygtige redningsskibe i Esbjerg og Thyborøn med vindning kunne ombyttes med to nye, er der sikkert ingen der har noget imod. Men det kan

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Christian Ovesen Christensen*, Thyborøn, er afgaaet ved døden den 16. november.

Chr. Ovesen Christensen, der var født den 10. septbr. 1882, blev ansat som baadmand ved Thyborøn redningsstation den 1. novbr. 1903 og som baadformand den 1. aug. 1913. Han afskedigedes paa grund af alder den 30. sept. 1945 og havde i de næsten 42 aar deltaget i redningen af 151 skibbrudne.

Chr. Ovesen Chr. var dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje. —

### 25 aars jubilæum

Baadmand ved redningsstationen „Nymindegab“ *Theodor August Jensen* kan den 1. jan. 1963 fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

### 50 aar

Opsynsmand ved redningsstationen „Blaavand Ove Thøstesen“, fylder den 2. januar 50 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand *Niels Nørgaard*, Nr. Tornby, fylder den 3. januar 70 aar.

### 75 aar

Fhv. betjeningsmand *Niels Mortensen Gregersen*, Ferring, fylder den 11. januar 75 aar.

Fhv. baadmand *Jens Kristian Ruby Pedersen*, Tuskær, fylder den 16. januar 75 aar.

Fhv. baadformand *Hans Cornelius Jensen*, DM., Blaavand, fylder den 19. januar 75 aar.

jo ikke løse problemerne fra den aabne kyst. Da den hollandske sandpumper „Kinhenin“ under en storm om natten den 9.-12. 51 laa opankret i nødsituation ud for Holmslands Klit, kunne man jo ikke tilkalde redningsdamperen paa grund af minefare, ellers ville en saadan løsning for en hjælpeaktion have været sikrest, dog vil en saadan hjælpeaktion jo tit komme for sent, og derfor maa kystredningsvæsenet jo yde assistance i den udstrækning det er muligt.

Hvis kaptajn Fjeldes forslag tages til følge er vi omtrent der, hvor vi var i 1839, da samtlige strandfogeder paa justitsministeriets foranledning forsynedes med en smækker line til skibbrudnes redning.

P. Chr. Dahl.

## Feriehjemmene for sømands- og fiskerenker

Som det vil være bekendt gennem de tidligere aarsberetninger har Indenlandsk Sømandsmission 2 smukt beliggende og velindrettede feriehem for sømands- og fiskerenker og deres børn. Det ene, „Aggershøj“, ligger i udkanten af Marstal paa Ærø, og det andet, „Brinchly“, ved Veddelev strand ved Roskilde fjord. Det har vist sig, at der stadig er god brug for disse feriehem. Søgningen har i 1961 været saa stor, at man har maattet udvide sæsonen med to hold, og alle ferieopholdene har været fuldt belagt.

Hver deltager har som sædvanlig faaet et 13 dages gratis ophold for sig og eventuelle børn, ligesom en del af deltagerne har faaet bevilget rejselegater til dækning af hen- og hjemrejse til feriehemmet. Talrige glade breve vidner om, at opholdet for mange betyder en uvurderlig hjælp til at fortsætte hverdagen derhjemme, og om den betydning det har, at man kan tilbringe en ferie sammen med ligestillede.

Feriehjemmene har i 1961 været besøgt af 320 deltagere. Heraf var de 74 fiskerenker med 17 børn, medens resten var enker efter og børn af søfarende i den danske handelsflaade. Ogsaa enkerne efter de sidste forlis i Danmarks handels- og fiskerflaade har faaet indbydelse til at deltage i ferieopholdene, idet man hvert aar fra de store ulykkesforsikringselskaber faar en fortegnelse over sømands- og fiskerenker i det forløbne aar.

Det er baade en glæde og opmuntring at bemærke, at de samme bidragydere trofast staar bag dette arbejde og aar for aar er med til at sikre feriehemmets drift. Som hidtil er de største bidrag til hjemmenes drift ogsaa i 1961 ydet af danske rederier med kr. 21.610,00 og af Søfartens Fællesraad, der i 1961 gav et tilskud paa kr. 12.000,00.

### Indenlandsk Sømandsmissions feriehem for sømandsenker

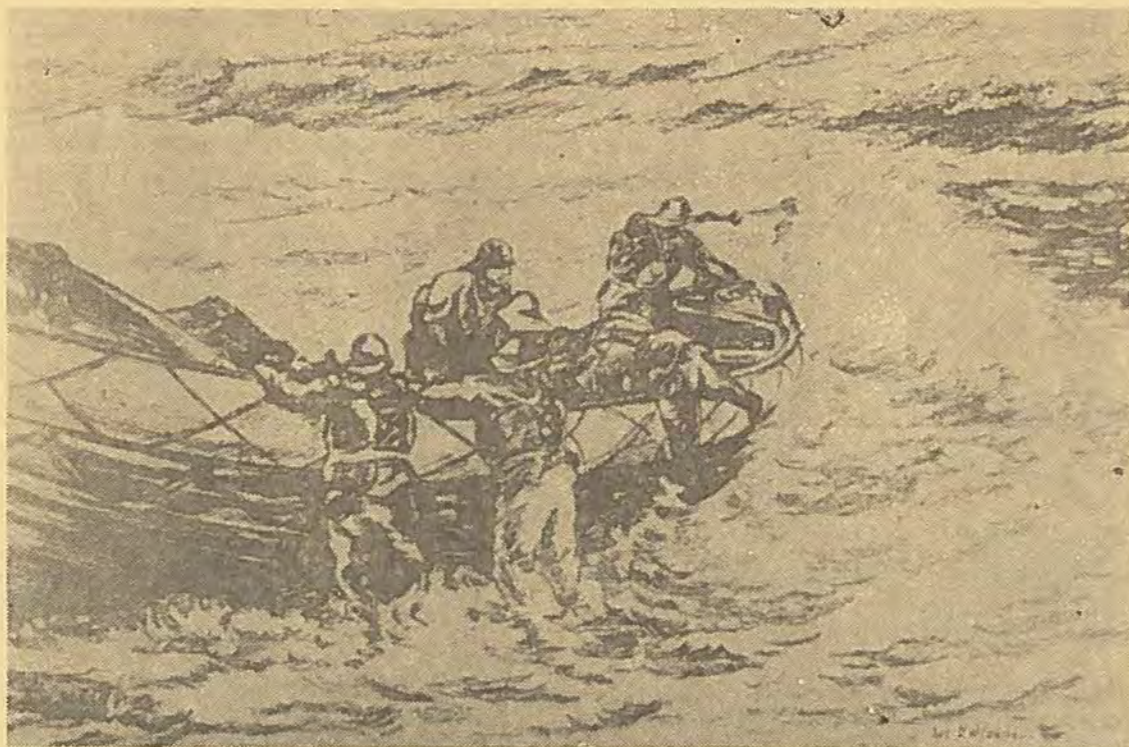
Feriehemmernes regnskaber føres af sømands- præst Fr. Vilh. Eilschou-Holm og revideret af statsautoriseret revisor Laurids Hansen.

Feriehemmernes indtægter beløb sig i 1961 til kr. 49.578,58 incl. indvundne renter. Udgiften ved driften af de to feriehem i 1961 beløb sig til kr. 66.684,29, og regnskabet slutter saaledes med et væsentligt større underskud end fjor, nemlig kr. 17.105,71. Fra Søfartens Fællesraad har arbejdet blandt sømands- og fiskerenker og deres børn i aar faaet et tilskud paa kr. 12.000,00.

Her er der tale om en sag, som vore fiskere og redningsmænd stadig maa have et aabent sind for.

Red.





Et stemningsmotiv fra forrige aarhundredes Skagen

## Lars Kruses minde

Forfatterinden Thyra Jensen var præstekone i Raabjerg i aarene 1891—94, gift med pastor F. E. Bojsen Jensen, der i nævnte tidsrum virkede som sognepræst i dette Danmarks største klitsogn med den storslaaede natur af heder, moser, klitstrækninger og flyvesand. I en erindringsbog „Fra gamle præstegaarde“, der udkom 1930, har Thyra Jensen tegnet nedenstaaende smukke billede af Skagens bedste og mest uforfærdede mand, Lars Kruse, hans tragiske død og efterfølgende begravelsesdag.

Lars Kruses liv var en uafbrudt, næsten uover-skuelig række bedrifter fra 1859 til 1894. Den største, mest straalende var nok indbjergningen af mandskabet fra den svenske skonnert „Daphne“ den 27. december 1862. Efter den bjergning var det, regeringen tilkendte ham det sølvkors, som han dog først fik 18 aar senere — fordi det var blevet fremdraget, at han engang som dreng sammen med andre drenge havde opfisket og solgt blaatræ for syv skilling!

Først Drachmanns bog „Lars Kruse“ gav ham oprejsning, men hvem ved, maaske var han uden denne smaalighed aldrig blevet den mand, den helt, han blev, ordknap, beskeden, tilbageholdende, indtil baaden var i søen, og han ridende paa rorpinden, med lynende øjne satte over revlen eller kovendte for en braadsø.

Jeg mindes en foraarsdag — den 9. marts

1894 — da rygtet fløj som med budstikke ud over landet: „Lars Kruse er druknet“.

Han, der for faa dage siden paa sit sidste redningstogt under meget farefulde omstændigheder havde frelst besætningen paa en tysk skonnert, der strandede paa revet, var paa en fisketur i Nørrehav — i en let storm af sydøst — kærtret og druknet sammen med en 17-aarig ung mand — hans yndling ved redningsarbejder — medens to andre fiskere var blevet reddet.

Nu havde havet, med hvem han havde taget saa mangt et livtag, sejret over den gamle kæmpe.

Jeg mindes især hans begravelsesdag, som — hvor sært det end kan lyde — kom til at sætte skel i vort liv.

I sandhed, nær og fjern, fra alle kanter af landet, fra alle samfundslag, stævnedes man den dag mod Skagen. Det summende af bladreferenter i det lille tog, det var lige ved at blive livligt. Den smukke stemning hjemme fra den ensomme præstegaard stod i fare for at svinde.

Men da vi besøgte enken i det lille, lavloftede fiskerhus i Østerby, kun faa alen fra det fraadende hav, og kort efter i ligstuen stod ansigt til ansigt med Skagens bedste, mest uforfærdede mand, da var vi paa én gang i den den verden, hvor selv den reneste, skønneste

*Saa hastigt svinder dagen,  
og aft'nen stunder til.  
Her var et andet Skagen -  
et bedre, om man vil.*  
(Drachmann)

stemning blev lapperi ved siden af virkelighedens storhed.

I den aabne kiste paa den hvide pude hvilede det stolteste hoved, jeg mindes nogen sinde at have set, jeg saa paa mundens lange, viljefaste linje, og var saa bedrøvet over, at jeg ikke havde oplevet at møde dette kloge, venlige blik.

Paa den barkedede højre haand var tatoveret hans navn, højere oppe frelseren paa korset og tro, haab og kærlighed. Han havde ikke sluttet sig til Indre Mission, han mente jo om dem, at de talte for meget og bestilte for lidt. Men hver søndag havde man set ham i Guds hus, han sang og bad daglig, og hans sidste ord havde været: „Herre Jesus, bevar min sjæl“.

Folk strømmede ind. Vi saa paa væggene de franske og tyske hædersdiplomer, og sølvmedaljerne var fremlagt tillige med det store sølvbæger, mænd og kvinder paa Sjælland havde skænket ham.

Vi læste denne skønne inskription:

*„Ydmyg i ordet  
stolt i sin daad,  
kristen i gerning,  
mand i sin baad“.*

Maleren Chr. Krogh sad og tegnede ham. Kranse kom ustandseligt — fra kongen og fra alt, hvad der havde navn i Danmark i de dage.

Vi hørte Lars Kruses enke sige:

„Hvis han kunne se alt dette, ville han sige, hvad skal al den pral til, men tak dem alligevel alle de mange — mange —“.

Jeg mindes ude ved graven den alvorlige, gode, meget lange omvendelsesprædiken af stedets præst, der lige saa godt kunne have været holdt ved en hvilken som helst anden lejlighed end Lars Kruses ligfærd.

Da han tav, var der nogle øjeblikkes dyb stilhed, det var som hele den store forsamling ikke kunne skilles, før der havde lydt et andet ord over Lars Kruse.

Da gik min mand frem, og saa højt og klart som ingensinde før sagde han: „Jeg vil gerne have lov at udtrykke min ærbødighed for ham, som ligger her, fordi jeg føler, at han var noget stort. Jeg fik ikke lejlighed til at faa sagt ham det, medens han levede, derfor vil jeg gerne sige et lille ord ved hans kiste: Vær tro til døden, saa skal du vinde livets krone! Det er ligesom jeg i disse ord hører hans røst til os unge, som har livet for os. Om Lars Kruse var en kristen, det ved jeg ikke, det ved kun Vor Herre, men han var tro til døden i livets gerning“.

Vi læste senere Drachmanns dejlige vers om sin ven:

*„Han var saa stærk, saa stout og saa støt,  
saa hel og fuldstøbt en mand,  
den stærkeste aare, den støtteste sjæl  
i Danmarks klejnmodige land —“.*

## Fra en tid med mange strandinger

Briggen »Capella« strandede paa Dueodden

Meldingen om strandingen modtoges paa stationen Snogebæk ved 8-tiden om morgenen. Vinden var ONO med orkanagtig storm og høj sø. Ved 9-tiden afgik redningsbaad og raketapparater fra stationen til strandingsstedet, hvor skibet fandtes liggende paa siden, omtrent en kabellængde fra land. Forbindelsen med skibet opnaaedes med første raketkast, men under udhalingen af stjerkeblokken sprang raketlinen. Den raket, som derefter affyredes, eksploderede og sønder slog aldeles stativet, heldigvis dog uden at saare nogen af redningsmandskabet. Skibet var imidlertid fuldstændig krænget over, og vendte bunden i vejret. 6 eller 7 mand af besætningen saas siddende paa vraget. Saa hurtigt som muligt blev den til de dobbelte raketter hørende raketbuk opstillet og en raket affyret, som lagde linen tæt ved vraget, uden at besætningen var istand til at opfiske den. Den næste raket lagde linen lige tværs over vraget, hvor den ogsaa blev fastgjort, men uden at der iøvrigt af besætningen blev gjort forsøg paa at benytte den. En sø skyllede nu 2 eller 3 mand bort fra vraget, en af disse fik fat i raketlinen, og kom derved op paa vraget. Kort efter skiltes dette fuldstændigt ad, og alle forsvandt i bølgerne. Redningsbaaden var nu kommet til stede, men det var aldeles umuligt at benytte den under de forhaandenværende forhold, da den ville være blevet sønderslaaet mod klippekanten, saa snart den var blevet sat i vandet.

Da »Hulda« gik paa land ved Tuskjær

Den 7. oktober 1875 bemærkede man fra Tuskjær et skib komme drivende ind mod land. Det blæste paa dette tidspunkt en vestlig storm med byger, og en stranding syntes uundgaaeligt. Kl. ca. 9,30 naaede redningsmandskabet og raketapparaterne ned til skibet, som da var gaaet til ankers 1 $\frac{1}{4}$  mil fra land. Raketapparatet holdtes derefter i beredskab til kl. 4 eftermiddag, da skibet, hvis fokkerigning i løbet af dagen var kappet overbord for at lette dets bevægelser for ankrene i den høje sø, drev saa nær ind paa yderrevlen, at kættingerne maatte slippes, og ved 4-tiden stødte skibet paa den inderste revle omtrent 100 favne fra land med bredsiden vendt mod dette.

Den første raket gik over skibet, men da linen sprang tæt ved raketstokken, førte vinden linen tilbage indenfor skibet. Dette drev nu noget længere ind, men kom derved til at staa med bouget mod land, hvilket vanskeliggjorde tilvejebringelse af forbindelsen ved hjælp af raketapparatet. De to følgende raketkast mislyk-



kedes ogsaa, idet linen faldt ved siden af skibet, som ikke havde nogen forrigning, der kunne opfangе den. Inden man kunne affyre en 4. raket drev skibet saa nær ind mod land, at en fra samme udfiret tønde naaede stranden og ved hjælp af denne dertil befæstede line, halede sig nu udhalingen m. v. omborg, og skibets besætning paa 9 mand bragtes nu lykkeligt i land i redningsstolen. Strandingen var forarsaget af uformodet strømsætning i forbindelse med den haarde paalandsstorm. Skonnerten „Hulda“ var hjemmehørende i Tenalo.

#### Sluppen »Nicoline«s stranding ved Nr. Vorupør.

Den 8. april 1876 om morgenen strandede paa Vorupør Hage sluppen „Nicoline“. Strandingen bemærkedes ved 4-tiden og en time efter var mandskabet fra redningsstationen og raket-apparaterne paa strandingsstedet, hvor skibet stod ca. 50 favne fra land. Vinden var NO med strid kuling og temmelig høj sø. Den første raket faldt over rigningen og skabte forbindelse, hvorefter mandskabet paa 3 mand uden vanskeligheder bragtes iland.

Grunden til strandingen angaves af kaptajnen som fejl ved kompasset og strømsætning. „Nicoline“, der var hjemmehørende i Mandal, kom her ud for sin sidste rejse, idet skibet blev tolt vrage.

#### Da »Luther« kom til Stenbjerg.

Den 29. september 1875 indstrandede paa Stenbjerg søndre strand skonnerten „Luther“, der var hjemmehørende i Oscarshamn. Det blæste en storm nævnte dag af NV, og søen gik haardt. Ved 8-tiden naaede redningsmandskabet og raketapparaterne til strandingsstedet, hvor skibet stod ca. 60 favne fra land med agterenden indefter. Rigningen var allerede da gaaet overbord. Medens den første raket ikke bragte forbindelsen i orden, lykkedes det med den anden, som førte linen ind over skibet. Besætningen, der var paa 6 mand, bragtes derefter uden vanskelighed ind paa stranden. Som grund til strandingen angaves paalandsstorm.

#### Tjalken »Gezina«

strandede den 12. oktober 1875 tæt nord for redningsstationen Snogebæk paa den saakaldte „Salthammer“. Kl. 4 om natten modtoges der ved stationen melding om, at strandingen var nær forestaaende. Vinden var sydlig med aftagende storm og høj søgang. Da redningsbaaden ankom til strandingsstedet, stod skibet omtrent to kabellængder fra baadhavnen paa sydsiden af Salthammerrev. Baaden gik straks ud og vendte efter en times forløb tilbage, medhavende besætningen, der bestod af 2 mand foruden kaptajnen og dennes hustru. Aarsagen til strandingen var urigtigt bestik i forbindelse med mørket, som hindrede i at se landet.

### Staalkutteren »Jette Marie« gaet ned

Det 124 tons store staalskib „Jette Marie“ af Esbjerg forliste natten til den 10. december under fiskeri paa Fladen grund. Heldigvis reddede skibets 5 mands besætning sig fra borde i gummiredningsbaaden i en storm med vindstyrke 10 og svær sø. De blev i god behold reddet ombord i en anden Esbjerg kutter „Dora Venø“, der holdt sig paa siden af den synkende staalkutter sammen med Skagen kutteren „Pingvin“, der ogsaa kom tilstede.

Redningsskibet „Vestkysten“, der gik til undsætning naaede ikke at komme frem over den lange distance, og returnerede da meldingen om, at besætningen var reddet og kutteren gaaet ned, kom frem.

„Jette Marie“, tilhørte skipper Hans Evald Jensen, Esbjerg, og var forsikret for 640.000 i ONION, der har genforsikret.

Det er det sjette staalskibsforlis indenfor de sidste 10 maaneder.

Kort efter forliset udtalte fiskeskipper Hans Evald Jensen til „Vestkysten“: Jeg er personlig meget ked af tabet af kutteren. Havde vi blot faaet tre timer med roligt vejr, ville den kunne have været reddet, hvis vi kunne have faaet den pumpet læns.

Lørdag morgen laa vi underdrejet i vindstyrke ni, da vi opdagede, at kutteren begyndte at synke ned i søen. Vi fandt ud af, at der var kommet vand i lasten. Hvorfra ved jeg som tidligere omtalt ikke med sikkerhed. Om eftermiddagen kl. tre, inden vi gik fra skibet, var f. eks. alle isdæksler paa sin plads.

— Hvordan kom besætningen fra borde?

Vi gik i gummiredningsflaaden. Situationen var saadan, at vi maatte sætte den ud i vind-siden. Først kastede vi faktisk kokken direkte ind i flaaden, derefter gik vi andre ombord i den. Tre gange stødte gummiflaaden mod skibssiden, men den holdt.

Der var en meget ubehagelig ting ved den i øvrigt fortrinlige flaade. Der var mørkt som i en grav inden i den. Der maa absolut laves en forandring her, saa der automatisk tændes lys i flaaderne indvendigt, naar de pustes op.

Vi kunne ikke have fundet ud af noget, hvis ikke „Dora Venø“ havde holdt sin projektør mod os. Vi sejlede i den haarde sø rundt om forskibet. Chr. Venø ombord paa „Dora Venø“ manøvrerede mesterligt fra vor luv side til læsiden og fangede gummiflaaden, efter at den havde drevet en god snes meter. Det var et stykke fremragende sømandsskab. Chr. Venø udførte ved bjærgningen. Vi var alle fyldt med beundring for ham og hans besætning. En mand om bord kastede en kasteline med en saadan præcision, at den gik gennem aabningen i gummiflaaden.

#### Fantastisk manøvre af Skagen-skipper

Ikke mindre beundring maa vi nære overfor skipper Hermann Christensen paa „Pingvin“ af Skagen. Han udførte om muligt et endnu mere fantastisk stykke sømandskab ved i den haarde sø at lægge sin store staalkutters stævn saa at sige helt op mod stævnen paa „Jette Marie“ og binde trosserne fast i gelænderet. Denne aktion gennemførte han tre gange, idet gelænderet gik i stykker ved trækket.

Jeg har aldrig set lignende dygtig manøvrering.

I det hele taget vil jeg gerne udtale min største tak for det arbejde, der blev gjort fra „Pingvin“ og „Dora Venø“.

*For den smukke gave fra Foreningen af danske Redningsmænd til min 60-aarsdag, sender jeg ogsaa ad denne vej min hjerteligste tak.*

*G. Honnens de Lichtenberg.*

#### 2 skibsforlis for 100 aar siden ud for Tversted-Uggerby -

*Besætningen blev reddet med fladbaade fra kysten -*

Den 22. oktober 1862 strandede 2 skibe ud for Tversted-Uggerby, nemlig brig „Matthew“, kaptajn John Davidson, Sunderland, paa rejse fra Viborg i Finland til England med en ladning planker, samt kuf „Ocean“, skipper Johan Grüber af Sappenbrug, der var paa vej fra en havn ved Wesermundingen til England i ballast. Begge skibe blev fuldstændig vrage, men heldigvis blev besætningerne reddet, skønt der rasede en voldsom storm, og endda med fladbaade fra kysten, idet det varede alt for længe, inden redningsbaaden fra Nr. Tornby ankom paa grund af en vanskelig transport ad opblødte veje.

*Kastede dræg ud og fik forbindelse med havaristen -*

Strandfogederne Niels Svendsen og Søren Munk, Uggerby, reddede skibsmandskabet paa „Matthew“, mens fisker og skomager Therkild Michael Løth førte den fladbaad, som bragte „Ocean“s besætning i land. - Om sidstnævnte redningsforsøg foreligger følgende oplysninger:

Da „Ocean“ befandt sig mellem 2. og 3. revle, opdagede Therkild Løth, at fartøjet havde hejst nødflag. Han stak straks i søen og naaede med

#### 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. 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*



megen besvær kuffen, men da denne slingrede stærkt, kastede han dræg ud, fik paa den maade snart forbindelse med havaristen og kunne saaledes „hale sig fra og til“, eftersom situationen krævede det og optage søfolkene een efter een.

#### Med til at redde 81 skibbrudne -

Paa lignende maade havde han reddet besætningen paa jagt „Karen Kirstine“ af Odense, der strandede paa samme sted 22. decbr. 1859.

Løvrigt var Therkild Løth i sin tid kendt som en dygtig og modig redningsmand, der som faa forstod at manøvrere et fartøj, og da Tversted redningsstation oprettedes i 1866, blev han formand for baaden. Med usædvanlig dygtighed førte han denne ved dens forskellige virksomheder, og det var ogsaa ham, der førte an, da den finske bark „Ljuba“ af Mariehamn strandede den 20. oktober 1877. Dens besætning paa 11 mand bragtes frelste i land.

Da han i 1892 fik sin afsked paa grund af alder, havde han deltaget i 9 redningsforetagender med redningsbaade, hvoraf 81 skibbrudne blev reddet. Han var dekoreret med den danske og den russiske redningsmedalje.

Therkild Løth udvandrede som ældre til USA, hvor han tog ophold hos sine sønner, der var ansat ved lodsvæsenet, men da han havde været der en halv snes aar, længtes han tilbage og rejste hjem. Han døde 1904, 80 aar gammel.

Han var en oplyst mand, der kunne tale med om mangt og meget, som gik ud over dagen og vejen. Han havde en selvstikker fremtræden forstod at forfægte sine meninger i enhver situation. Der blev sagt om ham, at han befandt sig bedst, naar han maatte gaa mod strømmen.

#### Sparekassen for Lemvig og Omegn

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

#### Redningsaktion i Nordsøen

Fire mænd og en kvinde blev i november reddet af en redningsbaad fra Dungeness i den engelske kanal. — De fem var kommet i vanskeligheder i stormvejr ombord i en tømmerflaade 7 sømil fra Dungeness. Det østtyske skib „Erfurt“ og det norske „Vindafjord“ laa bi, indtil redningsbaaden naede frem.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

#### LEMVIG

**E. SMEDGAARD**  
Sels. Guld. Søl. 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 - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 338 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 604

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594  
Filial: Thyborøn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 248

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

has **Hvass**

Thisted

Nordjyllands  
største  
BOLIGHUS

#### Dampskibs-Aktieselskabet

#### »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

#### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismøse - 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 48  
SKAGEN

#### AKTIESELSKABET SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

#### THISTED

#### MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri  
Thisted . Telefon 84

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: 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 1482

#### HANS AA & SØNNER

Søjlmagere  
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 A/S

Esbjerg — Telefon 253  
Nybygninger - Reparationer - Smedie



**Andersen & Jensen**

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

**Thyborøn Fiskeauktion**

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

**Martin Herups**

Vaadbinderi  
Thyborøn Havn

**SEJL TIL BORNHOLM**

med „66“-bådene

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

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

sommermønten 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 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

$\frac{D}{S}$  DANNEBROG  $\frac{A}{S}$

**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. 2

1. februar 1963

30. Aarg.

**Uroligt vejr**



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gør indtryk med bogtryk fra



Gadgaard Nielsens bogtrykkeri

Lemvig · Telefon (0771) 15\*

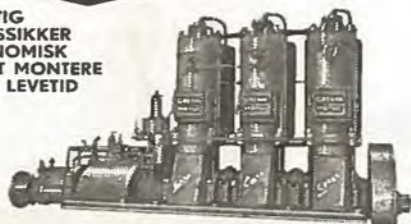
Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn · EsbjergMarketenderlet  
„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 <sup>A/S</sup> 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) 20666Hirtshals  
Fiskeriauktion.  
N. C. Jensen  
— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals · Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets · Havens · 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. 2

1. februar 1963

30. aarg.

## Kong Frederiks nytårstale

Nytårsaften holdt Hans Majestæt Kongen følgende tale  
over radio og fjernsyn

Paa denne sidste aften i det gamle aar føler jeg trang til at sende mange deltagende tanker til de hjem, der i aarets løb har haft den sorg at miste deres paarørende.

Ude i verden kom alvorlige begivenheder til at præge aaret og bidrog til at understrege, i hvor høj grad storpolitiske interesse-konflikter og modsætningsforhold vil kunne blive bestemmende for vor fremtids skæbne.

Det er i dag en fælles menneskelig pligt at virke for den internationale forstaelses sag. Ikke mindst er det af betydning at søge at hjælpe mange folkeslag frem til menneskeværdige vilkaar. Det danske folks erkendelse heraf har i det forløbne aar givet sig smukke udslag igennem tilslutning fra alle kredse til hjælpen til udviklingslandene.

Jeg tror, det er alles haab, at det i det nye aar maa blive muligt at bane vej for international fred og sikkerhed.

Danmark giver efter evne sin støtte til arbejdet i De Forenede Nationer og andre internationale organisationer, hvoraf vi er medlem. Med vore allierede inden for NATO staar vi sammen om det forsvarssystem, hvis formaal er sikringen af vor fred og vor frihed.

Samarbejdet mellem de nordiske lande er ogsaa i det svundne aar forløbet i overensstem-

melse med de gode traditioner og har medvirket til, at de nære forbindelser mellem Nordens folk har kunnet videreføres og videreudvikles.

I det forløbne aar har der været ført forhandlinger om Danmarks optagelse i det europæiske økonomiske fællesskab. Der er grund til at tro, at forhandlingerne om dette betydningsfulde spørgsmål vil kunne afsluttes i det aar, vi nu gaar ind i, til gavn for dansk erhvervsliv og dermed for hele det danske folk.

Vi hilser det nye aar velkommen i haabet om, at freden maa blive bevaret, saaledes at de imponerende tekniske fremskridt, som i stigende grad præger hele vor levevis, alene maa blive brugt til menneskehedens velfærd.

Jeg udtaler en hjertelig tak for de talrige beviser paa hengivenhed og troskab, der er vist dronningen og mig og vore døtre i aaret, der svandt.

Jeg ønsker lykke og velsignelse over alle danske hjem. En særlig hilsen sender jeg til Færøerne og Grønland og de mange danske, der møder aarsskiftet i det fremmede, til vore soldater, der gør tjeneste under fremmede himmelstrøg, og til alle søfolk og fiskere.

Et godt og lykkeligt nytår til alle:

GUD BEVARE DANMARK



## Hvor er vi henne -

I forbindelse med hr. strandfoged P. C. Dahl's artikel i „Tidsskrift for Redningsvæsen“ af 1. januar 1963 under overskriften „Hvor er vi henne“ tillader jeg mig herved med dette indlæg at besvare hr. Dall's spørgsmål om, hvor vi er henne. Svaret er 1963 og ikke 1863, som man fristes til at tro efter Deres udtalelser.

Det er ikke meningen, at jeg ønsker startet en avis-polemik; men Deres udtalelser er af en saadan beskaffenhed, at det kræver et svar.

Jeg har tidligere bemærket mig Deres udtalelser til dagbladet „Vestkysten“ af 26/9 1962, hvor De ekselerer med „at gaa 150 aar tilbage i tiden“, ved at foretage en reorganisering af hele kystredningsvæsenet og ser desuden, at De taler om „morsomheder“ med strandfogeder i 1939, som paa justitsministeriets foranledning forsynedes med en smækker line, for at komme skibbrudne til undsætning i en nødsituation.

Desuden refereres forskelligt vedrørende nogle frygtelige søulykker, som indtraf paa den jyske vestkyst i 1808, 1911 og 1843. - Det skal jeg imidlertid ikke komme nærmere ind paa, da jeg af Deres indlæg kan se, at Deres tanker fortsat kredser om den længst henrundne tid og fortsat ønsker denne tids romantik bevaret.

Jeg skal være den første til „at tage hatten af“ for det mod og den uforfærdethed de gæve redningsmænd har udvist ved redning af menneskeliv fra strandede skibe indtil dato — især tidligere i sejlskibstiden, hvor begivenhederne ofte indtraf ved den jyske vestkyst; men ser De ret, saa er det ikke fortiden, men nutiden og fremtiden der er tale om.

Var det ikke paa tide, at se kendsgerningerne i øjnene?

Hvorfor tror De hr. Dahl, at det tyske kystredningsvæsen ved anskaffelse af 5-6 moderne redningskrydsere har kunnet nedlægge halvdelen af deres tidligere kystredningsstationer, og reorganiseringen fortsætter i hastigt tempo?

At De ved Deres indlæg morer Dem ved, at beskyldte mig for at være naiv og bagefter — det faar være — da enhver, der har lidt kendskab til forholdene ved, at tyskerne i saa henseende i ethvertfald ikke er sejlet agterud, idet det tyske søredningsvæsen langs den vesttyske Nordsø- og Østersøkyst i en aarrække har anvendt moderne redningskrydsere, som forlængst har bevist deres effektivitet og berettigelse.

Nej! det lader tyskerne andre om med det endnu tilbageværende, hestetrukne og rofremdrevne redningsmateriel.

Med hvilken interesse fastholdes stadigvæk det nuværende system, naar der vitterligt findes et bedre og muligvis ogsaa mere økonomisk?

Det er til tider vanskeligt at tænke i nye baner, og Deres indlæg er et udmærket eksempel derpaa!

Som den realitetens mand De selv giver ud-

tryk for at være, burde De paa en mere saglig maade begrunde Deres afsky og frygt for det nye og ikke blot leve i minderne. - Tiden staar som bekendt ikke stille, og vi har ikke lov til at fastholde og forsvare noget gammeldags, blot for at værne om traditioner og eventuelle personlige interesser, for det er vel ikke der skoen trykker?

Vi har behov for et effektivt redningsvæsen, det er der ingen tvivl om, og en modernisering er i allerhøjeste grad paakrævet.

Hr. Dahl! De maa være klar over, at De med Deres udtalelser paadrager Dem et tungt ansvar, idet De kun kan være medvirkende til at forsinke en udvikling, som maa komme.

Med hvilken ret udtaler og kritiserer De iøvrigt et forslag, jeg har fremsat, som jeg ikke kan tænke mig, at De har nærmere kendskab til. Det er muligt, at De har læst et eller andet i dagbladene, det betvivler jeg ikke; men derfor er det vist at forgribe begivenhedernes gang, naar Deres fantasi tager den fart.

I den sidste del af Deres indlæg i „Tidsskrift for Redningsvæsen“ refereres en episode fra 9/12 1951, da den hollandske sandpumper „Kinhenin“ befandt sig i en nødsituation ud for Holmsland Klit, der blæste en svær storm, og De anfører, at redningsdamperen ikke kunne tilkaldes paa grund af minefare, da en saadan løsning for hjælpeaktionen ville være sikrest.

Jeg kan hertil bemærke, at redningsskibet altid sejler til assistance, hvor der er menneskeliv i fare.

Iøvrigt kan jeg forstaa, at De endnu — her i atomalderen — ikke er klar over, at der findes helikoptere og at redningsskibene samarbejder med R. C. C. (flyveredningstjenesten), som ved mange lejligheder har forrettet en prisværdig indsats under alle vejrforhold. Dernæst skal bemærkes, at alle skibe og fiskerfartøjer over 20 ts. br. nu obligatorisk skal være forsynede med gummiredningsflaader, og jeg vil skønne, at strander en kutter eller andet skib i paalandsstorm tæt ved kysten, og der er fare for besætningen, saa tror jeg nok, de forlængst er drevet i land i gummiredningsflaaden, inden De faar samlet „det hestetrukne kavalleri“ sammen og kommer til assistance.

En fjernsynsudsending engang i efteraaret, hvor en af de gamle ro-redningsbaade blev søsat med fralandsvind i ringe vindstyrke, viste med al tydelighed brækkede aarer — baaden drev paa tværs o.s.v., det var en klar understregning af situationens alvor.

Desuden formoder jeg, at De ogsaa læser referat af redningsmændenes aarsmøder, hvor der baade udtrykkes „rædsel over materiellet“, „at man lader ro-redningsbaadene staa paa stranden og i stedet benytter fiskerbaadene“, naar der bliver kaldt til aktion, og „at man er kommet dertil, at man ikke vil betro livet til disse ro-

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand og motorpasser *Lars Froholt Pedersen*, Løkken, er afgaaet ved døden den 7. januar.

Lars Froholdt, der var født den 24. novbr. 1891, blev ansat som baadmand den 1. juni 1920 og som motorpasser den 1. juni 1930. — Han havde deltaget i redningen af 48 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset, Redningsvæsenets jubilæumsmedalje og en svensk guldmedalje. —

### 80 aar

Fhv. baadmand *Otto Jensen*. R. af Dbg., N. Vorupør, fylder den 15. febr. 80 aar.

### 75 aar

Direktør *Claus Sørensen*, Esbjerg fylder den 2. febr. 75 aar.

Claus Sørensen har i et menneskealder haft en fremskudt position indenfor dansk fiskeri, og han har præget det i højeste grad i positiv retning. Et af hans største fortjenester, var mens han havde formandsposten i Vestjysk Fiskeriforening, at faa gennemført en fornyelsesplan for kutterflaaden, og endvidere opfindelsen af ophalingsspillet paa den aabne kyst.

Fhv. baadmand *Karl Andreas Jeppesen*, DM., Hanstholm fylder den 28. febr. 75 aar.

### 60 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Svaneke“, *Niels Edvard Mogensén*, fylder den 5. febr. 60 aar.

Fhv. baadmand *Carl Frederik Oscar*, Skagen, fylder d. 8. febr. 60 aar.

Fiskeeksportør, form. for Vestjysk Fiskeriforening, *Fr. Lodberg Jensen*, fylder den 16. februar 60 aar. Det vil være kendt af bladets læsere, at Lodberg Jensen er medlem af det udvalg, der i sin tid blev nedsat til at følge moderniserings og fornyelsesplanen indenfor redningsvæsenet, et udvalgsarbejde der ligger ham meget paa sinde.

Baadmand ved r/st. „Tuskær“, *Chr. Søgaard Jensen*, fylder den 16. febr. 60 aar.

Baadformand ved r/st. „Grenaa-Havn“, *Jens Bachmann*, R. af D., fylder den 24. febr. 60 aar.

### 50 aar

Baadmand ved r/st. „Klitmøller“, *Peter K. Brandt Jensen*, fylder den 20. febr. 50 aar.

redningsbaade, fra forrige aarhundrede, som ingen kan ro“ o.s.v.

Til slut hr. Dahl, jeg ønsker Dem alt godt i 1963 og fremover, og haaber, at dette lille indlæg, trods alt, har varmet Dem lidt i denne kolde og langvarige vintertid.

Med venlig hilsen

P. H. Fjelde

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Esbjerg“.

Baadmand *Otto Rasmussen* er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar maaned.

Otto Rasmussen, der er født den 2. januar 1900, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1945 og har deltaget i redningen af 91 skibbrudne.

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

Redningsstationen „Tisvildeleje“.

Opsynsmand *August Gudmandsen* er p. g. a. alder og svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar maaned.

Aug. Gudmandsen, der er født den 9. april 1897, blev ansat som opsynsmand ved raketstationen „Tisvildeleje“'s oprettelse 1. oktober 1942, men havde før den tid været tilsynsførende ved raketdepotet i 10 aar. Han har deltaget i redningen af 11 skibbrudne.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand er fra 1. februar ansat betjeningsmand *Jens Richard Pedersen*, der er 58 aar og har været ansat ved stationen fra 1. oktober 1952.

Redningsstationen „Christiansø“.

Midlertidig ansat betjeningsmand *Niels Erik Nielsen* er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar maaned.

N. E. Nielsen blev midlertidigt ansat som betjeningsmand den 1. september 1961.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat havnebetjent *Kaj Erik Olsen*.

## Det danske Redningsvæsen -

Af den beretning, der er udsendt om redningsvæsenets virke i 1961-62 fremgaar, at der ialt er ansat 504 tjenestegørende under vort redningsvæsen og endvidere, at statens samlede udgift til redningsvæsenet ialt har beløbet sig til 2.417.614,25 kr. Heraf til strandvagt 252.000,25 kr. Der findes under redningsvæsenet 54 redningsstationer med 24 m/baade og 17 ro/baade. Der er etableret 243 telefonstationer. I aarets løb har der været afholdt 228 øvelser, deraf 62 ved raketstationer og 170 ved baad- og raketstationer, og der har fundet 7 redningsforetagender sted, hvorved der er reddet 34 menneskeliv.

I 66 tilfælde har der været udrykninger efter befrygtede strandinger eller for at hjælpe fiskerbaade under landing paa kysten eller ved indsejling til havn. Der har her været tale om 98 fartøjer med et besætningsantal paa 350 personer.

Ialt har Det danske Redningsvæsen, siden dets oprettelse, reddet 12.782 mennesker.



## Store forlis i dansk skibsfart

Af orlogskaptajn J. E. Undén

Selv om der ogsaa i dag sker ulykker paa søen, vil der i de fleste tilfælde ikke være tale om ulykker af en saa alvorlig karakter som i tidligere tider. Dette skyldes i første række de store tekniske fremskridt indenfor maskin- og skibsbyggeriets rammer og i de senere aar tillige i høj grad fremstillingen af bedre redningsmidler. Den største betydning for sikkerheden til søs ligger dog trods alt i udviklingen af de elektroniske navigeringsmidler, som spiller en større og større rolle.

Den 28. juni 1904 forliste S/S „Norge“ ved at løbe paa Rockallklippen ved Orkneyøerne paa rejse til New York med emigranter. Ved forliset mistede 582 passagerer og 45 mand af besætningen livet af ialt 727 passagerer og 68 mands besætning.

S/S „Norge“ hed oprindeligt „Pieter de Coninck“ og var bygget af jern 1881 af Alexander Stephen & Sons, Glasgow, til „White Gross Line“, Antwerpen. Skibet havde tre dæk og tre master med skonnertrigning, og var forsynet med en 1400 hk dampmaskine. Tonnagen var paa 3359 b.tons.

Skibet blev indkøbt 1899 af A/S Dampskibsselskabet „Thingvalla“ i København og blev samme aar sammen med Thingvallaliniens andre skibe overtaget af „Det Forenede Dampskibsselskab“.

Det var ikke noget hurtigt skib, ca. 11 mil i vagten, men selv om det ikke længere førte 1. kl. passagerer, regnedes det 18 aar gamle skib stadig for et godt passagerskib.

Endnu i 1904 var lovgivningen med hensyn til skibenes indretning med redningsmateriel af en saadan karakter, at den egentlige årsag til, at 627 mennesker omkom, var den, at skibet var utilstrækkelig udstyret med redningsmateriel. I sagens anledning blev der rejst sagsanlæg mod rederiet. Det blev imidlertid frikendt, og i frifindelsesdommen udtaltes det udtrykkeligt, at der intet var at bebrejde rederiet.

Omend der fandtes bestemmelser til beskyttelse for mandskab og passagerer, laa det dog i luften, at hvis man gav sig ud paa en sørejse, saa udsatte man sig for en vis risiko. Det var den almindelige tankegang dengang.

En af de overlevende skildrede bagefter de forhold, hvorunder de tragiske begivenheder udspillede:

De fleste var til køjs, da ulykken skete. En kvartermester purrede ud og sørgede for, at alle kom paa dækket saa hurtigt som muligt. Selv om mange var klar over, at der var sket en kollision, tænkte ikke alle paa, at skibet var synkende, men panikken greb efterhaanden passagererne, og da skibets kaptajn gav ordre til

at sætte baadene i vandet, styrtede de sig i dem, idet de skreg op paa alle tungemaal. Efter beretningerne var besætningens opførsel eksemplarisk, men passagererne var grebet af panik.

For at faa baadene i vandet var det nødvendigt at genne folk væk for at faa baadene fri, men saa snart de begyndte at glide ned, styrtede passagererne sig over dem, medens skibets kaptajn gang paa gang udstedte ordren „Først kvinder og børn“.

Efterhaanden blev passagererne dog roligere, hvilket antagelig skyldtes, at de blev grebet af haabløshed.

I beretningen hedder det videre:

Vi kom hurtigt klar af skibet, men blev kort efter atter slaaet ind mod skibet og fik et gabende hul i agterenden. Vi saa yderligere tre baade paa søen, den ene gik tilbage for at tage flere op. Da vi havde sejlet lidt, sagde én af de reddede passagerer: „Nu gaar hun“, og man saa skibet synke. Ingen af passagererne i fartøjet haabede paa redning. De havde opgivet alt, og var derfor ikke til megen nytte med hensyn til det arbejde, der skulle udføres.

Ror var der ikke noget af, og da agterenden var slaaet i stykker, gjaldt det om at holde baaden op mod vinden. En matros roede hele tiden, og enkelte passagerer skiftedes dertil. Paa grund af lækagen var det nødvendigt at øse hele tiden. Dertil brugtes en spand, et øsekar og en søstøvl. Stoppede man blot et øjeblik med at øse, stod der straks 1 fod vand i baaden. Passagererne var ikke klar over at baaden var læk. De troede, at vandet kom ind fra oven, og det var vigtigt, at passagererne ikke fik kendskab til lækagen for ikke at skabe yderligere panik.

En god hjælp var en ung dame paa 25 aar. Hun øste utrætteligt og prøvede paa alle maader at sætte modet op hos de øvrige. Hun sørgede ogsaa for, at de andre hjalp til med at øse. Til trods for at det regnede, syntes passagererne ikke at være særlig forkomne. De laa helt nede i bunden af baaden.

Kl. 4 om eftermiddagen uddeltes det første maaltid, der bestod af en beskøjt. Baaden indeholdt de foreskrevne rationer, men da man ikke vidste, hvor længe opholdet i baaden ville vare, blev beskøjterne rationeret, saaledes at man fik én kl. 6 morgen og én kl. 6 aften. Ingen følte trang til at drikke vand.

Kort før solnedgang observeredes der røg fra en damper, men den var langt borte. Passagererne levede helt op og raabte og raabte, men der var intet haab. Haabløsheden lagde sig endnu mere knugende over dem, da røgen

forsvandt i det fjerne. Natten sneglede sig langsomt hen, men regnede dog ikke at være værre end dagen. Det blev lyst allerede kl. 2.

Kl. 4 observeredes atter en damper, som kom nærmere, og da der var fiskemærker i nærheden, var baadføreren ikke i tvivl om, at der var mulighed for redning, og lod straks uddele en ekstra beskøjt. Det lykkedes at faa hejst et emigranttæppe, som en dame havde faaet med, paa en baadshage. Det havde farver, som man kunne se paa lang afstand, hvid, gul og brun. Damperen kom to gange mod baaden, men fjernede sig igen. Passagererne var ved at forgaa af fortvivelse.

Saa pludselig stod damperen ned mod de skibbrudne for fuld fart, og alle blev lykkelige. Passagererne blev nu advaret mod at styrte over i skibet, da baaden derved utvivlsomt ville kæntré. Det nyttede dog intet. Saa snart baaden var paa siden, løb de til, og det var nødvendigt at bruge magt for at opretholde den nødvendige orden.

Passagererne blev bragt ombord i „Salvia“ paa en højst mærkelig maade, idet stærke fiskere simpelt hen greb de fleste i nakken og slyngede dem ind paa dækket. Kl. 7 var alle reddet, og ombord i „Salvia“ blev der sørget for, at de reddede fik skoldhed te og mælk blandet med whisky og sukker. Derefter blev mændene sendt forud og kvinderne agterud for at faa tørt tøj paa og derefter til køjs.

„Salvia“ bjergede straks sine fiskegrejer og gik til ulykkesstedet, men fandt kun en masse vraggods.

Fra en langt senere tid kan der berettes om et tragisk forlis, der fandt sted ved Indonesiens kyster. Det ramte M/S Kina, der søsattes paa Nakskov skibsværft den 5. november 1938 til Ø.K. Skibet var paa 9823 brt. og havde en maskinkraft paa 11.000 HK, der skulle give den en fart paa 16 knob.

Skibet var bestemt til fart paa Østen, og her mødte det ogsaa sin skæbne i december 1947.

Den 22. december ankom det til Tabaco paa Philippinerne. Det blev oplyst, at en taifun var i anmarch. Efter samraad med lodsens besluttede man den 25. december at afgaa til Calbayog, idet ankerpladsen her skønnedes at være mere sikker.

Hen paa eftermiddagen under stormende nordvestlig kuling med regntykning havarerede ekkoloddet under anduvning af Calbayogs red. Vejrmedlingen lød paa taifun i anmarch. Vinden friskede og søen voksede, saa man opgav at ankre. I stedet søgte man ud i aabent farvand for at ride stormen af.

Vinden friskede stadig, og sigtbarheden nedsattes til 10—20 meter. Ved 18-tiden blæste der en orkan. Paa grund af vejret var farten nedsat til 2—3 knob. Kl. ca. 19 mærkedes et

stød i skibet, og en mørk skygge saas i søen om styrbord. Et lodskud viste 53 favne (ca. 100 m).

Kort efter fik KINA styrbord slagside, og vand strømmede ind gennem lufrøret til styrbords nr. 2 tank.

Der blev givet ordre til at udsende nødsignaler over radioen, og baadene i styrbords side blev gjort klar, idet de bagbords-baade ikke kunne benyttes paa grund af slagsiden.

Den forreste baad blev sat i vandet med 11 passagerer og tre mand af besætningen. Derefter søsattes den agterste baad bemanded med resten af passagererne og 25 mand af besætningen. Dette fartøj led imidlertid en haard skæbne, idet det af en sø blev slaaet ind paa dækket ved 3-lugen, hvor det kæntréde og splintredes. En del af de ombordværende slyngedes ned i 3-lasten, hvis luger var revet af af søen. Forskibet sank hurtigt, og 15—20 af de ombordværende søgte hen agter til de der bragte redningsflaader.

Kl. ca. 20 sank KINA ved sydøstkysten af Camandogøen.

Den ene baad landede efter en streng sejlads i det haarde vejr den næste morgen ved San Joaguin. 4 mand havde bjerget sig ombord i malerprammen og naede ligeledes i land den følgende dag. 7 mand reddede sig op paa en redningsflaade, 2 af dem forlod flaaden og svømmede til land, som var i sigte. Ca. en time efter søsætningen skiltes flaaden i den svære sø i to dele. Paa den ene var der to mand, der forsvandt. De 3 mand paa den anden halvdel reddede sig i land. Een mand reddede sig i land paa et stykke vraggods, medens 2 andre reddede sig i land paa en flaade.

I alt omkom ved dette forlis 34 mennesker.

Under de to store verdenskrige forliste et stort antal danske skibe som følge af krigshandlinger, og skibsfarten led et smerteligt tab af et stort antal søfarende.

Det store antal forlis og dermed følgende tab af menneskeliv viser, hvor umaadelig stor betydning det har at holde skibsfarten i gang under krigsforhold, saaledes at landenes forsyninger med vigtige varer opretholdes. Under fredsforhold er skibsfarten dog fuldt ud lige saa vigtig. „Det er ikke nødvendigt at leve, men det er nødvendigt at sejle“, som Lübeck'erne har udtrykt det.

Under indtryk af forlisene og følgerne deraf arbejdes der til stadighed paa at faa øget sikkerheden til søs. Ved skibenes bygning lægges der større og større vægt paa at udstyre dem med saa vandtætte rum som muligt. Installering af automatisk virkende brandslukningsmateriel finder mere og mere udbredelse, og som det vil være bekendt fra dagspressen, arbejdes der ihærdigt paa at fremstille saa gode redningsmidler som muligt.

Det er en kendsgerning, at det nok saa me-



get er de tekniske fremskridt i form af automatisering som den indsats, skibenes besætning gør, der er en medvirkende årsag til, at der efterhaanden gaar færre og færre menneskeliv tabt paa søen. (Motorbaaden).

## Sjørådningssällskabet

meddeler, at der er 23 redningskrydsere rundt omkring i svenske kyster.

Disse redningskrydsere bemandedes af fast ansatte skippere og bedstemænd, men saa iøvrigt af et par hundrede frivillige redningsmænd af kystbefolkningen. - Det svenske redningsvæsen har i selskabets 55-årige bestaaen reddet 1.646 mennesker fra havsnød, undsat 2.287 fartøjer med 9.131 mennesker ombord, ligget i beredskab ved 415 fartøjer med 4.506 mennesker ombord, udført 1.841 sygetransporter, samt udført forskelligt hjælpevirksomhed paa kysten.

Selskabet driver sin virksomhed med donationer og frivillige bidrag, og selskabet administreres af 3 personer.

## De mange bække smaa -

I de ved redningsstationerne ophængte bøger til gaver er der i 1962 indkommet nedenangførte beløb:

Skagen-Havn .. 23,00	overført 512,76
Gl. Skagen .... 8,80	Hennegaard ... 10,00
Kandestederne . 0,00	Vejsr..... 4,00
Hirtshals..... 5,00	Blaavand ..... 2,05
Lønstrup..... 105,00	Esbjerg ..... 48,00
Løkken ..... 22,27	Rindby ..... 13,00
Slette-Strand .. 22,62	Sønderho ..... 14,07
Thorup-Strand. 5,64	Kirkeby..... 22,00
Lild-Strand ... 9,40	Sæby..... 8,00
Vigsø ..... 3,00	Hals ..... 5,54
Hanstholm .... 5,50	Grenaa-Havn.. 16,00
Klitmøller..... 27,22	Østerby ..... 8,50
Nr. Vorupør .. 41,00	Vesterø..... 16,00
Stenbjerg ..... 26,50	Anholt-Havn .. 5,00
Lyngby..... 6,00	Odden-Havn .. 8,92
Vester-Agger.. 6,50	Tisvildeleje... 19,00
Thyborøn..... 12,20	Stevns ..... 0,00
Flyvholm ..... 13,96	Aalebæk ..... 6,00
Liløre ..... 6,00	Klintholm-Havn 35,00
Ferring ..... 12,50	Gedser ..... 60,00
Tuskær ..... 32,00	Snogebæk..... 97,58
Thorsminde ... 20,00	Rønne ..... 15,00
Fjand ..... 0,00	Hasle ..... 12,00
Vedersø ..... 2,00	Allinge ..... 12,00
Søndervig ..... 0,00	Gudhjem ..... 12,00
Hvide-Sande .. 76,05	Svaneke ..... 19,00
Bjerregaard ... 6,00	Christiansø .... 12,00
Nymindégab... 14,00	

overføres 512,76

Ialt kr. 993.42

Vi har fundet nedenstaaende „fødselsdagsbrev“ til Thyborøn Kanal i bladet „Tidsskrift for Vandbygningsvæsenets Tjenestemænd“.

## Kære Thyborøn Kanal

Paa din hundredeaarsdag bøjer vi os alle i ærbødighed for din magt og væld. Du blev født af vinterens storme og saaede selv blæst omkring dig. Du har givet landmændene tab og ærgrelser; du har sat ingeniørerne graa haar i hovedet; og du har skabt fjendskab blandt mænd, der kæmpede paa grund af dig.

Forfulgt har du været fra den første dag: De fleste af dine plejefædre har ønsket at strangulere dig. Men se: Du lod dig fodre med saa meget vand og sand, at du stedse trivedes vel trods talrige spaadomme om din snarlige død. Du har nu vokset dig saa bred, dyb og lang, at enhver har faaet respekt for dig.

Men du har ikke alene foraarsaget kamp og kiv. Som det problembarn, du var, har din opvækst og opdragelse udviklet dansk praktisk og teoretisk kystteknik i en grad, som ikke kunne være sket uden dig.

Derfor hilser og takker vi dig!

Laboratoriet for havnebygning.

Det morsomme og efter vor overbevisning helt rigtige brev, giver os en kærdkommen anledning til ogsaa at bringe vor hjerteligste hilsen, og vi har, naar det som her gælder redningsvæsen og fiskeri, sandelig ogsaa vor anledning til at frembære en tak.

For hvad skylder fiskeriet ikke denne kanal, der blev en straalende baggrund for fiskeriets million-indtjening igennem aarene, eller vort redningsvæsenes eminente muligheder for, at gaa til assistance ud og ind af dens stride strøm, og fejrer triumfer paa det graadige hav udenfor.

Ja, hvor har du slaaet paa snuden, endda i overmaal, men hvor har du ogsaa igennem de hundrede aar været et smuthul, som vi ikke kan se, hvordan vi skulle kunne undvære.

Vi tillader os derfor at hefte vor tak og hilsen paa, og kipper med sønlig tak med flaget.

Paa redningsvæsenets og fiskeriets vegne  
Maagen.

### „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. - J. H. Christensen, Thorup Strand. Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. - Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. - Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, Tlf. Esbjerg 1766. - Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

## Strandvagt er natarbejde

og redningsmanden maa drage skattemæssig fordel heraf. —

I „Jyllands-Posten“s skatterubrik fandt vi forleden følgende, der har direkte interesse for vore redningsmænd.

### Spørgsmaal:

Vore redningsmænd udfører i vintertiden strandvagt, der ligger i tiden fra kl. 18 aften til kl. 6 morgen, altsaa hvad der sædvanligt kommer ind under begrebet natarbejde. - Der spørges: Skal redningsmanden svare skat af hele det i natten indtjente beløb, eller maa han som alle andre medborgere, der udfører natarbejde, beregne et fradrag og i bekræftende fald, hvor meget pr. vagttime eller eventuelt pr. nat?

### Svar:

Naar de paagældende har natarbejde, og arbejdet ikke er af en saadan karakter, at det er fast natarbejde aaret rundt, kan der fradrages 3,50 kr. pr. nat, alt under forudsætning af, at ikke under 3 timer er udført i tiden fra kl. 18 til kl. 6. Skatteydere, der har natarbejde som fast erhverv, kan fradrage 400 kr. aarlig. Ingen af fradrage kan foretages ved siden af det faste lønmodtagerfradrag.

Selvom dette spørgsmaal og besvarelse er kommet lidt sent frem, saa selvangivelsen er afgaaet, og det er den jo, saa ville der maaske være en mulighed for at gøre de stedlige sogneraad opmærksom paa ovenstaaende, og muligvis drage fordel af oplysningen allerede iaar.

— n.

## Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 131 . Postgros 851.00

Kontortid: 9,30—11,30 og 14—16  
Fredag 9,30—11,30, 14—17,30, Lørdag 9—12

Thyborøn Afd. . Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

## Havets guld -

Den 18. juni 1940 kort før midnat sejlede den australske postdamper „Niagara“ ud fra en havn i New Zealand. Dens maal var Vancouver. Kun kaptajnen og et par besætningsmedlemmer vidste, at skibet foruden almindelig post rummede 8 tons guld fra Sydamerika.

Guldbarrener laa to og to sammen i 295 forsegledede kasser, og de var i alt ca. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> million engelske pund værd.

Tidlig næste morgen løb „Niagara“ paa en tysk mine. — En flamme skød 9 meter op fra kommandobroen — og 1 time efter sank skibet. Det lagde sig til hvile i dyndet 133 m under havoverfladen. Alle om bord blev reddet, guldet gik tabt — i hvert fald foreløbigt.

Men nogle uger senere begyndte man at lede efter vraget.

## 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



Eftersøgningen foregik fra en ældgammel, rusten og rottefyldt skude, som hed „Claymore“. I maanedsvise sejlede „Claymore“ rundt paa ulykkesstedet, generet af regn, storm og strømme. Men omsider blev vraget lokaliseret. 2 brødre, som var dykkere, skiftedes derefter til at gaa ned med en særlig dykkerklokke.

De første par uger gik med at faa sprængt hul i skibssiden, saa man kunne komme ind til den værdifulde last. - I overskyet vejr var der kulsort nede paa havbunden, men i klart vejr saa dykkerne kæmpemæssige aal, vandmænd, hajer og andre „uhyrer“.

Endelig kom den store dag, hvor en kran halede den første kasse guld op i dagens lys, og lidt efter lidt blev ialt 555 guldbarrer bjerget af „Claymore“'s raske besætning. Det er en australsk journalist, James Taylor, der har fortalt om bjergningsarbejdet i en bog med titlen „Havets guld“. Han var den eneste journalist, som fik lov til at være med paa skattejagten.

### 3 strandinger paa Grenen samtidig —

Der er vel ingen der vil bestride, at der ikke ofte før i historien har staaet 3 skibe paa samme tid paa Skagens Gren.

Men i vor tid er det nu ingen hverdags begivenhed. Det hændte dog den 5. december, da 3 Skagen-kuttere løb fast paa Grenens spids om aftenen i ret kraftig sø.

Motor-redningsbaaden gik straks til undsætning, men da baaden ved at fire sig ned til kutteren „Henning Lis“, for at tage besætningens 3 mand ombord, fik den en wire i skruen og paa den maade sat ud af spillet; - den naaede dog at faa en af fiskerne fra kutteren ombord.

Der blev derfor sendt bud efter Gl. Skagen ro-redningsbaad, der ogsaa ved denne lejlighed viste sig som en god stedfortræder og bjergede de 2 fiskere, der havde siddet i kutteren fra aften til morgen. — Det lykkedes de 2 andre kuttere „Estelle“ og „Ritta Jette“ at komme fri ved egen hjælp.

### Vorupør redningsmand tages med paa raad

Redningsvæsenets tekniske konsulent har henstillet til forsvarsministeriet, at der i lighed med den fremgangsmaade, som har været benyttet under bygningen af den fornylig til redningsvæsenet afleverede 16 tons m/redningsbaad, udpeges en redningsmand - med hvem Orlogsværftet og Redningsvæsenet kan drøfte spørgsmaal vedrørende den nærmere udformning af enkeltheder vedrørende installationer m. v. paa den under bygning værende 9 tons m/redningsbaad. Saaledes foranlediget skal man anmode „Foreningen af danske Redningsmænd“ - hedder det i skrivelsen fra forsvarsministeriet, der er tilstillet nævnte forening, om snarest at ville udpege en erfaren redningsmand, som efter nærmere aftale med redningsvæsenet kan yde den omhandlede bistand. — Det tilføjes at den redningsmand, som udpeges, under sine rejser til København vil faa dækning for rejse- og opholdsudgifter efter statens almindelige regler, ligesom man i rimelig omfang vil yde den paagældende kompensation for tabt arbejdsfortjeneste. — „Foreningen af danske Redningsmænd“ har paa et møde indstillet, at omtalte hverv overlades til baadformand Chr. Baltesen, Nr. Vorupør.

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv . Guld . Øre . Optik  
1888  
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 - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 338 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 804

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594  
Filial: Thyborøn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 248

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

**Hvass**

Thisted

Nordjyllands  
største  
BOLIGHUS

#### Dampskibs-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

#### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsprovantering . Etableret 1809

**P. Saxberg A/S**

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799  
Adresse: Havneplads 18-18  
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

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 594 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 Billeschow  
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.

LEDIG

**SEJL TIL BORNHOLM**

med „66“-bådene

„Bornholm“  
„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  
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)  
Høveri-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

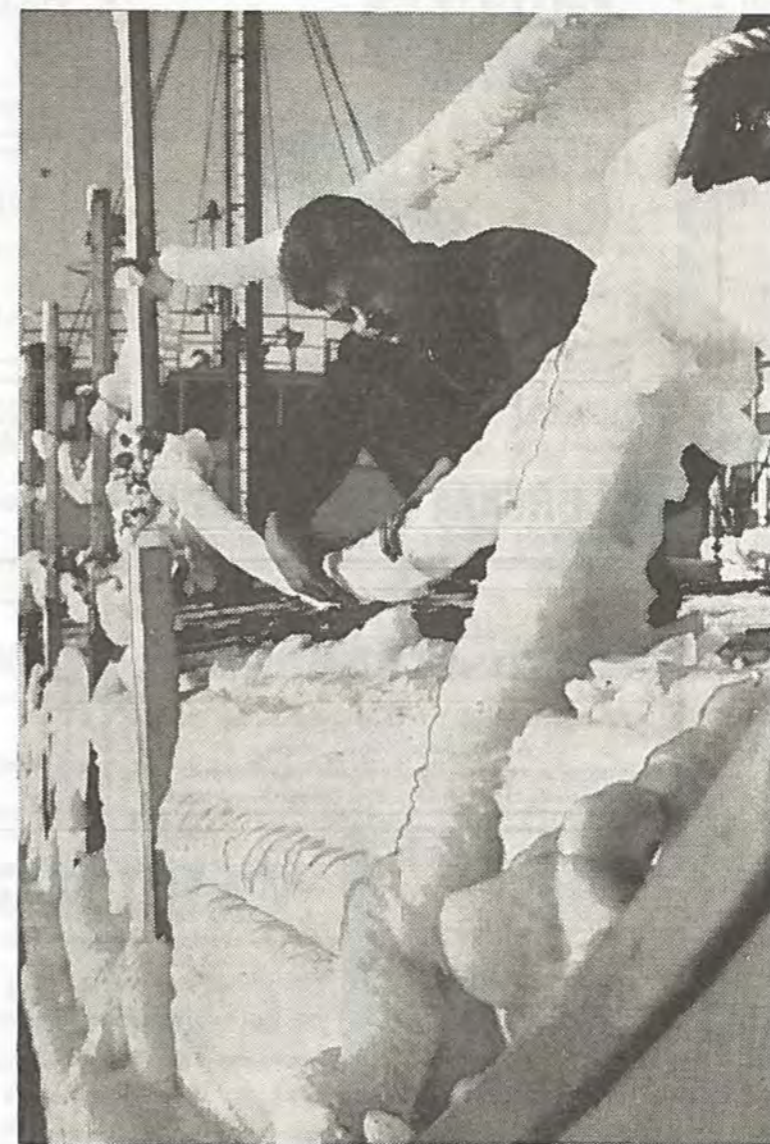


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1963

30. Aarg.

**Vinter ombord**



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A

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  
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  
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- og SÆFARTS-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

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magazin.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  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 1233

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi  
Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1963

30. aarg.

## Vort redningsvæsens struktur

Naar man begiver sig ud i en meningsudveksling, hvis emne kan være dette eller hint, og herunder prøver paa at forfægte sine synspunkter, skal man altid regne med, at der under ordduellen kan falde brænde ned, og det maa man saa prøve paa at tage med bedst mulig humør. Det er nu engang prisen, der maa betales paa det frie ords arena og evt. sammes overdrev, for en saadan kan jo ogsaa stundom øjnes.

Nu skal jeg paa ingen maade forsøge mig som ordstyrer mellem de herrer kaptajn Fjelde og opsynsmand P. C. Dahl, og heller ikke søge at forlænge den skarpe diskussion, der parterne imellem er standende i vort blad, som jeg iøvrigt mener er det rette forum — og lad mig tilføje, at der fortsat vil være frit slag, baade for udspil og replik, og jeg vil endda give mit besyv med, saa meget mere som emnet baade er vigtigt og i høj grad ogsaa aktuelt. Men lad det ske paa en maade, saa vi kan bakke ud af holmgangen, som de gode venner vi jo er og gerne forbliver at være.

Kaptajn Fjelde var, mener jeg, lidt haard ved, i dette tilfælde en særdeles veltjent og estimeret mand fra redningsvæsenet, som hans „hvirvelvind“ til en omkalfatring af det eksisterende redningsvæsen, næsten havde taget pusten af. Du kunne da næppe kaptajn Fjelde, have forventet, da du rejste dig fra skrivebordet med dit forslag, der indebar en kontant og fuldstændig udradering af det bestaaende — altsaa ikke blot af ro-redningsbaadene, men af eksisterende og tjenestgørende redningsbaade, — at der til dette forslag ikke ville blive mælet en eneste kritisk bemærkning, Nej, selvfølgelig ikke, og at reaktionen først ville melde sig fra redningsmandskredse, der maa antydes at være berørt af de nye tanker, er der da heller intet at undres over, for med mere end hundredaarigt tradition bag sig, maa det jo i nogen grad skønnes, at de ogsaa ved lidt om, hvad de taler om. Det hænder jo heller ikke alt for ofte, at en enkelt har patent paa hele sandheden, og derfor ikke de haarde ord.

Ro-redningsbaadenes tid er ovre

Vi kan vistnok alle række hinanden haanden og konstatere, at ro-redningsbaadenes tid er

ovre, og det er forkert at ville paadutte P. C. Dahl, at han er modstander heraf. Det han gav udtryk for, var samme baades uomtvistelige indsats gennem de forløbne tider, med en tilføjelse af, at der kunne være enkelte pladser, hvor disse baade kunne gøre fyldest, der hvor lavvandede hindrede dybtgaaende motor-redningsbaade i at kunne virke — men lad det nu ligge, deres tid er omme, ogsaa af den ikke uvæsentlige grund, at hverken kaptajn Fjeldes eller opsynsmand P. C. Dahls folk kan ro dem. Jeg giver kaptajnen ret i hans syn paa bemeldte fjernsynsudsending sidste vinter — men saa han saa fjernsynsudsendingen forleden, hvori Hvide-Sande motor-redningsbaaden spillede aktør, her var der intet at kimse af.

Men naar disse ro-redningsbaade stadig findes, saa maa det jo ses paa baggrund af manglende initiativ og manglende vilje til bevillinger fra myndighederne til nyt og tidssvarende materiel — og vel saa iøvrigt i erkendelse af, at det er bedre at blive reddet af en ro-redningsbaad, end at drukne. De har haft deres tid, og der gaar ingen splinter af nogen ved erkendelse heraf, det gøres ikke ved nu at latterliggøre deres status, idet de jo dog staar bag redning af en halvsnos tusind nødstedte. Vi skifter dem ud, hvad der burde have været sket forlængst, fordi vi har bedre materiel for haanden, der imidlertid i sørgelig grad er blevet forholdt vore dygtige uegennyttige redningsfolk, hvad vi baade med mund og pen har argumenteret imod, og maa her jeg lige indskyde den bemærkning til dig kaptajn Fjelde, at det slet ikke er P. C. Dahl, eller nogen anden redningsmand ved vore kyster, der som du skriver, paatager sig et stort ansvar ved at forsinke en udvikling, som maa komme. Vore redningsmænd har raabt deres varsko forlængst, og ingen ansvarlig kan have overhørt raabet. Derfor vil det være passende at placere ansvaret paa de rigtige skuldre, noget andet er lidt for letkøbt. Der var en dansk statsmand, der engang sagde: „Hvorfor bærer vi gyldne kæder“ — han vedkendte sig det ansvar, der i reglen følger med høje embeder. Den menige redningsmand kan kun kræve, hvad han har gjort, han kan ikke bevilge. At han saa i overvejende grad ogsaa har ydet, er jo en anden



historie; men bevillingerne har altsaa manglet, og dette ikke mindst har skabt problemet, som vi kender det.

**Ro-redningsbaaden idag er kun en detalje**

Men det er jo ikke blot det „hestetruckne kavalieri“ — det var nu baade sjovt og vittigt skrevet — du har i kikkerten, du gaar jo helt anderledes tilværks, og fejer uden øjensynlige skruper det hele af bordet med dit forslag, saavel eksisterende motor-baadsmateriel, som mandskaber. Jeg har kigget i din betænkning, og er mere end villig til at bringe den i bladet, ogsaa ud fra den betragtning, at en almen drøftelse altid er vanskelig, dersom man kun kender den ene side af sagen, man kan komme til at gøre uret, og det vil vi da nødig, saameget mere som hver især gør dagens gerning, redningsmæssig set.

Du kasserer det hele, de 54 stationer og sætter 11 sø-redningsskibe i stedet, placeret i tilsvarende antal havne, og her er vi ved det springende punkt, og det som fiskere og redningsmænd, ikke kan forlige sig med, fordi man ikke tror, at de 11 fartøjer kan erstatte det, man har og som vrages.

Mig bekendt har ingen af vore motorkyst-redningsbaade nogensinde maattet gaa fra en uløst opgave, indenfor den rækkevidde der naturligt er forudsat, og det vil vel iøvrigt være et nærliggende spørgsmål at rejse set paa baggrund af din plan, om vi kan undvære vort kystredningsvæsen, for jeg forudsætter virkelig, at du i din nye plan mener at byde paa noget, der ikke blot er ligesaa god som det, der kasseres, ellers er der jo ingen vinding.

Er saaledes det nye materiel lige saa godt til i storm og søgang over revlerne, at kunne gaa ind over den eksisterende vanddybde, og bjerge nødstedte fra et strandet skib eller kutter, og der være til hjælp for kystfiskere under landing under de raadende specielle forhold. Jeg ved godt, at den tyske sø-redningsskib har en lille aluminiumsbaad, der kan skydes ud, men er det ikke et stort spørgsmål, om den kan arbejde og klare sig under forhold, som dem vi har paa vestkysten, hvor en 10-12 tons motor-redningsbaad af nogenlunde moderne type, til tider kan have mere end nok at gøre — for det er vel ikke meningen, at disse faktorer skal passe sig selv, hvad jeg næsten vil mene de kommer til, hvis denne plan føres igennem.

Jeg ved, at kaptajn Fjelde ikke har tilsigtet dette, og det understreger jeg, fordi der herom ingen som helst tvivl skal være, men naar en fuldstændig reorganisation af et lands samlede redningsvæsen, skal laves færdig paa nul komma nul, af en eneste mand, der vel næppe kan være helt inde i alle enkeltheder, saa er det tilgiveligt, om et eller andet svigter i praksis, og det er jo der, det skal holde.

### Helt udenom redningsvæsenet

Jeg finder det ogsaa paafaldende, at man ingen som helst kontakt har etableret med selve det eksisterende redningsvæsen omkring udformningen af reorganiseringen, da der jo er tale om en veritabel likvidering, eller med det ministerium samme væsen eksisterer under. Ja, jeg mener faktisk, at der er tale om en vis form for arrogance. Her dadles ingenlunde kaptajn Fjelde, slet ikke, for han har kun udført en ordre, som er givet ham af det ministerium, han tjener, og som ønsker vort lands redningsvæsen underlagt sig.

Saa vidt jeg ved er baggrunden for kaptajn Fjeldes plan, rejsen til Tyskland i august f. a., hvor kaptajnen var tilsluttet delegationen som særlig sagkyndig i redningsanliggender, og det fremgaar jo, at han efter denne rejse, hvor man studerede tysk redningsmateriel (sø-redningsskibe), af fiskeriminister Normann fik overdraget at udarbejde et forslag eller betænkning angaaende vort redningsvæsens fremtidige struktur. I denne betænkning understregedes meget stærkt, at redningstjenesten skal lægges under fiskeriministeriet, og det foreslaas endvidere, at fiskeriministeren snarest optager forhandling paa højeste plan, og søger fremtvungen en hurtig afgørelse af redningsvæsenets fremtidige forhold.

### Spørgsmaalet: Redningsvæsenets tilhørsforhold

Man maa tro mig, naar jeg siger, at det er min overbevisning, at det ikke vil tjene noget formaal for det eksisterende redningsvæsen at skifte gaarde, og det kan som noget ikke uvæsentlig i mine øjne nævnes, at de danske redningsmænd, saa sent som i 1962 udtalte et enigt ønske om et tilhørsforhold fortsat under forsvarsministeriet. Bag dette ønske er flere grunde, og for mig en ganske væsentlig, nemlig denne, at fiskeriministeriet indtil dato, ikke har vist noget særlig stort initiativ for blot at klare de relativt faa opgaver, der hidtil er det underlagt m. h. t. effektiviteten og fremskaffelse af fornødent sø-redningsmateriel.

Om redningsskibet F. V. Mortensen magter sin opgave, vil jeg ikke dømme i, men mange Esbjerg-fiskere mener, og har ment det længe, ja, i aarevis, at skibet i hvert fald mangler maskinkraft, og jeg ved det er 24 aar gammel, men det maa konstateres, at hidtil er fiskernes argumentation, som jeg selv har deltaget i, ikke hørt eller ihvert fald ikke imødekommet.

I den nordlige Nordsø har en ligeledes stærk voksende fiskerflaade, der som det er tilfældet for Esbjerg-flaaden, driver erhvervet meget haardt, aaret rundt, i vinterkulde og stormperioder og i vore mest ugæstmilde farvande, tryglet og bedt om nævnte ministeriums hjælp og støtte til et redningsskib, de kunne gaa i, naar deres egne fartøjer, som det er sket i

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Jørgen Peter Holm*, Rønne, er afgaaet ved døden den 16. januar.

Jørgen Peter Holm, der var født den 16. december 1887, blev ansat som baadmand ved redningsstation „Rønne“ d. 1. august 1914 og afskedigedes paa grund af svagelighed den 30. september 1945. Han havde deltaget i redningen af 100 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Ludvig Lund Sørensen*, Hals, er afgaaet ved døden den 22. januar.

Ludvig Lund Sørensen, der var født den 27. februar 1892, blev ansat som baadmand v/ redningsstation „Hals“ oprettelse den 1. august 1921 og afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1952. - Han havde deltaget i redningen af 108 skibbrudne og var dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### 80 aar

Fhv. baadmand *Edvin Chr. List*, Kirkeby, fylder den 27. marts 80 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved r/st. „Søndervig“ *Iver Chr. Dam*, fylder den 28. marts 60 aar.

### 50 aar

Baadmand ved r/st. „Gedser“ *Knud Valdemar Larsen* fylder den 23. marts 50 aar.

flere tilfælde, er gaaet eller truer med at gaa ned. Ogsaa deres ønsker i den retning er hidtil uopfyldt.

Man maa ikke dadle mig for min indstilling, den er et produkt af henholdenhed, der er vist i det refererede problem, der virkelig er et problem for fiskerne. Lad os se resultater i disse sager, før vi forlader et tilhørsforhold, som dog uomtvistelig i de senere aar har opfyldt en række af vore hedeste ønsker.

Jeg ved ikke, om det er nødvendigt at tilføje, men jeg gør det gerne, at vor fiskeriministerium og dets minister udfører et baade maalt bevidst og smukt arbejde for det erhverv, det tjener, og dansk fiskeri ville aldrig have været saa langt fremme i sin udvikling, uden eget ministerium, men det er ligesom, man har gaaet paa akkord i redningsspørgsmaalet, derfor, og udelukkende derfor tøver vi.

### Kaptajn Fjeldes betænkning er to sø-redningsskibe værd

I kaptajn Fjeldes forslag er der afsat et sø-redningsskib paa 75 tons til Hirtshals. Naar kaptajn Fjelde mener, at et redningsskib med den anførte tonage kan klare sig i vinterstorme oppe under Norge, og ikke sjældent endnu længere ud, og eventuelt tage større eller mindre kuttere under bugsering, saa tror jeg ham,

## Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Anholt-Havn“

Baadmand ved r/st. „Anholt-Havn“ *Per Max Rosenkilde Møller* er afskediget af redningsvæsenets tjeneste paa grund af udeblivelse fra udgangen af januar maaned at regne.

*Per M. R. Møller*, der er født den 12. april 1939, har været ansat ved stationen siden den 1. december 1959.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidigt ansat fisker *Hans Nordby*.

Redningsstationen „Tisvildeleje“

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidigt ansat *Erling Børge Henriksen*.

## Foreningsnyt

Hidtilværende bestyrelsesmedlem i „Foreningen af danske Redningsmænd“ opsynsmand ved redningsstation „Søndervig“, *Tarbensen*, er begrundet afsked fra redningsvæsenets tjeneste, udgaaet af bestyrelsen. I hans sted er indtraadt baadmand *Johs. H. Cristensen*, Thorup-Strand.

Ved foreningens sidste bestyrelsesmøde, forelaa en hilsen fra *Tarbensen*, der takkede for et godt samarbejde i bestyrelsen, og udtalte gode ønsker for foreningen fremover.

for her har han de forudsætninger for at dømme, som jeg mangler, men jeg vil da paa den anden side ikke skjule, at jeg mener, at et redningsskib som det han selv fører, er opgaven ulige mere voksen.

Det betydelige arbejde, som kaptajn Fjelde har lagt i sin opgave, burde, det mener jeg, ikke være gjort forgæves. Derfor anskaf forsøgsvis et par tyske sø-redningsskibe til stationering i et par fiskerihavne, hvad rejsen til Tyskland vel ogsaa forudsatte, lad dem afprøves over en aarrække, og lad saa iøvrigt vort kystredningsvæsen være i fred. — Fortsæt med nybygning og nødvendig modernisering, for saa længe vi har vore fiskere, og ansvaret for deres og strandede søfolk liv og velfærd, da vil der fremover blive brug for et kystredningsvæsen med dertil hørende vagtmandskaber, og endelig, husk dog paa, at selv i vor notoriske dyrtid, koster hele herligheden kun en bagatel af 2 millioner om aaret.

Saadan er mit syn idag paa den sag, og det er saa iøvrigt mit haab, at der kan udveksles synspunkter, uden at man behøver at gaa haardt eller saarende paa hinanden, for ikke sandt, det er dog sagen det gælder, aldrig personen.

*Maagen.*



## Negative redningsaktioner gennem uforsigtig og uansvarlig adfærd

„Søværnets operative Kommando har iværksat en eftersøgning“.... Hvor mange gange har man ikke hørt denne bemærkning fra radioavisens speakere i de seneste måneder? — Efter søværnets mening alt for ofte. — Der forløber sjældent 24 timer, uden at den operative kommando i Aarhus paa den ene eller anden maade er impliceret i en eftersøgningsaktion — det kan være efter et skib eller et fartøj, som er udeblevet efter en rejse eller paa grund af observation af nødsignaler i et eller andet farvandsafsnit.

Om problemet skriver kommandørkaptajn K. Bang i *Dansk Søfartstidende*

Ingen kan være i tvivl om, at mennesker i nød paa søen skal have hjælp — og de skal have denne hjælp saa hurtigt og saa effektivt, som dette overhovedet lader sig udføre. Ingen kan vel heller være i tvivl om, at denne hjælp bedst ydes af det skibsmateriel og af den organisation, som i det daglige skulle være i stand til at kunne indsættes nogenlunde omgaaende, nemlig forsvarets. Der vil da ej heller fra søværnets myndigheder nogensteds lyde eet eneste bittert ord over, at søværnet i øjeblikket maa bære den altovervejende byrde ved disse hyppige rednings- og eftersøgningsaktioner.

Naar dette er sagt, føler man samtidig i samme aandedrag trang til at henlede opmærksomheden paa den gamle legende om „ulven og faarene“, for lige saa nødvendigt det er at indsætte materiellet omgaaende, naar en virkelig nødsituation opstaar, lige saa utilfredsstillende og negativt er det at indsætte det paa fejlagtigt grundlag. — Det vil imidlertid yderst sjældent være muligt at sikre sig, at den indsatte aktion virkelig er berettiget, og den vagthavende officer i Søværnets operative Kommandos operationsrum vil vel — rent menneskeligt — ogsaa nødig tage ansvaret for at undlade iværksættelsen, hvis der blot findes mindste antydning af berettigelse for aktionen.

Hvad koster det —

Skal man da ukritisk indsætte materiel — saavel sejlsende som flyvende — selv om dette materiel er særdeles dyrt i drift? Skal man ukritisk belaste skatteydernes budgetter med disse aktioner? Rent umiddelbart vil mange sige „ja, ubetinget“, andre vil sige „hvorfor ikke, staten betaler“. Det sidste synspunkt, som er ikke saa sjældent endda, er temmelig kortsynet, for statens modreplik er „du betaler“. — Som situationen ligger i dag maa svaret paa ovenstaaende være et „ja“. Vi ser ingen anden udvej. — Paa eet punkt vil imidlertid de søfarende — og for den sags skyld ogsaa andre borgere i landet — kunne medvirke til at spare det materiel, som jo — det maa man erkende — ikke egentlig er beregnet til redningstjeneste, nemlig ved at undgaa at gøre sig skyldig i, at en eftersøgnings- eller redningsaktion iværksættes paa fejlagtigt grundlag — altsaa ved groft uforsigtig adfærd fra borgernes side.

At det ikke er smaa penge, der anvendes ved saadanne — aldeles meningsløse eftersøgninger — beviser nedennævnte statistik:

I aaret fra 1. oktober 1961 til 27. september 1962 har ialt været foretaget 41 eftersøgninger som følge af de eftersøgte groft uforsigtige adfærd.

Eftersøgningerne fordeles sig saaledes:

Joller, skydepramme etc. drevet til havs i haardt vejr under jagt eller fiskeri...	21
Røde raketter o. lign. affyret fra land, men indrapporteret over søen .....	6
Sejlbaade, motorbaade, speedbaade i vanskeligheder, som følge af sejlads i haardt vejr .....	14

I disse eftersøgninger har saa godt som alle søværnets skibstyper været anvendt, ligesom fly (Catalina og helikoptere) og marinehjemmeværnets fartøjer, lodsbaade, toldbaade etc. og civile skibe har været impliceret.

Herudover har man været udsat for, at et skib, der har afgivet nødsignaler, er blevet taget under bugsering af et i nærheden liggende skib og er kommet i havn, uden at skibsføreren har meddelt lokale myndigheder, at han er kommet i havn, hvorefter en kostbar eftersøgningsaktion, som paa baggrund af de afgivne nødmeldinger er blevet iværksat, „kører“ videre i timevis, indtil det ad tilfældige omveje bliver Søværnets operative Kommando bekendt, at det eftersøgte skib har ligget sikkert i havn de sidste 6 timer.

Er det nødvendigt at pointere, at man henfører saadan handlemaade til „grov uforsættelig adfærd“.

Det samme gælder de alt for mange lystsejlere, som undlader at underrette deres paarende om, at de er kommet i havn — ganske vist i en anden end den oprindelig paaregnede, hvorefter de paarende af forstaaelig bekymring for lystsejlerens skæbne ved henvendelse til myndighederne iværksætter disse særdeles kostbare eftersøgninger, som belaster statens — og dermed de paagældendes eget budget.

Søværnskommandoen har forsøgt at henlede de søfarendes opmærksomhed paa disse absolut utilfredsstillende forhold ved at anmode Søkortarkivet om optagelse i „Efterretninger for Søfarende“ af en opfordring til at vise omtanke.

Søværnskommandoen henviser til, at de fejl-

agtigt indsatte aktioner koster samfundet betydelige beløb, hvorfor de søfarende anmodes om, ved ankomst til havn at angive ankomstmelding til nærmeste politi- eller marinemyndighed med anmodning om at videregive meldingen til Søværnets operative Kommando, saafremt de:

- a) er blevet forsinket saa meget paa rejsen, at en eftersøgnings- eller søredningsaktion kan formodes iværksat.
- b) under rejsen har afgivet visuelle nødsignaler af hvilken som helst art,
- c) har afgivet radiotelegrafiske eller radiotelefoniske nødsignaler, eller
- d) har mistænke om, at deres skib eftersøges af søredningstjenesten.

Søværnet vil hilse en kraftig reduktion af fejlagtigt indsatte redningsaktioner særdeles velkommen.

## Et svar -

Hr. kaptajn Fjelde!

Det ansvar, som jeg paatager mig ved at ønske vort kystredningsvæsen bevaret, skal ikke trykke mig. De skriver, at De har bemærket Dem mit svar til dagsbladet „Vestkysten“ af 29/9 f. aa., som De finder morsom. Jeg kendte og kender ikke deres forslag i detaljer, hvis der er detaljer, men jeg blev af bladet spurgt om en udtalelse angaaende nedlæggelsen af vort kystredningsvæsen, til fordel for et af Dem foreslaet modernisering af vort sø-redningstjeneste.

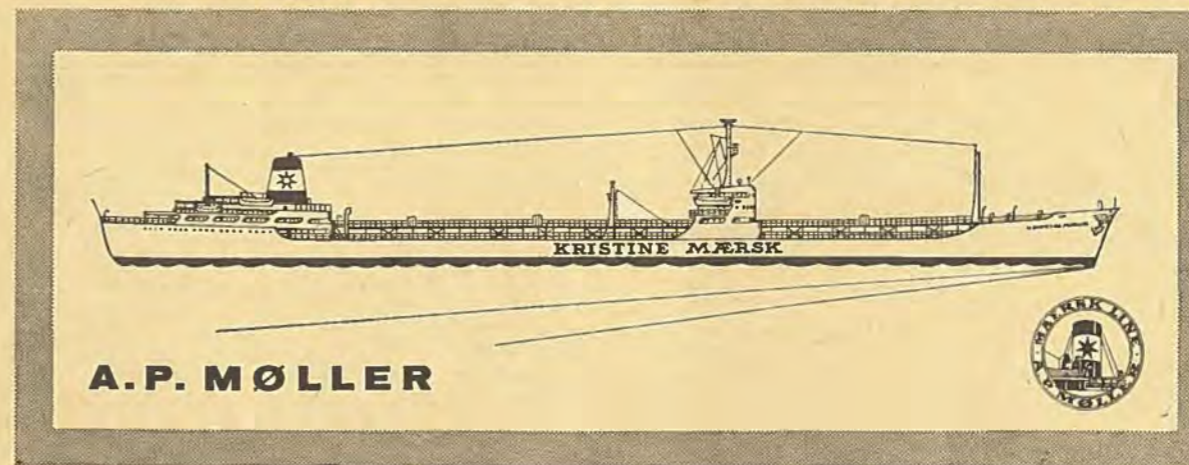
Jeg troede at det var fiskeriministeren, som stod bag forslaget, og adresserede mit svar: „At vi ikke kunne have enhver fiskeriminister til at jonglere med Det danske Redningsvæsen“, til ham. Jeg kunne ikke tænke mig, at en mand indenfor redningstjenesten kunne fremsætte et saadant forslag. I min artikel i „Tidsskrift for Redningsvæsen“ „Hvor er vi henne“ var indgaaet en skrivefejl. Naar jeg skrev, at jeg ikke var sikker paa, at redningsbaadene kunne undværes alle steder, f. eks. i Horns Rev området, skulle der selvfølgelig have staaet ro-red-

ningsbaade. Efter denne artikels fremkomst har der fra Gl. Skagen været to redningsforetagender med disse baade, der beviser, hvor varsom man skal være med nedlægning.

Deres haan mod redningsudrykningerne paa vestkysten, vil jeg ikke kommentere, det minder mig om en københavnsk journalist, der for aar tilbage kritiserede, at en reddet skibsbesætning kørtes hjem med hestekøretøj i en stiv vogn. Det var det eneste køretøj, som under de givne forhold kunne benyttes til at faa de forkomne søfolk hjem uden at risikere liv og lemmer. — Forøvrigt kan jeg oplyse Dem om, at det jyske redningsvæsen selvfølgelig bruger lastbil eller traktor, hvis der med dem er mulighed for at komme til strandingen. Jeg ved ikke om De, hr. kaptajn Fjelde, kender andet til vestkysten end Esbjerg, men hvad med de mange fiskelejer Hvide Sande, Thorsminde, Thyborøn, Stenbjerg, Vorupør o.s.v., tror De ikke, at alle disse fiskelejer fortsat giver basis for vort kystredningsvæsen. — Det fremgaar jo af sidste aarsberetning, at der foruden strandinger er ydet assistance til 98 baade med 350 mands besætning. — Jeg underkender paa ingen maade vore to dygtige redningsskibe under deres arbejde med at assistere fiskefartøjer, og deres indsats for redning af skibbrudne. Og vi har da, som jeg skrev, ingen grund til at modsætte os, at de fik endnu bedre skibe i Nordsøen, og evt. at de andre indgik til Skagerak og Østersøen.

Men her har fiskeriministeren jo opgaven. — De spørger om jeg ikke kender helikoptere og flyvemaskiner i redningstjenesten. Det gør jeg og mener, at de har stor værdi for sø-redningstjenesten. Jeg ved ikke, hvad De mener med min frygt og afsky for det nye. Jeg har skam hverken frygt eller afsky for forbedringer. Jeg har kun hævdet kystredningsvæsenets fulde berettigelse, og det tror jeg de som sidder med ansvaret fremover ogsaa vil mene.

Det er jo rigtig at her ogsaa har været ønske om nybygninger og udskiftning af motorbaade i hurtigere tempo, og at der har ligget krav fra Stenbjerg og Thorup Strand om om-





bytning af robaade med motorbaade, men om Deres kritik af kystredningsvæsenet vil influere paa bevillingsmyndighederne ved jeg jo ikke.

De skriver om det ikke er traditionelle og personlige interesser, som faar skoen til at trykke.

Jeg føler mig højt hævet over Dem, kaptajn Fjelde, i kendskab til den jyske vestkyst i fortid og nutid. Jeg staar, som følge af alder, paa falderebet i redningsvæsenets tjeneste, jeg har ikke udført store redningsbedrifter, men mit arbejde her paa kysten under 2 verdenskrige, og tiden før og efter sidste krig, har været rig paa mangeartede oplevelser. Og naar jeg er kommet med denne debat er grunden, at jeg synes at de mænd, som fremover skal have deres gerning i det danske redningsvæsen, har krav paa at blive respekteret, hvilket de danske redningsmænd altid har været, endda ud over landets grænser, og ikke udsættes for saadanne bemærkninger, som De fremkommer med i Deres svar til mig.

P. Chr. Dahl.

## Thorsminde

### For en sikkerheds skyld

Jeg ved ikke, hvor mange af de danske redningsmænd, der saa TV udsendelsen fra Holmslands Klit, hvor man bl. a. saa redningsbaaden fra Hvide Sande blive søsat, hvor hurtigt og nemt det gaar med søsætningen, naar en redningsbaad kører ud paa en beddingvogn.

Alle mænd var i baaden, da den kørte ud. Motoren blev startet, medens baaden kørte ned, og fortsatte uden stop udefter. Ved saadan en søsætning, gaar der ingen minutter til spilde. Der bør være skinner og vogn ved alle redningsstationer, hvor der sejles ud fra havn, enten baadene er store eller smaa. - Saavidt jeg ved er det kun de store baade, der køres ud paa vogn. Der er den ulempe ved søsætning paa ruller, at mandskabet helst skal være fuldtallig, før baaden kan køres ud, ellers tager det for lang tid.

Der kan nemt gaa nogle minutter tabt, som kan blive skæbnesvangre; derimod en redningsbaad, der køres ud paa vogn, kan 2 mand søsætte, og er klar til at sejle naar der er mandskab, der er forsvarlig at sende en redningsbaad ud med. Ofte kommer en redningsbaad til søs med 4 mand. Det er ikke for nemheds skyld, der menes, at der bør vogn til søsætning af en redningsbaad, men for en sikkerheds skyld.

Hvis en baad er kæntret eller sejlet paa en høfte eller en mole, kan tiden blive kostbar.

Søren Madsen,  
Thorsminde.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



**Rednings-  
bestyrer  
Niels  
Hansen  
er bevilget  
afsked fra  
1. april 1963**

Som det vist allerede er bekendt har redningsbestyrer Niels Hansen begæret sin afsked fra redningsvæsenets tjeneste fra 1. april d. aa. at regne, og i den anledning har bestyreren fra forsvarsministeriet den 30. januar modtaget følgende svarskrivelse:

Hr. bestyrer Niels Hansen,  
Redningsvæsenet.

Det meddeles herved, at Kongen den 23. januar 1963 efter indstilling fra forsvarsministeriet har meddelt Dem afsked i naade p. g. a. alder efter ansøgning, fra udgangen af marts maaned 1963 at regne med pension i henhold til lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger m. v. til statens tjenestemænd.

P. m. v.

C. Langseth / Verner Christiansen

Motiveringen for at bestyrer Niels Hansen har søgt sin afsked er, at han i aar fylder 69 aar og nu gerne vil være fri for de mange rejser, som stillingen som bestyrer af redningsvæsenet fører med sig.

## Robins belønningslegat

Mandskabet ved redningsstationen „Klintholm Havn“ er tildelt „Emilie Robins legat til fordel for mandskabet i det danske redningsvæsen“ for aaret 1962, som belønning for dets forhold ved redningsforetagendet den 31. januar f. aa., i anledning af motorgalease „Egen“ af Rønne's nødsituation ved Tolken.

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

## 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.

## Posten kommer ombord

af Ingard Henriksen i „Kystvakt“

Landjordens mennesker tager dagens post som en selvfølge. Vi henter den i postkassen eller i boksen paa postkontoret. Den gaar efter en fast rute og brevet som ikke kommer idag, har en chance i morgen eller dagen derpaa. Altid kommer det frem og altid finder det os hjemme eller bliver eftersendt til en sikker adresse. Ja, hvem tænker længere paa brevet som ikke kom, naar hjemliv og omgangskreds tager os i favn og giver os følelsen af at leve i centrum af tilværelsen om den er aldrig saa beskeden.

For sømanden er postbud et fremmedord, hans adresse flytter over alle have, lige usikker og ustadig som havet selv. Han lever i en isoleret verden, hvor hav og havn svæber sindet i kulde og nagende ensomhed, trods alle de goder som et moderne skib byder. Hjemliv og normalt samfundsliv ligger i størsteparten af hans fartstid bag fjerne horisonter, men netop betyder de mer for ham end for nogen anden! Brevet fortæller ham at han trods alt lever med i hjemmets liv, det er en fornyelsens kilde mellem ægtefæller, mellem forældre og børn. Det sprænger ensomheden og holder ham fast naar havets sirenesang vil friste til at glemme ære og troskab.

En ny havn betyder altid et nyt flammende haab om brevet, som han ved er undervejs. Det bliver han ihvertfald ikke træt af at forsikre sig selv paa ny og paa ny. Næppe har nogen skildret stemningen ombord i en skude, naar mandskabet ved at brevet er undervejs, saa varsomt og fint som Nordahl Grieg i „Skibet gaar videre“. Forfatterens barske, brutale mandfolkeverden i denne bog har været noget af et stridens æble blandt vore sømænd. Lad saa være, men i dette afsnit nikker de ihvertfald genkendende.

„Og saa lægger ventetidens angst og spænding sig tungt over skibet. De har været borte fra Norge i seks uger, og meget kan være sket baade af ondt og godt.“

— Jeg faar ikke noget brev, siger manden og kæler for skæbnen. — Nej! siger Risør — Det gør jeg vel heller ikke. Ogsaa han ved at Gud lønner den ydmyge“.

Her slutter jeg med at citere Nordahl Grieg, for resten af afsnittet har jeg oplevet i mange variationer:

En norsk linjebaad er netop kommet til kajen i Kobe efter 18 døgn i søen. — Jeg gaar midtskibs til mandskabsmessen sammen med „gnisten“, som akkurat for øjeblikket er julenisse med agentposten. — Der bliver feber i messen straks vi er indenfor døren, men „gnisten“ tager straks tyren ved hornene: — Tag det roligt, gutter, og bliv dernede — jeg raaber op! Klart og knapt smelder navnene over bordene,

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**

Selv. Guldsmed. Fibre. 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. 813 - Privat 804

## LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 803  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

## MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894  
Filial: Thyborøn . Telf. 29

## JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

LEDIG

## Rederi-Aktieselskabet

### »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



hvor ingen længere tænker paa maden. - For hver enkelt er det bare et navn der tæller, og han venter paa det mere og mere febrilsk.

— Dette er finere end at faa pakke paa kirken, siger dækken. Ordene er rettet til mig som han har faaet øje paa i baggrunden. Han staar der og straalere med brev hjemmefra i næven. Hans nummer er kommet ud med gevinst og lykken synes at være godt fordelt i flokken. Men jeg ser ogsaa de faa som staar tomhændet. De virker ligesom fattige og oversete, de strammer sig op for at se ligeglade ud, tænder en cigaret og blæser røgen mod taget som skuffelsens offer. Men øjnene bliver mørke og haarde. I et saadan øjeblik skal man helst vente med at søge kontakt med en sømand.

Sømandsmissionens arbejdere kunne nok skrive et bindstærkt værk om sømandsbrevets saga, men det bliver i alle tilfælde en bog med syv segl, og her nævner jeg bare konklusionen af aars samvær med sømænd paa alle verdenshave.

Brevet hjemmefra betyder den fundamentale moralske støtte for udesejlerne, ikke mindst for unggutterne! Det kan ikke skrives ofte nok, og det maa ikke blive liggende en dag længere end nødvendig hos reder og agent. Det vigtigste job hos begge har han som har ansvar for *posten*. Sømandsbrevet er ikke bare et stykke beskrevet papir med frimærke paa, det er det vigtigste papir som kommer ombord, fordi det er ankeret i sømandens omflakkende og rodløse tilværelse.

### 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

### „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. — J. H. Christensen, Thorup Strand. Jens Nygaard, Harboøre, Telf. Harboøre 71. — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, Tlf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

**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 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 18-18  
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. Erlandsen  
Repræsentant for »TUXHAM«

Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg  
Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 293 & 736 . Telegr. Adr. Fiskemose

C. M. Nørskov Laursen  
Maskinfabrik I/S . Tlf. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri  
Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 584 og 2283 - Privat 718  
anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

**BRØDRENE MATHIASSEN**  
Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 47, privat 386

**H. J. CHRISTENSEN & SØN**  
Vaadbinderi og 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 1/2

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie



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

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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 forbindelse 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)  
 Havarit-Telefon Dag og Nat Central 53010  
 Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for  
**DANNEBROG A/S**

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

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG.



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4


1. april 1963

30. Aarg.



**Da Kandestedernes ro-redningsbaad  
 var landet efter redningen af 5 svenske fiskere.**



REJS MED  D. F. D. S.  
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

**Gadgaard Nielsen . Lemvig**  
Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

**Brødr. Lauridsen**  
Skibsbyggeri  
Tlf. 2053  
**ESBJERG**

**Mogens Andersen**  
Malermester  
Alt Skibsmalerarbejde udføres  
Telefon 3367  
Gl. Havn . Esbjerg

Marketerlet  
**"NY HAVN"**  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 1992

**Esbjerg Skibsværft & Makinfabrik**  
v. Søren Andersen & Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger og Reparation

Dampskibsselskabet  
**TORM**  
København

Brugsforeningen  
**"FREM"**  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**

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

**GRENAA MOTOREN** — til alle maritime formål

KRAFTIG  
DRIFTSSIKKER  
ØKONOMISK  
LET AT MONTERE  
LANG LEVETID



Leveres 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. 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. 4

1. april 1963

30. aarg.

## Paa falderebet

### Afskedssamtale med redningsbestyrer Niels Hansen

Den 1. april fratræder, som tidligere meddelt, redningsbestyrer Niels Hansen efter mere end 30 aars tjeneste ved vort kystredningsvæsen.

Der er sikkert mange af redningsvæsenets folk, der med vemod har modtaget denne meddelelse, idet Niels Hansen igennem aarene er kommen i en nær og venskabelig kontakt med sine folk ude ved stationerne, hvis velfærd i tjenesten altid laa ham meget paa sinde.

I en lille afskedssamtale har vi spurgt Niels Hansen:

— Har De været glad for Deres opgave som bestyrer af vort lands redningsvæsen?

I min ungdom havde jeg ikke drømt om eller tænkt mig, at jeg i ca. 34 aar skulle komme til at gøre tjeneste i Redningsvæsenet (kystredningsvæsenet), men omstændighedernes spil medførte, at det blev tilfældet.

Da der i 1929 blev en stilling som fuldmægtig ved redningsvæsenet ledig, søgte jeg denne, hvilket medførte at jeg blev antaget og ansat den 1. juni 1929.

Forud for denne dato, bortset fra den tid jeg frekventerede navigationsskolen i København for at tage styrmands- og skibsførereksamen, samt den tid, der medgik for aftjening af min værnepligt, bl. a. som reserveløjtnant i marinen, har jeg faret til søs siden 1909 i saavel sejskibe som dampskibe, bl. a. i rederiet C. K. Hansen.

Da jeg i 1929 søgte stillingen som fuldmægtig ved redningsvæsenet, var jeg styrmand i den daværende selvstændige institution „Vagervæsenet“ med tjeneste i institutionens eneste større skib, vagerinspektionsskibet „Løvenørn“. I denne forbindelse bør det for forstaaelse af situationen oplyses, at administrationen af den selvstændige institution „Vagervæsenet“ var flydende og/eller sejrende om bord i vagerinspektionsskibet „Løvenørn“. Dette medførte, at jeg foruden bl. a. at deltage i den sømandsmæssige del af tjenesten ogsaa deltog i institutionen „Vagervæsenet“s administration, der den gang var henlagt direkte under det daværende Marineministerium. Jeg fik derved bl. a.

kendskab til statsadministration, og for den uinviede omfatter det mange ting og forhold, som for dem, der har sans derfor, kan være en interessant tjeneste.

Da min chef, redningsbestyrer C. V. Fabricius, i 1940 i en alder af kun godt 60 aar pludselig afgik ved døden, søgte jeg, der dengang var 45 aar, stillingen, og den 1. septbr. 1940 blev jeg efter nogle faa ugers konstitution antaget og ansat i stillingen som bestyrer af redningsvæsenet.

Jeg har altid haft stor lyst til at se mig om i verden og synes ogsaa, at jeg i den retning i det fremmede saavel paa havet som paa landjorden har oplevet lidt af hvert. Derimod havde jeg ikke tænkt mig, at jeg skulle opleve at se saa meget af mit eget land og bl. a. ved mange af de danske kyster, hvor der er redningsstationer, lære saa mange mennesker at kende, som rejserne i redningsvæsenets tjeneste har medført.

Det har været en opgave saa rig og interessant, at man maatte være et utaknemligt menneske, dersom man ikke skønnede derpaa.

— Det har været ment, at det er gaaet lidt for langsomt med a jour føringen af redningsvæsenets nybygnings- og moderniseringsprogram. — Deres mening herom?

Nybygnings- og moderniseringsprogrammet gaar jævnt godt fremad i takt med givne bevillinger. At man kunne ønske det gik noget hurtigere er rimeligt, men der skal jo ogsaa tid til at indhøste erfaringer med det nye materiel.

— Har De en kommentar til den saakaldte Fjeldeplan?

Denne plan kender jeg kun fra dagspressen som et forslag til en reorganisering af redningstjenesten og kan derfor ikke udtale mig derom, udover at et forslag er et og dets eventuelle vedtagelse noget andet.

Iøvrigt er der mange forskellige meninger om, hvordan organisationen af redningstjenesten skal være her i landet, men saa vidt jeg kan skønne er der stort set intet i vejen med samarbejdet imellem de forskellige instanser, naar



det gælder redning af skibbrudne, og dette er jo noget, der er meget væsentligt.

— Der var festivitas, naar bestyreren ventedes tilbys i gamle dage — flaget var i top. Er modtagelsen i vore dage den samme, og vil De mon savne rejserne?

Traditionen med at flaget hejses ved redningsstationen, naar der foretages inspektion, er bibeholdt og bør fortsætte. Det giver en vis værdighed over inspektionen, idet der ved saadanne lejligheder ofte træffes vigtige afgørelser.

Nærværelse ved stationerne giver ogsaa anledning til en hyggelig samtale om mangt og meget, som ikke direkte vedrører tjenesten, men som tangerer den rent menneskelige side af tilværelsen.

Selv om jeg har søgt min afsked paa grund af alder og fordi jeg nu gerne vil være fri for de mange rejser, vil jeg da haabe, at jeg kommer til at savne disse, ellers ville der ikke være ret megen mening med det hele. Sagt paa en anden maade er jeg taknemmelig for, at helbredet for mig har artet sig saadan, at jeg har kunnet virke i redningsvæsenets tjeneste i en menneskealder, naar hele tjenestetiden medregnes.

— De har haft et godt, venskabeligt samarbejde med redningsmandskaberne?

Til alle tider er samarbejdet noget meget væsentligt, og uden dette er det ikke godt for nogen af parterne.

Noget andet er, at der i enhver organisation maa være visse retningslinier, som skal efterleves, og dette medfører selvsagt, at en vis fasthed er nødvendig, naar der skal træffes en afgørelse af dette eller hint, og naar jeg selv skal sige det, synes jeg ogsaa at det er blevet respekteret.

— At være redningsmand har altid været betragtet som en ærespost?

Ansættelse i redningsvæsenets tjeneste er naturligvis frivillig og medfører ofte ansættelse i andre offentlige hverv paa kysten.

Normalt er der altid ansøgere til ledige pladser i redningsvæsenets tjeneste, bl. a. vel ogsaa fordi det økonomisk set medfører en vis trykthed i tilværelsen. Men bortset herfra er det selvsagt en ære at være med til at redde skibbrudne.

— Der tales i vor tid om traditionstræthed og svigtende pligtfølelse, er dette kendt indenfor redningsmændenes rækker?

Tiden i dag er vel anderledes end for f. eks. blot 30 aar siden, men alligevel synes jeg man skal forsøge at bevare traditionerne længst muligt.

Udviklingen skrider hastigt, og det man i ældre tider forstod ved pligtfølelse, opfattes vel i dag ofte som noget fortidsagtigt, men til trods herfor mener jeg at kunne sige, at naar det

gælder noget væsentligt, f. eks. redning af skibbrudne, saa er den danske redningsmand altid parat til at gøre sin pligt, og saa længe det er tilfældet, er der ingen grund til at fremhæve andet vedrørende dette spørgsmaal.

— Har De nu sørget for en afløser, der formaar at komme i kontakt med redningsvæsenets folk?

Stillingen som bestyrer af redningsvæsenet har af Forsvarsministeriet været opslaaet ledig i Statstidende og i forskellige dagblade, og det er efter de gældende regler ministeriet, der besætter stillingen, men indtil nu er der ikke truffet nogen afgørelse herom.

— Ønsker De paa falderebet at sende en hilsen til venner, kysten rundt?

Maaske er svarene paa deres spørgsmaal blevet lidt for lange, men hvad hjertet er fuldt af, løber let i pennen, naar man først er begyndt.

Men lad mig slutte med at bringe forsvarsministeren, embedsmændene i forsvarsministeriet, personalet paa redningsvæsenets kontor, opsynsmænd og redningsmandskabet ved samtlige danske redningsstationer samt medlemmer af „Udvalget“ min bedste tak for samarbejdet i de forløbne mange aar.

Til enker og børn efter redningsmænd, som omkom under virksomhed med redningsbaade, sender jeg ogsaa min hilsen med ønsket om taalelige kaar i aarene fremover.

Endelig ønsker jeg redningsvæsenet held og fremgang i tiden, der kommer. J.P.

### Stranding paa Bornholm

Den svenske fiskekutter „Salvo S. I. N. nr. 10“ af Simrishamn strandede forleden paa klipperne ved Svaneke havn. Kutteren, der havde 7 mand ombord, var for indgaaende til havnen, da der opstod en maskinefejl.

Paa grund af is og sø blev fartøjet presset bort fra havneindløbet, ind mod klipperne nord for havnen. Redningsstationen Svaneke blev alarmeret og kom straks tilstede og fik forbindelse med en raket, hvorefter det lykkedes at bjerge de 7 besætningsmedlemmer ind paa kysten i god behold.

Man prøver ihærdigt paa at slæbe kutteren af grunden, hvor den staar haardt, med dybt vand paa begge sider.

### Kaptajn Henry Larsen død

Fhv. fører af redningsskibet „Vestkysten“, kaptajn Henry Larsen, Vejle, tidligere Lemvig, er afgaaet ved døden 85 aar gl.

I 1903 blev han ansat som styrmand paa „Vestkysten“, og i 1935 som fører af redningsskibet. I 1946 tog han sin afsked paa grund af alder, og havde saaledes gjort tjeneste paa redningsskibet i 43 aar.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Knud Christensen Stage, Søndervig, er afgaaet ved døden den 11. marts.

Knud Christensen Stage, der var født den 19 oktober 1871, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Søndervig“ den 1. oktober 1897 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktober 1933. Han havde deltaget i redningen af 28 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. betjeningsmand Christen Kokholm Rønn, Liløre, er afgaaet ved døden den 12. marts.

Christen Kokholm Rønn, der var født den 16. november 1895, blev ansat ved redningsstationen „Liløre“, der dengang var baad- og raketstation, som baadmand den 1. september 1932 og fortsatte som betjeningsmand efter stationens omdannelse til raketstation alene i 1950, til han p. g. a. alder afskedigedes af tjenesten den 30. november 1955.

### 80 aar

Fhv. baadmand Chr. Peter Nielsen, Esbjerg, fylder den 15. april 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Jens Peter Larsen, DM., Klintholm-Havn, fylder den 4. april 75 aar.

Fhv. baadmand Jens Chr. Andersen, DM., Lønstrup, fylder den 9. april 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand Peder Eriksen, DM., Flyvholm, Harboøre, fylder den 21. april 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved redningsstation „Hennegaard“, Aksel H. Dahl, fylder den 19. april 60 aar.

### 50 aar

Baadformand ved redningsstation „Gl. Skagen“ Knud Andersen, fylder den 1. april 50 aar.

Betjeningsmand ved redningsstation „Tisvildeleje“, Hjalmar Marinus Pedersen, fylder den 21. april 50 aar.

Baadformand ved redningsstation „Anholt-Havn“, Ferd. Fr. C. Ottendahl, fylder den 29. april 50 aar.

### Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Ferring“.

Betjeningsmand Arne Andersen er afskediget af redningsvæsenets tjeneste paa grund af svagelighed fra udgangen af februar maaned. — Arne Andersen, der er født den 28. aug. 1910, blev ansat som betjeningsmand d. 1. sept. 1946. I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat Karl Emil Christensen.

Redningsstation „Esbjerg“.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand i Esbjerg er fra 1. april ansat baadformand Ove S. Lambertsen, der er 55 aar gl. og har været ansat ved stationen siden 1. november 1935, deraf som baadformand siden 1. jan. 1940.

Som ny baadformand er ansat baadmand Carl Johannes Frandsen.

### Royal National Life-Boat Institution Redningsbaadsfrimærker

Den britiske generalpostdirektion udsender et sæt frimærker i anledning af den niende internationale redningsbaadskonference, som afholdes i Edinburgh i juni 1963.

Frimærkerne vil blive fremstillet i værdier af 2½ d. (pence), 4 d. og 1 sh. 6 d. og vil være til almindeligt salg i juni maaned.

Royal National Life-Boat Institution har bestilt adskillige tusinde erindringskuverter af attraktiv art, som sikkert vil appellere til alle philatelisters interesse.

— Dersom man ønsker at skaffe sig en af disse, med et helt sæt af ovennævnte erindringsfrimærker, frankeret i Edinburgh og afsendt paa den første udsendelsesdag, bedes et beløb paa 3 sh. 6 d. sendt til Royal National Life-Boat Institution, 42 Grosvenor Gardens, London, S. W. 1. senest 15. maj.

Navn og adresse, som skal paaføres 1.stedags kuverten, bedes skrevet tydeligt. Yderligere erindringskonvolutter kan leveres for 6 d. stykket, dog ikke mindre partier end 1 dusin.

Uddrag af meddelelse fra  
ROYAL NATIONAL LIFE-BOAT INSTITUTION  
om udsendelse af redningsbaadsfrimærker

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 uddelt 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 som 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, Nørresøgade 7, København K, til hvem skemaerne tilbagesendes inden d. 1. maj 1963.

Legatbestyrelsen.



## Esbjerg-kutteren „Dagmar Larsen“ gaaet ned

Dets 3 mands besætning gik i gummiredningsflaaden og bjerget 76 timer efter af Thyborøn-kutteren »Mary Rønn«. —

Søndag den 10. marts mellem kl. 3-4 meddelte Esbjerg-kutteren „Dagmar Larsen“ over Blaavand, at kutteren var sprunget læk, vandet fosedede ind i kutteren, og besætningen paa 3 mand — skipper John Larsen, Esbjerg, fisker Carlo Dahl, Frederikshavn, og fisker Richard Madsen, Skagen, var ved at gaa i gummiredningsflaaden. Kutterens position blev opgivet til at være 45 sømil NV af Vyl fyrskib.

Derefter paabegyndtes den største og mest omfangsrige eftersøgning efter de 3 fiskere, der er foretaget i dansk farvand — idet ikke mindre end ca. 125 kuttere, flere enheder af flaaden, fly, samt endelig vore 2 redningsskibe F. V. Mortensen og Vestkysten, blev sat ind i at finkæmme et farvandsomraade paa 10.000 sømil.

Der var praktisk talt kuttere fra samtlige vestkysthavne fra Esbjerg i syd til Klitmøller i nord, hvor 12 kystbaade ville yde deres bistand, og ikke mindre en ca. 50 kuttere fra Thyborøn blev efter et hastigt afholdt møde blandt fiskerne sendt ud i eftersøgningen, saa hurtigt gik det, at der var flere af kutterne, der kun var bemanded med 2 mand, ogsaa et stort antal fra Esbjerg var engageret, og det samme var tilfældet fra de øvrige havne sydpaa.

Eftersøgningen, der startedes søndag, afsluttedes onsdag formiddag kl. 9,45, da de tre fiskere efter 76 angstfulde timer blev fundet af Thyborøn-kutteren „Mary Rønn“.

— —

Vi bringer nedenstaaende referat fra søforhøret iflg. Esbjerg »Aktuelt«, (mrk. Jesper).

Jeg stod selv til rors og mærkede et kraftigt stød midtskibs i kutterens styrbords side. Da jeg kiggede ud, saa jeg en to meter lang, svær planke rejse sig op af vandet, glide ned ad skibssiden og tørne imod et par gange endnu. Jeg slog omgaaende skruen fra, men planken maa have ramt roret, for da jeg ville lægge skibet om, var roret næsten ikke til at dreje.

Ovenstaaende forklarede fiskeskipper Johan Larsen, Peder Skramsgade 2, Esbjerg, i søforhøret om „Dagmar Larsen“s forlis. „Dagmar Larsen“ sank ved aftenstid søndag den 10. marts efter at den 3 mand store besætning, foruden Johan Larsen, Carlo Dahl, Frederikshavn og Chr. Rich. Madsen, Skagen, var gaaet i gummiredningsbaaden. Først 3 dage senere blev de fundet af Thyborøn-kutteren „Mary Rønn“ og sejlet ind til Esbjerg.

Johan Larsen forklarede, at E. 46 „Dagmar Larsen“ blev bygget i 1898 i Assens og var paa

30 tons. — Motoren var en 80 hk „Dan“ og kutteren blev synet regelmæssigt hvert aar, men hidtil havde der ikke været større ting i vejen.

Vi havde fisket fra Hirtshals siden oktober, fortalte Johan Larsen. — Carlo Dahl kom ombord efter nytaar, mens det var første rejse for Chr. Richard Madsen. Vi gik fra Hirtshals d. 24. februar for at gaa til Esbjerg. Da vi kom ud paa Nordsøen, fiskede vi en uges tid, hvorefter vi sejlede nedad til positionen 45 sømil nvn af Vyl fyrskib. Paa det tidspunkt havde vi ca. 2000 kg rødspætter og 5-6000 kg torsk i lasten.

Tidlig søndag morgen var vi ved positionen øst for Jens Simonsens rende, hvor vi ville ankre op for at vente til det blev lyst. Det var meget taaget, og sigtbarheden var daarlig. — Jeg stod selv ved roret, Carlo Dahl var lige gaaet ned i lukafet, og Richard Madsen laa i køjen.

### Planken ramte kutteren —

Pludselig mærkede jeg et kraftigt stød i siden af kutteren og saa den store planke rejse sig op af vandet. Jeg stoppede omgaaende skruen, men planken ramte kutteren endnu et par gange og gled ned af siden, hvor det maa have stødt mod roret, for jeg kunne næsten ikke bevæge det, da jeg ville lægge skibet om.

Jeg purrede Dahl og overlod ham roret, mens jeg selv gik under dæk for at se, om der var sket nogen skade. Da jeg kom ned i maskinrummet, stod vandet allerede højt, og kort efter stoppede maskinen, idet vandet naaede op til svinghjulet. Der stod godt en meter vand, og Chr. Madsen blev omgaaende purret, hvorefter vi gik i gang med at pumpe. Da maskinen ikke kunne gaa, havde vi kun haandpumperne at holde os til. Lasten var da allerede halvfuld af vand.

### Fik ikke forbindelse —

Kl. 3,50 kaldte jeg Blaavand radio op, og der blev taget en pejling af kutterens position. Den svarede til de 45 sømil nvn af Vyl fyrskib, jeg selv havde fundet frem til. — Kort efter talte jeg med overstyrmand Löschenkohl paa „F. V. Mortensen“, og han gik straks ud med redningsskibet.

Vi aftalte, at jeg skulle kalde op paa nødbølgen igen kl. 6, men jeg forsøgte flere gange uden at komme i kontakt med nogen. Radioen var for svag, og heller ikke kl. 6 fik jeg talt med „F. V. Mortensen“, derimod kunne jeg høre, at „Sally“ ville gaa til vor position og ventede at være fremme ved 8,45-tiden.

## Hvide-Sande-redningsmanden

blev 50 pct. invalid i statens tjeneste  
tilkendt 204,16 kr.

### i maanedlig understøttelse

De fleste af os vil huske det alvorlige ulykkestilfælde, der indtraf den 22. juni 1961 i redningshuset i Hvide Sande, hvor motorpasser Harald Jensen, under en rutinemæssig eftersyn af redningsbaadens motor, kom ud for en eksplosionsulykke, hvorved han kvæstedes saa alvorligt, at han kort tid efter maatte søge sin afsked fra redningsvæsenets tjeneste samt endvidere afhænde halvdelen af sin private virksomhed paa havnen med deraf flydende indtægter, og befinder sig i dag, et par aar efter ulykken, i en økonomisk og helbredsmæssig situation, der har sin baggrund i den ulykke, der overgik ham, og som forsikrings- og erstatningsmæssig synes at lade meget tilbage at ønske, ihvertfald mener fhv. motorpasser Harald Jensen sig — uden iøvrigt at være bitter — uretfærdig behandlet, og det er iøvrigt et synspunkt, der deles af hans medansatte i redningsvæsenets tjeneste.

Før ulykken ramte motorpasser Harald Jensen, der traadte ind i redningsvæsenet dagen efter Hvide Sande-ulykken i 1950, var han en rask mand med de allerbedste forudsætninger for sit erhvervs bestridelse. Efter ulykken er hans skade takseret til 50 pct. invaliditet, hvilket bl. a. har medført en betydelig nedsættelse af hans normale syns-, høre-, smags-, lugte- og føleevner, desuden lider han under en mere eller mindre konstant svimmelhed, der endog gør det til et stort spørgsmål, hvorvidt Harald Jensen fortsat kan bevare den halvdel af forretningen, han har tilbage paa havnen.

Nu skulle man jo tro, at paadragsen af en saa alvorlig invaliditet i statens tjeneste maatte have sikret tilskadekomne en nogenlunde rimelig og sorgløs økonomisk fremtid, saaledes at han ikke i tilgift til ulykken, der ramte ham, skulle føle sig yderligere straffet, men, ærlig talt, vi mener, at redningsmandens problem tangerer noget i retning heraf. Han blev efter den forsikringsmæssige afgørelse paa omtalte 50 pct. invaliditet, tilkendt en maanedlig understøttelse paa kr. 295,00, den sum, der i vore dage synes ringe i sig selv, men selv dette beløb blev der ret omgaaende gjort attentat paa i redningsmandens disfavør, idet tilskadekomne var blevet tildelt en mindre aarlig pension fra det redningsvæsen, han havde tjent, og hvori han nu var blevet invalid, ogsaa skulle trækkes fra, hvilket resulterede i, at det maanedlige beløb paa 295,00 kr. blev reduceret til 204,16, og denne storsindede afgørelse skal, efter hvad der er oplyst, være endelig.

Kort efter naaede vandet akkumulatorerne, og radioen blev sat ud af funktion. — Vi drev paa maa og faa, pumpede og holdt ud kig uafbrudt.

Op paa dagen blev den agterste pumpe tilstoppet, og ved middagstid naaede vandet midt op i maskinrummet. Vi kunne stadig hverken høre eller se „Sally“ eller „F. V. Mortensen“. For at lette skibet smed vi alle vore grejer overbord, og vi prøvede at faa maskinen i gang, men det lykkedes ikke.

Det begyndte at blive mørkt, men da vi hele tiden regnede med, at hjælpen ville naa frem, blev vi ombord. Vi tog redningsbælter paa og gjorde gummiflaaden klar.

Kl. 17 sprang skottet mellem lukaf og last, og lukafet blev hurtigt fyldt med vand. Samtidig fik kutteren en kraftig slagside.

Vi var klar over, at det ikke kunne nytte noget at blive ombord og smed gummiflaaden i vandet. — Kutteren laa saa lavt, at vi kunne træde lige ned i flaaden. Kort efter forsvandt „Dagmar Larsen“, og vi saa ikke siden kutteren, sluttede Johan Larsen sin forklaring.

— Dernæst afhørtes fiskerne Carlo Dahl og Chr. Richard Madsen. Deres forklaring stemte overens med skipperens, og Chr. Richard Madsen konstaterede med beklagelse, at det baade blev hans første og sidste rejse med „Dagmar Larsen“.

### En tak til alle —

Efter søforhøret takkede formanden for Vestjysk Fiskeriforening, Fr. Lodberg Jensen, for den store eftersøgning, der iværksattes for at finde de tre fiskere i gummiflaaden:

— Jeg føler trang til som søretsmedlem og formand for Vestjysk Fiskeriforening at bringe en stor tak til flyvevaabnet, marinen, handelsflaaden, de to redningsskibe og de mange fiskere, som deltog i eftersøgningen. — Vi har lært meget af denne eftersøgning, og det er betryggende at vide, at der gøres, hvad der er muligt, naar havets folk er i nød. Det borger godt for fremtiden, og jeg vil gerne her sige hjertelig tak!

### Mange tilhørere —

Forhøret overværedes af repræsentanter for Esbjerg Fiskeriforening, Knud Schrøder, Holger Larsen og Jesper Glistrup, overstyrmand Löschenkohl, „F. V. Mortensen“, forretningsfører Bjerre Madsen, Nordisk Gummibaadsfabrik, fiskeskipper Niels Thomsen, samt 2 officerer fra flyvertaktisk kommando ved flyvestation Karup.

Efter forhøret mødtes de ovennævnte sammen med de 3 fiskere paa Hotel Esbjerg, hvor man gennemdrøftede de 3 døgn i den spinkle gummiflaade paa Nordsøen. — Dette kom man ikke ind paa i forhøret, hvor man kun beskæftigede sig med den rent forsikringsmæssige side af sagen.



Vi skal ikke nægte, at vi samtidig finder den uværdig, selv om vi er sikker paa, at ingen ansvarlig har forsømt noget for at tilkende den ulykkesramte alt, hvad der efter loven kunne tilkendes ham, men saa er loven for daarlig, og saa maa sandelig denne redningsmands arbejdsgever, Det danske Redningsvæsen, ind i billedet og sikre en af sine veltjente folk en mere retfærdig løsning i et problem, der for ham selv og hans familie har den største betydning, baade økonomisk og menneskelig.

Vi ved ikke om forsvarsminister Viktor Gram kender denne sag i dens enkeltheder, men vi ved, at den nu er kommen til hans kundskab, og vi haaber at redningsmanden fra Hvide Sande vil faa sin sag genoptaget og forhaabentlig faa en saa retfærdig behandling, at den baade for ham og hans kammerater ved redningsvæsenet kan befordre trygheden. Hvis en jetpilot under sin tjeneste mister 50 pct. af sin førlighed, vil han saa blive afspist med 204,16 i maaneden — de tjener begge den samme herre og sorterer under samme ministerium.

Vi skal ikke prøve at skildre, hvad en rask mand maa gennemgaa ved pludseligt at blive udsat for en ulykke, der i et eneste nu fratager ham arbejdsevnen, men at byde en mand, der hver dag i aaret, indtil ulykken ramte ham, skulle staa rede til i givet fald at sætte livet ind i tjenesten, 204,16 kr. om maaneden, den dag han bliver invalid i tjenesten — det er faktisk for ringe, og jo før det bliver rettet, jo bedre.

Maagen.

### Opsynsmand Gustav Hallgreen gaar —

En af redningsvæsenets veltjente mænd og vor forenings mangeaarige kasserer og formand, opsynsmand Gustav Hallgreen, Esbjerg, har søgt og faaet bevilget afsked fra redningsvæsenets tjeneste fra den 1. april, grundet alder.

Gustav Hallgreen, der er født den 11. juni 1896, blev ansat som baadmand den 1. oktbr. 1933, som baadformand den 1. novbr. 1935 og som opsynsmand den 1. januar 1940. Han har deltaget i redningen af 135 skibbrudne.

Om Gustav Hallgreen, der vil være kendt af alle indenfor redningsvæsenet, kan siges at han er en af de mænd, der har lagt et meget stort arbejde indenfor „Foreningen af danske Redningsmænd“, og vi skylder ham meget derfor.

I mere end 25 aar var Hallgreen medlem af foreningens bestyrelse, i mange aar som kasserer, og senere overtog han formandshvervet efter Niels Sørensen og røgtede den i flere aar med al den dygtighed og indsigt og gode vilje til at tilgodese alles interesser indenfor kammeraters kred.

Siden redningskommissionens nedsættelse, hvoraf han ogsaa var medlem, og efter dens

betænkning af afgivelse i 1954, har Gustav Hallgreen været medlem af det nedsatte „Redningsudvalg“, der har til opgave at følge nybygnings- og moderniseringsplanen. Her har han, som i alle andre hverv, han har været betroet, udført et arbejde, som vi i dag ved hans afsked siger ham en hjertelig tak for.

Ogsaa redaktionen af vort blad føler trang til at takke for mange aars venligt og altid til det yderste loyale samarbejde.

jp.

Kaptajn Blokhøj:

### Det kalder jeg samarbejde

Det var en af de udtalelser, redningskaptajn Blokhøj, Thyborøn, paa min foranledning fremsatte en times tid efter at de 3 fiskere efter 76 timers drift i redningsflaaden blev optaget af „Mary Rønn“ 85 sømil ude i Vesterhavet.

Netop samarbejdet er jo saa vigtigt under slike forhold, og det var et af de karaktertræk, der laa i forgrunden, i de lange, mørke døgn paa havet — samarbejde, og dette med viljen til at slippe alt det, man havde i hænderne, og yde sit for at finde de kammerater, der var i nød og trængte til hjælp.

— En af de mest omfattende eftersøgninger er nu afsluttet, og med et glædeligt resultat, kaptajn Blokhøj. Har nu samme eftersøgning givet erfaringer?

Enhver redningsaktion giver erfaringer, og i de 16 aar jeg har været om bord i redningsskibet „Vestkysten“, har jeg haft rig lejlighed til at følge udviklingen fra tiden, hvor næsten hver eneste kutter skulle pejles for at vi kunne finde frem til dem. Nu har snart alle Nordsøkuttere gode navigationsapparater, der forenkler besværet med at finde dem. — Kutternes størrelse og maskinkraft er langsomt hævet, hvilket medfører, at fiskeren er i stand til at drive fiskeriet haardere — men havet har ikke ændret sig, en storm for 20 aar siden og i dag foraarsager samme kraftudfoldelser, og selv om kutterne er blevet større, er de dog stadig smaa fartøjer, hvorfor enhver forbedring med hensyn til redningsmidler, hvadenten det drejer sig om kutterens egne eller de offentlige redningsmidler, maa hilses med glæde. Gummiredningsflaaderne er et absolut gode, og redningsaktionerne fremover, hvor der kan være tale om tilstedeværelse af saadanne flaader, maa paaregnes at skulle fortsætte langt ud over det „normale“, baade hvad tid og omraader angaar. Jeg vil gerne i denne forbindelse slaa til lyd for, at man fik anbragt en eller flere posere med et i vand opløseligt farvestof i redningsflaaderne. Disse posere skulle være indpakket vandtæt, idet flaaderne kan blive udsat for at faa vand indvendig, og saaledes indrettet, at de kan bringes til at slæbe

efter flaaden. Erfaringen viser, at flyverne trods ihærdigt arbejde har vanskeligt ved at se gummiflaaderne, men var disse rød- eller gult-farvede og endvidere forsynet med ovennævnte stof til farvning af vandet, ville det sikkert hjælpe flyverne til lettere at kunne opdage en saadan plet paa havet.

— De 3 fiskere, som vi nu har iblandt os igen, havde en transistor med i flaaden, saa de i spænding kunne følge eftersøgningen i alle faser — hvad om de nu havde haft en lille sender?

Paa internationalt plan drøftes der, saa vidt jeg ved, stadig, hvilken type nødsender der bør anbefales. Man maa vel afvente, hvad der bliver besluttet, men et gode ville det saa afgjort være.

— Nu er gummiflaaden obligatorisk for fartøjer over 20 tons — men vi har stadig i tusindvis af fiskefartøjer med en tonnage mellem 10—20 tons, der, hvis de kommer ud for lignende situation, og det kan ske, da de jo ogsaa driver fiskeriet haardt, ikke har en chance for at blive reddet. — Burde grænsen ogsaa omfatte dem?

Jeg ville ønske, at disse kutterejere i egen interesse ville gaa ind for anskaffelsen.

— De har jo kun redningsbæltet, og hvad er det værd med den sidste begivenhed in mente?

Redningsbælter er et nødvendigt, men kortfristet redningsmateriale — man lever ikke længe i et saadant om vinteren.

— Store dele af vestkystens fiskerfartøjer var jo deltagere i eftersøgningen, de kalder aldrig forges paa fiskerne i en nødsituation?

Nej, dem kan vi regne med. — Paa 2 timer havde 35-40 kuttere fra Thyborøn meldt sig, og 1 time efter første opringning fra Klitmøller, hvor man tilbød assistance, meddelte de, at 12 kystfartøjer var klar. Det kalder jeg samarbejde.

— Og det ganske land sad ved radioen, hvad vel ogsaa formaar at varme en redningskaptajn?

Det baade varmer og ansporer til topydelse.

— Ville et redningsskib med station i Hirtshals ikke have været en bedre løsning?

Et redningsskib i Hirtshals ville være gavnligt.

— Kan vi efter din mening undvære kystredningsvæsenet?

Nej.

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 Afd. · Tilf. 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



### Et tysk og et norsk skib strandet paa »Tørre Bjælke«

Der er i den seneste tid forekommet flere strandinger i danske farvande, men heldigvis hidtil uden tab af menneskeliv, da hurtig indgriben fra redningsvæsenets side sikredes. Natten til søndag den 25. marts gik saaledes hele to skibe paa grund paa den farlige sandbanke »Tørre Bjælke« ved Skallingen. De to skibe, der tog grunden i haard blæst og svær søgang, var det tyske motorskib »Ingeborg« af Hamburg, der var paa rejse til Lysekil med en ladning silde-mel, og den norske motorcoaster »Ferro« af Tronhjem, der var paa rejse til Esbjerg med en last hvede.

»Ingeborg« af Hamborg er paa 291 brt. tons, og der er næppe nogen tvivl om at dette skib maa dele skæbne med saa mange andre skibe, der i tidernes løb har faaet sin grav i dette farlige farvand.

Det norske skib »Ferro«, der er paa 294 brt. tons, er, da disse linier skrives, allerede bjerget ind til Esbjerg af bjergningsfartøjerne »Mimer« og »Asbjørn«.

»Ferro« var det første af skibene, der løb paa grund, det skete ved 3-tiden, og en time senere lagde »Ingeborg« sig i nærheden.

Esbjerg m/redningsbaad gik straks til assistance, og lidt senere redningskibet »F. V. Mortensen«.

Redningsbaaden lagde sig ind paa siden af det tyske skib, og tog i første omgang 3 mand af besætningen ombord og satte dem senere ombord paa »F. V. Mortensen«, der sejlede dem til Esbjerg havn. Senere tog redningsbaaden den øvrige besætning om bord, idet skibets kaptajn saa i øjnene, at »Ingeborg« ikke kunne reddes.

Efter kaptajn Wolters udtalelse var grunden til strandingen styregrejerne, der svigtede.

### Det klarede ro-redningsbaaden — da m/redningsbaadens motor svigtede

Den svenske kutter »Tornøland« fra Kåringön, paa 100 tons, strandede natten til den 26. marts paa 3. revle udfor Vesterklit i Tanis-bugt.

Umiddelbart efter grundstødningen gik Hirtshals motor/redningsbaad ud af havnen, for at komme den strandede besætning til undsætning, men ca. et kvarter efter, at redningsbaaden var gaaet ud, fik man motorvanskeligheder og gik i drift. — Samtidig med motorstoppet svigtede ogsaa radioen, saa baaden ingen forbindelse kunne faa med omverdenen. — Da man fra land blev klar over, at der var noget galt paa færde med Hirtshals-redningsbaaden, blev redningsbaaden fra Kandestederne rekvireret, og efter en haard tur naaede baaden, der er en ro-redningsbaad, ud til strandingen, bjergede 5 besætningsmedlemmer ombord og bragte dem heldig i land.

### LEMVIG

**E. SMEDGAARD**

Selv. Gulds. 185. Åhre. 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. 338 - Auktionskontoret TH. 813 - 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

LEDIG

### Rederi-Aktieselskabet

### »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

### SKAGEN

### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geisnæs - 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 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 . TH. 60 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 584 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

TH. 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 ½

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie



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

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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 forbindelse 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)  
 Havarit-Telefon Dag og Nat Central 53010  
 Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

**DANNEBROG**

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

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG

LEMVIG  
 CENTRALBIBLIOTEK  
 LØSSTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

1. maj 1963

30. Aarg.



Afskedsgave til redningsbestyrer Niels Hansen



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

## Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering

Vasen 3-5 . 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 KOMPAGNI

Esbjerg

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

Hirtshals

Fiskeriauktion

N. C. Jensen

— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

## J. GRUMSEN

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

## Carlsen &amp; Aaens

Vaedblinderi

Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- &amp; SØFARTS-TIDENDE

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

## 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 1963

30. aarg.

Eftertryk ikke tilladt

## Er ro-redningsbaadene forældede

Naar man følger den staaende diskussion om emnet „Er ro-redningsbaadene forældede“, kan der vel nok være et og andet, som trænger sig paa efter 40 aars medvirken ved institutionen, som her paa Skagen holdt sit indtog for ca. 110 aar siden.

Det var med megen strategisk dygtighed, naar man valgte at lægge stationen ved Batterivejen med let adgang fra byen og til Grenen og stranden til Højen. Det var ogsaa en kendsgerning, at konkurrence fra fiskerbaade og privat redningsbaad ikke kunne udelukkes, saa lettere tilfælde til tider kunne være klarer naar baaden kom frem, men formaalet var jo at de skibbrudne blev reddede.

Det er et anseeligt antal søfolk, som gennem de mange aar har modtaget en hjælpende haand, og meget mod og dygtighed er lagt for dagen af de skiftende betjeningsmandskaber. Et opløftende syn har det været at staa paa stranden, medens der gaar braad paa alle tre revler, og se baaden komme gennem revlernes kog med slæb ude og alle tofter fulde af mennesker fra et strandet skib, og aflevere disse paa den sikre strand.

Men tiderne skifter, det hestetrukne kavaleri skal gøres morsomt, men kan nogen fortælle om at dette har svigtet over klitter, gennem pløre, over stok og sten. Hestene forsvinder, men det vil blive svært for traktorer at afløse dem paa dette felt. Naar jeg efter de mange aars forløb fik lov til at køre baaden den sidste rejse fra station til havnen, for at sendes til Grønland til brug ved faaretransport, saa var det med nogen vemod og med den tanke, at dette flyt skal nogen nok komme til at betale med livet.

Men omforladelse, hvis jeg kom ind paa de sagkyndiges omraade, det var ikke meningen. Jeg ville kun ved denne lejlighed fremdrage minder om tvende brødre og deres heroiske kamp med havet for at hjælpe deres næste.

Jens Rasmussen var født 10. oktober 1839

Hans fødehjem laa lige inden for klitten ved dæmningen og hvorfra faderen, Dommer Rasmus, ernærede sin familie ved fiskeri. Da Jens

var 3 aar gammel og hans broder Christian var 2 aar, druknede faderen ved baadens kæntring paa revlerne efter endt fiskeri. Efter et halvt aars forløb drev hans livløse legeme i land østen for Højen. Det mentes at have ligget fast i et af de mange vrug paa havbunden.

Den lille Jens kunne ikke forstaa, at han ikke som de andre drenge havde en fader, hvorfor han sagde til moderen: „A vil ha' i Faar ijen“. Dertil svarede moderen: „Det skal du ogsaa nok faa, min dreng“, hvorefter hun giftede sig med Jens Chr. Madsen, som var indvandret hertil fra Tversted, hvorved han, vel lidet anende, paatog sig opfostring af disse to drenge, som vel er dem, som har deltaget i redning af de fleste skibbrudne søfolk paa de danske kyster.

Jens Rasmussen kom til at vie sit liv til fiskeriet fra sin hjemby og stiftede sit hjem her i al beskedenhed efter datidens forhold, og derved ogsaa ved deltagelse i redning af skibbrudne søfolk med fiskerbaade.

Da han som ung mand i 1862 var til det traditionelle gæstebud 2. juledag i Skagen, kom han ogsaa med til stranden ved „Daphner“s stranding, og da der manglede en mand, stillede han sig til tjeneste, men den faste mand kom i sidste øjeblik og kom med baaden ud.

Jens Rasmussen var gennem et langt liv en mand af meget faa ord, men ved rorpinden var han, i storm som i stille, herre over situationen og havde sit mandskabs fulde tillid.

Før redningsstationen blev oprettet i Højen, benyttede man fiskerbaadene i strandingstilfældene, og der var mange af dem. Dette bevirkede, at en højsindet, menneskekærlig gammel herre, mekanikus O. J. Winstrup, for egen regning bekostede og indrettede til redningsbrug en baad, som han overlod Højenboerne, og som, i modsætning til statens redningsbaade, der er røde, var graamalet, og som befolkningen gav navnet „Karodes“.

Med denne baad deltog han i redningen af mange søfolk, som ingen har tal paa. — Ved redningsstationens oprettelse i Højen i 1869 d. 1. april var han selvkrevet til en plads i denne baad og fører af denne.

De smaa, økonomiske kaar, som prægede



hjemmene i disse tider, i forbindelse med hans store beskedenhed bevirkede, at han, naar en orden var paa tale for øvet indsats, sagde, hvis han skulle have noget, skulle det være penge, der kunne købes brød for. Saaledes ved den engelske damper „Mispha“, hvor han var tilbudt en guldmedalje, men fik den ombyttet med 4 engelske pd. st.

Ved sin afsked paa grund af alder d. 1. oktober 1907 havde han med statens redningsbaad deltaget i redningen af 433 skibbrudne søfolk og var dekoreret med det, som ikke kunne ombyttes med penge:

1. Fortjenestmedaljen i sølv 1874.
2. Dannebrogsmændenes hæderstegn 1882.
3. Redningsvæsenets jubilæumsmedalje 1902.

Jens Rasmussen afgik ved døden d. 22. juli 1914 og ligger begravet paa Højens lille Kirkegaard.

**Christian Rasmussen var født 9. september 1842**

Han delte sin barndom med sin et aar ældre broder, Jens Rasmussen. Efter at han i de unge aar havde faret til søs kom han hjem og bosatte sig som fisker.

I lighed med broderen var han blandt de første, naar der var en stranding, og ved flere lejligheder gjorde sig særlig bemærket. Saaledes ved den russiske skonnert „Peter og Sofie“'s stranding 1866 i en storm vesten Højen. Russerne forsøgte selv at sætte baad i vandet, og en af besætningen blev under dette arbejde slaat over bord og af bølgerne ført over revlerne, hvor strømmen tog ham og med stor hast førte ham bort. Den 24-aarige Christian Rasmussen, som stod paa stranden, sprang resolut ud i de voldsomme bølger, og i vand til brystet lykkedes det ham i sidste øjeblik at holde sømanden fast og føre ham frelst iland.

For denne bedrift blev han af den russiske stat belønnet med en redningsmedalje for heltemodig optræden og af Danmark med Medaljen for druknede redning, ligesom han modtog et sølvur med inskription: Til Christian Rasmussen. Tak for din Daad den 6. November 1866. Arbejderforeningen af 1860.

Ved et tilfælde 10 aar senere, da skonneren „Haabet“ af Rønne den 20. januar 1876 strandede. Da redningsbaaden fra Højen kom til standingsstedet ca.  $\frac{3}{4}$  mil vest for Højen, laa skibet paa anden revle og besætningen, 6 mand, sad fastsurret oppe i rigningen. Det var en voldsom storm af vest, og først forsøgt med raketapparat, men uden resultat. Imens var skuden kærtret og bølgerne skyllede hen over de seks mand, og naar masterne hævede og sænkede sig paa grund af vandets tryk, fik søfolkene nogle skrækkelige dukkerter i det fraadende hav.

Ved at kaste liner til de skibbrudne lykkedes det under store anstrengelser at redde 3 mand,

men henne i fokkevantet sad een, som var saa udmattet, at han ikke kunne gribe linen. Da var det at Christian Rasmussen med en line omkring livet lod sig fire ned i det fraadende hav for at naa hen til manden og hjælpe ham. Bølgerne skyllede hen over dem begge, men forsøget lykkedes. Christian Rasmussen fik ham skaaret ned, fastbundet til 2 liner, og i den slæbt gennem havet til redningsbaaden; men han var saa udmattet af anstrengelse og kulde, at han kort efter døde.

For at udføre dette livsfarlige redningsarbejde maatte Christian Rasmussen opholde sig i det oprørte hav i henved 1 time; imedens var de sidste 2 mand, der sad i stortoppen, skyllet bort, og redningsbaaden søgte straks land.

Ud over den til hele mandskabet uddelte pengebelønning, tildeltes Christian Rasmussen Dannebrogsmændenes hædertegn, og da begivenheden rygtedes, kom der fra flere sider gaver og takkeskrivelser, blandt andet et sølvur: Fra Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 til Christian Rasmussen af Højen for ædel Daad 1876.

Ligesom sin broder, Jens Rasmussen, deltog han ogsaa med den af Højenboerne kaldte „Karodes“ i redning af mange skibbrudne søfolk, som ingen tal haves paa, men fra sin ansættelse i statens redningsbaad i 1869 og til sin afgang den 1. oktober 1906 har Christian Rasmussen deltaget i redningen af 414 skibbrudne søfolk, og ved sin død den 24. marts 1909 var han dekoreret med:

1. Medaljen for druknede redning 1867.
2. Dannebrogsmændenes hæderstegn 1876.
3. Russisk sølvmedalje 1867.
4. Redningsvæsenets jubilæumsmedalje 1902.
5. Fortjenestmedaljen i sølv 1907. C.T.

### En ædel giver

I fjor døde gamle Martinus Øien paa Kopang i Østerdalen efter et langt livs slid i skoven. Den enlige mand efterlod sig 28.000 kr., og ved aabningen af testamentet viste det sig, at halvparten af pengene skulle gaa til rednings-selskabet, og den anden halvpart til foreningen til dyrenes beskyttelse, et valg, som giver et fint billede af den gamle hædersmand. Dyrene havde han altid haft omkring sig, men havet havde han kanske aldrig set. — Ligevel havde han omsorg for sine landsmænd derude. Langt inde i skovbygderne gaar omtanken for dem, som farer paa søen.

### 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  
 Thybøen Ald. . Tilf. 148  
 Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. opsynsmand *Lambert Lambertsen*, Vigso, er afgaaet ved døden den 17. marts.

Lambert Lambertsen, der var født den 11. marts 1895, blev ansat som betjeningsmand ved raketstationen „Vigso“ den 1. september 1922 og som opsynsmand den 1. januar 1925. Han var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje. —

Fhv. opsynsmand *Niels Peter Lasborg*, Grenaa, er afgaaet ved døden den 6. april.

Peter Lasborg, der var født den 19. november 1882, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Grenaa-Havn“ den 1. januar 1907, som baadformand den 1. oktober 1933, og som opsynsmand den 1. oktober 1940. Han afgik fra tjenesten paa grund af alder den 1. oktober 1952.

P. Lasborg havde deltaget i redningen af 124 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Frk. *Harriet Andersen* er afgaaet ved døden i sit hjem i Lemvig, 81 aar gammel.

Harriet Andersen var datter af forlængst afdøde konsul og redningsbestyrer A. Andersen, der overtog bestyrerembedet efter redningsvæsenets første bestyrer, justitsraad Christopher Berendtsen. — Da redningsbestyrer A. Andersen døde, blev redningsvæsenets kontor flyttet fra Lemvig til Skagen, og senere til København. Frk. Harriet Andersen blev imidlertid boende i Lemvig, og er altsaa nu afgaaet ved døden.

### 85 aar

Fhv. baadmand *Claudi Antonio Hansen*, Manø, fylder den 25. maj 85 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand *Marius Bloch Nielsen*, Vejers, fylder d. 4. maj 75 aar.

### Afskedigelser og ansættelser

Redningsstationen „Grenaa-Havn“

Baadformand *Jens Bachmann* har paa grund af alder og svagelighed søgt og faaet sin afsked af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af april.

Jens Bachmann, der er født den 24. februar 1903, blev ansat som betjeningsmand ved den daværende raketstation „Fornæs“ den 1. oktober 1921 og overgik som baadmand ved redningsstationen „Grenaa-Havn“ fra 1. juli 1937, den 1. oktober 1949 blev han baadformand.

Jens Bachmann har deltaget i redningen af 53 skibbrudne og er dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

— Som ny baadformand er ansat baadmand *Tronier Peter Krogh Pedersen*, der er 52 aar gammel og har været ansat ved stationen som baadmand siden 1. oktober 1946.

— I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fhv. fisker og lodsmedhjælper, kontrollør *Edvard Hansen*.

### Smuk afskedsgave til redningsbestyrer Niels Hansen fra redningsmandskaberne

„Foreningen af danske Redningsmænd“'s formand og næstformand, Wenzel Rasmussen og Verner Diers, aflagde den 1. april en afskedsvisit hos redningsbestyrer Niels Hansen, der denne dato fratraadte sin stilling. De overrakte en meget smuk gave, der var givet af danske redningsmænd. Gaven bestod af en vase af kgl. porcelæn, endvidere karaffel og glas i krystal paa sølvbakke.

Der medfulgte en gedeskindsmappe med indlæg. Udvendig var redningsbestyrerens navn i guld, og i indlægget stod følgende:

*Hr. redningsbestyrer Niels Hansen.*

I anledning af Deres fratreden af redningsvæsenets tjeneste ønsker mandskaberne ved samtlige redningsstationer samt flere pensionerede redningsmænd at bringe Dem en hjertelig tak for aarelang tjeneste iblandt os.

Vi har følt, at saavel vore smaa som store problemer altid laa Dem paa sinde, og at vi altid var velkomne til en fællesdrøftelse af vore tjenestelige forhold, som De igennem aarene var medvirkende til at søge forbedret.

Vi beder Dem med vedlagte gave modtage vor hjerteligste hilsen med de bedste ønsker for fremtiden.

Grenaa, den 1. april 1963.

Paa samtlige redningsstationer og flere afgaaede redningsmænds vegne

*Wenzel Rasmussen,*  
 fmd. f. „Foreningen af danske Redningsmænd“.

### TAK

Til samtlige redningsstationer og flere afgaaede redningsmænd fra forskellige stationer sender jeg min bedste tak for tilhøret i anledning af indsamlingen til vor gave til afgaaede redningsbestyrer Niels Hansen. Der indkom ialt kr. 2.478,00, og regnskabet herover vil blive forelagt foreningens bestyrelse ved førstgivne lejlighed. Grenaa, den 15. april 1963.

Med hilsen  
*Wenzel Rasmussen,*  
 fmd. f. „Foreningen af danske Redningsmænd“.



## Samtale med den nyudnævnte redningsbestyrer

### Aaskov Petersen

Selvfølgelig er jeg glad for udnævnelsen til redningsbestyrer, og jeg haaber at kunne gøre mig fortjent til at være velkommen ved redningsstationerne

Det behøver jo ikke at være nogen hemmelighed, at bestyrelsen for „Foreningen af danske Redningsmænd“ havde anbefalet fuldmægtig Honnes de Lichtenberg til den ledige stilling som bestyrer af redningsvæsenet.

I de sidste aartier var der næsten indført en vis tradition for, at fuldmægtigen fulgte efter bestyreren — og traditionstro og loyale, som vore redningsmænd er, fandt at det ogsaa ved denne lejlighed burde fortsætte, ikke mindst for det gode forhold, der har bestaaet parterne imellem, men ogsaa det nære kendskab, som Lichtenberg har til redningsvæsenet, som han i en menneskealder har tjent.

Imidlertid blev det jo en helt ny mand, der fik stillingen, og redningsmandskaberne byder deres nye chef velkommen til sin nye post og til et forhaabentligt frugtbart samarbejde.

Det blev, som man ved, fyrskibsfører Aaskov Petersen, der blev udnævnt til bestyrer. Han fylder 50 aar om et par maaneder og vil forhaabentlig have en lang aarrække foran sig.

— Er det en lykkelig mand, vi gratulerer?

Maa jeg indlede med at sige, at jeg almindeligvis ikke er nogen tilhænger af at blive genstand for interview; men i det foreliggende tilfælde, hvor samtalen kan have det praktiske formaal at være en art introduktion til personalet ved redningsstationerne, kan jeg kun være glad for, at „Tidsskrift for Redningsvæsen“ har taget initiativ til denne henvendelse.

Med hensyn til spørgsmaalet: „Er det en lykkelig mand, vi gratulerer“, kunne jeg fristes til selv at spørge: „Hvilke særlige forudsætninger skal der egentlig være til stede, for at et menneske skal kunne erkende sig lykkelig?“ En udnævnelse eller materielle goder kan jo nemlig ikke alene betinge, at man er lykkelig.

For mig at se dækker begrebet „lykkelig“ over saa mange faktorer, at det vist er et for stort ord at benytte i forbindelse med en udnævnelse, og en definition af begrebet maa vel siges at falde uden for rammerne for dette interview.

Det er da ogsaa mit indtryk, at der med spørgsmaalet mere sigtes til, om jeg er glad for eller tilfreds med udnævnelsen, og jeg kunne tænke mig med redaktørens tilladelse at besvare spørgsmaalet ud fra denne antagelse.

Jo, selvfølgelig er man da glad og taknemmelig over at modtage en udnævnelse som den her omhandlede, og da ikke mindst at blive betroet en stilling, hvor personalet ved redningsstationerne uden skelen til økonomisk fordel er parat til at sætte alt ind paa at løse de dem paahvilende pligter, selv under de vanskeligste forhold.

Da den hele tjeneste inden for Redningsvæsenet



Redningsbestyrer  
Aaskov Petersen

endnu staar for mig som noget forholdsvis nyt og fremmed, er det vel forstaaeligt, om en vis reservation i begejstringen kan gøre sig gældende i den første tid, hvilket dog formentlig kun kan komme til fordel siden hen.

Jeg vil gerne fra disse betragtninger drage en linie til spørgsmalets sidste sætning: „Vi gratulerer“ og til det i samtalens indledning anførte, „at redningsmandskaberne byder velkommen“.

Jeg ser paa disse to ytringer som noget meget betydningsfuldt for samarbejdet fremover og som noget, der har været mig til stor glæde, og for hvilket jeg her gerne vil benytte lejligheden til at sige hjertelig tak.

Fra at blive budt velkommen og til at være velkommen er der som bekendt et spring, der bl. a. forudsætter, at de paagældende faar lært hinanden nærmere at kende, og det er derfor mit haab, at dette kendskab stationernes personale og mig imellem maa udvikle sig paa en saadan maade, at jeg kan gøre mig fortjent til ogsaa at være velkommen ved stationerne. Der er dermed efter min anskuelse skabt grundlag for at føle sig hjemme i den nye stilling og føle glæde ved arbejdet.

I tilknytning hertil skal det nævnes, at der saavel fra ministeriets side som fra mine medarbejdere her paa „kontoret“ har været medvirket ganske særlig til at lette mig overgangen, ligesom det udmærkede samarbejde, jeg fik i overlevering fra min forgænger — fhv. redningsbestyrer Hansen — vil danne grundlag for tjenestens videreførelse.

— De kommer fra Fyrvæsenet?

Ja, men da „Tidsskriftet“ jo har ønsket at høre lidt om min tid paa søen i det hele taget, maa vi

vil hellere begynde fra en ende, selv om det hele har udviklet sig ret ordinært og uden dramatik.

Jeg stammer fra Sydfyn og kom til søs i 1929 med skoleskibet „Georg Stage“ og var derefter med forskellige sejl-, damp- og motorskibe samt med skoleskibet „Danmark“ og i 1935 paany med „Georg Stage“, men denne gang som understyrmand.

I efteraaret 1935 paabegyndte jeg læsningen paa Svendborg Navigationsskole, hvor jeg tog styrmands- og skibsførereksamen samt radioeksperimentprøve.

Derpaa fulgte nogle maaneders sejlads som styrmand, indtil jeg i foraaaret 1939 mødte til tjeneste ved Søværnet. Efter en samlet tjenestetid i Søværnet paa ca. 4 aar, dels for aftjening af værnepligt og dels som reserveofficer, tiltraadte jeg tjeneste i Fyrvæsenet i foraaaret 1943.

Jeg var herefter i en aarrække styrmand i inspektionsskibene, bl. a. i „Løvenørn“, hvor fhv. redningsbestyrer Hansen ligeledes har været styrmand.

Med undtagelse af enkelte afbrydelser i anledning af afløsningstjeneste i inspektionsskibe fulgte nu en periode som fører af fyrskibe, dels i Kattegat og senest i ca. 6 aar paa de to fyrskibsstationer i Nordsoen, „H.R.I.“ og „E.R.“

Blev derpaa i efteraaret 1955 overflyttet til tjeneste under skibsinspektionen som tilsynsførende ved fyrskibsreparationer og fyrskibsmateriellets modernisering og omaptering.

I sommeren 1958 blev min forflyttelse til tjeneste i Fyrdirektoratet som assistance for skibsinspektøren og som stedfortræder for denne gjort permanent.

Den omstændighed, at jeg ved min overgang til Redningsvæsenet stod over for en udnævnelse til skibsinspektør i Fyrvæsenet, kunne maaske lede tanken hen paa tilstedeværelsen af en vis utilfredshed. Det er mig derfor magtpaaliggende at faa pointeret, at intet ville være mere forkert end at antage dette, eftersom jeg har befundet mig særdeles vel i Fyrvæsenet og der tilbragt 20 meget lærerige og interessante aar, ikke mindst aarene i skibsinspektionen.

Det var da ogsaa for mit vedkommende blandet med en vis vemod at skulle forlade Fyrvæsenets tjeneste og personale, blandt hvilket der er erhvervet venner for livet.

Fra fyrvæsenets ledelse og administration har der i enhver henseende været udvist en saadan grad af imødekommenhed og forstaaelse i forbindelse med min afgang, at denne kunne foregaa paa særdeles lempelig maade.

— Er der en særlig grund, der har faaet Dem til at søge over i Redningsvæsenet?

Bortset fra det meget nærliggende, at bestyrerstillingen var opslaaet ledig, vil det, som vist ogsaa fremgaar af det tidligere, blive meget vanskeligt at anføre en særlig grund til at søge over i Redningsvæsenet, i hvert fald naar det skal være en grund, der siger udenforstaaende noget. Ganske vist vil der af lønningsloven kunne udledes en mindre lønmæssig fremgang, men det har nu ikke været medbestemmende, da beslutningen om at søge den ledige stilling blev truffen.

— Ud over at holde Redningsvæsenet intakt med hensyn til nybygninger og modernisering, tænker De da paa særlige kursændringer indenfor kystredningsvæsenet?

Jeg er sikker paa, at De vil være enig med mig, naar jeg nu siger, at jeg ikke ser mig i stand til efter kun 3 uger i en ny og mig hidtil ukendt tjeneste at afgive nogen form for „programerklæring“. Det er dog hensigten at fortsætte den hidtil fulgte linie.

Skulle det med tiden vise sig hensigtsmæssig med visse ændringer, idet der jo stadig finder en vis udvikling sted, vil der herom paa sædvanlig maade blive ført forhandling i redningsudvalget, evt. i redningsraadet, samt Forsvarsministeriet.

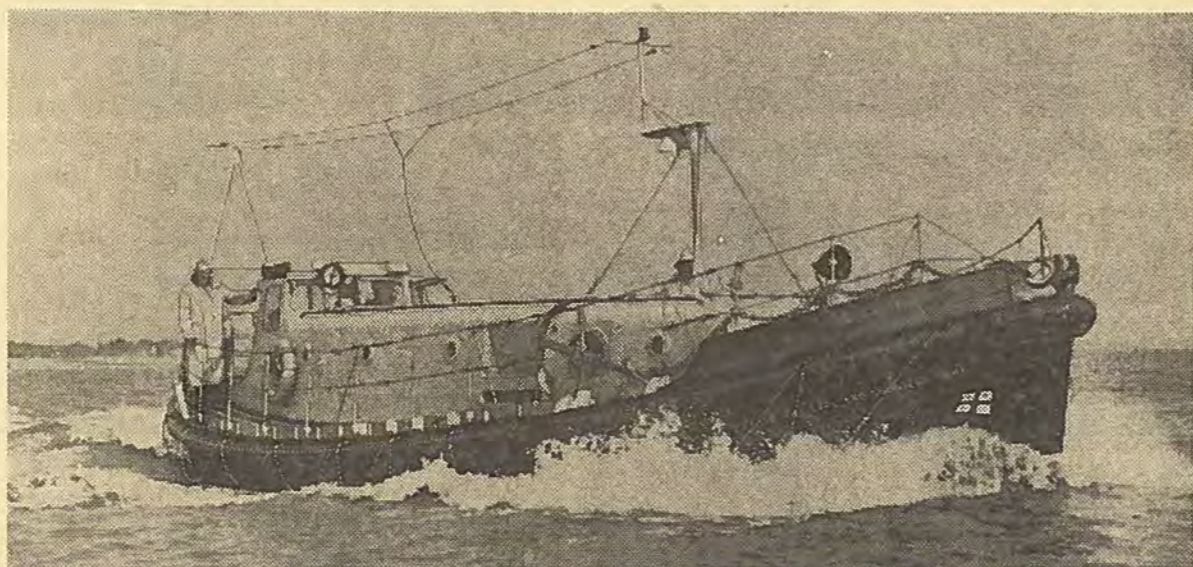
Jeg vil gerne benytte lejligheden til at bringe alle nuværende og tidligere ved Redningsvæsenets stationer ansatte samt disses paarørende mine hjerteligste hilsener, idet jeg samtidig udtrykker haabet om et godt og frugtbringende samarbejde til glæde og tilfredshed for den enkelte og til gavn for helheden og det fælles formaal at bringe hjælp paa bedste og hurtigste maade til mennesker i fare paa havet langs vore kyster.

Maa jeg til slut fremkomme men en enkelt praktisk oplysning til stationerne, nemlig, at foraaarsinspektionen i aar vil finde sted noget senere end



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS





### Brev fra Thorsminde -

Som billedet viser — en af de sidste nye engelske redningsbaade. — Man studser lidt naar man, som gammel redningsmand, ser en saadan moderne redningsbaad. Det er den slags, der er brug for i Vestkyst-havnene, hvor vanddybden er stor nok til dem. — Saadan en fin baad ville pynte op i Vestkyst-havnene til ære for redningsvæsenet.

Hvis fhv. forsvarsminister Poul Hansen var gaaet lige saa haardt ind for en helhedsløsning indenfor redningsvæsenet, som ministeren gjorde det overfor jern- og metalarbejderne, havde redningsvæsenets problemer nok været løst indenfor de 10 aar, der er gaaet, siden udvalgsbetænkningen om nybygning og modernisering blev vedtaget.

Hvor langt er den kommen i de 10 aar? — og hvor langt kommer vi i de næste 10 aar?

Det er helt rigtigt Søren Madsen, at det kan fryde enhver redningsmand, naar man, som i dette tilfælde, ser noget nyt og godt redningsmateriel, ogsaa naar det kommer fra udlandet, selvom man unægtelig kunne have ønsket en lignende udtalelse af Søren Madsen om det sidste skud paa stammen af vort EGET redningsvæsen, nemlig den nye 16 tons m/redningsbaad, der for tiden er til prøve i Hvide Sande, men det kommer forhaabentlig senere. Det er ikke min opgave, at forsvare fhv. forsvarsminister Poul Hansen, men for mig at se var han paa

sædvanlig, dels som følge af, at jeg, inden jeg rejser ud, ønsker at erhverve et noget mere indgaaende kendskab til tjenesten, end tilfældet hidtil har været, og dels forberedelse til en forestaaende tjenesterejse til Edinburgh samt denne rejses udførelse i anledning af deltagelse i „Den 9. internationale Redningsbaads-konference“.

J.P.

flere maader en mand, der i afgørende situationer kom redningsvæsenet i møde.

Paa dit spørgsmaal, hvor langt vi er kommen efter udvalgsbetænkningen, skal jeg svare følgende: Hvad nybygninger angaar, da har vi faaet en 3 tons m/redningsbaad, bygget i Tyskland, forsynet med en Mercedes-Benz-dieselmotor paa 35 HK., der efter prøvestationering et par steder, bl. a. ved Stenbjerg og Thorup-Strand, nu er faststationeret ved stationen „Sønderho“.

Vi har faaet en 16 tons m/redningsbaad, der har været paa prøve ved stationen „Esbjerg“, og er for tiden prøvestationeret ved stationen „Hvide Sande“, hvorfra den skal til stationerne „Thyborøn“ og „Hirtshals“, inden den endelig bliver placeret i Esbjerg.

Baaden er helt overbygget med lukket styrehus og kahyt, udstyret med 2 dieselmotorer (Scania-Vabis), 2 skruer og iøvrigt detaljeret beskrevet her i bladet.

Paa Krog & Christensen's skibsværft i Thisted, er en til stationen „Klitmøller“ specielt tegnet og konstrueret m/redningsbaad for tiden under bygning, og vil blive leveret først paa sommeren, og endelig er der for tiden en 9 t. redningsbaad under bygning paa Orlogsværftet.

Hvad angaar moderniseringen — er følgende redningsbaade blevet moderniseret, ombygget og forsynet med delvis overbygning af letmetal m. m.: Skagen, Hirtshals, Hals, Slettestrand, Lildstrand, Nørre-Vorupør, Thyborøn, Thorsminde, Hvide Sande og Esbjerg.

Disse m/redningsbaade er alle — undtagen Hvide Sande — udstyret med amerikanske GRAY benzinmotorer; i de 5 store baade paa 80 HK.; i de mindre kystmotorbaade paa ca. 60 HK.

M/redningsbaaden „Hvide Sande“ blev efter eksplosionsulykken i juni 1961 udstyret med en FORDSON dieselmotor paa 90 HK.

Som du — ved nærmere eftertanke — sikkert vil forstaa Søren, saa sætter du mig i en svær forlegenhed med dit sidste spørgsmaal. — Hvor-

meget vil der blive bygget af nyt baadmateriel i de kommende 10 aar? Dette kan jeg af nogenlunde god grund ikke svare paa, men spørg forsvarsminister Viktor Gram, eller det siddende redningsudvalg, eller vor nye redningsbestyrer, som du sikkert snart faar besøg af.

Der kunne maaske blive raad til, hvad vi for en maanedstid siden foreslog i bladet, at anskaffe et par af de i Fjelde-planen omtalte sø-rednings-skibe, og stationere dem i et par vestkysthavne.

Men det er altid interessant at høre din røst Søren Madsen, og derfor har jeg ogsaa bestræbt mig at svare dig saa udførligt.

red.

### En skonnerbrig paa Sønder Rønner

Den 29. marts 1963 kl. 15 modtog opsynsmanden telefonisk melding fra gaardejer Aage Stoklund, som bor ud mod stranden i det sydlige Byrum, at der var kommet 4 mand i land over isen. De meddelte, at deres skib var strandet den 27. marts kl. ca. 9 og at der endnu befandt sig 6 mand ombord, og at skipperen og hans hustru befandt sig i en jolle i nærheden af Sønder Rønner, hvor de alle 6 var gaaet ind til iskanten i. Endvidere meddelte mandskabet, at skibet var blevet læk.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret og mødte hurtigt. Vinden var SO, styrke 4-5, tilsvarende sø, klart vejr.

Da behørigt materiel var bragt i baaden, sættes den i vandet, hvorefter der sejledes ud af Vesterø havn kl. 15.45. Det strandede skib naaedes kl. 18 og mandskabet, 6 mand, toges i baaden, hvorefter der sejledes i havn med ankomst kl. 20.30.

De 2 personer i jollen, skipperen og hans kone, havde inden redningsbaaden eller helikopteren kom frem, forladt jollen og gaaet i land over isen og kom i god behold ind til Byrum kl. ca. 18. De var begge en del vaade og trætte af den lange spadseretur, en strækning paa ca. 7 sømil gennem is og lavt vand.

Det strandede skib var en 3-mastet skonnerbrig, „Zepfyr“, kaptajn P. Bekmark af Karlshamn i Sverige, paa rejse fra København til Skagen i balast. — Grunden til strandingen opgav skipperen som taage og diset vejr paa hele rejsen.

Skibet var strandet mellem Sønder Rønner og Brændevindhagen, eller 1½ sm. SO for Sønder Rønner. Fra stationen Vesterø 13 sm. og retning STV. N.P.J.

Det var dengang — men det er heldigvis et overstaaet stadium — da det hørte til hverdags orden, at der stod strandinger paa „Sønder Rønner“, hvor mange sømænd er bjerget, men flere druknet igennem tiderne.

Vi troede, at den tid definitivt var forbi, da sejlskibe strandede, men man skal være var-

#### 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

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



somme med at spaa, for det kan ske endnu som oplevet.

Vi kan iøvrigt meddele, at grunden, som skonnerten gik paa, ligger saa langt ude, at det skal være klart vejr for at observere en stranding inde fra kysten.

Om skonnertbriggen „Zephyr“s stranding er meddelt det glædelige, at alle reddedes, hvad næppe vil kunne times den gamle sejler, og deri ligger faktisk den store tragik, idet strandingen kom paa et tidspunkt, da skibet var undervejs til Vestindien, hvor det skulle have sejlet med turister mellem de Kanariske Øer og Vestindien.

Efter hvad der er oplyst, vil det ikke være muligt at tage skibet af grunden.



**Motortanker »Shell I« stranding den 28. marts syd for Grenaa.**

Billedet her er taget om formiddagen under en øvelse med motor-redningsbaaden — paa dette tidspunkt ville besætningen ikke forlade skibet, og redningsbaaden forlod da strandingsstedet og fortsatte øvelsen, hvorefter den holdt tilbage til stationen, hvor den blev trukket i hus.

Vinden, der var syd-øst, friskede imidlertid op til en styrke af 5-6 og søen tiltog, og Kl. 13.45 anmodede mæglerkontoret i Grenaa, der havde forbindelse med rederiet, redningsbaaden om at afhente besætningen paa strandingen, da denne nu, grundet den kraftige sø, var ved at krænge over paa siden.

M-redningsbaaden blev da igen søsat, holdt igen ind til „Shell I“, hvor den fik besætningen, 6 mand, velbeholdne ombord i redningsbaaden og vendte derpaa tilbage til stationen.

### Redningskonference

Fra 3. til 6. juni afholdes i Edinburgh international søredningskonference med deltagelse fra 13 lande. Danmark bliver repræsenteret ved den nyudnævnte redningsbestyrer G. Aaskov Petersen. Paa denne konference vil deltagerne blive præsenteret for det nyeste indenfor redningsbaade og -skibe. - Tyskland og Frankrig sender ogsaa nye redningsskibe til mødet.

### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv . Guld . Ølbr. Opsik  
1838  
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

LEDIG

### Rederi-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: »Saxbergahip«

### 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

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 864 og 2283 - Privat 718  
anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn  
Th. 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

Esbjerg — Telefon 253

Nybygninger - Reparationer - Smedie



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

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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 forbindelse 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**

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



TIDSSKRIFT  
 FOR  
**REDNINGSVÆSEN**

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1963

30. Aarg.



Redningsbaaden gaar ud —

Maleri af Fritz Schröder



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering

Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

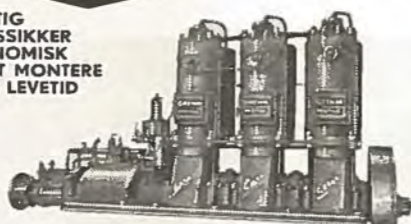
Brødr. Lauridsen

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  
KøbenhavnBrugforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup> 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 -  
Håndstyring.  
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk  
start (Glødespiraler).  
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK  
TELEFON GRENAA (063) 20666Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

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

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. 6

1. juni 1963

30. aarg.

## Der kræves dieselmotorer

i stedet for benzinmotorer i redningsbaadene

Redningsbaade maa ikke gerne svigte i deres opgave, naar de bliver kaldt ud til assistance for nødstedte langs vore kyster.

Sker dette, kan det betyde livet, ikke blot for redningsmandskabet selv, men ogsaa for dem, han er gaaet ud for at redde. Det er sket i den senere tid for et par af redningsbaadene paa Vestkysten, at de i vanskelige situationer har været ude for pinlige motorstop, der helt eller delvis har sat dem ud af funktion, og den praktiske redningsmand er ikke i tvivl om, hvad der maa gøres for at forhindre slige episoder. Han tillægger benzinmotoren skylden, den er efter hans mening altfor sart og følsom, og han ønsker den ombyttet med den mere robuste, driftssikre dieselmotor, lig den som man har faaet installeret i Hvide Sande redningsbaaden efter den eksplosionsulykke, der fandt sted for et aarstid siden.

Som nævnt har to af Vestkystens motor-redningsbaade, henholdsvis i Thyborøn og Hirtshals, været ude for motorstop under redningsforetagender.

For Thyborøn-redningsbaaden drejede det sig om en udrykning til undsætning af Hirtshals-kutteren „Duen“, der for en maanedstid siden kom ud for motorskade, da den laa paa fiskeri ud for Lodbjerg fyr paa Thykysten. Det var kulingsvejr med urolig sø, og kutteren drev, efter tabet af ankergrøj, mod land. Efter at redningsbaaden var blevet alarmeret, stod den hurtigst muligt ud gennem kanalen, men den var ikke kommen langt, før motoren nægtede at fungere, alt imens den nødstedte kutter stadig drev længere og længere ind mod revlerne og land. For at sinke paa farten, satte kutteren vaadet i havet, men vinden og havet øgede farten indover, alt imens redningsbaadens mandskab sled som de bedst kunne med at faa motorer igang igen. Endelig lykkedes det, og nu fulgte der en stund med virkelig kapløb med tiden. Ville det lykkes for redningsbaaden at komme saa betids op paa siden af kutteren, at de kunne faa ført en trosse ombord inden kutteren naaede land. Det lykkedes redningsbaaden — bogstaveligt helt inde i broddet — at

komme op paa siden af havaristen og i sidste øjeblik faa trossen over og faa gang i bugseringen.

Angaaende Hirtshals-redningsbaadens motorstop, saa fandt dette sted sidst paa vinteren, da den var gaaet ud for at undsætte besætningen paa en strandet svensk fiskekutter. Herunder fik ogsaa denne redningsbaad motorstop og drev hjælpeløs langs kysten og ganske ude af stand til at bjerge sig selv, for ikke at tale om den strandede kutterbesætning. Redningsbaaden blev senere bugseret i havn af en anden svensk kutter, der var kommen tilstede.

Det siger sig selv, at de nævnte par tilfælde, der hver for sig var af alvorlig karakter, har vakt en vis røre i redningsmandskredse, og da ikke mindst hos de paagældende stationer, hvis tiltro til benzinmotoren i redningsbaade yderligere er svækket.

Vi har med de to hændelser som baggrund talt med de to stationers opsynsmænd, og opsynsmand Hansen, Thyborøn, siger, at det var en yderst ubehagelig oplevelse med redningsbaaden nævnte dag. Vi er jo indenfor redningsvæsenet indstillet paa, at intet gerne maa svigte, naar kaldet om hjælp lyder, og her, som andre steder langs kysten, hersker der farlige forhold. For os her har vi kanalen med en rivende strøm naar havet staar paa, og vi har den svære sø over barren, og endelig har vi paa begge sider moler og høfder. Der kræves baade dygtighed og sømandsskab i en redningsbaad, men det kræver ogsaa en driftssikker motor. Vi er ikke i tvivl om, at dieselmotoren er den mest driftssikre i en redningsbaad, og vi haaber at faa en saadan, da det jo er menneskeliv, der staar paa spil hver gang, der kaldes.

— Opsynsmand Jørgen Heilesen, Hirtshals: Der hersker for mig ingen tvivl om, at en dieselmotor i en redningsbaad er det mest driftssikre, og naar det er tilfældet, saa kan jeg ikke se, at valget er svært. Vi har nu i flere tilfælde set, hvordan det kan gaa. Der sendes bud efter redningsbaaden, naar der er fare, og saa skal materiellet være i orden saa vi ikke



udsætter hverken fremmede eller vore egne folks velfærd.

En benzinmotor er følsom, og en redningsbaad er ikke i funktion hver dag, derfor sker det, at der kan samles ir paa ledninger, og kondensvand kan ligeledes forekomme. En dieselmotor er helt anderledes robust og driftssikker, og vi venter, at redningsstationernes ønsker i den retning snarest muligt efterkommes.

Saa vidt de to opsynsmænd, der selv har været praktiske baadmænd i mange aar og nu bestyrer et par af vore største redningsstationer, der ofte kaldes paa. De har begge en yderst alvorlig baggrund for deres ønsker om nye og bedre motorer — og det er ønsker, der ikke bør forsinkes med lange diskussioner og undersøgelser.

Maagen.

### Gummi-redningsflaade-forsøget i Nordsøen —

Som det vil være enhver søfartsinteresseret kendt har der været afholdt forsøg med en redningsflaade i 6 døgn med 5 mand ombord.

Gummi-redningsflaaden var under konstant observation af redningsskibet „F. V. Mortensen“ og et marineskib i samarbejde med flyvevaabnet. Det kan siges, at forsøget faldt tilfredsstillende ud og man forventer nu en vurdering af turen fra de instancer, der deltog paa forskellig maade.

De ombordværende i flaaden var orlogskaptajn Undeen, kaptajnlejtant Mortensen, ingeniør Karlsen, driftleder Kjeldsen og journalist Conradt Eberlin fra Reuters Bureau, der dog maatte bukke under for søsyge, kulde og sygdom i forbindelse dermed, men han holdt tappert ud i de første 77 timer i flaaden.

Repræsentanter for fiskeriet har bevidnet deres taknemmelighed for det afholdte forsøg, der selvfølgelig kommer saavel fiskere som andre søfarende til gode. Der kan sikkert være et eller andet at rette, men forsøget har vist, at gummi-flaaden er det hidtil bedste redningsmateriel.

Det var en krævende tur, men deltagerne bevarede modet og det friske humør i samtlige 6 døgn, og det tør siges, at der ikke var tale om nogen skovtur.

jp.

### Maleren Fritz Schröder paa Bovbjerg

Havet og høfterne drog ham —

Kunstmaler Fritz Schröder's navn vil være kendt af de fleste indenfor fiskeri- og søfartskredse og videre udadtil for den kunstnerindsats, han har øvet i mange aar omkring Humlum gamle skole. — Her i disse gamle lokaler samlede han omkring sig — baade vordnede og viderekommede unge malere, og en del af dem vil man sikkert senere høre noget til.

Imidlertid disse Humlum-malere rager nu den aldrende mester op, og der er noget ved hans kunst, som de holder af, der kender havet, granplantagen, skrænterne bag stranden, høfderne — men mest dog havet, som han har levet sig sammen med paa en sjælden intim maade, der fortæller om dets væld, dets farver i hvidt og graat, som det løber storm med de talrige høfder og stejle skrænter under Bovbjergs stærke skuldre.

Netop paa Bovbjerg synes kunsten at trives vel. Her har malere som Bjerre, Søndergaard, Eel og nu ogsaa Schröder hentet inspiration, der blev fæstnet paa lærredet.

Maleren Fritz Schröder, hvis billede vi denne gang har faaet tilladelse til at bringe paa bladets forside, er ikke mere at træffe i Humlum gamle skole — i dag bor han paa Bovbjerg, side om side med det gamle redningshus. Hans permanente maleriudstilling fortæller den besøgende — i talrige lærreder paa væggene — om havets evige sang mod stejle skrænter, og ogsaa noget om manden bag paletten, der har fundet melodien paa dette strøg, som saa mange andre gjorde det før ham.

jp.

### Foreningen af danske Redningsmænd

afholder aarsmøde i Grenaa i Pavillonen lørdag den 29. juni kl. 10.

Dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Formandens beretning.
3. Regnskabet fremlægges.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, følgende afgaar efter tur: Wenzel Rasmussen, Grenaa, Jens Nygaard, Harboøre, og Johan H. Kristensen, Thorupstrand, der som suppleant var indgaaet i bestyrelsen i stedet for Juul Tarbensen, Søndervig, der er udtraadt af Redningsvæsenet.
6. Valg af suppleant til bestyrelsen.
7. Valg af revisorer.
8. Eventuelt.
9. Næste aars mødested.

Forslag, som ønskes behandlet paa aarsmødet, maa være formanden i hænde senest 8 dage før mødet.

Da aarsmødet kun bekendtgøres her i bladet, vil jeg gerne herved indbyde alle stationer til at lade sig repræsentere ved vort møde, da bestyrelsen gerne ser saa mange som muligt komme med.

Tag damerne med, og vel mødt i Grenaa den 29. juni.

Med hilsen p. b. v.

Wenzel Rasmussen, Grenaa.

N.B. Af hensyn til eventuel middag vil det være praktisk at de deltagere, der ønsker middag, vil meddele dette til mig senest den 21. juni.

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 131 . Postgros 851.00

Kontortid: 9,30—11,30 og 14—16  
Fredag 9,30—11,30, 14—17,30, Lørdag 9—12

Thyborøn Afd. . Tlf. 148  
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

## Mands Minde

### Dødsfald

Opsynsmand Laurits Peter Hansen, „Klintholm-Havn“, er efter kort tids sygdom afgaaet ved døden den 7. maj. Laurits Peter Hansen, der var født den 13. okt. 1899, blev ansat som baadmand den 1. okt. 1943, som baadformand den 1. okt. 1948 og som opsynsmand den 1. okt. 1957. Han havde deltaget i redningen af 19 skibbrudne. Der er endnu ikke udnævnt nogen ny opsynsmand.

Fhv. baadmand Christian Vilhelm Sørensen, Hals, er afgaaet ved døden den 4. maj.

Chr. V. Sørensen, der var født den 15. jan. 1884, blev ansat som baadmand ved stationen „Hals“ oprettelse den 1. aug. 1921 og afskedigedes p. g. a. alder den 31. jan. 1944. Han havde deltaget i redningen af 82 skibbrudne.

Fhv. baadmand Søren Thrane, Gl. Skagen, er afgaaet ved døden den 10. maj.

Søren Thrane, der var født den 24. nov. 1883, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation Tversted den 1. okt. 1911, men flyttede til Gl. Skagen, hvor han ansattes ved stationen der den 1. okt. 1924 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 30. sept. 1939. Han havde deltaget i redningen af 30 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### 80 aar

Fhv. baadmand Herman Peter Christensen, Sæby, fylder den 2. juni 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Lorens Kristensen, R. af D., Tuskær, fylder den 27. juni 75 aar.

Baadmand ved redningsstationen „Stenbjerg“ Dorits Julius Kr. Mikkelsen, fylder den 9. juni 50 aar.

### Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Grenaa-Havn“  
Baadmand Tronier Peter Krogh Petersen er ansat som baadmand ved stationen fra 1. maj og fisker. kontrollør Edvard Hansen er midlertidig ansat som baadmand ved samme station fra samme dato at regne.

Stationen „Lyngby“  
Betjeningsmand Ingvar Andersen er afskediget af redningsvæsenets tjeneste paa grund af alder fra udgangen af maj maaned.

Ingvar Andersen, der er født den 18. maj 1900, blev ansat ved stationen den 1. jan. 1954.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat fisker Iver Nielsen Iversen.

Stationen „Thyborøn“.  
Baadmand og motorpasser Alfred Rønn er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af maj maaned. — Alfred Rønn, der var født den 15.-3. 1909, blev ansat som baadmand den 1.-10. 1949 og som motorpasser den 1.-10. 1954. Han har deltaget i redningen af 49 skibbrudne. — Som ny motorpasser er ansat baadmand og reservemotorpasser Anders Kristian Kristensen og som ny reservemotorpasser midlertidig baadmand Chr. Carlo Johansen.

### Gustav Hallgreen - Ridder af Dannebrog

Fhv. opsynsmand ved redningsstationen „Esbjerg“, tidligere formand for „Foreningen af danske Redningsmænd“, Gustav Hallgreen er den 15. maj 1963 udnævnt til Ridder af Dannebrogordenen.

Ordensdekorationen blev overrakt Hallgreen af redningsbestyrer Aaskov Petersen den 18. ds. ved en lille højtidelighed i redningsstationen i overværelse af stationens samlede personale.

## Rædselsnatten ved Sose Odde

Tusind druknede og 3000 blev skibbrudne, da 19 skibe blev knust ved Sose Odde natten til den 5. december 1678 —

Hen paa morgenen den 5. december 1678 rejste den ene af de to strandvagter, som havde tørn i Sosevigen, og som laa ved et baal under bakkehødet for at varme sig i den kolde nat, sig op og lyttede skarpt ud over havet, der for sydvestvinden rullede sine bølger ind i vigen. —

„Jeg hører noget der ude fra, det lyder, som om det er sejl, der romma — hører du ikke noget?“ Den anden rejste sig ogsaa, krængede hueklapperne paa klædeskuden tilbage og satte begge hænder bag ørerne for bedre at kunne lytte. Da de havde staaet en stund og snakket om det, de hørte, var de klar over, at der var stranding i anmarch, og sligt var i de tider ikke noget man havde imod, tværtimod var det noget, der ofte gav baade til at bide og brænde.

For ikke at kunne virke vildledende for dem ude paa havet og paa skibet, skyndte de sig at løbe hen til baalet og dækkede det til med sand, saa det ikke kunne ses ude fra havet, og saa stod de stille og lyttede. —

Længe havde de ikke staaet saadan, før de hørte, at et skib tog grunden omtrent ret ud for hvor de stod, og straks efter hørte de kommandoraab, skrigen og raaben derude fra, lyden af master, der knækkede, af rær, der slog mod hinanden og af sejl, som flængedes, og da det klarede op i vejret, saa de lysene fra lanterner flere steder ude paa havet, og de blev klar over, at der var flere skibe, som var løbet paa i vigen.

Det var der ogsaa, og det vel den største stranding, som nogensinde er sket paa de bornholmske kyster og med tab af skibe og mennesker i en eneste nat, men lad os lytte til, hvad historien fortæller om denne ulykke og dens rædsler først i december 1678.

\* \* \*

Da den tyske fæstning Stralsund, som havde været besat af svenske tropper, havde overgivet sig efter en længere belejring til kurfyrsten af Brandenburg og hans hære, lod den svenske krigsherre, feltmarskal Königsmarck samle en flåde paa 27 skibe, i hvilke han lod fæstningens svenske besætning paa 3.400 mand foruden 700 kvinder og børn indlade for at føre dem hjem til Sverige. Soldaterne, kvinderne og børnene var samlet paa øen Usedom, og herfra foregik udskibningen den 4. december. Kursen sattes klar om Bornholm og mod hjemlandsbyen Carlshamn.

Vinden var sydvest med frisk brise, men hen



paa fornatten friskede det op, og en time før midnat blev det storm med sne og regntykning.

Som stedkendt mand havde Königsmarch hyret en brandenburgs skipper, men hans kendskab til farvandet under Bornholm slog ikke til i uvejret.

Paa Sandodden ud for Sose tog hans skib grunden, men i en byge kom han fri og drev ind mod land. - De andre fartøjer holdt deres kurs efter hans agterlanterner med det resultat, at de 19 af konvojens 27 skibe løb paa grund og blev staaende.

— De tre af de strandede skibe havde 1000 menneskers ombord, og de druknede alle, da skibene sloges i stykker af søerne mod den stenede kyst.

Fra de andre strandede skibe reddedes omtrent 3000 i land.

Da det blev lyst om morgenen, mødte der de to strandvagter et ejendommeligt syn, de mange strandede skibe og mylderet af de mange skibbrudne, som havde slaaet lejr paa stranden og paa markerne ovenfor vigen.

Den ene af vagterne løb til den nærmeste gaard og fik fat i en hest, og alt, hvad remmer og tøj kunne holde, red han til Rønne og meldte til øvrigheden om strandingen, og videre gik meldingen op i landet til de militære ledere.

Folk strømmede til strandingsstedet, og da bornholmerne saa, at det var svenske soldater, der var kommet i land, opstod der strid mellem dem; der faldt skud fra begge sider, og en af bornholmernes friskytter blev dræbt.

Det fortælles ogsaa, at selve bornholmernes frihedshelt, Jens Koføed, sammen med nogle soldater ogsaa var kommet tilstede; han holdt paa, at det eneste, der var at gøre, var at slaa alle svenskerne ihjel, og det var ikke godt at vide, hvad der var sket, om ikke guvernør Gedde havde ladet herredsløjtnant Ficher ride med bud til strandingsstedet, at intet ondt maatte vederfares svenskerne.

Da Jens Koføed hørte det, for han op i vrede og sagde, at han gav fanden i baade guvernøren og hans paabud.

Dette paabud reddede de stakkels svenskere, og Jens Koføed kostede det fængsel for hans ringeagt for det; til helt hen mod slutningen af marts maaned aaret efter sad han fængslet og kom først fri, efter at en deputation af bornholmere havde gaaet i forbøn for ham paa højesteste sted, og kongen løslod ham fri for enhver anklage.

De strandede svenskere blev betragtet som krigsfanger, og da man intet andet sted havde at gøre af dem, blev de bragt til kirkerne og indsattes i taarnene, hvor der blev lagt halm til leje for dem. — Behandlingen, de fik, var ikke værst, i alt fald for fødens vedkommende; de fik hver et havt pund rugbrød om dagen, og til at skyllede det ned med, fik hver mand en pot øl pr. dag. Kød og flæsk vankede der ikke,

men efter fangernes ønske en spegesild engang imellem.

De druknede blev begravet i store fællesgrave nede i vigens strandbakker, og det er derfor intet særsyn, naar stærke storme og regnskyl, har faaet sandet til at flytte sig, at en afbleget arm eller ben strikker frem — et minde om hin sørgelige begivenhed i Sosevigen den 5. december 1678.

Fire dage efter strandingen blev fem svenske oberster, deriblandt den unge og tapre greve Axel Oxenstjerne, ført til København, og den 10. december lod kongen nogle af sine krigsskibe sejle til Bornholm for at afhente 150 officerer og 1600 menige til at hensætte i danske fængsler. De fleste af disse svenskere slap dog for at komme i slaveriet i København, da de lod sig indrullere i den danske hær.

Da opholdet for svenskerne i de kolde kirkeetaarne var uforsvarligt, blev de fleste sat ud til bønderne, hvor de kunne arbejde for kosten og opholdet, saa det er nok ikke saa helt galt regnet, naar man gaar ud fra, at nogle af fangerne har skjult sig for at faar lov til at blive her og nyde det gode ophold, da den kendte kaptajn Niels Barfod paa orlogsskibet „Delmenhorst“ og kaptajn Busch paa fregatten „Den flyvende Hjort“ den 3. maj 1679 afsejlede fra Rønne med de tilbageblevne svenskere, ca. 1200 mand, til København.

— Stort var byttet, som gik tabt ved denne stranding, saaledes skal 75 svære kanoner være gaaet til bunds; store kister med penge, guld, sølv, diamanter og andre kostbare smykker, der skulle føres hjem til Sverige som krigsbytte, gik ogsaa med ned og ligger den dag i dag gemt i bunden af de vragede, som naar vind og vejr er dertil, kan skimtes tilsandede paa havbunden ved Sose.

Den svenske feltmarskal, greve Königsmarck, havde en flok ædle heste ombord, og af dem reddedes 15 i land, og de blev senere overført til København og indgik i den danske konges stald.

Saadan fortæller historien, naar man en dag sidder nede paa stranden i Sosevigen og lytter til vindens sus og bølgenes sang, og i tankerne dannes et billede om det, der skete hin decembermorgen, da den svenske kong Carls slagne tropper med deres kvinder og børn strandede paa den bornholmske kyst, og mange fandt døden og den evige hvile i kystens hvide sand.

For nogle aar siden var der en vragdykker, som gjorde nogle forsøg paa at faa fat paa de rigdomme, som den strandede svenske flaaede førte med sig. Han fandt vragede, men opgav arbejdet, uden at fiske noget op. Kan hælde, han en dag kommer igen, skattene ligger urørte der — havet og sandet vogter dem.

Carl J. E. Aakerlund.

## Modelforsøg med Thyborønsagen

Af civilingeniør Jørgen F. Petersen, Vandbygningsdirektoratet

Til belysning af det endnu uløste spørgsmaal om en ordning af forholdene ved Thyborøn er der gennem de sidste 5 aar udført modelforsøg i Holland.

De er udført af „Waterloopkundig Laboratorium“ paa dettes store friluftsaerial i „Noordoostpolder“ og er interessant derved, at de bygger paa den gennem et stort opmaalingsmateriale kendte udvikling i „naturhistorien“ paa stedet over en meget lang aarrække.

Man har derved skaffet sig et bedre grundlag for at fortsætte forsøgsbetingelserne, end man sædvanligvis har.

Thyborøn-spørgsmaalet er over 100 aar gammelt og har været behandlet af en række kommissioner og udvalg. Det har ofte været omtalt i „Ingeniøren“.

For lige at ridse problemerne op i store træk kan følgende nævnes; Kystlinien laa i 1771 som antydet paa oversigtskortet. I 1825 skete det store gennembrud af tangen og i 1862 skete endnu et; siden har man holdt Thyborøn Kanal aaben for sejlads. Digeanlæg paa tangerne nord og syd for kanalen for at hindre nye gennembrud er udført siden 1840. Høfdeanlæg til modvirkning af materialevandring fra kysten gennem kanalen til fjordgrundene i Nissum Bredning er bygget og opretholdt siden 1880'erne. Der foregaar stadig en tilbagerykning af kystlinien paa tangerne med en hastighed af nogle meter pr. aar, en dybdeforøgelse udfor tangerne og stadig vækst af fjordgrundene.

Problemet drejer sig i dag om, hvorvidt, hvorledes og med hvilken bekostning man i fremtiden kan eller skal hindre gennembrud af Limfjords-tangerne, opretholde sejladsen gennem Thyborøn Kanal og bevare Thyborøn by og havn samt tilgodes landbrugsinteresserne ved Limfjorden. Der er ialt nu investeret ca. 100 mill. kr. i anlægsarbejderne paa stedet.

Som mange vil huske, har der i den sidste snes aar været følgende hovedfaser i spørgsmaalets udvikling:

- 1942: Thyborønkommissionen (den 7. i rækken) afgiver betænkning.
- 1946: Vedtagelse af Thyborønloven.
- 1954: Per Bruuns doktordisputats.
- 1957: Vandbygningsvæsenet anmoder „Waterloopkundig Laboratorium“ i Delft om at udføre modelforsøg.
- 1957: Nedsættelse af nyt Thyborønudvalg (nr. 8).

En betænkning fra „Thyborønudvalget af 1957“ forventes at foreligge i 1963.

Modelforsøgene er afsluttede med en rapport, hvis hovedtræk er refereret i det følgende.

### Modelforsøgenes formaal

Det ønskedes gennem forsøgene:

- 1) at finde aarsagerne til de forandringer i Thyborøn Kanal, som har fundet sted indtil nu,
- 2) at kunne forudsige den fremtidige udvikling, hvis kanalen forbliver aaben,
- 3) at studere udviklingen efter en lukning af kanalen med en dæmning og i denne situation finde den fordelagtigste beliggenhed af moler med henblik paa tilsanding af kanalen m. v.,
- 4) at klarlægge, i hvilken udstrækning en reduktion af strømhastigheden i Thyborøn Kanal som resultat af eventuel lukning ved Salingsund ville paavirke bundformen af kanalen, og i denne situation at undersøge i hvilken grad de nuværende vanddybder ville kunne opretholdes ved hjælp af en hofdeindbygning i kanalen.

### Forsøgenes udførelse

Forsøgene blev som nævnt udført af „Waterloopkundig Laboratorium“ paa dettes friluftsaerial ved „De Voorst“ i „Noordoostpolder“ i Holland. De blev forestaaet af ingeniør E. W. Bijker og udført af ingeniør R. Reinalda. Overingeniør Knud Otterstrøm har for vandbygningsvæsenet deltaget i tilrettelæggelsen m. m.

Modellen var fuldført i juli 1958. Paa fotografet ser man de 16 bølgemaskiner til venstre og kystlinien med høfderne og mundingen af Thyborøn Kanal til højre. Derimellem ses en understøtningsbjælke for maalebroen. Bassinet er 100 m langt og 18 m bredt, svarende til en modelmaalestok paa 1:250 horisontalt og 1:40 vertikalt. Bunden og kysten udførtes af bakelitsand med en middelkorndiameter paa 1,8 mm og en rumvægt paa 1350 kg/m<sup>3</sup>. I begge ender af bassinet og inden for kanalen er der regulerbare sluser, saaledes at der kan sættes varierende strøm paa modellen samtidig med bølgerne. For at faa modellens trykfald i kanalen og kanalmundingen til at forløbe rigtigt, blev der paa disse steder udført en kunstig ruhed, bestaaende af lodretstillede rundjern Ø 12 mm; 16 stk. pr. m<sup>2</sup>. De kan næppe ses paa fotografiet.

Kalibreringen af modellen foregik ved, at denne udformedes svarende til den kendte tilstand i 1874, og derefter eksperimenterede man med forskellige vandstandsvariationer, bølger og strømninger, indtil man fandt saadanne, som fik modellens udvikling med hensyn til beliggenhed af kystlinien, dybdeforhold m. m. til at genspejle udviklingen i naturen. Foruden den saaledes fundne „middelpaavirkning“ kendte man da ogsaa den historiske tidsmaalestok.





Modelopstilling med bølgemaskiner, og kysten ved Thyborøn tæt besat med høfder. I naturen er høfdeafstanden ca. 375 m. Bølgehøjden i modellen er ca. 5 cm, svarende til ca. 2 m i naturen.

Der var store vanskeligheder at overvinde paa grund af, at fordelingen af materialtransporten i et kystprofil i modellen ikke svarede til den i naturen forekommende — specielt efter at høfderne blev indbygget.

Efter den tidrøvende kalibrering af modellen, der krævede gentagne eksperimenter med en række afvigende data for paavirkningerne, udførtes de egentlige forsøg til undersøgelse af den fremtidige udvikling: med aaben kanal, med lukning af kanalen, med forskellige beliggenheder og længder af moler m. v.

#### Konklusion af resultaterne

Rapporten konkluderer de ved forsøgene opnaede resultater saaledes:

- 1) Hvis Thyborøn Kanal forbliver aaben, vil erosionen af Limfjords-tangerne fortsætte i fremtiden; den aarlige kysttilbagerykning paa Agger-tangen vil være ca. 2,5 m og paa Harboøre-tangen ca. 2,0 m.
- 2) I dette tilfælde vil dybderne paa barren vokse med gennemsnitligt ca.  $\frac{3}{4}$  m i løbet af de næste 50 aar.
- 3) Dybderne i Thyborøn Kanal vil øges med 15 % eller mindre i de næste 50 aar, men dette vil sandsynligvis ikke medføre en forøgelse af kanalens vandføringer paa grund af væksten af de lavvandede omraader i Nisum Bredning.
- 4) Hvis Thyborøn Kanal lukkes, og der opføres en mole paa hver side af kanalmundingen, vil kysttilbagerykningen paa tangerne i større afstand end 4,5 km fra kanalen fortsætte normalt.
- 5) Umiddelbart nord og syd for kanalmundingen vil der ske tilsanding paa kysten.
- 6) Med henblik paa beskyttelse af Thyborøn by og sandaflejringer mellem molerne vil det som T 6 betegnede molearrangement være det mest tilfredsstillende.
- 7) Hvis Thyborøn Kanal holdes aaben, men

Sallingsund lukkes, kan det medføre en lille reduktion af strømhastighederne i kanalen, resulterende i en mindre dybdeformindskelse i denne.

- 8) I den mest grunde del af farvandet mellem høfderne 63 og 69 kan en uønsket dybdeforringelse modvirkes ved en forlængelse af høfde 69 i omtrent vestlig retning. En tæt og svagt faldende høfde vil give det bedste resultat.

Ved saa komplekse vandbygningsproblema som det, der her er tale om, kan man næppe faa sikrere holdepunkter for at forudsige et udviklingsforløb end ved modelforsøg.

De i denne artikel omtalte forsøg er paa mange maader et pionerarbejde, der kan bidrage til at give saavel laboratoriet i Holland som andre vandbygningslaboratorier mulighed for at udvikle en stadig bedre forsøgsteknik og dermed give vandbygningsingeniørerne et sikrere grundlag at arbejde paa.

### Hvor er det galt?

#### Hvad er det — der er galt?

Under denne overskrift skriver Silvanus i »Jyllands-Posten«, om redningsmanden i Hvide Sande, der blev 50 pct. invalid, bl. a.:

De fleste vil nok finde, at en aarsløn paa 10.000,00 kr. som beregningsgrundlag for invaliderentepenge ser noget fattigt ud i dag. Den, der selv er medhjælper, funktionær, eller hvad det nu kan være, maa imidlertid straks gøre sig klart, at han selv ville kunne staa i den samme situation, for de 10.000 kr. er nemlig det absolutte maksimum i den forbindelse, uanset hvad den paagældendes virkelige aarsindtægt har været. Ulykkesforsikringsloven er Folketingets værk, og er dermed underkastet politiske interesser og handeler, og videre end til de 10.000 kr. er paragraffen altsaa ikke udviklet.

Endvidere vil det formentlig forbygge nogle, at en mand, som i 10 aar har virket i et saa risikofyldt hvert som redningsstjenesten paa den jydsk vestkyst, virkelig ikke er bedre tilgodeset i en ulykkesituation, uanset hvordan det saa skulle være ordnet. Til redningsstjenesten bruges der kun frivilligt mandskab, og det er antagelig ogsaa det bedste. Ad den vej har redningsstationerne altid kunne faa velkvalificeret mandskab, som ved, hvad det gaar ind til. En redningsmands aarlige vederlag, indbefattet særbetaling for strandvagter, beløber sig til mindre end 3000 kroner. Harald Jensen har faaet omkring 3500 kroner, fordi han som motorpasser har et særligt tillæg.

Vederlaget kan ikke kaldes løn og bliver altsaa heller ikke betegnet saadan. Men for dette

skal redningsmændene være til raadighed dag og nat aaret rundt, og strandvagtstjenesten er ikke fornøjelsesture i vintertiden, for de falder ikke i magsvejr.

Og skal en redningsaktion sættes i værk, er det ifølge sagens natur næsten altid i uvejr, hyppigst i mørke. Livet er indsatsen hver gang, og endda maa denne indsats mange steder gøres med baade, som er haabløst forældede. — Det ville være berettiget at mene, at om der ikke skal ydes redningsmændene nogen egentlig løn, mens de er aktive, saa burde de i det mindste være bedre tilgodeset, hvis de bliver slaaet ud af ulykker under deres livsfarlige gerning.

Harald Jensen har været glad for sine 10 aar i redningstjenesten. Han siger selv, at den gerning har været noget betydningsfuldt for ham, og ogsaa, at han i den forløbne tid kun har været savnet 2 gange i den forløbne tid, naar der blev kaldt, i begge tilfælde af nødvendig bortrejse. Han er en mand med en udpræget sans for, hvad der er ret og rimeligt, og han har ikke beklaget sig over nogen, der har haft med hans sag at gøre, men har tværtimod understreget, at de har gjort, hvad de kunne.

— Men, tilføjer, mon ikke forholdene alligevel trænger til en revision? Eventuelle forbedringer vil jo næppe kunne komme mig til gavn, men saa maaske andre, der ved tilfældets spil stilles paa samme maade.

I hele betragtningen af hans ulykke ligger der da ogsaa en slags erkendelse af, at der burde forundes ham en bedre hjælp, om end alle lovbestemmelser er sket fyldest. Han er blevet opfordret til at søge Kronprins Frederiks Fond og har faaet tildelt en aarlig sum paa 500 kroner. Endnu en mulighed ligger ifølge lovbestemmelserne i, at der simpelt hen søges om et aarligt beløb til ham gennem Finansudvalget. Det er ved at blive forsøgt.

Som ulykkesforsikringens vilkaar foreløbig ser ud, maa mange mennesker imidlertid se i øjnene, at de vil kunne komme i haarde vanskeligheder, dersom de paa lignende maade som Harald Jensen i Hvide Sande rammes af en ulykke. Medmindre de har en betydelig, privat ulykkesforsikring at falde tilbage paa.

Silvanus.

### Hollands Sønner parate ved SOS

Verdens største slæbebaad  
gaar i tjeneste —

Udover ost og blomster har hollænderne en anden specialitet: oceangaende slæbebaade. De er noget nær verdensberømte paa det omraade, og de har sat en trossetyk streg under omdømmet med M/S „Zwarte Zee“.

Det er verdens største slæbe- og bjergningsbaad, som for faa dage siden blev stationeret paa Azorerne, klar til at hjælpe skibene i At-

#### 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

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



lant-farten, men iøvrigt parat til at klare alle opgaver overalt paa havene.

Navnet „Zwarte Zee“ er lidt af en legende i shipping-verdenen. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdients i Rotterdam har brugt det siden 1898. Første gang til en slæbebaad med 1500 hk., den næste i 1907 var af samme størrelse, i 1933 paa en nybygning med 4200 hk. — dengang verdens største — og nu igen til en baad med 9000 hk.

„Zwarte Zee“ blev navngivet af kronprinsesse Beatrix i oktober sidste aar, midt i april i aar stod slæbebaaden ud paa en prøve- og præsentationstur til bl. a. Oslo og London, og nu ligger den med sin besætning paa 31 mand klar til at yde skibsfarten hjælp, hvadenten det er under SOS eller transport af en muddermaskine fra England til Australien.

#### Store opgaver venter

Denne verdens største søgaaende ambulance-, brand-, og kranvogn løber uden slæb 20 knob, men ulig vigtigere er de mange hestekræfter til de opgaver, som de store mammut-tankere, bulk-carriers og de mægtige olieboringsplatforme byder paa. Det er denne udvikling i søfarten, det hollandske selskab har søgt at leve op til.

Om bord er 2 slæbetromler med plads til f. eks. 1000 meter 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> tomme staa wire, 25 tommer tyk manilatrosse eller 15 tommer nylontrosse.

Derudover findes brand- og pumpeudstyr, komplet maskinværksted, dykkerudstyr, ekstra kabytter til 20 mand og alt moderne navigationsgrej.

Smit-kompagniet har flere mindre slæbebaade paa byggeprogrammet og vil i 1964 have 25 oceangaaende slæbebaade, flere med over 3000 hestekræfter.

per.  
„Zwarte Zee“ er 77,5 m lang, bredde 12,35 m, dybde 6,9 m. Bruttotonnagen er 1539 tons 2 Smit-Man dieselmotorer paa hver 4500 hk virker paa 1 skrue. Hurtig manøvrering sker ved at lade motorerne køre hver sin omløbsretning og koble ind paa skruerakslen efter ønske.

#### Redningskonferencen i Edinburgh

Vi skal tilføje til meddelelsen i sidste nummer af bladet om denne konference, at ogsaa Norge sendte en redningsbaad til konferencen — i lighed med baade Tyskland og Frankrig.

Norges redningsbaad er en nybygget redningskrydser „Bergen Kreds“. Den er 75 fod lang, 19,8 bred, dybde i riss 11,6, displacement 113,5 tons, 2 Rolls-Royce dieselmotorer, hver paa 256 BHK, som driver hver sin skrue, og der er alt moderne navigationsudstyr, bl. a. radar. Den kommer til at koste 950.000 kroner.

Den sidste britiske nybygning — en selvrejsende 48 fods baad — bliver ogsaa vist paa konferencen. Konferencen afholdes som nævnt i tiden 3.-6. juni.

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sole. Guld. Søbr. Optik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

#### A. HONORÉ

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

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

LEDIG

#### Rederi-Aktieselskabet

#### »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

#### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismæs - 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: »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

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 564 og 2283 - Privat 718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

#### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn  
Tlf. Kontor og Lager 47, privat 388

#### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri  
Ny Havn - Telefon 2153

H. J. Christensen privat Telefon 1462

#### HANS AA & SØNNER

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



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 . Omst til Priv.	LEDIG
---	--	-------

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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  
 DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
 1866



**LEMMIG TANDTEKNIK**  
 J. Holmstrup  
 Alt i moderne Teknik  
 Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**ESBJERG**  
**TOVVÆRKSFABRIK A/S**  
 Telefon 2 40 00



**C.K. HANSEN**



1856

Skibsreder og -Mægler

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

Korresponderende Reder for  
**DANNEBROG A/S**

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



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1963

30. Aarg.



**Klitter ved Vesterhavet**



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . EsbjergMarketenderlet  
„NY HAVN“  
ESBJERGIndeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 2 49 58Esbjerg 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 2 00 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-akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk  
start (Glødespiraler).  
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK  
TELEFON GRENAA (063) 20666Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 2 33 82  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen &amp; Aaens

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. 18,00 aarl., Kr. 3,75 kvartaarlig  
Kontorer: Christiansborggade 1, København

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1963

30. aarg.

## Det gamle Skagen -

Det er sikkert ikke forbigaaet nogens opmærksomhed, at vor kære gamle Skagen har passeret en milepæl i sin historie, idet staden ved havet har fejret sin 550 aars fødselsdag ved store festligheder, som det sig hør og bør, efter at den historiske kendsgerning siger, at dens købstadsrettigheder blev givet byen af Erik af Pommeren i det herrens aar 1413.

I erkendelse af hvad Det danske Redningsvæsen skylder vor nordligste by, skynder vi os at føje vor lykønskning til de manges.

I redningsmæssig henseende har Skagen i forreste linie altid været med til at kaste glans over vort „væsen“ — endda i saa høj grad, at begrebet stranding og redningsdaad uvilkaarlig møder tanken, naar navnet Skagen lyder i ens øren.

Der er vel intet mærkeligt i, at den indfødte Skagbo forbinder sin by med noget i retning af verdens navle, og for andre landsmænd er det jo visselet saadan, at har man een gang spadseret igennem den smukke, rene og hvide by og staaet derude paa den yderste gren, hvor de to have og alverden mødes, saa ønsker man faktisk besøget gentaget igen og igen.

Den 22. januar 1413 blev Skagen ophøjet til købstad, og fødselsdagen har man ønsket at

fejre midt i sommerens hjerte — der vel nok er den tid paa aaret, da netop Skagen er mest charmerende for os allesammen.

Vi gratulerer og bringer nedenstaaende Erik af Pommerens købstadsrettigheder til Skagen, det lyder saaledes:

Vi, Erik med Guds naade Danmarks, Sveriges, Norges, de Venders og Goters konge og hertug i Pommern, hilser alle mænd, som ser dette brev eller hører det læst, kærlighed med Gud og vor naade og kundgør til alle mænd, at Vi har givet og undt byen Skagen og alle borgere og almuen, som bor i den, alle saadanne privilegier — frihed, frelse og naade — som alle andre købstæder har og nyder i Vort rige Danmark, saa længe Vor naade tilsiger, og tager Vi for fremtiden Vor by og borgere under Vor fred og værn, dem særdeles at værne, hegne og beskærme, og forbyder vi alle mænd — fogeder og embedsmænd og alle andre, hvem som helst de er — i fremtiden at hindre Vor by eller borgere eller uforrette mod dem Vor naade og vilje under Vor vrede og hævn.

Lødøse, 1413, Sct. Vincentsdag — 22. januar.

jp



## SKIBBRUDNE

Af J. E. Undén, orlogskaptajn RE, Søværnets havariskole

Naar skibbrudne er kommet sikkert bort fra et skib, efter at ordren „Forlad skibet“ er givet, er ifølge mangeaarige erfaringer to trediedele af redningen gennemført.

Det er en kendt sag, at der i tilfælde af skibbrud maa opretholdes en streng disciplin, om nødvendigt med magt. — I virkeligheden for tjener den skibsfører, der bringer hele sin besætning og alle passagererne i sikkerhed efter et forlis, langt større ros, end han i almindelighed faar.

Den publicity, der opstaar efter et langt ophold paa havet efter en eller anden dramatisk redning, maa give publikum det fejlagtige indtryk, at selv om redningsmidlerne er kommet bort fra skibet i god behold, er betingelserne saaledes, at kun faa af de ombordværende kan gøre sig haab om at blive reddet.

En statistik fra 1943 (Ministry of War Transport) viser imidlertid, at af de baade, der flyder i mere end 24 timer efter et forlis, bliver næsten 50 pct. bjærget, inden der er gaaet 5 døgn. Det er ganske usædvanligt, at en redningsbaad ikke bliver samlet op inden 3 uger.

### Nye redningsmidler

De nye redningsmidler i form af oppustelige gummiflaader har vendt helt op og ned paa den traditionelle opfattelse af muligheden for redning til søs.

For ikke saa mange aar siden saa man den største mulighed for redning efter forlis ved at sejle til nærmeste kyst. Idag er det en betingelse for hurtig og sikker redning at forblive paa det sted, hvor forliset sker. Med andre ord, de skibbrudne skal vente paa stedet og lade sig redde.

Alt det, der i dag ligger til grund for redning af skibbrudne, er først og fremmest baseret paa erfaringer gennem det sidste halvandet aarhundrede. For 150 aar siden blev der udgivet en vejledning for søfolk, som sammenfattede en række beretninger fra folk, der havde overlevet et forlis. Desuden eksempler paa mennesker og dyr, der havde overlevet en periode, hvor de hverken havde faaet føde eller vand. Hovedparten af de raad, der blev givet dengang, er lige saa gode i dag, som da de blev givet. Her er et lille uddrag:

„Haab, udholdenhed og underordning skulle danne sømandens største tro og pligt, da de stræber efter at forjage fortvivlelse, opmuntrer tilliden og sikrer beskyttelse . . .“

„Meget kan gøres ved takt og god opførsel for at lindre lidelser og nød . . .“

„Varmt tøj har ofte haft en heldig evne til at formindske sultfølelser og forhindre forkølelse og sygdom . . .“

„ . . . i utallige rejser findes der det stærkeste bevis paa, hvort lille et kvantum af disse (søvn og føde), der skal til for at vedligeholde livets lampe i længere tid“.

„ . . . mand og dyr — er blevet mirakuløst „hengemt“ i længere tid uden næring, eller, hvis de i det hele taget har faaet noget, saa kun den mindst mulige ubetydelighed, og det var da hyppigere lidt væde end føde“.

De nye redningsmidler og deres udstyr er et produkt af sømænds og videnskabsmænds samlede erfaringer og kombinerer en stor del søfartserfaring og videnskabelige forsøg samt forsøg med frivillige under haarde betingelser. Der er saaledes baade praktiske og videnskabelige grunde til at tro, at ved brug af de godkendte gummiflaader, vil den skibbrudne besætningskomfort og dens chancer for at overleve forøges betydeligt.

De farer, der maa overvindes af de skibbrudne, kan opdeles i 4 grupper:

1. Frygt.
2. Indflydelse af vejrliget.
3. Mangel paa vand.
4. Mangel paa fast føde.

### Frygt

Det synes maaske overraskende, at frygt anses for at være den største fare. Ikke desmindre er der efter talrige undersøgelser almindelig enighed om, at frygten er aarsag til over 50 pct. af tabene ved forlis. Frygten fører desværre i mange tilfælde til selvmord.

Udslag af frygt er mangeartede. Den psykisk lammede opgiver alt, stirrer tomt ud for sig, og ønsker det hele overstaaet saa hurtigt som muligt. En anden gribes af vild dødsangst og er simpelthen en fare for de øvrige skibbrudne i sin rasende kamp for at redde sig.

Aarsagen til frygt er ofte uvidenhed om mulighederne for redning samt manglende kendskab og dermed tillid til redningsmidlerne.

Det bør være saadan, at de frygtsomme (og de kendes jo ikke paa forhaand) kan udføre deres opgave i en nødsituation „paa rygmarven“.

Der er ingen tvivl om, at hvis man forlangte af de søfarende, at de skulle kunne svømme, var man naaet vidt. Mange gribes af frygt ved tanken om at skulle i vandet, og det er der forbavsende mange, der aldrig har prøvet. De skal have prøvet at være i vandet med redningsvest paa, have redningsmidlerne demonstreret og prøvet den, dels ved at springe ned i dem, og dels ved at kravle ombord i dem fra vandet, det burde være en selvfølge.

Den skibbrudne maa vide, hvilket udstyr der er til hans raadighed, hvor det findes, og ende-

Fortsetter side 78.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Bode Eli Bagger*, Kirkeby, Rømø, er afgaaet ved døden den 22. maj.

Bode Eli Bagger, der var født den 3. maj 1891, blev ansat som baadmand ved stationen „Kirkeby“ den 1. oktober 1920, da stationen efter genforeningen blev overtaget af det danske redningsvæsen. — Han afskedigedes paa grund af alder den 30. september 1954. Havde deltaget i redningen af 8 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Jens Kristian Ruby Pedersen*, Tuskær, afgik ved døden den 24. maj.

Jens Kr. Ruby Pedersen, der var født den 16. januar 1888, blev ansat som baadmand ved stationen Tuskær d. 1. oktober 1908 og afskedigedes paa grund af svagelighed den 31. marts 1938. — Han havde deltaget i redningen af 127 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje og en fransk redningsmedalje.

Fhv. baadmand og motorpasser *Aksel Karstensen*, Klintholm Havn, afgik ved døden den 30. maj.

Aksel Karstensen, der var født den 17. juli 1883, blev ansat ved stationen „Klintholm-Havn“ ved dennes oprettelse den 1. august 1918 og afskedigedes paa grund af alder den 31. marts 1947. — Han havde deltaget i redningen af 20 skibbrudne og var dekoreret med redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Anton Jensen* (Baltzen), Nørre Vorupør, er afgaaet ved døden den 7. juni.

Anton Jensen, der var født den 29. januar 1890, blev ansat ved stationen den 1. januar 1927, men maatte tage sin afsked paa grund af svagelighed allerede den 31. december 1939. Han havde deltaget i redningen af 78 skibbrudne.

### 80 aar

Fhv. baadformand *Jens Chr. M. Rasmussen*, DM, GI, Skagen, fylder den 4. juli 80 aar.

Fhv. baadmand *Karl Emil Lauritsen*, Lønstrup, fylder den 19. juli 80 aar.

Fhv. baadmand *Niels Harborg*, Vejers, fylder den 22. juli 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand *Peter Marinus Petersen*, Nr. Tornby, fylder 22. juli 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand *Kristoffer Chr. Krogh*, Lyngby, fylder den 13. juli 70 aar.

Fhv. baadmand *Iver A. Iversen*, Flyvholm, fylder den 29. juli 70 aar.

### 60 aar

Betjeningsmand ved redningsstation „Fjand“ *Jens Jørgen Græm* fylder den 13. juli 60 aar.

Baadmand og motorpasser ved redningsstation „Gedser“ *Hans Henrik Jensen* fylder den 18. juli 60 aar.

### 50 aar

Baadmand ved redningsstation „Grenaa Havn“ *Karl Ludvig Rasmussen* fylder den 10. juli 50 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Klintholm-Havn“

Som ny opsynsmand er ansat stationens hidtilværende baadformand *Martin Bagger*. Martin Bagger, der er 49 aar gammel, har været ansat ved stationen siden 1. september 1950, heraf som baadformand siden 1. oktober 1957.

I den ledigblevne plads som baadformand er ansat baadmand *Carl Christoffer Jørgensen*, der har været ansat ved stationen siden 1. november 1940 og i den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fisker *Rasmus Frede Rasmussen*.

## Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 131 . Postgros 851.00

Kontortid: 9,30—11,30 og 14—16  
Fredag 9,30—11,30, 14—17,30, Lørdag 9—12

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



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS



Fortsat fra side 76.

lig, hvad der kan gøres for at redde ham.

Det første, man skal gøre, naar man er blevet „søsat“, og besætningen er ombord i flaa-den, er at man manøvrere sig bort fra skibet. Til det brug er der i flaa-den anbragt 2 pagajer. Man skal sørge for at komme saa meget klar af skibet, at man ikke bliver „fisket“ af master eller opstaaende, hvis skibet skulde kæntré. Man maa ikke glemme, at i dampskibe vil skruen ofte blive ved at arbejde, saa man maa holde klar af skruen.

Skulle der befinde sig personer i vandet i nærheden af flaa-den, og navnlig hvis de befin-der sig i vindensiden af flaa-den, skal man ikke regne med at kunne manøvrere hen til dem. Derfor er der inde i flaa-den anbragt en lille flydering med ca. 3 m line, som man kan kaste ud til de svømmende og bjærge dem ind paa denne maade.

Netop ved bjærgning af personer i vandet er det paa sin plads at paapege de „gammel-dags“ redningsflaadere store betydning.

Saa snart flaa-den er klar af det synkende skib, skal drivposen udsættes. Den er fastgjort udvendig paa siden af flaa-den og er let at rive af. Den er kun fastgjort med et stykke sejl-garn, men naturligvis er der til posen fastgjort en line, som igen er gjort fast til flaa-den. Med driv- posen ude vil flaa-den drive med vinden med en fart, som for vindstyrke op til seks kan sæt-tes til  $\frac{1}{2}$  sømil/time, og for vindstyrke over 6 sættes til ca. 1 sømil/time.

Naar man er kommet saa langt, har man ikke længere brug for pagajerne. Flaa-den kan nu lukkes tæt til, idet man trækker et dobbelt „gardin“ for. Først trækkes det yderste „gar- din“ for, og dernæst det inderste.

#### Vejrliget

Som den næststørste fare nævnes indflydelse af vejrliget. Naar flaa-den er lukket som oven- for nævnt, er de ombordværende beskyttet af et stillestaaende luftlag paa alle sider. Det maa dog bemærkes, at bunden i flaa-den, som ogsaa er dobbelt, ikke automatisk pustes op.

I flaadens bund er anbragt en ventil, og i udstyret findes en pumpe eller blæsebælg, saa- ledes, at man gennem ventilen kan oppuste bunden. Pumpen er naturligvis ogsaa beregnet til at supplere luften i flaa-den, hvis noget er sluppet ud, til dette er der ved indgangen, mod- sat kulsyreflasken anbragt 2 ventiler, en paa den øverste og en paa den nederste opdriftring. Fra forsøg ved man, at selv med mange frostgrader udenfor bliver en 8 mands flaa-de med fuld be- sætning opvarmet til 18-20° C i løbet af kort tid, naar de skibbrudne er godt paaklædt. Hvis folkene tager noget af tøjet af, vil temperatu- ren stige. Det hænger sammen med, at et men- neske afgiver lige saa meget varme som en 75 watts varmeovn, og jo mere frit en varmeovn staar, jo bedre fordeles varmen.

Bunden af flaa-den har man ikke ved forsøg her i landet formaaet at bringe op paa en hø- jere temperatur end 16°, men dog en høj tem- peratur i sammenligning med aabne baade eller flaadere.

Men ved at dække flaadens bund med over- skydende beklædningsgenstande, eller helst et uldtæppe, opnaar man en god isolation, som gør opholdet „komfortabel“, selv om tøjet skulle være fugtigt.

En ting, som kan gøre opholdet i flaa-den særdeles ubehageligt, er søsyge. I udstyret fin- des søsygetabletter, og man maa gøre sig klart, at søsyge ikke er noget, man dør af, selv om den er ubehagelig. Det er bydende nødvendigt, at alle er klar over, at de sandsynligvis bliver søsyge, saa det ikke kommer som nogen over- raskelse.

Hvis der er mulighed derfor, bør man ligge ned. I en 8-mandsflaa-de er der med 5 personer i liggeplads til alle. Er der fuld besætning i, maa man skiftes til at ligge ned.

#### Mangel paa vand

I udstyret er der til en alm. 8-mandsflaa-de anbragt 28 daaser med fersk vand, eller ialt 12,5 l. Naturligvis er der daaseaabner og et maalebæger til udmaaling af rationen. Den regel der bør følges er:

Drik intet det første døgn, da legemet skal indstilles paa et lavere behov. Derefter maa man regne med, at beholdningen skal række i 5 døgn, altsaa ca. 500 g vand pr. døgn. Rationen skulle dække en nogenlunde rimelig vædsketilførsel i saa kort tid.

Man bør, naar det er muligt, opsamle regn- vand. Flaa-den er udvendigt forsynet med ren- der til opsamling af regnvand, og dette aftap- pes fra en slange ført ind i flaa-den, een paa hver side. Slangerne er forsynet med en prop, og ved siden af hænger et bundt plasticposer.

Drik aldrig havvand! Ved opsamling af regn- vand, maa man sikre sig, at der ikke kommer saltvand i. Hvis vejret er saaledes, at saltvan- det sprøjter over flaa-den, maa man ikke op- samle drikkevand.

Det er meget svært at udrydde den overtro, at mindre mængder havvand er uskadeligt. Hav- vand er skadeligt. Havvand indeholder salt, og urinen skal udskille dette salt. Men urinen salt- koncentration kan ikke selv i den mest koncen- trerede urin naa op paa en saltkoncentration, der svarer til havvandets. Det vil sige at lege- mets saltkoncentration øges, naar man drik- ker havvand.

Her maa iøvrigt nævnes, at hvis man faar held til at fange fisk (flaa-den indeholder fiske- grej), maa man sikre sig, at der findes rigeligt med ferskvand, idet frisk fisk indeholder salt, hvis koncentration er paa grænsen af det til- ladelige.

Det maa ogsaa bemærkes, at opfattelsen gaa- ende ud paa, at man kan optage vand gennem

huden ved at springe i vandet, ikke holder stik. Det eneste, der opnaas er, at man kommer til at fryse og derved udsætter sig for en unød- vendig risiko.

#### Fast føde

Den fjerde gruppe, mangel paa fast føde, bliver sjældent et problem. Man kan leve ca. 4 uger uden føde, og sultfølelsen forsvin- der i løbet af faa døgn (tørsten forsvinder der- imod ikke). I flaadere findes 5 stk. 1 kg's daa- ser indeholdende et særligt koncentreret føde- middel, hvis kalorier pr. kg (igen til en 8-10 mandsflaa-de), endvidere findes sædvanligvis en pakke med druesukker.

Det er medgivet, ikke fordi man regner med, at de skibbrudne kan dø af sult, men for at indskrænke udmattelsen det mest mulige, idet mangel paa fødevarer jo giver sig udslag i ud- mattelse.

Her gaar man igen ud fra, at de skibbrudne intet spiser det første døgn og dernæst bereg- ner man en ration, der skal holde 5 døgn.

Som skibbruden gælder den gamle erfarings- regel stadig:

Ethvert medlem af en redningsbaads besæt- ning er i besiddelse af et forraad af legemlig energi, som, hvis den bliver brugt, sandsynlig- vis ikke kan erstattes af de rationer, der er om- bord i redningsbaaden.

Det er derfor af afgørende betydning, at dette forraad ikke ødes bort ved nytteløs anstrengelse eller ved udvikling af en daarlig sindstemning.

Naar man er kommet klar af skibet, maa man „indrette“ sig efter de ændrede forhold. Det maa slaas fast, at et ophold i en flaa-de vel ikke just er behageligt, men absolut udhol- deligt.

Det er vigtigt, at saa mange som muligt kan ligge ned, og er der syge eller saarede ombord er det en selvfølge, at de skal have første ret.

#### Flaadernes udstyr

I udstyret findes en nødhjælpspakke indehol- dende almindelige ting til forbindinger.

Af fyrværkeri findes der mindst 2 faldskærms- blus og 6 stk. dag- og natblus til paakaldelse af opmærksomheden. Det maa benyttes med omtanke. Det nytter ikke meget, at man om- gaaende benytter dette fyrværkeri, man maa være nogenlunde sikker paa, at der er nogen i nærheden, som kan observere det, og skulle det være tilfældet, maa man ikke bruge det hele paa een gang. - Dag- og natblussene er saaledes indrettet, at den ene ende er beregnet til brug om natten. Det giver en kraftig gul eller orangefarvet røg. — Man maa være op- mærksom paa, at disse blus kan bruges 2 gan- ge, altsaa en gang om dagen og en gang om natten.

Der findes ogsaa en stavlygte. Den er natur- ligvis ogsaa beregnet til signalering. Endvidere

et spejl, der kan bruges til dagsignalering ved hjælp af solen. En pose med farvessof, der ud- kastet paa vandet danner en stor orangefarvet plet, som kan holde sig 1-2 timer, og kan ty- deligt ses fra stor højde, men det maa ikke ka- stes ud for tidligt. Helst ikke før man ved, at der er en eftersøgning i gang fra fly, og da helst ikke før man har set flyet. En fløjte til paakaldelse af opmærksomheden indgaar i ud- styret.

Ophold i en flaa-de medfører uværgerligt, at der dannes kondensvand paa indersiden, dette maa af og til tørres af, og dertil findes en svamp. Det fremkomne vand kan udnyttes til supplering af ferskvandsbeholdningen. Det er jo de- stilleret vand.

Til adspredelse for de skibbrudne findes der et sæt spillekort samt fiskegrejer. Det maa frem- hæves, at fiskegrejerne mere tjener til adspre- delse end til supplering af den faste føde. Som tidligere nævnt kræver det ekstra forbrug af vand, hvis man spiser fisk.

En æske stormtændstikker findes til brug for dem, som har faaet tobak med, men det kan være meget ubehageligt for de øvrige, hvis der ryges i en tillukket flaa-de. Mange tror, der er cigaretter i flaa-den. Det er ikke tilfældet.

Der findes et øsekar i flaa-den, men det er ikke velegnet. Det vil være lettere at faa eventuelt vand ud ved at „soppe“ det op med en jakke eller lignende. Der skal staa rigelig med vand i flaa-den, før øsekarret er at foretrække, men øsekarret er overordentlig nyttigt, hvis en af de skibbrudne skal „træde af“ paa naturens vegne. Iøvrigt hører der ogsaa toilet-papir til flaadens udstyr.

Der en kniv ombord, saa man kan rense fisk, hvis det bliver aktuelt, men man maa passe paa, at den ikke ligger aaben. Den kan nemt punk- tere flaa-den.

En instruktionbog giver anvisning paa, hvor- dan man kan klare de forskellige situationer. Det kunne tænkes, at flaa-den punkterer, man har da lappegrej til raadighed, og lapningen foregaar efter samme princip, som naar man lap- per en cykelslange. Luften forsvinder ikke om- gaaende ved en punktering. Iøvrigt findes sam- men med lappegrejet nogle propper til at stoppe i hullet, indtil lappen er gjort klar. Efterfyld- ning af luft foregaar med den tidligere omtalte pumpe.

En ekstra drivpose med line er medgivet. Saa snart en flaa-de kommer i vandet, akti- veres et batteri, anbragt paa den nederste op- driftsring, og en lampe tændes udvendig i top- pen af flaa-den. Dette batteri, et saakaldt salt- vandsbatteri, kan udskiftes med et ekstra batteri fra udstyret.

Da flaa-den er lavet af gummi, maa man være klar over, at den kan blive angrebet af olie. Saa snart gummi kommer i berøring med olie, begynder en nedbrydning; dog ikke med øje-



blikkelig virkning. 24 timer skulle ikke spille nogen større rolle, men over en længere tid kan det være farligt. Derfor er der medgivet en tube saakaldt „de ailing parts“, der smøres paa flaaen for at neutralisere olien (det skal bruges, naar der er kommet olie paa flaaen).

#### Nødmelding og eftersøgning

Naar et skib er i nød, vil det næsten altid have mulighed for at udsende en nødmelding. Denne melding indeholder skibets position. Det vil sige, at man sædvanligvis kender det sted, hvor man skal finde de skibbrudne, og naturligvis begynder man eftersøgningen paa den opgivne position. Skulle et skib ikke faa udsendt nødsignaler, ved man idag nogenlunde, hvor skibene befinder sig. Naar skibet ikke har givet livstegn fra sig i en vis tid, iværksætter man en eftersøgning.

I grønlandske farvande har skibe pligt til to gange i døgnet at opgive deres position, kurs og fart, og hører man ikke fra dem til den aftalte tid, ved man omrent, hvor man skal eftersøge dem.

Det er et stort apparat, der bliver sat i gang ved en eftersøgning. Der udsendes straks melding til skibe i omraadet. Flyvevaabnet og søværnet alarmeres. Hele denne tjeneste gaar under navnet SAR REACH & RESCUE.

Nødmeldingerne udsendes paa en speciel nødfrekvens, paa hvilken der altid lyttes, dels paa landstationer og dels ombord paa skibe i søen.

Naar meldingen bliver modtaget, sættes apparatet omgaende i gang med alle til raadighed staaende midler. Den vigtigste indsats sker fra luften. Der staar maskiner klar til formalet næsten overalt, og en eftersøgning er altid international. De skibbrudnes opgave er saa vidt muligt at blive paa ulykkesstedet, og naar de observerer andre skibe eller fly, maa de medgive muligheder for at henlede opmærksomheden paa sig.

Selve eftersøgningen foregaar paa den maaede, at man begynder paa den opgivne position. Giver det ikke resultat foretages en boxsearch. Det vil sige, at man afsøger et areal indenfor et kvadrat paa 60x60 sømil, hvis midte er den opgivne position. Finder man intet her, fortsættes eftersøgningen i vindens eller strømmens retning.

Det er givet, at en samling af flere flaaer er lettere at se fra luften end en enkelt. Derfor maa flaaerne søge sammen, og her har de almindelige redningsbaade igen en vigtig mission, da flaaerne jo ikke selv kan manøvrere.

De egentlige redningsbaade kan sammenlignes med hunde, som holder en flok faar samlet.

#### SARAH-sender

For at lette eftersøgningen kan man forsyne flaaerne med en SARAH-sender, en lille radio-sender, der arbejder automatisk, og som kan

pejles fra luften i en afstand af 60-70 sømil. Værdien af en saadan sender er uhyre stor. - Desværre kan man ikke blive enige om en international frekvens for dem. — Foreløbig har hvert land sin frekvens, og det gør brugen af dem illusorisk. Den dag, man naar til enighed om en international frekvens, er man naaet meget vidt i betræbelserne for at sikre menneskeliv paa søen.

Skønt de fleste skibe naar frem til ophugning uden større genvorligheder, kan det jo ske, at netop det skib, de var med, forulykkede. Derfor maa alle være klar over mulighederne for redning, og hvordan det kan gøres. Om ikke for Deres egen skyld, saa for andres.

Skibsføreren af i dag har de allerbedste chancer for at kunne redde hele sin besætning ved et forlis, men han kan ikke gøre det alene.

Disciplin, takt, kundskab samt tillid til redningsmidlerne er de forudsætninger, der skal til for at bjærge livet. — Kun redningsmidlet som saadan tager andre sig af, og den side af sagen er klaret, resten maa de skibbrudne klare selv, og det kan de, hvis de vil.

#### Afprøvning af flaaer

I forbindelse med kendskab til materiellet maa det nævnes, at en gummiflaade anbragt om bord i et skib ikke maa udløses. Det vil sige, at man normalt ikke kan demonstrere den ombord.

Man maa kun have flaaerne ombord i skibet i 12 maaneder. Derpaa skal de i land til eftersyn. Dette er et krav fra Statens Skibstilsyn, og man ved, at et eftersyn hver 12. maaned giver fuld sikkerhed for materiellets tilstand.

Grunden til, at man ikke kan prøve flaaerne om bord er den, at de ikke kan pakkes uden meget stor erfaring, og det vil ikke være muligt at faa kulsyreflasken opfyldt igen.

Enhver flaae er udstyret med et logkort, der angiver, hvornaar den sidst er efterset.

En del firmaer har nu faaet servicestationer rundt om i verden, og naturligvis vil det være muligt at afprøve flaaen i en havn, hvor man ved, den kan blive pakket igen, efterset og kulsyreflasken opladet paa en autoriseret servicestation. Men den normale regel er, at flaaen kun oppustes, naar en redningsaktion forestaar.

Derfor maa kendskabet til flaaen erhverves i land, og ingen burde have lov til at udmønstre, før de kan dokumentere deres kendskab til redningsmateriellet.

For at holde kendskabet ved lige vil det være formaasstjæntligt at demonstrere og prøve materiellet, naar lejlighed gives, altsaa umiddelbart før eftersyn eller efter nærmere aftale med en servicestation.

#### Instruktionsfilm

Der findes film om emnet, men de er endnu for meget præget af reklame. Der burde fremstilles en realistisk film, som klart og nøgternt

viste materiellets værdi, og de særlige ting, der maa tages hensyn til. — En saadan film burde være obligatorisk i passagerskibe, i hvert fald skibe paa længere rejser, og der er næppe tvivl om, at denne side af sagen kunne løses uden urimelige omkostninger og besvær.

Sikkerheden til søs er et emne, der bliver arbejdet meget med, og man er naaet meget langt. Men det maa desværre erkendes, at interessen synes at mangle hos de mennesker, der i givet fald skal reddes. Det er ikke nok, at materiellet er i orden, hvis man ikke ved, hvordan det skal bruges, og det er her, man har brug for den største indsats.

Man kan ikke være sikker paa at redde sit liv, hvis man ikke gør en indsats. Vil man ikke gøre det for sin egen skyld, bør man gøre det for andres skyld. En redning til søs kræver indsats af alle. En god indsats af skibets fører og førsteklases materiel gør det ikke alene.

— — —  
Orlogskaptajn J. E. Unden var senere leder af det meget vellykkede forsøg med gummiredningsflaaen i Nordsøen, der med levende interesse blev fulgt af hele landet — mens det stod paa. Vi omtalte forsøget i sidste nummer af vort blad, og en beretning om det værdifulde forsøg blev af orlogskaptajnen givet paa Vestjysk Fiskeriforenings generalforsamling i Hirtshals.

#### P. Chr. Dahl fylder 70 aar -

En kendt mand paa vestkysten, opsynsmand og strandfoged P. Chr. Dahl, „Gl. Bjerregaard“, Holmsland Klit, fylder den 8. juli 70 aar, og tager afsked fra redningsvæsenet til kommende efteraar.

P. Chr. Dahl er en af de mennesker man beriges ved at møde, og han kan som faa fortælle om den hjemstavn, som han er blevet et med. Et besøg i hans aarhundredgamle strandfogedgaard „Gl. Bjerregaard“, der ligger ved alfarvej, ligesom ophøjet mellem havbjergerne mod vest og grønne enge mod øst ned til fjorden — med de mange navnebrædder fra forlængst strandede skibe, er en oplevelse man aldrig glemmer, og da særlig ikke naar man følger ejeren længerne rundt, hvor de stiltigt er ophængt, og hører opmærksom paa hans kommentarer til hvert enkelt navn — saa føler man, at fortidens strandinger ikke blot brød hverdagens isolation over den øde klitegn, men de mennesker, hvad enten de var sorte eller hvide kom familien paa „Gl. Bjerregaard“ ved — for her i de talrige lavtloftede stuer blev de overlevende bænket og fik, hvad huset formaaede af mad og drikke, tørt tøj og sluttelig hvile mellem tykke hjemmestjorte dynner — og dem, der allerede havde lukket øjnene derude i strandkanten; de blev samlet op af nænsomme hænder, lagt paa fjæl-

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**

Selv. Gulds. 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

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

Aktieselskabet

#### LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillinggaard

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 613 - Privat 504

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaende

Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 594

Filial: Thybørn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

LEDIG

#### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD





vognens bund og ager ind over de hvide klitter og gemt til begravelsesdagen i den længe i gaarden, hvor den side af en strandingsepisode havde hjemme.

P. Chr. Dahl kan fortælle om sin mors rørende omhu for skibbrudne, som om disse ikke var fremmede, men nære slægtninge. Han er en af dem, der ikke under nutidens jag har tabt forbindelsen med fortiden — en mand, der uden at prale af fædres ære, ikke glemmer at minde hans samtid om den — en værdig repræsentant og bærer af den gamle holmlandske kultur, som han har ønsket om skal overleve vor tids hæsblæsende jag.

Uden at ville det er han et yndet emne for baade journalisten og pressefotografen, og man gaar aldrig forgæves til ham om en historie fra klitten — for skønt han kun fylder 70, „husker“ han med lethed den dobbelte tid tilbage. Han er faktisk en omvandrede leksika for den historie, der er tegnet paa Holmlands klitter.

Han er storbonde og „Gl. Bjerregaard“ er ikke til salg, han er redningsmand med al den samvittighedsfuldhed, der hører ind under tjenesten, og hans arbejdsvante hænder tumler i ledige stunder med de ravklumper, som han selv eller andre finder paa stranden — og han er vennen, som mange vil huske nu da han runder mærkeboje 70.

Ogsaa fra vort blad, som du har følt forpligtelse overfor, en varm hilsen.

jp.

**HIRTSHALS**
**Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI**

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

**A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus**  
Hirtshals Isværk  
Telefon 70

**A/S HIRTSHALS BANK**  
Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

**HIRTSHALS SØMANDSHJEM**

Telf. 37  
God borgelig Middag - Pæne Værelser  
Bestyrer Niels Samuel

**CHR. JEPSEN - Telefon 39**

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

**»VIOLA«**

Telef. 74 **CARL JENSEN - Hirtshals**  
Frugt Blomster - Kranse

**LEVORSEN & JØRGENSEN**

Lys . Kraft . Skibsinstallation  
Betjening Dag og Nat

**THYLANDS BANK  
HURUP**

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Marsø  
Støbegods*

**SKAGEN****SKAGENS FISKEAUKTION**

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



Skibsprovantering . 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. 2 84 29

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

**Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg**

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

**C. M. Nørskov Laursen**

Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 60 00

Døskamaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 2 03 84 - Privat 2 07 18

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

**BRØDRENE MATHIASSEN**

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 86

**H. J. CHRISTENSEN & SØN**

Vaadbinderi og Tovtjærreri

Ny Havn - Telefon 2 21 53

H. J. Christensen privat Telefon 2 14 82

**HANS AA & SØNNER**

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

**ROUST & NIELSEN**

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 2 03 87

**Gravmonumenter**

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 2 03 38

**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 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 233 95	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 . Omst til Priv	LEDIG
--	---	-------

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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 forbindelse 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 2 40 00



### C.K. HANSEN



1856

Skibsreder og -Mægler

AMALIEGADE 35 KØBENHAVN  
 Telefon Central 72 (20 Ledninger)  
 Havarit-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

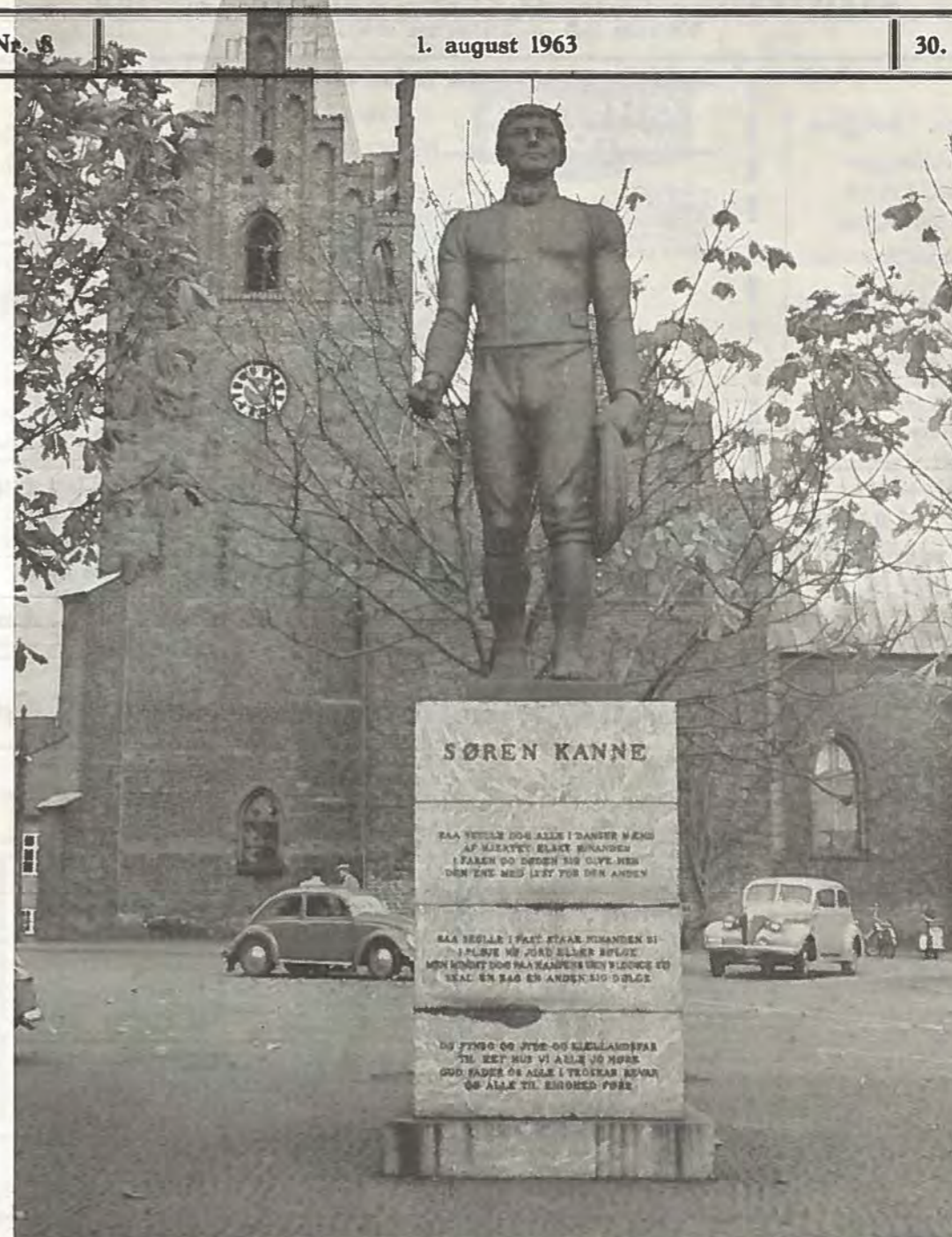


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1963

30. Aarg.



#### SØREN KANNE

SAA VEDLE DOK ALLE I DANSK MAND  
 AF HJERTET ELAKT SINDEN  
 I FAREN DO DØDEN SÅ OLVE MEN  
 DEN ENK MED LIT FOR DER ANDEN

SAA SEJLE I FART STAAE NIMANDEN SI  
 I PLØVE NU JORD ELLER BLOJ  
 MEN HINDT DOK PAA KANNE SØR SINDEN TO  
 SÅL EN SÅ EN ANDEN SINDEN DULDE

DU FINSO OG FTER OG SLELLANDSFA  
 TH. KET HUS VI ALLE JO MØR  
 GUD FADER OG ALLE I TROSKAR KANNE  
 OG ALLE TH. ENHED FØR



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering

Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . EsbjergMarketenderiet  
„NY HAVN“  
ESBJERGIndeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 2 49 58Esbjerg 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 <sup>A/S</sup> Telefon 2 00 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 —  
Håndstyring.  
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk  
start (Glødespiraler).  
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK  
TELEFON GRENAA (063) 20666Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 233 82  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magazin

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

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1963

30. aarg.

## Redningsmændene til vellykket aarsmøde i Grenaa

## Hjertelig velkomst til den nye redningsbestyrer

Repræsentanter for de danske kystredningsstationer samledes i stort antal til Foreningen af danske Redningsmænds aarsmøde, der afholdtes den 29. juni paa „Borgvold“ i Grenaa.

Aarsmødet fik sit særlige karakter derved, at den blev overværet af baade den forhenværende bestyrer, Niels Hansen, og den nye redningsbestyrer, Aaskov Pedersen, der for første gang saa sig omgivet af de mænd, som han i fremtiden skal samarbejde med. Vi kan straks fastslaa, at dette første møde blev til gensidig glæde. Og saa var der i aar mange damer, der fulgte deres mænd paa turen, og det satte et festligt præg over et dejligt samvær, der for damernes vedkommende bød paa en tur ud i det blaa, og det blev en skøn oplevelse, selv om det med blaa'et fortonedes en del af regntykning det meste af turen — men humøret var der intet ivejen med, og vejret bedredes da ogsaa op ad dagen.

Velkomst ved formanden:

Jeg vil gerne hermed byde alle I kammerater, det gælder ogsaa damerne, velkommen til vort aarsmøde her i Grenaa. — Og fra Grenaaas borgmester, Aksel Hansen, overbringes forsamlingen en hilsen, idet borgmesteren paa grund af bortrejse er forhindret i at komme til stede. — Forsvarsminister Viktor Gram er ligeledes forhindret i at komme — ogsaa Dansk Fiskeriforenings formand, Henry Sørensen, er forhindret.

Særlig velkommen til vor nye redningsbestyrer, Gunnar Aaskov Pedersen, som for første gang overværet vort aarsmøde, og til fhv. redningsbestyrer Niels Hansen, som har efterkommet vor indbydelse til at overvære vort møde, til formand for Vestjysk Fiskeriforening, Fr. Lodberg Jensen, og til vor gode ven, redaktør Jørgen Pedersen, og bogtrykker Gadgaard Nielsen, og ikke mindst til fhv. opsynsmand Gustav Hallgreen, som siden sidst vi var samlet nu er udtraadt af redningsvæsenets tjeneste. Og en velkommen til pressen.

Jeg vil gerne indlede vort møde med at udbede mig forsamlingens tilslutning til at sende et telegram til Hans Majestæt Kongen med følgende ordlyd:

„Foreningen af danske Redningsmænd, samlet til aarsmøde i Grenaa, sender vor hjerteligste hilsen til Deres Majestæt med gode ønsker om en lykkelig kongegerning“.

Siden vi sidst var samlet for 2 aar siden, har vi indenfor det danske redningsvæsen gudske-lov været forskaanet for ulykker, der har kostet menneskeliv. Dog har vi mistet flere af vore venner og kammerater, som er gaaet bort grundet paa alder eller sygdom. — De var redningsmænd, som gjorde deres pligt, naar der kaldtes paa dem, og vi standser her en kort stund for at ære deres minde.

Til ordstyrer valgtes enst. opsynsmd. Jørgen Hejlesen, Hirtshals.

Efter formandens velkomst fik æresmedlem af foreningen, P. Eriksen, Harboøre, ordet, der efter sangen „Altid frejdig, naar du gaar“ holdt en kort andagt ud fra Salme 120, v. 23-24.

Efter denne højtidelige stund, der er blevet en smuk tradition naar redningsmænd samles, gav ordstyreren formanden, Wenzel Rasmussen, ordet, og han aflagde følgende beretning:

Atter er der gaaet 2 aar siden vi sidst var samlet til aarsmødet i Lemvig, og en ny m/redningsbaad paa ca. 16 tons er bygget paa Orlogsværftet og været til afprøvning ved Esbjerg, hvor den langvarige vinter imidlertid forhindrede, at prøvetiden har kunnet udnyttes fuldt ud som paaregnet. Baaden har siden midt i marts maaned d. aa. været stationeret i Hvide Sande paa prøve, og fortsætter stationeringen i Thyborøn, Hirtshals og Skagen, saaledes, at fartøjet omkring aarets udgang kan afleveres til Orlogsværftet for overhaling og udførelse af eventuelle mindre ændringer inden baaden i foraaet 1964 afleveres endeligt til redningsstationen „Esbjerg“.

Formalet med disse prøvestationeringer skulle være gennem de enkelte stationers erfaringer med det nye fartøj at fremskaffe flest og bedst mulige oplysninger, saa eventuelle forslag om mindre ændringer og forbedringer kan blive medtaget i overvejelserne i forbindelse med projekteringen af efterfølgende fartøjer af tilsvarende typer.

I denne forbindelse kan nævnes, at Forsvars-





Formanden for Foreningen af danske Redningsmænd, opsynsm. Wenzel Rasmussen, Grenaa, og bestyreren for redningsvæsenet, Aaskov Pedersen, København, i fortrolig samtale om redningsvæsenets maal og midler.

ministeriet i en skrivelse til foreningen fandt det ønskeligt, at der blev udpeget en redningsmand, med hvem Orlogsværftet og redningsvæsenet nærmere kunne drøfte spørgsmaal vedrørende fartøjets installationer m. v.

Bestyrelsen enedes om at anbefale opsynsm. G. Hallgreen, Esbjerg, der som erfaren redningsmand kunne yde omtalte bistand. — Hallgreen erklærede sig villig til dette og har under baadens bygning flere gange været paa værftet og været til disposition for dette.

En ny 9 tons m/redningsbaad er under bygning samme sted og forventes færdig i løbet af dette aar. — Der har ogsaa i lighed med bygningen af 16-tonns-baadens været rettet henvendelse fra ministeriet til foreningen om ogsaa til der at udpege en redningsmand, der kunne yde bistand med hensyn til at drøfte spørgsmaal vedr. installationer m. v. — og til dette har bestyrelsen udpeget baadformand Chr. Baltesen, Nørre Vorupør. — Denne har erklæret sig villig til dette og har været paa værftet een gang.

Endelig kan nævnes, at vedr. Klitmøller-projektet staar det nu foran sin afslutning, og baade, der bygges i Thisted, er ved at være færdige.

Vedr. lønspørgsmaal.

Foreningen har i en skrivelse til Forsvars-

ministeriet i februar 1962 indsendt ansøgning om forhøjelse af redningsmændenes lønninger (grundløn). Dette gav en del forhandlinger, hvor der først fra ministeriets side blev foreslaet 5 pct. — Vi sendte da en fornyet henvendelse til ministeriet, hvori vi henviste til statens tjenestemænd, der i 1961 fik en 40 portioners overenskomsttillæg — en forhøjelse op til 14 pct. Resultatet blev da, at vi fik vor grundløn hævet med ca. 10 pct. — og dette med tilbagevirkende kraft fra april 1961.

I anledning af at motorpasser Harald Jensen, Hvide Sande, i 1961 var ude for et ulykkestilfælde i forbindelse med den rutinemæssige afprøvning af motoren, og der blev 50 pct. invalid og fik forsikringsmæssig — og efter loven — tilkendt en erstatning, der formenes at være alt for lille — har foreningen rettet henvendelse til Forsvarsministeren med forespørgsel om, hvorledes det ligger med hensyn til redningsmændenes forsikringsforhold, og foreningen foreslaar i samme skrivelse, at vore tjenestegørende redningsmænd kommer ind under samme regler som f. eks. danske fiskere.

Fra foreningen har der været sendt ansøgning til Forsvarsministeriet om, at det aarlige tilskud til vort medlemsblad, der var paa 400 kr., forhøjes til 600 kr. — Dette blev afslaaet.

Fra bestyrelsesmedlem A. Juhl Tarbensen, Søndervig, har vi modtaget skrivelse, hvori denne meddelte, at han 1. oktober 1962 er udtraadt af redningsvæsenets tjeneste og saaledes ansaa sig som udtraadt af bestyrelsen. Dette meddeltes suppleanten, H. J. Christensen, Thorup Strand, der nu er indtraadt i bestyrelsen.

Til foreningen er fra ministeriet indløbet meddelelse om, at i anledning af at fhv. opsynsm. G. Hallgreen, Esbjerg, efter ansøgning er afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra 1.-3. 1963 at regne, fritages han for hvervet som medlem af redningsvæsenets tilsynsudvalg.

Dette er i korte træk, hvad der er sket i de 2 aar, der er gaaet, og jeg slutter hermed min beretning med at rette en tak til vor afgangende redningsbestyrer Niels Hansen for godt og loyalt samarbejde — saavel indenfor den almindelige tjeneste, som i vor forening. — Samtidig vil jeg paa foreningens vegne byde vor nye redningsbestyrer, Gunner Aaskov Pedersen, velkommen.

Der skal ligeledes lyde en tak til de mænd udenfor redningsvæsenet, som altid har talt vor sag saa varmt. — Tak til medlemmer i redningsudvalget for godt samarbejde. — Tak til førere og mandskab paa vore redningsskibe i Esbjerg og Thyborøn for godt samarbejde.

Endelig skal der lyde en hjertelig tak til vor gode ven, redaktør Jørgen Pedersen for hans store arbejde og interesse med udgivelsen af vort blad, og til bogtrykker Gadgaard Nielsen for bladets smukke udførelse.

Til sidst retter jeg en tak til mine bestyrel-

## Mands Minde

### 90 aar

Fhv. baadmand Jørgen K. J. Styrbæk, Thorup-Strand, fylder den 18. august 90 aar.

### 85 aar

Fhv. opsynsm. Lars Sørensen, DM, Løkken, fylder den 25. august 85 aar.

### 80 aar

Fhv. baadmand Ingvart Olsen, DM, Hvide Sande, fylder den 4. august 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Jens Knudsen, Blaa vand, fylder den 25. august 75 aar.

### 70 aar

Fhv. opsynsm. Niels M. Nielsen, DM, Hals, fylder den 26. august 70 aar.

### 60 aar

Baadmand ved r/st. „Nymindegab“ Thodor August Jensen fylder den 1. august 60 aar.

Bejningsmand ved r/st. „Liløre“ Niels Bjerg fylder den 15. august 60 aar.

seskammerater for godt samarbejde og slutter hermed med ønsket om, at vi maa faa et godt møde her i dag, saa vi kan gaa herfra med fornyet virkelyst for vor forening og for det danske redningsvæsen.

Regnskabet for de to aar, der er gaaet siden sidste generalforsamling i foreningen, aflægges for saavel foreningen som hjælpefonden af kassereren, P. Munk Pedersen, og godkendes sammen med formandens beretning.

### Forhandlingen.

Søren Madsen, Thorsminde, aabnede forhandlingen og stillede spørgsmaalet, hvem der havde bestemt stationeringen af 16 tons redningsbaaden til Esbjerg?

Formd. svarede hertil, at det var redningsudvalget, og baade Lodberg Jensen og Hallgreen, der begge sidder i udvalget, supplerede formd.s svar med oplysning om, at der i udvalget havde været fuld enighed om plaseringen samt haabet om, at den afprøvning ved forskellige stationer, der finder sted med baaden, vil vise sig gavnlige.

N. J. Poulsen, Stenbjerg, sagde tak for en udførlig beretning. Det er helt rigtigt, at man faar det bedst tænkelige materiel i havnebyerne, men glem blot ikke den aabne kyst. Vi døjer saaledes stadig med en gammel ro-redningsbaad. Jeg regner med snart at faa den ombyttet med en motor-redningsbaad. Det redningsmateriel,

naar det gælder baaden, er vi yderst daarligt tjent med.

Formd.: Vi er ganske klar over de utaalige forhold, baade ved Stenbjerg og Thorup-Strand. Vi har forlængst herom gjort forestillinger til forsvarsministeren. Det maa forventes, at disse stationer snarest tilgødeses.

### Forslag til generalforsamlingen.

Bestyrelsen foreslog en forhøjelse af foreningskontingentet fra 5 kr. til 13 kr. aarligt.

Formd. motiverede forhøjelsen med stigning i bladets trykning og iøvrigt stigning paa en række omraader, ligesom der maatte være penge til foreningens virke.

### Forhøjelsen vedtoges enstemmigt.

Et forslag fra Thorsminde gik ud paa at afholde aarsmøde hvert aar, istedet for som hidtil hvert andet. Søren Madsen motiverede forslaget med, at det ville forøge muligheden af bedre at kunne følge udviklingen. Han kritiserede nybygningsprogrammet; der byggedes for faa baade, og mente at de større redningsbaade var der brug for mange steder. Hvor en 11 tons baad kan anvendes, kan en 12 tons ogsaa.

Formd. sagde til forslaget fra Thorsminde, at hvor godt det end kunne være med flere sammenkomster, saa maatte økonomien ogsaa tages i betragtning, og en generalforsamling hvert aar ville forhøje udgiften for foreningen betragteligt. Da kun Thorsminde stemte for, trak Søren Madsen forslaget tilbage.

### Forskelsbehandling frabedes venligst.

Et forslag fra Agger gik ud paa, at alle opsynsmænd, altsaa ikke blot de ansatte ved baadstationerne, faar tilkendt vederlag for udsætning af strandvagt, og forslaget motiveredes med, at alle opsynsmænd bestrider arbejdet med udsætning af vagt, og at det er en forskelsbehandling, der er ildeset — ogsaa af baadstationernes opsynsmænd.

Efter anbefalende udtalelser fra mange sider lovede formd. at frembære sagen paany — det har været gjort een gang før — for rette vedkommende.

Agger foreslog endvidere, at de gamle redningsmænds pension fremtidig udbetales pr. 1. i hver maaned, i stedet for som nu kvartalsvis. Motiveringen herfor blev givet af den paagældende stations opsynsm. Chr. Ruby: De gamle ønsker ordningen ændret, fordi de mere end andre trænger til deres penge.

Formd. fandt ændringen naturligt og ville prøve den gennemført.

Chr. Harbo, Hanstholm, sagde, at det ville betyde øget arbejde for opsynsmændene, der udbetaler pensionen.

Kyora Odder, Klitmøller: Kan pensionen ikke sendes direkte til de gamle fra kontotet i København.

Redningsbestyrer Aaskov Pedersen var bange



for, at ændringen ville medføre et væsentligt merarbejde for kontoret. Opsynsmændene har jo kun de faa, mens vi faar de mange, og vi har et meget begrænset personale. Han oplyste, at det drejer sig om ca. 500 pensionister ialt.

Fr. Lodbjerg Jensen, Esbjerg, fandt at spørgsmaalet kunne have sin betydning for dem, der ventede paa understøttelsen, og skønnede, at det ingen stor historie kunne være for kontoret at sende en postanvisning ud paa beløbet hver maaned, og samtidig have kvitteringen hjemme. I de fleste kommuner udbetales folkepensionen gennem postvæsenet.

De midlertidigt ansattes problem er et ømt spørgsmaal indenfor redningsvæsenet, og der førtes herom nogen forhandling, der yderligt understregede, at det er et problem, der gnaver mange steder, hvor en mand maa se sig midlertidigt ansat i mange aar. Spørgsmaalet vil fremover være under observation.

Valg til bestyrelsen.

Til bestyrelsen genvalgte Wenzel Rasmussen (der senere paa et bestyrelsesmøde efter stærke opfordringer indvilgede i at fortsætte som formand, foreløbigt for 1 aar). Endvidere nyvalgte baadmand Weijse, Hvide Sande, Joh. Christensen, Thorup Strand, blev genvalgt. Som suppleant til bestyrelsen nyvalgte Chr. Vrist, Flyvholm.

Som revisor genvalgte opsynsmand Niels Jensen og baadformand Chr. Baltesen, Nr. Vorupør.

Eventuelt.

Fhv. redningsbestyrer Niels Hansen takkede for gaven ved hans afsked. Selvfølgelig var det med vemod, jeg fratradte den stilling, jeg har været meget glad for, i det gode samarbejde, der har bestaaet. Det takker jeg for, og ligeledes for at jeg blev indbudt til mødet her. God vind fremover, redningsmænd, og tag en hilsen med hjem.

Spørgsmaalet om de midlertidigt ansatte ligger saadan, at det har ledelsen lov til, naar der kan imødeses en ændring ved paagældende station m. h. t. mandskabsbehov. Maaske kan der findes frem til, at en midlertidig ansættelse kun strakte sig over 3-5 aar.

Det blev fra flere sider fremhævet, at der er flere stationer, der har mandskab, der har 10 aars tjeneste som midlertidigt ansat.

Søren Madsen takkede Niels Hansen for hans altid venlige stilling til mandskaberne, og han haabede den nye bestyrer ville komme i samme kontakt med stationerne.

Han sluttede med nogle kritiske bemærkninger, der gik ud paa, at man ikke i tilstrækkelig grad tog redningsmandskabets erfaring med paa raad ved nybygning af baade m. m.

Lodberg Jensen tilbageviste kritikken og henviste til, at Orlogsværftet netop gør brug af praktiske redningsmænd, saaledes har Hallgreen, Esbjerg, og sidst Baltesen, Vorupør, været raadgivende ved bygning af nye redningsbaade.

Angaaende spørgsmaalet kølevædske, førtes en kort forhandling, hvor opsynsmand Niels Jensen, Vorupør, og Chr. Harbo, Hanstholm, udtalte sig for sprit, som det bedste til dette brug.

Niels Jensen fandt, at man er meget lydhør paa orlogsværftet og retter event. fejl straks. Vort materiel, sagde han, er i fineste orden.

Orlogsværftet er lydhør.

Redningsbestyrer Aaskov Pedersen: Som det er kendt og her nævnt, har Baltesen, Vorupør, været raadgiver under bygning af 9 tons baaden, og visse af hans erfaringer er lagt til grund i arbejdet. Jeg finder at Orlogsværftet er meget lydhør, og indløber der fra stationerne alarm om maskinstop eller andet alvorligt, f. eks. om formiddagen, saa varsgo'er underdirektør Ottosen saa omgaaende, at en mand afrejser fra København allerede kl. 17, hvilket da maa være en hurtig service.

Vore teknikere undersøger f. t. tankene — om der kan være fare for zinkopløsning e. a.

Brandi, Klitmøller: Vi skal have motoren igang med sprit, men være opmærksom paa, at der ingen saltvand smugler sig ind.

Hallgreen: Husk ogsaa slambeholderen.

Spørgsmaalet om en acceptabel ulykkesforsikring for redningsmandskabet blev bragt paa bane med ulykken i Hvide Sande som anledning.

Jørgen Hejlesen svarede hertil, at bestyrelsen allerede havde taget sagen op, da den var af vital betydning i et farligt arbejde, som redningsvæsenet er.

Diers, Esbjerg, fandt at tilskuddet til olietøj er for lille.

Formd.: Det er helt rigtigt, vi tager sagen op.

Der er dog sket en hel del —

P. Munk Pedersen: Selv om vel særlig redningsmænd mener det gaar for langsomt med nybygning, saa er der dog sket en hel del i de sidste aar — men der er mørke pletter endnu, som er utilstedelige. Nævnte i den forbindelse Stenbjerg og Thorup-Strand, der stadig anvender ro-redningsbaade. Det er faktisk en skamplet paa redningsvæsenet, og et stort ansvar har redningsvæsenet, hvis der sker noget under landinger, hvor man intet har at redde med, der duer.

N. J. Poulsen, Stenbjerg: Tak for de ord — de er helt rigtige.

Tak for den gode modtagelse, jeg fik.

Redningsbestyrer Aaskov Pedersen takkede for indbydelsen og fordi de saa trofast bød mig

ind i kredsens fællesskab. Tak til de stationer, jeg allerede har besøgt. Der er meget at lære og sætte sig ind i, men jeg har følt mig modtaget med loyalitet og venlighed, og har slet ikke følt mig fremmed — tværtimod, det er som vi har kendt hinanden i aarevis. Jeg synes næsten i gør for meget for mig overalt, hvor jeg dukker op ved stationerne, og ikke mindre i de gæstfrie hjem paa kysterne.

Dette sidste skal damerne, der er tilstede, have tak for. Jeg maa komplimentere stationerne, der overalt, hvor jeg er naaet frem, har været saa rene, saa blankpudsere, saa man skulle tro sig hensat paa en sygestue. Herunder ogsaa tak til Niels Hansen, fordi alt paa kontoret var meget let at gaa til for en ny mand — al ting i orden.

At afgive nogen programerklæring er ikke let, fordi det jo, som Storm P. siger det saa rigtigt, at det er svært at spaa om fremtiden. Jeg vil dog sige, at det er mit haab at faa mere tempo i nybygningsprogrammet — men dette maa jo ses som et bevillingsspørgsmaal, men jeg kan slutte mig til de fremsatte ønsker om mere — tempo.

Den nye 16 tons redningsbaad er nu rundt ved stationerne, og de erfaringer, man gør der, vil blive taget til indtægt i kommende nybygninger — det samme sker med 9 tons baaden, naar den kommer fra værft, fordi jeg anser dette for en nyttig ting at tage stationerne paa raad.

Den utraditionelle m/redningsbaad, der er under bygning paa Krog & Christensens skibsværft i Thisted, ventes færdig i august, og jeg haaber at kunne følge prøverne med denne baad, som jeg stærkt haaber paa maa indfri de forhaabninger, redningsmandskabet i Klitmøller nærer til den. Men her kan jeg sige, at Orlogsværftets sagkyndige ingeniør, firmaet Knud Hansen, der følger arbejdet, har udtalt overfor mig, at der er tale om et fint kvalitetsarbejde. Med hensyn til 9 tons baaden, der ligeledes er fint arbejde, var det vist en god ide ogsaa at lade den komme ud til flere stationer, før dens endelige plassering ved en station. Paa Bornholm, i Neksø, er der stærk behov for en red-

ningsbaad, og der vil være brug for en 3 tons baad i Rømø. Hvor nye baade kommer til, vil vi plasserer de brugelige baade, der frigives, paa steder, der har behov for saadanne, og her tænker jeg i første række paa Stenbjerg og Thorup Strand. Jeg takker hver især, og ogsaa redningsmændenes forening, der virker paa god og saglig maade, til fælles gavn for vort redningsvæsen.

Formanden, Wenzel Rasmussen, bragte Niels Hansen og Aaskov Pedersen en varm tak for deres tilstedeværelse ved mødet og for deres bidrag til forhandlingen.

Han takkede den afgaaede bestyrelsesmedlem for godt samarbejde gennem aarene og forsamlingen for saglig forhandling.

Derefter kunne den myndige ordstyrer — eller skal vi hellere sige dygtige — ordstyrer slutte generalforsamlingen. Vi skal blot tilføje, at der efter selve mødet blev budt paa en dejlig frokost, hvor foreningen var vært for damerne og de særlig indbudte, men alle mødedeltagerne deltog, og der herskede en yderst fornøjelig stemning, hvor mange havde ordet, bl. a. redningsbestyrer Aaskov Pedersen, fhv. redningsbestyrer Niels Hansen, Søren Madsen, N. J. Poulsen, Niels Jensen, Fr. Lodberg Jensen, Wenzel Rasmussen, Jørgen Hejlesen, bogtrykker Gadgaard Nielsen og Jørgen Pedersen.

Efter frokosten kørtes der til Grenaa Motorfabrik, der forevistes for de mange interesserede, og endelig umiddelbart før hjemturen, for manges vedkommende til den anden ende af landet, var Grenaa Fiskeriforening vært ved et dejligt kaffebord, hvor Wenzel Rasmussen, synlig stolt, og da med rette, fortalte om redningsmanden Søren Kanne og sluttede i nutidens Grenaa, der, takket være initiativ og dygtighed, er blevet en by, som tusinder mellem aar og dag har ærinde omad, ikke mindst for færgeforbindelsen til baade ind- og udland.

Det var et godt aarsmøde, hvor baade saglig forhandling om fælles interesser og godt kammeratskab lovet godt for redningsvæsenets folk.

jp.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS



## Fra Søren Kannes strand

Adskillige aartier før nogen herhjemme i vort havombruste land havde fostret den tanke at oprette et organiseret redningsvæsen, levede der modige folk langs vore kyster, som med eller uden baad ilede nødstedte til hjælp, der var kommen til at sidde fast saa tilpas langt fra landjorden, at deres liv var prisgivet, hvis ingen hjælp fra stranden var inden for rækkevidde.

En af de modigste og vistnok den første, der fik sit navn i avisen, var saamænd Søren Kanne fra Strandhus ved Grenaa, der gjorde sit navn bekendt ved den 16. februar 1835 at svømme ud i saa oprørt hav, at han ikke kunne gaa ud med baaden, med to heste efter sig og bjerge en skipper og hans dreng, der var strandet i nærheden af Grenaa.

Ja, og senere kom mange andre lige saa dygtige redningsmænd til, og for at ikke samme Søren Kanne skal føle sig alt for ene ved præsentationen, saa kan vi sætte Lars Kruse fra Skagen ved hans side — saa er nemlig saavel øst- som vestkysten repræsenteret i et eftermæle, som vi kan takke Blicher og Drachmann for. — Som de beskedne folk, vore fiskere er, skal ingen nulevende helte stilles i relief, selv om vi endda med god samvittighed kunne vise mange nulevende redningsmænd, hvis hænder har hjulpet mange ind fra de farlige revler.

Men altsaa et dobbelt hurra for Søren Kanne fra Grenaa, der absolut intet baadproblem havde til at genere sig, hverken med eller uden aarer. Han red sine to heste udi Kattegats bølger, vendte tilbage med sejr, blev en folkehelt, hvis navn i folkemunde vil leve side om side med Skagenkollegaen. Lad saa de to haarde halse fortsat være de gode eksempler, nulevende og fremtidige redningsmænd har som værdige forbilleder.

Naar jeg nævner Søren Kannes navn, er det fordi landets redningsmænd forleden holdt aarsmøde paa den strand, hvor fordums daaden blev øvet, hvad opsynsmand Wenzel Rasmussen, Grenaa, naturligt fandt anledning til at minde sine mange gæster om.

Nu maa det i sandhedens interesse siges, at nutidens redningsmænd er bedre udstyret med bjærgningsmateriel end deres navnkundige kollega var det, selv om han fik bonus med det forhaandenværende, men der eksisterer dog endnu paa den farlige vestkyst mørke pletter, hvor man i vor tekniske tidsalder stadig betjenes af ro-redningsbaade, der løb af stabelen i det aarhundrede, som ligger forud for vort. Denne triste kendsgerning blev ogsaa omtalt paa redningsmændenes aarsmøde af de respektive stationære delegater. Med mit kendskab til disse pladsers redningsmænd, der til tider, naar faren er overhængende, maa ro hænderne

til blods for at bestride deres hverv, vil jeg mene, at de besidder en del af de gode egenskaber, som de omtalte forfædre viste i deres tid. Ellers havde de sikkert for længe siden deponeret deres bestalling.

Men som den iagttagelse jeg var ved bemeldte møde, mener jeg at kunne skimte noget i retning af „daggy“ forud for de to forfordelte stationer paa Thy-kysten.

Der bygges nu nye moderne redningsbaade, ikke i det tempo, det burde ske, men dog vil om en tid de sidste ro-redningsbaade høre historien til som saa meget andet.

Den nye redningsbestyrer, Aaskov Pedersen, der for første gang blev præsenteret blandt „sine folk fra kysterne“, blev i bogstaveligste forstand accepteret, og hvad det vil sige for en ny mand i et fremtidigt samarbejde med fiskere og redningsmænd er velkendt. De vover gerne endnu mere end trøjen for den, de har rakt haanden til.

Og hvad var det saa for krav, redningsmændene stillede deres nye bestyrer overfor? Ja, det var ikke de store fordringer, de ublu forlangender, for en udenforstaaende at se. Det var ønsker om solidt tidssvarende materiel og tilstrækkeligt af det.

Det var kravet om, at alle opsynsmænd nyder samme ret med hensyn til vederlag for udsætning af vagt. Baadstationernes opsynsmænd har hidtil været alene om dette beskedne mertilæg, mens den sparsommelige administration ikke har kunnet gaa med til, at opsynsmænd ved raketstationer faar samme vederlag. Redningsmændene ønsker ingen forskelsbehandling. Det var ønsket om, at de gamle, afgaaede redningsfolk maa faa deres pensionspenge udbetalt maanedsvist, i stedet som hidtil fire gange om aaret. For de trænger jo til deres smaapenge, de gamle venner. Det var endvidere kravet om, at en redningsmand, hvis han invalideres i tjenesten, kan sikres en ulykkeserstatning, der fritager ham og hans familie for uforskyldt at skulle gaa tiggergang.

Selvfølgelig var der meget mere under lup paa dette aarsmøde, men her er kun understreget krav, der som altid viser vore redningsmænds maadehold, naar det gælder noget for dem selv.

Jeg tror faktisk, at der mellem redningsmændene og deres nye bestyrer blev vekslet haandtryk, der vil sige noget mere end det, der blev ført til protokols — og da han senere tog ordet ved det hyggelige frokostbord, hvor talestrømmen fra mange sider tilfulde fik sin udløsning, kunne den nye chef kvittere med en oprigtig tak for velkomsten, sin tilslutning til at der kommer lidt mere tempo over det nye. Han havde paa sin foreløbige rejse ved stationerne fundet disse saa skinnende velholdte, at man kunne faa indtrykket af en sygestue.

Og hvad der i særlig grad havde imponeret ham som ny mand, var kystboernes gæstfrihed. Den gav ham anledning til en tak til redningsmændenes koner, der i stort tal netop befandt sig i festsalen som indbudte gæster.

Det blev et godt møde, dette i Søren Kannes by, og det vil ikke være overdrevet at mene, at skifter end tider og slægter, saa er dog den menneskelige trang og vilje til at hjælpe medmennesket, som er i nød paa vore kyster, levende som i Søren Kannes dage. Maagen.

## »Der kræves dieselmotorer i stedet for benzinmotorer i redningsbaadene«

Da artiklen med ovenstaaende overskrift i „Tidsskrift for Redningsvæsen“ nr. 6 af 1. juni 1963 indebærer en vis mulighed for at bibringe læserne og offentligheden det fejlagtige indtryk, at Redningsvæsenet benytter sig af uhensigtsmæssige, upaalidelige og ikke driftssikre motorer i redningsfartøjerne i de tilfælde, hvor disse er udstyret med benzinmotorer, finder jeg at burde redegøre noget nærmere for de i artiklen omtalte 2 tilfælde af motorstop.

Begge de omhandlede motorer blev straks efter tilbagekomsten til havn underkastet eftersyn af en fra Orlogsværftet udsendt monter.

Af de rapporter, der paa grundlag heraf er tilgaaet Redningsvæsenet fra Orlogsværftet fremgaar, at det ene tilfælde af motorstop skyldes svigtende brændstoffilter paa grund af tilstoppet brændstoffilter m. v., medens det andet tilfælde hidrørte fra en tilsodning af motorens indvendige dele.

Disse uregelmæssigheder blev afhjulpet paa stedet, hvorefter motorerne atter kørte upaaklageligt, og motorstoppenes egentlige årsag kan ikke her henføres til den omstændighed, at de paagældende motorer er benzindrevet.

Senere har samtlige motoranlæg i redningsbaadene været tilset af Orlogsværftet, og der er fra saaledes sagkyndig side paa grundlag af de indhøstede erfaringer udtalt til Redningsvæsenet, at motoranlæggenes egnethed og tilstand er tilfredsstillende, men at driftssikkerheden af og til kan kompromiteres noget ved uregelmæssigheder som de tidligere nævnte.

Da imidlertid årsagerne til disse beklagelige motorstop nu er kendt, er forholdsregler til imødegaaelse heraf under udarbejdelse, og der vil i den nærmeste fremtid tilgaa redningsstationerne nærmere herom.

Det skal i denne forbindelse fremhæves, at redningsmandskaberne ikke vil komme ud for at skulle betjene sig af materiel, som af den ene eller anden årsag kan karakteriseres som uforsvarligt at anvende.

Endvidere skal det bemærkes, at disse kommentarer kun er tænkt som en nærmere belys-

LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**

Solo. Gulds. Øbre. 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  
ENGGÅRDEN - LEMVIG - TELF. 408-413

Aktieselskabet

**LEMVIG BANK**

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

**LEMVIG FISKEAUKTION**

statsautoriseret

**v. P. Trillingsgaard**

Auktionshallen TH. 335 - Auktionskontoret TH. 813 - 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

LEDIG

**Rederi-Aktieselskabet**

**»Myren«**

Korresponderende Redere

**HOLM & WONSILD**



ning og orientering vedrørende de omhandlede tilfælde af motorstop, og er saaledes ikke at opfatte som oplæg til en diskussion om benzinmotorer contra dieselmotorer i redningsbaade.  
*Redningsbestyreren.*

Ja, det vil unægtelig være en stor vinding at finde frem til egnede modforholdsregler imod de kedelige motorstop, der visse inddebærer faremomenter af uoverskuelig karakter. red.

## 16 tons redningsbaaden i Thyborøn

Bør være 2 meter længere — og fyldigere fortil

Paa spørgsmaalet om, hvorvidt man i Thyborøn har været tilfreds med den nye motorredningsbaad, svarer opsynsmand Ejnar Hansen, at det har man i høj grad. Den er langt bedre end den gamle motorredningsbaad, man har i Thyborøn, og den er ogsaa 4 tons større, idet den nye er paa 16 tons, medens den gamle er paa 12 tons. Man har dog fundet forskellige ting, som bør være anderledes, og som bør ændres, naar den næste redningsbaad bygges paa Orlogsværftet, og formaalet med at sende baaden rundt til prøve paa forskellige redningsstationer, er netop at finde ud af, hvilke ting, der efter redningsfolkernes mening bør rettes.

— Baaden bør være 2 meter længere og nok saa fyldig fortil, siger Ejnar Hansen. Naar den næste redningsbaad bygges saaledes, vil den være helt, som vi ønsker den. Allerede da vi hentede baaden i Hvide Sande — altsaa før vi havde afprøvet den — sagde vi, saa snart vi saa den, at den sikkert burde være et par meter længere og lidt bredere fortil, og det viste sig, at det netop ogsaa var det resultat, man var kommet til i Hvide Sande.

Redningsbestyrer Aaskov Pedersen, der f. t. inspicerer stationerne, var under sit ophold i Thyborøn en tur ude paa havet i den nye redningsbaad.

## Vort forsidebillede

viser mindsteningen for Søren Kanne paa Grenaa torv.

Billedet er udlånt af Grenaa Turistforening.

## 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

**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. Kls 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 Geismas — Telegr.-Adr.: Fiskeauktion  
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)

---



Skibeprovantering . 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. 2 84 29  
v. E. Nielsen og G. Eriandson  
Repræsentant for »TUXHAM«

---

**Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg**  
Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

---

C. M. Nørskov Laursen  
Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 80 00  
Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

---

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri  
Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 2 05 84 - Privat 2 07 18  
anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

---

**BRØDRENE MATHIASSEN**  
Ny Havn  
Tlf. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 86

---

**H. J. CHRISTENSEN & SØN**  
Vaadbinderi og Tovtjæreri  
Ny Havn - Telefon 2 21 53  
H. J. Christensen privat Telefon 2 14 82

---

**HANS AA & SØNNER**  
Sejlmagere  
Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

---

**ROUST & NIELSEN**  
Maskinværksted  
Ny Havn      Telf. 2 03 87

---

**Gravmonumenter**  
Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 2 08 38

---

**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 2 53 99  
Nybygninger - Reparationer - Smedie



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 233 95	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 . Omst til Priv.	LEDIG
--	--	-------

**SEJL TIL BORNHOLM**  
med „66“-bådene

„Bornholm“  
„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 forbindelse 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 2 40 00



**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**

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



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1963

30. Aarg.

**CHILEAN REEFER**

Et af J. Lauritzens skibe



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (0771) 15\*

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . EsbjergMarketenderiet  
"NY HAVN"  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 2 49 58Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrik  
v. Søren Andersen  
& Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNIEsbjerg Vestjysk Krystal Isværk <sup>A/S</sup> Telefon 2 00 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) 2 06 66Hirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 2 33 82  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen &amp; Aens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDEUafhængigt 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. 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. 9

1. september 1963

30. aarg.

2 nye redningsbaade  
paa trapperne

Der er for tiden 2 redningsbaade under bygning til det danske redningsvæsen. Den ene paa Krog & Kristensens skibsværft i Thisted; den anden paa Orlogsværftet.

Redningsbaaden, der bygges i Thisted, og som bekendt skal stationeres i Klitmøller, vil man snarest kunne forvente at se paa vandet, idet der nu kun er tilbage installation af lys og en eftermaling, samt de smaatterier, der skal foretages før nybygningen søsættes. - Søsætningen vil finde sted i september, og det er ikke for meget at sige, at der ses hen til denne stabelfærdige med særlig interesse, fordi baaden i flere henseende fraviger de traditionelle hidtidige motor/redningsbaade.

Da den nye baad er betydelig større, end den der for tiden er stationeret ved Klitmøller redningsstation, vil det være nødvendigt at foretage visse omforandringer af baadhuset, hvad der skal ske inden ombygningen af de to redningsbaade finder sted.

Hvor den redningsbaad skal stationeres, der bliver frigjort ved Klitmøller efter overtagelsen af den nye baad, er der endnu intet officielt fremme om, men det maa sikkert anses som gi-

vet, at det enten bliver Stenbjerg eller Thorup-Strand, der kommer ind i billedet, idet man begge steder trænger haardt til den gode afløsning det vil blive, at faa en motor-redningsbaad istedet for en ro-redningsbaad, som begge stationer endnu betjener sig af.

Hvornaar 9-tons-redningsbaaden løber af stabelen fra Orlogsværftet vides ikke helt bestemt, men arbejdet skrider rask frem, og naar denne baad kommer ud paa station, vil der ogsaa der blive en relativ god baad til udskiftning til en station der trænger, og det er der jo mere end een station der gør.

Efter at 16-tons-redningsbaaden nu har været til afprøvning i Esbjerg, Hvide Sande og Thyborøn er den nu naaet til Hirtshals, hvorefter turen vel fortsætter til Skagen. — Efter denne rejse vil de forskellige stationers redningsmandskaber have haft lejlighed til at lære baaden nærmere at kende, og deres iagttagelser vil saa tilgaa ledelsen af redningsvæsenet.

Efter endt afprøvning ved stationerne vender redningsbaaden atter tilbage til sin fremtidige station i Esbjerg.

jp.



## Bjergning af fiskerbaad i det Indiske Ocean

Paa rejsen fra Napier N. Z. til Abadan observerede „Berta Dan“ den 25/3 kl. 17,25 paa position 6° 00 N, 75° 10 Ø i ca. 1/2 sm. afstand en drivende fiskerbaad mrk. TAOS 26.

Baaden førte et firkantet, hvidt flag og 2 mand paakaldte sig opmærksomheden med fagter og raab. „BERTA DAN“ manøvrerede op til fiskerbaaden, hvor det ved nærmere eftersyn viste sig, at der foruden de 2 mand, man tidligere havde observeret, befandt sig en død mand om bord. De 2 levende fiskere var saa afkræftede, at de end ikke kunne entre op ad lejderen, hvorfor hele fartøjet blev løftet om bord i „BERTA DAN“ med lossebommen.

De 2 overlevende blev straks taget under behandling i skibets hospital.

Af de overlevendes forklaring fremgik det, at baaden oprindeligt havde været bemanded med 4 mand, hvoraf den ene var død nogle dage tidligere, da han havde drukket saltvand. Fiskerbaaden havde faaet motorstop under kystfiskeriet og var kommet i drift den 3/3 og havde ikke været forsynet tilstrækkeligt mængder af vand og proviant.

Om bord opstod der stor medfølelse og sympati for de 2 overlevende, og da man forudsaa, at fiskerne kunne faa store udgifter, før de var paa deres hjemsted igen, indsamlede man om bord kr. 2.117,00, som blev overgivet i den britiske konsuls varetægt ved ankomst til Abadan, hvor de 2 fiskere blev landsat, ligeledes blev der uden opfordring fra alle besætningsmedlemmer om bord indsamlet tøj o. lign. til fornyelse af fiskernes garderobe.

Et andet træk, der viser den rette aand blandt skibets besætning er, at den bjergede fiskerbaad uden opfordring i fritiden af besætningen blev



„BERTA DAN“

overhalet paa motor og skrog samt malet fra inderst til yderst.

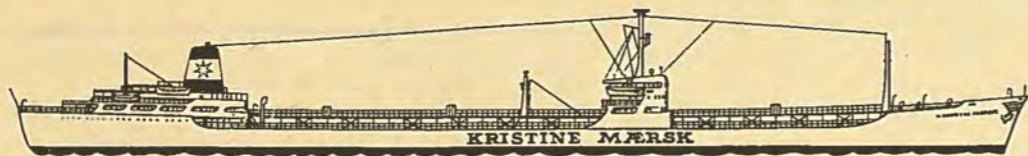
Rederiet bringer hermed anerkendelse af den fælles medmenneskelige indsats af hele „BERTA DAN“'s besætning.

Fra højkommisæreren for Ceylon R. S. S. Gunewardene, har den danske ambassade i London modtaget en skrivelse, hvori meddeles om redningsaktionen, ligeledes meddeles at de reddede fiskere blev repatrieret om bord paa „NELLY MÆRSK“ paa rederiet A. P. Møllers regning.

Højkommisæreren udtrykte sin anderkendelse paa følgende maade: (oversat fra engelsk)

Jeg sender en fuldstændig rapport til min ledelse, men jeg tænkte jeg ville overdrage Dem min egen taknemmelighed og paaskønnelse for den trofaste og pragtfulde handling af kaptajn Andersen og hans mandskab, og gavmildheden af „BERTA DAN“ og „NELLY MÆRSK“'s ejere. Kaptajn Andersen og hans mandskabs optræden var ikke kun handelsflaadens pæneste tradition, men overgik pligtskaldet og røbede en nations ædelmodighedsaand paa ethvert felt af menneskelig opforeselse. De er en flok mænd, af hvilke enhver nation kan være stolte.

„Frivagten“.



A. P. MØLLER

THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. betjeningsmand Oluf Jørgen Gudmandsen, Tisvildeleje, er afgaaet ved døden den 13. juli.

Oluf Gudmandsen, der var født den 26. septbr. 1887, var ansat som betjeningsmand ved Tisvildeleje redningsstation fra 1. oktbr. 1942 til 1. oktbr. 1952, da han afskedigedes paa grund af alder. Han havde deltaget i redningen af 5 skibbrudne.

### 85 aar

Fhv. baadmand Søren P. Hejlesen, Hirtshals, fylder d. 15. september 85 aar.

### 80 aar

Fhv. baadmand Mikkel Sørensen Christensen, Thyborøn, fylder den 21. september 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand O. Chr. Albert Sørensen, Anholt, fylder den 3. september 75 aar.

Fhv. baadmand Peder Munk Pedersen, Stenbjerg, fylder den 13. september 75 aar.

Fhv. baadformand Josef Nielsen Josefsen, Lyngby, fylder den 14. september 75 aar.

Fhv. badmand Niels Chr. Albert Kallehave, Tversted, fylder den 25. september 75 aar.

### 60 aar

Baadmand Peter Kr. Koch, Tversted, fylder d. 27. september 60 aar.

### 50 aar

Baadmand ved r/st. „Østerby“, Holger Bech Andersen, fylder den 8. september 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Grenaa-Havn“, Robert Chr. Laurson, fylder den 10. september 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Hanstholm“ Charles B. Jeppesen, fylder den 27. september 50 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Bjerregaard“.

Opsynsmand ved r/st. „Bjerregaard“ Peter Chr. Nielsen Dahl er afskediget af redningsvæsenets tjeneste paa grund af alder fra udgangen af juli maaned.

P. Chr. N. Dahl, der var født den 8. juli 1893, blev ansat som betjeningsmand den 1. oktbr. 1921 og som opsynsmand den 1. oktbr. 1933, da han afløste sin far Jens I. N. A. N. Dahl.

P. Chr. Dahl er dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.

— P. Chr. Dahl vil være dette blads læsere kendt fra mange artikler og indlæg i aarenes løb.

Som opsynsmand er fra 1 august ansat betjeningsmand Chr. Aage Dahl og i den ledigblevne plads som betjeningsmand er imidlertid ansat Svend Kristensen.

## 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. . Til. 148

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

## NYE BØGER

Vikingens tekniske aarshæfte

udkom for nogen tid siden og blevet modtaget med samme interesse som tidligere. Som det efterhaanden er skabt tradition for, er hovedvægten lagt paa de store oversigtsartikler i hvilke, der bringes billeder og omtale af samtlige nye danske skibe i 1962. Desuden indeholder hæftet en lang række specialartikler, skrevet af eksperter paa hver sit felt.

Aarshæftet, der redigeres af redaktør Axel Bærentzen har efterhaanden erhvervet sig en plads i udenlandsk skibsbjgnings- og shippingkredse. — Da der altid er rift om dette hæfte, gør man klogt i at sikre sig et eksemplar.

Prisen er saa lavt som kr. 4,85.

Johan Steinbech: „Paa rejse med Charley“. Gyldendal.

Rejsen gaar fra kyst til kyst gennem det amerikanske fastland fra New England over Midtvesten til Stillehavskysten og tilbage mod øst gennem dele af Sydstaterne.

En bog, der giver et intimt billede af forfatteren — et stort og elskeligt menneske — en bog, der fængsler læseren fra første til sidste blad.

Jørgen Bitsch: „Jivaro“. Gyldendal.

Jivaro er en malerisk beretning om en eventyrlig færd, og ikke mindst de mange, som har set filmene „Amazonas“ og „Jevaro“, vil glæde sig over i denne grundige bogform, at kunne leve med i disse usædvanlige rejseoplevelser.

Tage Skov-Hansen: „Dagstjernen“. Gyldendal.

Det er forfatteren til den tidligere udkomne „De nøgne Træer“, der skriver, og det er et problem fra besættelsesaarene, der er hans emne: Den personlige stillingtagen til spørgsmaalet om stikkeres likvidation. Skov-Hansen har sind, der evner at leve med i problemets kvaler, og hans hovedperson har nok mulighed for at skabe forløsning - en slags forklarelse for nogle af dem, der direkte eller indirekte følte sig ramt af det, de var gaaet ind for.

Han er værd at læse. Tanken strejfer af og til nordmanden Sigurd Hoel, men Skov-Hansens udtryksform og stil er ikke af samme træfsikkerhed, sproget navnlig ikke det bedste.

At flytte fra tankeverdenen til førstehaandsfortælling og tilbage igen, kræver klarere sprogsans, hvis fremstillingen ikke skal blive uklar og forvirrende, stundum snublende. Nej, stilen er ikke helt god. Men forfatteren er livsvarm, ikke sort haabsløs og forvredet, som man lejlighedsvis finder det i besættelseslitteraturen. Der er haab og udvej og i hans fremstilling føles det som noget, man tør have tillid til. KB

## „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. — J. H. Christensen, Thorup Strand. Baadmand Wejse, Hvide Sande. — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, Tlf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.



## Et forlis ved Korea 1865

Fra overlæge, dr. med. Carl Friderichsen har „Frigagten“ modtaget den følgende skildring fra et forlis ved Koreakysten i 1865. Den er skrevet af dr. Friderichsens onkel, skibsfører Jens Lauritz Barfred i 1867 til dennes smaa børn for at de som voksne skulle kunne forstaa forældrenes bekymringer og savn-46 aar gammel førte kaptajn Barfred den russiske bark „Hamilla Mitchell“, hvis reder var dr. Friderichsens morfar, generalkonsul H. I. Pallisen i St. Petersborg. Rejsen gik fra København 1. 12. 1864 til Amurfloden og Cartria Bugten, hvor der lodsedes fra 29. 6.—13. 8., hvorefter skibet stod til søs for at gaa til Kina, „hvor vi ventede et lille barn skulle komme til os“.

„Tidsskrift for Redningsvæsen“ har faaet tilladelse til at bruge samme.

Rejsen gik smaat fremad indtil Natten mellem 30te og 31te August, det havde om Dagen begyndt at regne, og senere hen paa Natten blev det meget usigtbart, vi nærmede os stærkt Corea Strædet, som jeg haabede at passere næste Dag og det var nødvendigt at føre smaa Sejl.

Jeg vidste temlig nøjagtigt hvor vi vare og Rejsen vilde ogsaa være gaaet af uden Uheld dersom Søkortet havde været paalideligt, dertil kom at just nu havde en i Nærheden rasende Typhon foraarsaget en usædvanlig stærk Strømning i Vandet.

Mellem 12 og 1 saas det høje Land igennem Taagen lige for os og vi var aldeles indesluttet paa de tre sider, saa uvisheden varede kun kort thi knapt 5 Minutter efter huggede Skibet paa Grund og jeg vidste det var totalt forlist. Hvordan vi vare farne med Hensyn til Frelse var umuligt at erfare før Dagens Frembrud, vilde Skibet holde sammen saa længe, var et andet Spørgsmaal, og vilde Vinden, der var tiltaget betydeligt, ikke gøre det umuligt at bruge Baadene. - Det var en frygtelig Nat, for mig der var ansvarlig for saa mange Menneskeliv og desuden havde min Kone ombord var den ganske forfærdelig, for hende Stakkel var den baade gyselig med Hensyn til hendes egen Stilling og jeg tror endnu langt mere for min Skyld, alligevel gik hun og samlede vore Sager, fik alt flytteligt pakket sammen i det Haab at det muligt kunde frelses, og endelig brød Dagen frem.

Det var et Syn den belyste. Masterne havde jeg i Løbet af Natten ladet hugge overbord da de truede med at gøre endnu mere Skade ved at kæntré Skibet paa Siden, vi vare strandede i Unkowsky Bugt hvor der findes en lille By. At vi af de indfødte kunde havde lidt Hjælp at vendte vidste jeg godt nok, men haabede dog altid noget, og takkede imidlertid min

Gud at Livet endnu var frelst, vore Sager pakkede vi da i Baadene, tog Afsked med „Hamilla Mitchell“ og roede mod Land.

Omtrent Klokken 2 om Eftermiddagen landede vi ved ovenomtalte lille By, men blev paa det bestemteste tilbageviste, og efter mange Pantominer og Tegn indsaa vi saaledes at der intet var at udrette med disse Mennesker, hvorfor vi foreløbigen atter roede ud til Vraget. Der var nu intet for mig at gøre, andet end saa forsigtigt som muligt at navigere langs Kysten sydefter, og enten forsøge at naa Japan, som jo ikke var saa langt borte, eller maaske træffe et forbisejende Skib. - Da vi havde Proviant og Vand nok, og jeg desuden endnu besad alle nødvendige Instrumenter og Kort behøvedes kun et Par Dages godt Vejr og god Vind for at naa Nakasaki, men Vejret var endnu daarligt og det vanskelige bestod i at komme ud af den dybe Bugt uden at faa Baadene fyldte med Vand og sønderslagne, senere vidste jeg hvor vi kunde søge Læ naar vi kom lidt længere frem.

Vi maatte nu først beslutte os til at kaste en Mængde undværlige Sager overbord, og da dette var gjort begyndte vi den sørgeligste Fart man kan tænke sig.

Aftenen nærmede sig stærkt da vi endnu kun vare komne et godt Bøsseskud fra Vraget, og for Menneskeøjne saa det ud som om vi roede for at synke os selv i Havet, dette begreb og saa de indfødte og da de rimeligvis forstode vi ikke kunne blive paa Vraget sendte de en af deres Baade og lode os forstaa vi skulde komme i Land. - - Livet var jo saaledes foreløbig bjerget, og vi havde altid Haab om at naa Japan i vor Robaad naar Vejret blev godt. Man overlod os nu en ussel Hytte heldigvis delt i to Rum og stor nok til at rumme vore reddede Sager samt til Nød os alle sammen,



Kaptajn Jens Lauritz Barfred

fem Dage tilbragte vi her uden at man tillod os at benytte den senere indtrufne gode Vejr for at komme bort. Dette Ophold var yderst pinligt, de to første Dage plagedes vi af en uhyre Folkemasse der efterhaanden trængte til for at se os og næsten berøvede os vor usle Bolig al frisk Luft, senere kom vel en Øvrighedsperson der holdt Folk i nogenlunde Afstand fra os, og som paa sin Maade var meget venlig, men tillige passede skarpt paa at vi ikke kom bort. Han lod mig ved Tegn forstaa at en Beretning om os var sendt til det indre af Landet, og først efter 12 Dage kunde han have Svar derpaa, og indtil den Tid maatte vi forholde os roligt hvor vi vare.

Mine Folk, som ikke kendte det mindste til saadanne Nationers Sæder, vare i disse Dage ved godt Mod og ventede sikkert at blive hjulpede til China eller Japan af de indfødte Embedsmænd, jeg derimod gjorde mig flid for at faa købt en større Fiskerbaad og blive tilladt at sejle min Vej men alt uden at gøre det minste Indtryk paa min Ven Mandarinen, der forøvrigt morede sig med at bese vore Sager og spørge om Nyttens af alle disse Ting.

Tilslidst fik han Lyst til at bebo vort Hus, han havde jo uægtelig kun en yderst daarlig Plads selv og lod os derfor give den omtalte store Fiskerbaad (Sampan) til Opholdssted, hvor vi flyttede ombord efter at have bygget et Tag af Stænger, Maatter og Sejl over den, samt bragt alle vore Ejendele ud paa den. - Den blev nu gjort fast meget nær ved Kysten og vor egen Skibsbaad havde vi liggende ved den for at tjene os til Køkken.

Da vi nu saaledes var paa Vandet, blev der holdt en stræng Vagt omkring os, og man berøvede os alle Midler til at undkomme, dersom vi forøvrigt havde haft Lyst til at prøve derpaa, heldigvis modsatte jeg mig saa kraftigt at berøves de sidste 4 Aarer, at Mandarinen endelig lod sig nøje med hvad der var at borttage, og lod os beholde dem, dermed fik vi senere Midler til at frelse vort Liv.

I den agterste Del af Sampanen indrettede Eders Moder og jeg os saa godt vi kunde, og var dog, ved en Væg af Kister og Sejldug, afdelte fra det øvrige Mandskab.

Det var den 5te September vi flyttede fra Land, og vi vidste nu at vort lille Barn snart maatte komme, aldrig kan jeg glemme Eders herlige Moders Taalmod, Kjærlighed og Tillid til den gode Gud hun var saa rolig og fuld af Haab, og hvor meget det lettede mig min tunge Stilling begribe I vist nok.

Om Morgenen den 7ende kom Du til os min lille, kjære Caroline, og Din Moder var, efter Omstændighederne meget flink. Du var velskabt og saa rask ud, og vi var saa glade ved dette store Held at vi roligere saa Fremtiden i Møde, og nu var jeg villig nok til at vente endnu nogle Dage hvor vi vare.

Vi havde tilstrækkelig Proviant, og de indfødte gav os Vand og Brænde, saa meget vi behøvede. Nagasaki paa Japan var kun omtrent 60 Mile fra os, og jeg haabede jo stadig at kunde beholde Sampanen vi beboede imod at betale de Sølvpenge jeg ejede for den, og af hvilke jeg havde forevist nogle. - Saaledes levede vi indtil Søndag den 9ende da en Storm rejste sig mod Aften og omtrent Klokken 10 havde tiltaget saaledes at de Tove, hvormed Sampanen var bunden til Land, alle sprang og drev bort med rivende Fart.

Mandskabet troede endnu det var muligt at ro til Kysten med vor egen Skibsbaad hvori før omtalte Aarer fandtes, jeg antog dette aldeles umuligt og desuden ansaa jeg det som den visse Død for min stakkels Kone at blive omtumlet saaledes to Døgn efter hendes Nedkomst, jeg bad derfor Styrmanden og alle de andre skynde dem bort dersom de agtede at gøre Forsøget, og overlade os med vort spæde Barn til os selv.

Allerede var de fleste i Baaden, raabende højt til enhver, som vilde med, at de maatte komme. - Jeg var just udenfor vort Telt, for endnu engang at efterse Stillingen, der saa fortvivlet nok ud, da en lille, ung Person krøb ind til min stakkels Christiane og tiggede hende om at følge med dersom hun blot kunde.

Han fandt det saa rædsomt at skilles fra os, og maaske naede vi nok Land mente han, men ellers maatte hun vistnok synke til Bunds og tage mig og Barnet med sig.

Da jeg kom tilbage fandt jeg da min Kone ifærd med at tage lidt paa sig, i en Fart fik vi hende i Baaden, bagefter Dig, lille Caroline, og desuden en lille Kuffert med Dit nødvendige Tøj, og til Slutning tumlede jeg selv bagefter, som jeg troede sidste Mand, og straks sprang Tovet, der holdt de to Baade sammen. - At alt dette kun varede et Øjeblik behøver jeg næppe at sige, men vor stilling var lige slet, eller rettere endnu værre, thi at ro til Land var, saa længe Vejret rasede, rent umuligt. Vi savnede næsten øjeblikkelig en af Besætningen og hørte ogsaa et Skrig fra ham, men først efter flere Timer, ved Dagens Frembrud savnedes ligeledes to andre.

Folkene arbejdede haardt og ufortrødent ved Aarerne, men stadigt drev vi længere fra Land og som en Følge deraf gik Søen tilslidst meget højt og truede hvert Øjeblik med at begrave os. I Forenden af Baaden havde vi faaet anbragt min stakkels Kone, i en gyselig umagelig Stilling med sit lille Barn paa Skødet, til dækket med en Mængde Sotrøjer var hun varm nok, men aldeles gennemblødt, og Tyngden af de vaade Klæder knugede hende forfærdeligt.

Jeg kunde kun holde Klæderne fast paa hende og engang imellem flytte hendes Ben lidt, først det ene og saa det andet, og iøvrigt have min Opmærksomhed henvendt paa Søen og Folkene



ved Aarerne. Saaledes tilbragtes hele Natten, thi selv efter at det omtrent Klokken 1, var sagt noget med Stormen havde vi haardt Arbejde for at naa Land igen højt op paa Formiddagen. -

Jeg troede sikkert at denne Nat var min sidste her paa Jorden, jeg talte med min velsignede Kone om de kjære Slægtninge i Boeslunde, og til hvem vi dog efterlod lidt Formue, jeg tog aldeles Afsked med Livet og efter at jeg længe havde tænkt over alt jeg havde gjort og ikke gjort paa denne Vandring her nede. -

Kom vi ogsaa til Land, hvad havde jeg da at vente? min Kones Helbred rimeligvis ødelagt, ingen Lægehjælp, ingen Klæder og blandt Barbarer der ingen Hjælp kunde og vilde yde os. - Det forekom mig derfor rimeligt at Vorherre paa denne Maade vilde ende min Nød, og jeg talte med min Christiane om at drukne og søgte at trøste hende, hun Stakkel spurgte om jeg dog ikke mullig kunde reddes naar jeg overlod hende til sig selv, og var iøvrigt bedre skikket til at trøste mig end jeg hende. -

Jeg troede som sagt, at denne Nat var vor sidste, jeg var gammel Sømand, og den eneste af hele Selskabet der tilfulde kendte vor mislige Stilling troede ogsaa sikkert, at de tre i Sampanen tilbageblevne Folk var omkomne. -

Jeg tog fejl, ingen af Delene skete, og Eders Moder, som stadigt haabede Vorherre vilde sende os Hjælp, fik tilsidst ret. -

Hen paa Formiddagen naaede vi, som før bemærket endelig Land noget sydligere paa Kysten end hvor vi før havde været, det var imidlertid et slem usikkert Sted at ligge med Baaden, og vi forsøgte endnu engang at naa tilbage til vor første Plads. Paa Grund af stærk Strøm fandtes dette imidlertid umuligt, og endelig blev vi nødte at lade vor Baad slæbe paa Land af de indfødte, og se hvorledes vi bedst indrettede os indtil vi igen bleve opsøgte af vor Ven Mandarinen, hvilket vel snart maatte ske. -

Mit stakkels Mandskab var saa træt at de straks kastede dem paa Jorden for at sove lige i den temlig stærke Sol, jeg fik dem imidlertid paa Benene igen, og af Aarerne samt Baadens Sejl dannede vi to Telte, hvoraf Eders Moder og Jeg fik det ene. - Alt var vaadt og vi spredte derfor vore Smaasager i Solen omkring os, og forsøgte at faa lidt Hvile. -

Vi havde nu kun de aller nødvendige Klædningsstykker, og af Proviant var tilbage lidt Ris, lidt Rugmel, lidt The og en Daase med Sardiner samt et Par Flasker Sirup. - Da der paa dette Sted ingen Øvrighedsperson fandtes, til at beskytte os, mod de forresten godmodige indfødtes Paatrængenhed, var vor Stilling yderst ubehagelig. -

Sejlene var naturligvis vaade og fulde af Sand. Da de senere tørrede i Solen faldt Sandet ned paa os ved enhver Bevægelse af Sejl-

duget, og idelig blev det løftet i Vejret af de nysgerrige Mennesker der saaledes uafslædig holdt en Sandregn dryssende paa stakkels Christiane og lille Pusling uden det var mig muligt at forhindre dette. -

Medens jeg saaledes gik Vagt ved vort Tøj og Telt sad Eders stakkels Moder og forsøgte at befri sig for noget Sand og Smuds og holde sit Barn i Orden (hvilket forøvrigt lykkedes hende mageløst) jeg tittede jo stadig ind i Teltet, og fandt hende ved en saadan Lejlighed badet i Taarer. - Ja der sad hun og græd af Glæde! fordi Mælken nu begyndte at strømme til hendes Bryst, og hendes lille Barn saaledes ikke straks skulle omkomme for hendes Øjne; jeg blev jo ogsaa glædet ved dette Syn, men hvad skulde jeg give hende selv at holde Kræfterne vedlige med? Hvilken bitter, bitter Tanke.

Vi sov godt i den kølige Nat, og næste Dag kom virkelig en af vore Bekendte fra Ukowsky Bugt, der sørgede for at skaffe os tilbage til dette Sted, hvor vi igen traf vor Ven Mandarinen, der endnu ventede sine Ordre fra det Indre af Landet.

Man gav os lidt fersk Flæsk og nogle Græskar, vi tættede vor Baad, der havde lidt meget, og gjorde os, saa godt muligt, i Orden til at sejle, naar Tiden kom. -

Endelig den 13de September lod man os vide at nu var vor Skæbne afgjort og man gjorde os med Tegn forstaaeligt, at vi skulde snarest mulig forføje os bort. -

Man gav os Vand, Brænde, Ris, nogle Græskar, nogle saltede og tørrede Fisk samt Staal, Jern og Sennop, men man vilde ikke have os i Land; at Kompas o.s.v. nu vare borte gjorde ikke det ringeste til Sagen, vi skulde gaa til Søs og forsvinde derude, paa hvilken Maade blev vor Sag. -

Næste Morgen, ganske tidligt, begav vi os paa Vej, og jeg gjorde mig umage for at indgyde godt Haab i Mandskabet, at jeg selv havde grumme lidt, vil enhver ældre Sømand begribe, men da der intet Valg var længtes jeg naturligvis efter at komme bort, mens Vejret endnu var mildt. -

Jeg havde med Blyant opskrevet lidt om vor ulykkelige Skæbne, i det Haab at muligt en Missionær engang kunde faa det i Hænde, og nogen Oplysning om vor Undergang komme hjemme; men vor Ven Mandarinen vilde ikke indlade sig paa Vidtløftigheder, vi skulde gaa bort uden at efterlade Spor, han var saa fri for alt Vrøvl, han vilde ikke indlade sig paa at modtage hvad jeg havde skrevet. Han havde gjort sit for at holde nysgerrige Folk fra os. Naar man stjal fra os, hvilket oftere hændtes, lod han den vagthavende Betjents Bagfjerdinger bearbejde med hele Fyrrebrædder saa det skralde som Pistolskud, han havde givet os saadan Proviant som han raadede over og hvad mere kunde fornuftige Væsner forde? vi maatte

ikke blive i Landet, følgelig maatte vi ud paa Havet. -

Jeg husker ganske tydeligt ovenomtalt Mandarins Ansigt med de store runde Hornbriller hængende paa en Slags Trappestige, der løb ned langs Næsen saaledes at han kunde flytte dem et Trin i Vejret og lade dem sidde paa Panden og det Hyl hans Hofstat udstødte hvergang han skulde spise.

Mit stakkels Mandskab vare iøvrigt ved godt Mod og meget flinke, og jeg fik dem ogsaa bragt den Mening vi nok skulde naa Japan eller maaske træffe et forbisejlede Skib, dette sidste var ogsaa det jeg selv havde meget Haab til, hvorvel vi kun kunde vente faa Skibe saa nordligt paa den sig nu nærmende Aartid, Vi roede og sejlede langs Landet sydefter, men det blev jo rent umuligt blot nogenlunde nøjagtigt at bestemme hvor vi kom hen, især da Vinden efter to Dages Forløb blev sydlig. Strømmen havde tilmed forsat os østefter mod Japan, men det blev os til Frelse.

Vi generedes meget af Solen om Dagen og Dug om Natten, vi arbejdede os fremad efter bedste Evne, men det saa sørgeligt ud, og ret længe maatte jeg ikke vente Eders stakkels Moder kunde taale at tørre sit Tøj paa sig naar det blev vaadt, ligge gyseligt umageligt paa et vaadt Sejl, næsten intet at spise og dog give Næring til lille Caroline. Et Stykke raat Græskar, der smagte omtrent som Gulerod til Frokost, lidt kogt Ris eller Rugmel, undertiden et lille Stykke saltet Flæsk (hvoraf vi havde nogle Stykker i Baaden) og een Sardin om Dagen var alt, hvad jeg havde at byde hende.

Mod Aften den 17ende September begyndte det at blæse fra N-Ost, Søen gik højt, Vejret saa grumme truende ud og hvor Baad lakkede stærkt. Jeg styrede selv og gjorde mit bedste for at undgaa de høje Bølger, men alt imellem tog Baaden meget Vand over og min stakkels Kone og spæde Barn blev igen ganske gennemblødt, og det var den anden Gang jeg havde opgivet Haabet om Frelse, og nu saa Fremtiden sandelig ogsaa saa sørgelig ud at man vel kan undskylde mig om jeg foretrak en pludselig Død fremfor at se Kone og Barn omkomme for mine Øjne af Sult og Svækkelse, de saa sandelig ved den Tid svage nok ud! jeg glemmer aldrig de smaa afmagrede Lemmer og min Kones blege taalmodige Ansigt.

Stormen lagde sig, vi tørrede os saa godt som muligt da det blev Dag, og saa straks et Skib i kun kort Afstand, vi roede af al Magt efter den, men uden Held, man saa os ikke, og ved Middagstid var vi meget trætte og Skonerten næsten ude af Sigte.

Det var et haardt Stød, men jeg var nu grumme træt og lagde mig til at sove. Solen var varm og generede mig meget, saa da man igen omtrent Kl. 3 vækkede mig med det Budskab, at endnu et Skib saas kommende imod os

**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*



var jeg lidt fortumlet i Hovedet og talte halvt i Søvnne hvorved min stakkels Kone endnu maatte forskrækkes ved at tænke, jeg af Anstrængelse og Sorg var gaaet fra Forstanden.

Hun saa Gud ske Lov snart sin Fejltagelse og vi begyndte igen at arbejde af al Magt for at komme nær nok til at blive set af dette Skib, og nu var Sagen lettere. Det kom os hurtigt nærmere med god Vind, vi kunde uden Anstrængelse sejle lige hen paa dets Vej, men dersom vi dog ikke blev sete? Det var et Spørgsmaal der omtrent i to Timer holdt os paa Pinebænken. -

Vi bandt et Klæde paa en Stage. Dermed viftede Christiane uafledigt, jeg styrede Baaden, Folkene roede og omtrent Kl. 5 saa vi Briggens Besætning gøre klar til at tage os ombord. -

Det var den skotske Brig „William Cundall“ af Glasgow, Kaptajn James Semble bestemt til Hagodade, der saaledes frelste os og de brave Folk gjorde alt muligt for at hjælpe paa vor Elendighed. Jeg følte mig noget afkræftet i Benene, som jeg havde maattet holde i saadanne daarlige Stillinger saalænge, men min stakkels Kone havde endnu grumme meget at gennemgaa og først efter fjorten Dage kom vi til Hagodade og fik ordentlig Pleje til hende og bedre Næring til lille Caroline. -

I Hagodade blev alle i 8 dage, lille Caroline blev døbt, og venlige mennesker samlede tøj sammen, hvorefter de forliste kunne komme med en engelsk damper „Fusiana“ til Nagasaki, hvor fru Barfred maatte opereres for brystbetændelse, og videre til Shanghai. Herfra var der skibslejlighed 29. 10. til London, hvortil man ankom 4. februar og inden maanedens udgang var alle hjemme i Danmark. Kaptajn Barfred blev kun hjemme nogle faa dage og rejste saa til St. Petersborg for atter at komme i virksomhed, og efter et par kortere rejser med „Martin Luther“ rejste han den 24. oktober 1866 atter paa en lang tur til Amurfloden, denne gang uden sin kone. Beretningen slutter saaledes:

Der vil endnu hengaa over et Aar før jeg kan vente at se Eder for da rimeligvis snart igen at gaa ud paa en lignende lang Rejse. -

En Sømand har mange Savn, hans stakkels Kone endnu flere, men vilde mine kære Smaapiger vokse op til gode og fromme Kvinder og min herlige Kone spares mig, da er jeg dog inderlig glad for alt jeg har faaet, og skal gerne sejle efter det daglige Brød saalænge det er Hans Vilje.

Ombord i „Martin Luther“  
den 8. Februar 1867.

## LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv . Guld . Fibre . Opsik  
1855  
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  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 408-413

Aktieselskabet

## LEMVIG BANK

TLF. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

## LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 338 - Auktionskontoret Tlf. 613 - Privat 604

## LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

## MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894  
Filial: Thyborsn . Telf. 29

## JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246  
Filialer i Thyborsn og Thorsminde

LEDIG

## Rederi-Aktieselskabet

## »Myren«

Korresponderende Redere

## HOLM &amp; WONSILD

## SKAGEN

## SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibeproviantering . Etableret 1808

## 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 &amp; 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. 2 84 29  
v. E. Nielsen og G. Eriandsen  
Repræsentant for »TUXHAM«

## Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

## C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 80 00

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

## N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 2 08 64 - Privat 2 07 18

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

## BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 86

## H. J. CHRISTENSEN &amp; SØN

Vaadbinderi og Tovtjærereri  
Ny Havn - Telefon 2 21 53

H. J. Christensen privat Telefon 2 14 82

## HANS AA &amp; SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

## ROUST &amp; NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 2 03 87

## Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 2 08 38

## 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 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 . Omst til Priv.	LEDIG
---	--	-------

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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  
 DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM 1866



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

KØB



DANSK

**ESBJERG**  
**TOVVÆRKSFABRIK A/S**  
 Telefon 2 40 00



**C.K. HANSEN**



1856

Skibsreder og -Mægler

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

Korresponderende Reder for  
 $\frac{D}{S}$  DANNEBROG  $\frac{A}{S}$

<b>Skaarup &amp; Salskov</b> Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 61 Indehaver. J. Salskov	<b>Sømandshjemmet          &amp; Afholdsrestaurant</b> * 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. 10

1. oktober 1963

30. Aarg.



**Den tyske trawler »Bussard«s stranding  
 paa Aggertangen**



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . Esbjerg

Marketenderiet

„NY HAVN“  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 2 49 58Esbjerg Skibsværft  
& Makinfabrikv. 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 <sup>A/S</sup> Telefon 2 00 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) 2 06 66

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt 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 - 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, KøbenhavnHirtshals  
Fiskeriauktion  
N. C. Jensen- statsaut. -  
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 2 33 82  
ESBJERGJørgen Hansens  
Skibssmediev. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen &amp; Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1963

30. aarg.

Baadmand Harald Jensen, Hvide Sande,  
tilkendt HØJERE erstatning

Efter at „Foreningen af danske Redningsmænd“ i nogen tid har arbejdet for at faa en forhøjelse af erstatningen til den tilskadekomne motorpasser fra Hvide Sande tilvejebragt, har foreningens formand, opsynsmand Wenzel Rasmussen, nu modtaget følgende skrivelse fra Forsvarsministeriet, og som man ser har foreningens henvendelse ikke været forgæves. Naar vi bringer denne skrivelse i sin helhed er det fordi, at der i skrivelsen redegøres for redningsmandskaberne forsikringsmæssige status,

Til „Foreningen af danske Redningsmænd“  
v/ hr. opsynsmand Wenzel Ø. Rasmussen,  
Grenaa.

I et brev af 18. februar 1963 har „Foreningen af danske Redningsmænd“ bedt Forsvarsministeriet om at overveje mulighederne for at forbedre redningsmændenes ulykkesforsikringsmæssige vilkår — f. eks. ved at lade de paa-gældende forsikre efter de samme regler, som gælder for de danske fiskere.

Det fremgaar af den nævnte skrivelse, at den direkte anledning til foreningens henvendelse er den afgørelse, som Direktoratet for Ulykkesforsikringen har truffet med hensyn til udbetaling af erstatning til fhv. baadmand Harald Jensen, der kom til skade ved en eksplosionsulykke i redningsstation Hvide Sandes baadhus den 22. juni 1961.

Saaledes foranlediget skal man meddele, at det ved redningsstationen ansatte personale i henhold til den almindelige ulykkesforsikringslov er sikret ganske den samme hjælp i ulykkestilfælde, som alle andre arbejdstagere, der er ansat i statens eller privat tjeneste samt personer, der driver fiskeri, jfr. ulykkesforsikringslovens kap. 7.

For baadmand Harald Jensens vedkommende har Direktoratet for Ulykkesforsikringen over for ministeriet oplyst, at man har tillagt ham

den største erstatning, som ulykkesforsikringsloven giver mulighed for under hensyn til den konstaterede invaliditetsgrad paa 50 pct. Erstatningen er beregnet som en årlig rente, der fra den 1. april 1963 udgør 3.800,01 kr.

Da ulykkesforsikringsloven imidlertid i § 42 bestemmer, at personer der i anledning af et ulykkestilfælde faar udbetalt pension, eller andre ydelser af statskassen, kun har krav paa en i forhold hertil reduceret erstatning fra direktoratet, har dette i forannævnte beløb fradraget Harald Jensens understøttelse i henhold til Redningsvæsenets understøttelsesregulativ.

Under henvisning til lov af 26. marts 1852 om redningsvæsenet ved de danske kyster har Forsvarsministeriet endvidere den 3. maj 1963 søgt bevillingsmyndighedernes tilslutning til, at der i overensstemmelse med tidligere praksis tillægges den paa-gældende en supplerende understøttelse, saaledes at han ialt faar samme erstatning, som han ville have faaet, hvis han havde været omfattet af loven om erstatning til tilskadekomne militære værnepligtige.

I ovennævnte med den nævnte indstilling har Finansudvalget den 5. august 1963 tiltraadt, at der — udover de beløb, som er tillagt fhv. baadmand Harald Jensen i henhold til ulykkesforsikringsloven og Redningsvæsenets understøttelsesregulativ — med virkning fra den 1. august 1962 tillægges ham en årlig understøttelse paa 900 kr., hvortil kommer dyrtids- og overenskomstillæg i henhold til lønningslovens kap. 5.

Sidstnævnte understøttelses samlede beløb udgør med de for tiden gældende tillæg 1.764 kr. årlig.

Sigeret

P. m. v.

S. Iversen,  
afdelingschefK. I. Hansen,  
sekretær



**Strand-  
foged  
Christian  
Poulsen,  
Agger,  
fylder 90 -**



Har nu været strandfoged i 70 aar.  
Begyndte fiskeriet som 14 aarig —  
og var redningsmand igennem 25 aar.

Den har fostret mange gode sønner, det har Aggertangen — mænd, der var stor i offer og beskeden i krav. Oftest levedes livet herude i daglig kamp for udkommet, og beslutsomme gik de ud i deres baade og reddede liv, naar fremmede eller frænde kom i nød paa revlerne.

At have givet haand til bjergning af et par hundrede mennesker var ikke noget, der blev talt højt om. Skal sligt sættes paa prent, maa andre føre det paa tale — saadan er kystens fiskere og redningsmænd — ogsaa i Agger, og gælder det nogen, saa gælder det i højeste grad en nulevende af Aggertangens store mænd, fhv. fisker, redningsmand og strandfoged Christian Poulsen, der den 18. oktober runder de 90 aar.

Naar man er 90 aar er man ingen yndling, men sandt at sige, som vi nu sidder her i hans lune og hyggelige hjem, saa er det nu ikke den høje alder man faar i tankerne. Men tiden er gaaet, og mere end flertallet har han oplevet. Hans barndomshjem ligger ude i havet under flere favne vand — ved siden af den skole, hvor degnen indprentede ham den første livslærdom. I ikke mindre end 60 aar var han aktiv fisker, og der er dem, der siger at Chr. Poulsen i Agger er den mand paa vestkysten, der har hjulpet det største antal hummerne ud af tejerne. Ikke fordi fiskeriet forhen gav de store indtægter — 2 mark for en pæn hummer, torsk og kuller gik om foraaet for 3-5 øre pundet, om efteraaet for 5 øre, og naar man saa tilmed ofte skulle bære fisken ind i oplandet i en kurv paa ryggen — saa spandt man ikke guld paa fiskerhaandteringen.

Han havde været ved redningsvæsenet fra 1911-36, og han har „luret“ havet for et par hundrede skibbrudne. Han har været strandfoged i samfulde 70 aar, og er det stadig, hvad en voksen stabel tømmer ve æ søner si a æ

hus tydelig lader forstaa. Men ret skal være ret, smiler Chr. Poulsen, det er ikke hver dag jeg er paa stranden, den side af stillingen lader jeg min søn om, der altid har hjulpet mig — og nu er bleven 60. — Jo, tiden gaar.

**Fra skolebænken til baadtoften —**

Der var ingen anden vej i de tider, og jeg kom te a brog æ hav, da æ var fyldt 14. — Vi var 6 mand i en sejlbaad og fiskede som andre, men fik lidt for det. Købmand Lauritsen i Krik aftog vore fisk — priserne er nævnt. —

Vi passede i de tider paa at have noget til føden, for penge var der faa eller ingen af blandt folk — vi slagtede faar og en gris, vi havde saltet fisk og tørret fisk, og brændsel hentede vi enten i heden eller smaapinde paa stranden, og faldt det ind med stadig ødevejr, ja, saa havde vi fjorden, hvor der selv under isen var muligt at fange en fisk — fatte de va vi hvær jen, men æ kvindfolk spand, væved og syet vor tøj — uden nogensomhelst brug af maskine — folk di bestelt nøj dengang.

**Min far drev død i land i hans bælte**

Jeg var 20 aar da den store ulykke indtraf her paa kysten. Det var i november 93 — da druknede far sammen med 12 andre fiskere herfra — min far og en kammerat drev ind paa deres bælte, men var døde; de andre, der ingen bælte havde paa, saa vi aldrig siden. Jeg var ogsaa paa havet sammen med Peder Mikelsen og Anders Andersen i en pram. Vejret kom pludseligt af nordvest — efter blikstille vejr — da vi gik ud ved 11-tiden. Vi bjergede vore redskaber paa nær tre sæt kroge, husker jeg. Jo, siger den gamle fisker tænksomt, baadene kæntrede, da de kom ind til revlen i det svære hav — da vi landede med vor baad hørte vi de raabte og skreg ude omkring de væltede baade, men der var ingen bjergning muligt, og det var mange at miste — ved Harboøre druknede 27 fiskere. Vi havde nok redningsbaad, men det var forsent, da den kom til havet. Der skulle bjerges heste helt inde fra landet til transporten, og da den endelig kom, var det hele forbi.

**Damperen tog os og sjægten ombord**

Det hjalp os meget paa kysten, at vi fik redningsskibene — dem har vi meget at takke for. Jeg husker engang det var galt med os. Det kom med svær hav, da vi laa i en bette sjægt ved hummertejnerne udfor Lodbjerg fyr — en bette skarp sjægt æ dæ it møj ve, siger Chr. Poulsen, naar dæ ska lænnes en gal hav — vi blev taget over i damperen sammen med sjægten og kom ind til Thyborøn. Nej, vi har saamænd altid været heldig — engang blev vi sejlet ned af en kutter her udenfor, men den bjergede os velbeholdent ombord igen.

fortsættes side 114

*Mands Minde*

**Dødsfald**

Fhv. baadmand Rasmus Stephansen, Anholt, afgik ved døden den 30. juni.

Rasmus Stephansen, der var født d. 21. november 1873, blev ansat som baadmand ved redningsstationen paa Anholt den 1. oktober 1890 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1938. — I den lange tjenestetid paa 48 aar deltog han i redningen af 212 skibbrudne. R. Stephansen var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.

Fhv. betjeningsmand Peter Mathias Jørgensen, Gudhjem, afgik ved døden den 5. juli.

P. M. Jørgensen, der var født den 1. januar 1889, blev ansat som betjeningsmand ved Gudhjem raketstation den 1. oktober 1928 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 30. september 1939. Han havde deltaget i redningen af 24 skibbrudne.

**75 aar**

Fhv. baadmand Oscar P. Isaksen, Sæby, fylder den 26. oktober 75 aar.

**70 aar**

Opsynsmand ved r/st. „Østerby“ Harald Th. Larsen, R. DM, fylder den 15. oktober 70 aar.

**25 aars jubilæum**

Nedennævnte redningsmænd kan den 1. oktober 1963 fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenets tjeneste:

Baadmand v/r/st. „Skagen-Havn“, Ingvar Gajhede.  
Baadmand v/r/st. „Gl.-Skagen“, Christian Christoffersen.  
Baadmand v/r/st. „Thorupstrand“, Kr. Theodor Andersen.  
Baadform. v/r/st. „Tuskær“, Jack Jensen.  
Baadmand v/r/st. „Tuskær“, Niels Ruby Olsen.  
Baadmand v/r/st. „Nymindegab“, Jørgen J. Jørgensen.  
Baadmand v/r/st. „Sønderho“, Erik Nielsen.  
Baadmand v/r/st. „Østerby“, Peter Andersen.  
Baadformand Niels Andersen Jensen, Blaavand.  
Baadmand Peder Lauridsen Bakkesen, Blaavand.

**Ansættelser og afskedigelser**

Redningsstationen „Lønstrup“.  
Baadmand Niels Hilbert Hansen er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Niels Hilbert Hansen, er født den 11. septbr. 1900, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1927 og har deltaget i redningen af 25 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat Jens Anker Kirkedal.

Baadmand Peter Kristensen Koch, Tversted, er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Peter K. Koch, der er født den 27. september 1903, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Tversted“, og efter denne stations nedlæggelse i 1942 fortsatte Koch med strandvagtstjeneste for redningsvæsenet.

Redningsstationen „Esbjerg“.  
Baadmand og reservemotorpasser Poul Edvard Adam Øhlenschlæger er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Poul Øhlenschlæger, der er født den 5. maj 1901, blev ansat ved stationen den 1. oktober 1937 og har deltaget i redningen af 104 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fhv. fisker, fiskepakker Søren Martinus Sørensen og som ny reservemotorpasser er ansat baadmand Anker Michael Poulsen.

Redningsstationen „Stevns“.  
Opsynsmand Aage Harald Wilster har p. g. a. alder søgt og faaet sin afsked af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

A. H. Wilster, der samtidig fratræder stillingen som fyrmester ved Stevns fyr, er født den 19. september 1894 og blev aetat som opsynsmand ved raketstationen den 1. august 1957 samtidig med tiltrædelsen som fyrmester der.

A. H. Wilster modtog i 1961 Ridderkorset af Dannebrog for sin tjeneste i Fyrsvæsenet.

**Den ny Klitmøllerbaad**

De vestjyske redningsmænd er meget interesse- ret i den ny redningsbaad, der bygges paa Krogh & Christensens skibsværft i Thisted — den første redningsbaad, der er bygget her i landet udenfor Orlogsværftet.

Der er mange redningsmænd, der har været i Thisted for at se den. Forleden var redningsfolk fra Hvide Sande og Thorsminde deroppe for at besigtige baaden, den blev kigget godt efter paa alle felter, men der var ingenting at udsætte — helt igennem fint arbejde, og materialerne, der var brugt til baaden, var saa vidt det kunne skønnes, af meget fint kvalitet.

Det, der optog os mest, var baadens konstruktion. Den er bygget med krydsræk. Den er fortil og bagtil som en redningsbaad bør være, god forende og ikke for meget bagende. Efter vor mening skulle den komme til at ligge ret i søen, naar der lænnes ind over i svær sø.

Ogsaa den maade, baaden var indrettet paa, faldt i vor smag. I forenden under en lille bakke var der et lille lukaf, der samtidig var radiorum. Baadens dæk var sænket ned, saa det kom til at danne en opstaaen paa ca. 50-60 cm. For at lænse vandet ud derfra, var der i hver side af baaden otte riste, som gik udenbords i vinkebjøring i tredie bord under korkbæltet. Røgrejer saa man ikke noget til, de var under dækket. Alt var taget i betragtning. Nu er vi spændt paa at se den i søen — ikke fordi der tvivles paa dens trimning; efter den form, som baaden har, skal den ligge ret i søen.

Nu er redningsmændene spændt paa, om sagkundskaben og ingeniørerne paa tegnestuen paa Orlogsværftet siger det samme som de redningsmænd, der har set redningsbaaden, og de redningsfolk i Klitmøller, som staar bag ved hele foretagendet. — Materialer og arbejde paa de baade, der bygges paa Orlogsværftet, er 1. kl. Det er baadens form, der ikke er helt tilfredsstillende. Det kniber med at faa dem til at forstaa, at det har saa stor betydning, hvordan en redningsbaad ligger i søen, saa der skulle gerne tages hensyn dertil ved bygning af den næste m/redningsbaad.

Søren Madsen,  
Thorsminde.



fortsat fra side 112

### 25 aar i redningsbaaden og paa strandvagt —

Chr. Poulsen er selv ved flere lejligheder blevet reddet af andre, det fortæller han livligt om, men selve dette at give en haand med i at redde andre, hvad han ogsaa er kendt for paa kysten, det vil han ikke snakke om, og paa mit direkte spørgsmaal om antallet af skibbrudne, som han har været med til at bjerge ind paa Agger strand, svarer han undvigende — men tallet ligger ved ca. et par hundrede. Jeg kom til redningsvæsenet i 1911, fik min afsked i 1936, og jeg var glad for den tid.

Er det for den tjeneste du har dine medaljer? Hans datter, Gerda, henter 2 æsker frem og sætter dem paa bordet. Der er først Ridderkorset af 1. klasse og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje — begge ser de fine og nyslaaede ud og bærer ikke præg af, at den gamle strandfoged har slidt dem meget, men at han er glad ved de to æskers indhold, kan han nu ikke helt skjule. — Hvad jeg har faaet dem for, ved jeg ikke, men politimester Gautier, Hurup, var her med Ridderkorset, da jeg havde været strandfoged i 60 aar, det maa jo snart være 10 aar siden, og den anden fik jeg tildelt i anledning af redningsvæsenets 100 aars jubilæum.

### Fodbold før og nu

Havde jeg blot indledt vor korte samtale med en henkastet bemærkning om kreteriet fodbold, saa havde jeg sikkert faaet aabnet den gamle Aggerbo helt anderledes, for da jeg nu til slut spørger ham om han saa svenskerne slaa jugolaverne forleden, da lyste min gamle ven synligt og befriet op og svarede: Ja, ja, gjoøv æ da det — di speller got di svenskere, men howt nok. Jo, følger datteren smilende til: Far har saamaend — saa sent som for et par aar siden — set paa fodbold i Vestervig, og selvfølgelig er han med naar fjernsynet sender. Jov, siger Chr. Poulsen, de æ no bodde op a ner mæ de fodbold no om daw — nej Richard, han ku sæt en bold ind..

Der er læ i børnenes omsorg for deres gamle far, der for mange aar siden havde den sorg, at miste sin hustru og børnenes mor. Da alderen saa tog til, kom datteren og svigersønnen hjem fra København, og har nu i 17 aar plejet og givet ham det hjem, han efter et langt livs indsats fortjener. Og strandtømmeret driver ind af sig selv, og bliver hentet hjem af sønnen og lagt i ordnede rækker udenfor vinduet, og naar man har det saa godt — ogsaa med helbredet — saa er det intet under, at den gamle strandfoged smilende gaar 90-aarsdagen i møde.

Maagen.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### Tysk trawler strandet paa Aggertangen

Den 68 tons store tyske trawler „Bussard“, der er hjemmehørende i Schulau ved Elben, og førtes af ejerens søn, den 22-aarige Jürgen Mewes, strandede natten til mandag den 16. september med 4 mand ombord ved den nordre side af den store dækmole paa Aggertangens sydspids ved kanalen.

„Bussard“ havde været paa fiskeri i Vesterhavet, og da det kulede op besluttede man at gaa ind i Thyborøn Havn for natten.

Lidt udenfor den store mole ramtes trawleren af en svær sø, der rev trawlet ud over dækket og dette kom et øjeblik efter i skruen og maskinen gik i staa.

Skibet var derefter prisingivet, det drev nogle minutter efter ind paa stranden, og da der var tale om et mindre skib, blev det sat næsten helt op i havstokken. Efter grundstødningen svømmede skipperen med en line om livet i land for at skaffe hjælp, men da var redningsvæsenet fra Agger, der var blevet varskoet fra Thyborøn, ankommet, og man fik hurtig forbindelse med skibet ved hjælp af en kasteline. — Skipperens broder gik derefter i redningsstolen, medens de to andre besætningsmedlemmer og skibshunden blev taget i land senere. Hunden, en lille puddel, gjorde sin entre paa stranden (i en sæk) sammen med sin herre.

Trawleren havde en fin fangst paa ca. 10.000 pd. pighvar og rødspætter ombord, som blev ødelagt og kastet i havet. „Bussard“, som vi bringer et billede af paa bladets forside stod meget haardt, men blev bjerget af Switzer Mimer, Esbjerg.

### Af »Kasserer Gotlieb Ølsted's Legat«

vil der i december maaned 1963 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 ansøgningskema ved henvendelse til:

Redningsvæsenet,  
Overgaden o. Vandet 48 C, København K,  
hvortil skemaerne tilbagesendes inden 1. november d. aa. Legatbestyrelsen.

### Fra Sømandsmissionens arbejdsmark —

Der er mange blandt vore redningsmænd, der følger sømandsmissionens værdifulde arbejde for vore egne og fremmede fiskere og søfolk, men da der muligvis ogsaa kan være dem, der kun har lidt berøring med gerningen omkring dette arbejde, saa vil det maaske interessere at læse om, hvad der sker og hvor det sker.

Vi bringer her beretningen, der forleden blev afgivet i Skagen af generalsekr., pastor Eilchow-Holm.

I fjor skrev jeg de første linier af aarsberetningen under et kort ophold paa et af vore sømandshjem og prøvede at give et lille indtryk af det travle liv, der udfoldede sig omkring mig.

I aar sidder jeg her paa sekretariatet i Bernstoffsgade og skriver vor korte og sammentrængte aarsberetning. Men indtrykket af travlhed rundt omkring i landet, af liv og mangfoldighed, er stort set det samme.

Paa mit skrivebord laa nu til morgen en stak breve — dagen post. Der var breve fra sømands- og fiskerenker, som gerne ville have et ophold paa et af vore feriehjem sammen med deres børn. Og fra bestyrere paa sømandshjem, som ønsker at anskaffe nyt til sømandshjemmet gennem hovedkontoret, som ønsker hjælp og vejledning i en byggesag eller som simpelthen bare ønsker at fortælle om arbejdets gang, dets glæder og sorger. Der er brev fra en bestyrer, som fortæller om en ung maskinmester, som under opholdet paa sømandshjemmet er blevet en personlig kristen — jeg sidder et øjeblik med brevet i haanden i en stille og taknemmelig vreden over Guds godhed. Og der er breve fra vore kredsformænd, der sammen med en gave — i denne tid mest aarsgaver — sender et par opmuntrende og opløftende linier om glæden ved at maatte være med. — Saa afvekslende, saa rigt og mangfoldig, saa levende.

Og som det er gaaet aar for aar føler man igen trang til at takke Gud for tjenesten han betroede os, og som han gjorde levende og frugtbar for hver medarbejder, der gav sig selv i gerningen. Og til at rette en varm tak til de mange venner og interesserede, der trofast stod bag arbejdet, fulgte det i medgang og modgang og gav os hvad vi havde brug for til det daglige brød — et godt og rigeligt maal fik vi — og som ogsaa var med til at bede om, at gerningen maa lykkes. — Paa alt dette beror velsignelsen over arbejdet og frimodigheden i det.

Og saa skal De have lidt at vide om, hvad der er sket siden aarsmøde i Randers 1962.

En stor glæde havde vi i aaret, der er gaaet; Der meldte sig adskillige nye medarbejdere til tjenesten og flere af dem er allerede, som det vil ses senere i aarsberetningen, ansat paa ansvarsfulde poster, hvor de gør en dygtig indsats. Det var en stor opmuntring.

Det nye sømandshjem paa *Sjællands Odde* er tegnet af kgl. bygningsinsp., arkitekt Peter Koch og byggeriet har staaet paa i godt et aar. Den 13. december i fjor holdtes der rejsegilde paa nybygningen og den 15. juli i aar stod det meget smukke hus færdigt og blev taget i brug.

Den nye bygning rummer 8 dobbeltværelser og 3 enkestværelser, alle med eget bad og toilet og alle dobbeltværelserne har egne terrasser ud mod havnen. Der er tale om et helt moderne byggeri i bedste klasse og vi tror, at samtidig med, at der i vintertiden kan byde sømands- og fiskerfamilier et smukt og godt tilholdssted, kan det i sommertiden danne en tiltalende og i høj grad afkobende ramme om et ferieophold for mennesker, som trænger til virkelig ferie.

Den nye bygning er bygget sammen med det bestaaende sømandshjem, og det hele ligger lige ud til den hyggelige og travle fiskerihavn paa Odden, hvor der bestandig er noget, der fanger interessen. Gennem de aar sømandshjemmet ved Odden havn har været drevet, har det vist sig at være af stigende betydning ikke mindst for de unge, som her har fundet et fristed under et kristent hjems auspicier.

De fleste af de byggesager, der blev nævnt i sidste aarsberetning, blev, som det var forudset, ramt af det fulestændige byggestop. Alligevel har man arbejdet med disse byggesager, forbedret tegningerne, lavet overslag og beregninger og foretaget prøvelicitationer for at være klar til at gaa i gang den dag, byggestoppet ophæves og der foreligger byggetilladelse.

Det gælder byggesagen i *Aarhus*. Her har man haft visse vanskeligheder ved at faa passet den planlagte tilbygning ind i den lokale byplanlægning og bygge love, og det har været nødvendigt at søge visse dispensationer. Dem har man nu opnaaet, og samtidig er tegningerne ydeligere forbedrede saa man nu staa klar til at tage fat paa nedrivningen af den til formalet indkøbte naboejendom og gaa i gang med nybyggeriet saasart byggetilladelse foreligger.

I *Hvide Sande* har man ligeledes benyttet ventetiden til at pusle med tegningerne til den haardt tiltrængte udvidelse af sømandshjemmet, en større nybygning, der skal ligge, hvor nu den gamle mødebarak ligger.

I *Frederikshavn*, hvor det gamle sømandshjem blev solgt i fjor, men hvor der dog stadig drives sømandshjem i bygningen, har man haft prøvelicitation paa en nybygning, man ønsker at rejse paa den grund paa den nye havn, som vandbygningsdirektoratet har stillet til raadighed. Efter licitationen er man atter gaaet i gang med tegningerne, dels for at ændre, dels for at finde besparelser, saaledes at man kan gaa i gang med byggearbejdet straks, naar byggetilladelse foreligger.

To af vore sømandshjem har i det forløbne aar gennemført omfattende moderniseringer.

I *Skagen* er hele den øverste etage blevet fuld-



stændig ombygget, hvilket bl. a. har givet en række smukke, moderne og lyse værelser. Ombygningen har kostet kr. 200.000.

I Køge har man bygget nye køkkenregioner og udført det saaledes, med fremtiden for øje, at dette kan betragtes som første fase i et fuldstændigt nybyggeri, der ventes paabegyndt, naar byggestoppet ophæves. Der er nedsat en komite med det formaal, gennem en amtsindsamling at skaffe midler til byggefonden, saa man kan faa den indkøbte naboejendom revet ned og en ny bygning rejst i tilknytning til bestaaende.

Den i fjor omtalte forhandling i Neksø med de kommunale myndigheder om køb af Neksø skole, en stor og meget velbeliggende bygning nær havnen, til indretning af et nyt og større sømandshjem i Neksø, er nu endt med et godt resultat, og bestyrelsen i Neksø har for en meget rimelig købesum erhvervet skolen. Der arbejdes for tiden med tegningerne til ombygning af skolen til sømandshjem.

Sømandshjemmet i Kalundborg er et af vore mindste og ældste sømandshjem. Den vældige udvikling Kalundborg havn har været inde i, har gjort det særlig føleligt at sømandshjemmet er saa alt for lille, og man har arbejdet intenst med at finde en anden større og bedre bygning til formalet. Det er nu lykkedes, og bestyrelsen i Kalundborg har indkøbt den „Brødrenes hjælpeforening“ tilhørende ejendom, en 3-etagers bygning, velegnet til formalet. Man er i færd med at udarbejde tegninger til indretningen til sømandshjem. Der vil dog antagelig gaa ca. halvandet aar, før man kan gaa i gang med nogen ombygning, idet der maa tages hensyn til de bestaaende lejemaal.

Som det sikkert vil være alle bekendt, bygges der for tiden en betydelig havn paa Rømsø sydspids i Havneby. Man regner med at denne havn vil faa stor betydning, navnlig for fremmede fiskere, og mange røster har hævet sig for oprettelsen af et sømandshjem paa stedet. Indenlandsk Sømandsmission har undersøgt de muligheder, der er og fra sagkyndig side faaet udtalelser om havnen og den forventede trafik. Det er vort haab at kunne oprette et sømandshjem naar havnen er færdig og der arbejdes til staidighed med denne sag.

Holsteinsborg i Grønland. Denne byggesag, der jævnlig har været omtalt baade i vor aarsberetning og i dagspressen, har igen været ude for vanskeligheder. Netop som vi skulle holde vort aarsmøde i Randers i fjor, kom der fra Grønlandsministeriet meddelelse om, at byggesagen i Holsteinsborg, hvortil hovedparten af midlerne foreligger, dels i likvide midler, dels i tilsagn, var blevet ramt af den øjeblikkelige vanskelige økonomiske situation i landet og derfor ikke kunne nyde fremme for tiden. Aarsmødet vedtog en udtalelse til ministeriet, hvori man stærkt beklagede dette alvorlige skridt mod en gennem flere aar omhyggeligt forberedt byggesag, der til-

med var haardt tiltrængt paa stedet. Der har siden været ført en del forhandlinger om sagen. Sidst har det grønlandske landsraad paa sit ekstraordinære møde behandlet sagen, og har sendt Grønlandsministeriet en udtalelse med følgende ordlyd:

„Landsraadet har optaget spørgsmaalet om bygning af et sømands- og fritidshjem i Holsteinsborg som et selvstændigt dagsordenspunkt under denne ekstraordinære samling, fordi man har ønsket at understrege den betydning, man i raadet tillægger denne sag.

Det er med beklagelse landsraadet har erfare, at ministeriet for Grønland under henvisning til den økonomiske situation i Danmark ikke har kunnet fremme Indenlandsk Sømandsmissions ansøgning om statslaan til de bevilgende myndigheder.

Raadet er af den opfattelse, at en yderligere udsættelse af sømandshjemets opførelse vil blive modtaget med dyb beklagelse blandt søfolk, fiskere og byens unge, for hvem hjemmet vil blive et haardt tiltrængt tilflugtssted.

Landsraadet skal derfor udtale, at raadet betragter denne sag som presserende og skal henstille, at Ministeriet for Grønland trods de nuværende betænkeligheder snarest gørligt retter henvendelse til bevillingsmyndighederne om opnaelse af statslaan, saa at opførelsen af sømandshjem i Holsteinsborg kan paabegyndes senest i 1964“.

Udtalelsen blev enstemmigt vedtaget i landsraadet. —

Hanstholm Sømandshjems byggefond arbejdes der stadig ivrigt med. Frimærkeindsamlingen til fordel for rejsningen af et sømandshjem i denne nye storhavn er der stadig stor interesse for, og der kommer daglig sendinger af brugte frimærke til dette formaal. Kaptajn Rudolf Christiansen har nu i næsten et aar frivilligt paataget sig arbejdet med at ordne frimærkerne og „Frimærkekontoen“ er siden sidste aarsmøde steget med 11.000 kr. og er nu oppe paa 19.000 kr. Vi kan stadig levere samleposer, fortrinsvis med engelsk tekst, og vi sender gerne til interesse-rede. Mange danske i udlandet har hjulpet os og sendt os betydelige kvanta frimærker.

Grunden til det nye sømandshjem, som man haaber at kunne rejse straks naar havnen er færdig, er stillet os i udsigt af Statens Hanstholmsudvalg og placeret paa planerne over havneterrainet, omend støttelse og endelig placering paa havneområdet endnu ikke er fastsat.

Det er andetsteds i denne aarsberetning nævnt, at tidligere forstander for Sømandshøjskolen i Svendborg Laurids Bollerup, døde i februar maaned i aar. Efter ham har Indenlandsk Sømandsmission faaet en betydelig testamentarisk gave, hvis størrelse paa dette tidspunkt endnu ikke kendes. Saadanne testamentariske gaver er af stor betydning for Sømandsmissionens arbejde med udvidelser og konsolidering, og vi vil gerne gøre opmærksom paa, at et testamentarisk gave-

beløb kommer arbejdet næsten ubeskaaret til gode, idet arveafgiften for saadanne beløb til Indenlandsk Sømandsmissions arbejde kun er 10 pct., medens den normalt er fra 30 til 48 pct. Vi er meget taknemmelige for saadanne testamentariske gaver.

Men ogsaa paa anden maade faar vi, til de forskellige grene af arbejdet, mange gode og varme haandslag, som det vil føre for vidt at nævne her. Fabrikant J. C. Hempel har som sædvanlig ydet et betydeligt beløb til særformaal og Den kongelige Porcelænsfabrik har igen i aar stillet et meget stort kvantum porcelæn til raadighed til stærkt reduceret pris — bl. a. porcelæn til det nye sømandshjem i Sjællands Odde.

Paa Indenlandsk Sømandsmissions Forlag arbejder forfatteren, maskinmester Aage J. Chr. Pedersen med afdøde fyrmester C. Gyllings erindringer. Det er tanken at udgive en del af disse erindringer som en lille billigbog.

#### Af Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat

til understøttelse af trængende danske kystbeboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv paa søen, og for enker eller børn efter saadanne, der ved redningsforsøg har tilsat livet, vil der i december maaned 1963 blive uddelt nogle portioner.

De, der maatte ønske at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa skema til udfyldning ved henvendelse til

Redningstvæsenet,

Overgaden o. Vandet 48 C, København K, hvortil skemaerne tilbagesendes inden 1. november d. aa. Legatbestyrelsen.

#### Klitmøller-redningsbaaden

##### foran stabelafløbning

Klitmøller-redningsbaaden, der bygges paa Krogh & Christensens skibsværft i Thisted, vil nu snart blive at se paa vandet, idet det kun drejer sig om dage inden prøvesejlingen finder sted.

Det er ikke for meget sagt, at redningstvæsenet, og ikke mindst redningsmændene paa vestkysten, ser hen til denne stabelafløbning med stor interesse, idet redningsbaaden jo i flere henseender fraviger de hidtidige traditionelle byggetoder af redningsbaade.

Da den nye redningsbaad ogsaa er betydelig større end den hidtidige Klitmøller-redningsbaad, vil det være nødvendigt, at foretage visse om-

#### 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



bygninger af baadhuset inden ombygningen af baadene finder sted.

Men det er ikke blot Klitmøller-redningsmændene, der er spændt paa noget nyt og bedre redningsmateriel, det samme er tilfældet i Stenbjerg og Thorup-Strand, der begge er en slags rivaler til den motor-redningsbaad, der nu bliver frigivet i Klitmøller, naar den nye Thisted-baad kommer til stationen. Ved begge omtalte stationer har man kun ro-redningsbaade, og alene det at faa en motor-redningsbaad — omend en brugt — vil betyde en stor vinding for den station, der bliver den heldige ved udskiftningen.

Der er dog en reel chance for, at baade Stenbjerg og Thorup-Strand vil blive hjulpet med hver sin motor-redningsbaad, idet man snart kan vente en ny 9-tonns redningsbaad, der for tiden er under bygning paa Orlogsværftet, og bliver denne baad, som der gisnes om, stationeret ved stationen Nørre-Vorupør, der har en god baad, men temmelig lille til den store landingsplads, saa kan een af de 2 stationer — Stenbjerg eller Thorup-Strand — blive særdeles velhjulpet her.

Selvfølgelig maa vi da straks tilføje, at vi i ovenstaaende kun har peget paa, hvad der eventuelt kan komme til at foreligge ved de paa-gældende stationer. Det er jo i første instans redningsbestyreren og redningsudvalget, der kommer til at tage stilling til, hvad der skal ske og hvor det skal ske. Vi kan jo kun argumentere og det lover vi fortsat at gøre.

Der foreligger nu en oplagt chance for at de 2 redningsstationer — Stenbjerg og Thorup-Strand — endelig kan faa ombygget de gamle ro-redningsbaade og faa motor-redningsbaade i stedet. — n.

### 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

### Havets digter fylder 65 —

Forfatteren *Erik Bertelsen*, Gilleleje, fyldte 65 aar den 25. september, og selvom det bliver lidt post festum saa vil vi bringe vor lykønskning.

*Erik Bertelsen* er som bekendt født paa Harboøre, og er forfatter til en lang række bøger, der skildrer vestkystfiskeren i hverdagstøjet og livet mod vest, hvoraf kan nævnes „Dagen bryder frem“, „Mænd paa havet“ og „Kvinder ved stranden“ — samlet i „Harboøre folk“.

Forfatteren har gjort sin hjemstavn ære, og hans navn er forlængst slaaet fast som een af vore ypperste hjemstavnsdigtere. Derudover har *Erik Bertelsen* en betydelig lyrisk forfatterskab bag sig. Her nævnes blot „Blæsten gaar frisk over Limfjordens vande“.

Vi er med til at gratulere. — n.

### LEMVIG

**E. SMEDGAARD**  
Selsk. Guld- og Sølv-Optik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 109

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 408-413

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. 884  
Filial: Thyborøn . Telf. 29

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

LEDIG

### Rederi-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 8799  
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 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. 2 84 29  
v. E. Nielsen og G. Erlandsen  
Repræsentant for »TUXHAM«

### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 2 05 64 - Privat 2 07 18

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn  
Tlf. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 88

### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri  
Ny Havn - Telefon 2 21 53

H. J. Christensen privat Telefon 2 14 82

### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere  
Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted  
Ny Havn . Telf. 2 03 87

### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 2 08 38

### 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 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie



<b>Andersen &amp; Jensen</b> Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	<b>Thyborøn Fiskeauktion</b> (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn 57 . Omst til Priv.	LEDIG
---	--	-------

**SEJL TIL BORNHOLM**  
 med „66“-bådene

„Bornholm“  
 „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  
 DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
 1866



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

KØB



DANSK

**ESBJERG**  
**TOVVÆRKSFABRIK A/S**  
 Telefon 2 40 00



**C.K. HANSEN**



1856

Skibsreder og -Mægler

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

Korresponderende Reder for  
 D S DANNEBROG A S

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

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG

LEMVIG  
 CENTRAL  
 TELEFON



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1963

30. Aarg.



Den nye redningsbaad paa prøvesejlads



REJS MED  D. F. D. S.  
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

**Gadgaard Nielsen . Lemvig**

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

**Brødr. Lauridsen**

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

**Mogens Andersen**

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . Esbjerg

Marketederlet

**„NY HAVN“**  
ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 2 49 58

**Esbjerg Skibsværft  
& Maskinfabrik**

v. Søren Andersen  
& Sønnen . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og Reparation

Damp-  
skibsselskabet  
**TORM**  
København

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

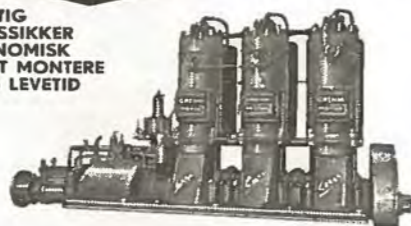
AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**

Esbjerg **Vestjysk Krystal Isværk** A/S Telefon 2 00 66

**GRENAA  
MOTOREN**

— til alle  
maritime formål

KRAFTIG  
DRIFTSSIKKER  
ØKONOMISK  
LET AT MONTERE  
LANG LEVETID



Leveres 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  
Fiolatræde 24 - København K. - Telefon Central \*8284

Hirtshals

**Fiskeriauktion  
N. C. Jensen**

— statsaut. —  
Telefon 34 Privat 54

**J. GRUMSEN**

Maskinfabrik  
Tlf. 2 33 82  
ESBJERG

**Jørgen Hansens  
Skibssmedie**

v. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 2 12 33

**Carlsen & Aens**

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

**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, København

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1963

30. aarg.

## Efter søsætning og 2 dagesprøvesejlads

paa Limfjorden, gav sagkundskaben Klitmøller-redningsbaaden,

bygget paa Krog & Christensens Skibsværft i Thisted, et rent ug

Der var forleden stabelafløbning paa Krog & Christensens Skibsværft i Thisted. Det var den nye Klitmøller-m/redningsbaad, der blev sat i vandet under overværelse af redningsmænd fra Klitmøller samt mange andre interesserede. Det var øjensynligt, at de to bygmestre baade var spændt og bevæget, idet jo manges øjne, i den tid redningsbaaden har været under bygning, har været rettet mod denne første utraditionelle baad i redningsvæsenets lange historie, bygget uden for Orlogsværftet — men allerede da baaden gled ud i sit rette element, glædede det en at se dens placering og linier, der forhaabentlig vil gøre den velegnet til de krævende ture fra aaben kyst.

Da redningsbaaden begyndte farten fra beddingen, gav skibsbygmester Marius Christensen den de gode ord med paa færden: Gid Gud maa følge Klitmøller-redningsbaaden over havet. Og denne hilsen efterfulgtes af et trefoldigt hurra fra de tilstedeværende. Derefter gav Christensen et rids af baadens forhistorie, og indrømmede de mange hindringer, der var tilstede før bygningen endelig blev overgivet værftet, og han understregede, at det helt og fuldt var daværende forsvarsminister Poul Hansen, der overgav opgaven. At denne er lykkedes for os, vil jeg ikke skjule glæden over. Han motiverede et kraftigt besvaret leve for Poul Hansen og bragte videre redningsvæsenet i Klitmøller en tak for frugtbar samarbejde.

Ogsaa opsynsm. Kyora Odder, Klitmøller, havde ordet for tak og udtalte haabet om at baaden maatte magte de fremtidige opgaver.

### Prøvesejladserne paa Limfjorden

De følgende par dage efter stabelafløbningen stod saa i prøvningens tegn, men det ville være synd at sige, at det blev nogen bitter prøvelse, hverken for redningsbaaden, skibsværftet eller sagkundskaben, der var ombord.

Vi er gjort opmærksom paa, at saavel m/redningsbaaden (den 3 tons tyskbyggede i Sønderho) som „Hjælperen“ i Frederikshavn, er

bygget udenfor Orlogsværftet, ligesom jo ogsaa de første ro/redningsbaade, idet Orlogsværftet først tog opgaven op i 1881.

Vi vil dog tro, at det er første gang, at redningsvæsenets chef personligt har lagt krop til en prøvesejlads, der har stragt sig over flere dage, der vejrmæssig set har været sure dage med regnbyger og tæt taage over Limfjordens efteraarsgraa vande.

Der er efter redningsbaadens søsætning og afslutningen af prøvesejladserne ting, der tyder paa, at den højere sagkundskab i sin tid ikke behøvede at nære skepsis med hensyn til at lade en redningsbaad bygge i provinsen — i dette tiltælde paa Thisted-værftet. Den har nemlig magtet opgaven saa godt, at det er lutter lovord, der bliver bygmestrene til del fra alle sider.

Vi havde efter sidste prøvesejlads en samtale med redningsbestyrer Aaskov Pedersen, der, som den sømand han er, ikke følte sig en smule udkørt, efter at have været med i de krævende prøver paa Limfjorden i hele to dage, og det samme kan siges om ingeniør Vandborg fra firmaet Knud E. Hansen, der for redningsvæsenet har ført tilsyn med baadens bygning og staaet inde for, at kontraktens krav er blevet opfyldt.

### Og hvad siger da sagkundskaben?

Vi retter dette spørgsmaal til redningsbestyrer Aaskov Pedersen, der svarer: Der er nu foretaget en to dages prøvesejlads med redningsbaaden, og den maa jeg betegne som have været tilfredsstillende i enhver henseende, saaledes at fartøjet synes at opfylde de i specifikationen rejste krav og de forventninger, der har været stillet til fartøjet. Det er afprøvet med fuld fart frem over i 4 timer samt al anden manøvrering, og den giver en fart paa 10,2 knob uden beskyttelsesring om skruen, og ca. 10 med beskyttelsesring, og er dermed sikkert redningsvæsenets hurtigste fartøj. Det er et stift fartøj, der ikke paavirkes af mindre vægtforskydning.



ger. Det ligger fint paa søen, er let at manøvrere og ved drejningsprøve for fuld kraft frem tager det en cirkel paa 21 sekunder. Det maa sluttelig bemærkes, at der ikke har været lejlighed til at foretage egentlige søprøver paa Limfjorden, disse prøver, hvorunder det skal vise sig hvorledes baad og skruerarrangement vil arte sig i sø, kan først foretages, naar baaden kommer ud paa kysten.

Redningsbaadens tekniske konsulens hr. ingeniør Vandborg medgiver ligeledes baaden ros, og udtaler: Ud fra en teknisk vurdering er alt forløbet paa den bedste maade.

Opsynsmd. Kyora Odde: Vi redningsmænd, der alle har været med i prøvesejladsen, er tilfredse og kan sige, at baaden fuldt ud er efter vore ønsker.

Skibsbygmester Marius Christensen: Vi er ikke stolte over den ros, vi har faaet for redningsbaaden, man betroede os at bygge, men vi er glade og meget taknemmelige over at opgaven er lykkedes for os — vi skylder mange tak, men den største lader vi gaa opad. jp.

### Den paa Orlogsværftet nybyggede 9 tons redningsbaad faar station i Nørre Vorupør

Stenbjerg og Thorupstrand faar hver sin motorredningsbaad

Det vil vist næppe være for meget sagt, at de beslutninger, der den 21. oktober blev taget i redningsudvalget angaaende nystationering og omstationering af redningsbaade, betød en aaben haand til redningsvæsenets mandskaber paa den aabne kyst, og det kan vel saa ogsaa tilføjes, at der trængtes haardt baade til nyt og til de forbedringer, der er tale om.

Paa nævnte møde blev der taget stilling til en lang række omplaceringer, og resultatet kan læses her.

Redningsstationen Nørre Vorupør faar den nybyggede 9 tons redningsbaad, der er bygget paa Orlogsværftes. Stationens nuværende baad flyttes til redningsstationen Lildstrand, der til gengæld afleverer sin nuværende baad til Løkken redningsstation, der afleverer sin nuværende baad til redningsstationen Stenbjerg. Klitmøller redningsstation faar sin i Thisted nybyggede redningsbaad og afgiver sin nuværende baad til redningsstationen Thorupstrand.

Dette vil sige, at de to ro-redningsbaade, der hidtil har været stationeret henholdsvis i Stenbjerg og Thorupstrand, udgaar af fartøjslisten. Og ikke mindst denne kendsgerning vil blive modtaget med glæde og tilfredshed, saa meget mere som det maa siges, at de to stationer har været daarligt udrustede til at møde deres op-

gaver. At det blev Nørre Vorupør, der fik den nybyggede 9 tons redningsbaad, kan ikke undre, da denne kystens betydeligste fiskerleje jo maa skønnes at have store redningsmæssige opgaver at løse.

Yderligere kan det oplyses, at denne nye redningsbaad, som har været omtalt i bladet, før endelig placering skal prøvesejles og præsenteres i Grenaa, Anholt, Thorsminde og ved Thyborøn. Mens redningsbaadene, altsaa baade 9-tonneren fra Orlogsværftet og redningsbaaden, der er bygget paa Thisted-værftet, ligger i Thorsminde, vil redningsudvalget besøge denne station for at bese og prøvesejle de to nybygninger.

Hvad angaar den nye 16 tons redningsbaad, der er bygget til Esbjerg, og som har været paa turne langs Vestkysten, da vender denne snarest tilbage til stationen, og derefter afgives Esbjergs overskydende redningsbaad til stationen Nexø paa Bornholm.

Herefter er det redningsudvalgets mening, at der snarest muligt paa Orlogsværftet lægges køl til en ny 16 tons redningsbaad, der stationeres ved Hvide Sande.

Som man vil se, har de tre foreløbige nybygninger til Det danske Redningsvæsen affødt en meget glædelig kædereaktion, om man ellers kan bruge udtrykket, der helt givet vil vække tilfredshed ved stationerne Nørre Vorupør, Lildstrand, Løkken, Stenbjerg, Klitmøller, Thorupstrand, Esbjerg og Nexø.

Mon ikke der endog er god grund til at lykønske redningsbestyrer Aaskov Pedersen med de foretagne indstillinger, som det vel maa formodes at han har staaet bagved, samt redningsudvalgets absolutte enige tilslutning — for slet ikke at glemme de berørte stationer, der hver især — dette formoder vi — faar bedre maeriel, end de hidtil har raadet over.

„Tidsskrift for Redningsvæsen“ vover at paa-staa, at det er mange aar siden vi i vort blad har kunnet bringe en saa lang og glædelig melding.

Om de m/redningsbaade, der altsaa nu med det første skal skifte station, kan vi oplyse følgende:

Esbjerg	12,3 m med en 80 HK Gray motor
Nr. Vorupør	10,2 - - - 60 - - -
Lildstrand	10,3 - - - 60 - - -
Løkken	10,3 - - - 32 - Fordson
Klitmøller	10,3 - - - 32 - - -

Det kan tilføjes, at samtlige motorredningsbaade er udstyret med radiotelefonanlæg.

De er alle, med undtagelse af Løkken- og Klitmøllerbaaden, underkastet modernisering paa orlogsværftet, saaledes overbygget m.v. jp.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Mands Minde

### Dødsfald

Opsynsmand ved redningsstationen „Svaneke“ Poul Johannes Hansen er afgaaet ved døden den 24. september.

Poul Hansen, der var født den 29. oktbr. 1902, blev ansat som betjeningsmand den 1. oktbr. 1937 og som opsynsmand den 1. oktbr. 1955. Han havde deltaget i redningen af 20 skibbrudne.

Der er endnu ikke ansat nogen ny opsynsmand i den ledigblevne stilling.

Fhv. baadmand Hans Lodberg Tarbensen, Hvide Sande, er afgaaet ved døden den 15. oktbr.

Hans L. Tarbensen, der var født den 8. marts 1891, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Sønder-Lyngvig“ den 1. oktbr. 1922 og fortsatte efter denne stations nedlæggelse i 1933 ved den nye redningsstation „Hvide-Sande“ til han paa grund af alder afgik fra tjenesten den 1. oktbr. 1954.

Hans L. Tarbensen havde deltaget i redningen af 71 skibbrudne og var dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.

### 85 aar

Fhv. baadmand Anders Peter Nielsen, Skallerup Klit, fylder den 5. novbr. 85 aar.

### 80 aar

Fhv. baadmand v. stationen „Søndervig“ Søren S. Mose, nu bosat i Esbjerg, fylder den 26. novbr. 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Hans Pedersen, DM., Sønderho, fylder den 6. novbr. 75 aar.

Fhv. baadmand Emil P. Mose, R. af D., Kandestederne, fylder den 8. novbr. 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand Svend Konrad Christensen, Skagen, fylder den 5. novbr. 70 aar.

### 50 aar

Baadmand v. r/st. „Nymindegab“ Aksel J. Høj fylder den 27. novbr. 50 aar.

### Ordensdekoration

Opsynsmand ved redningsstationen „Rindby“ paa Fano Svenning O. Boye er udnævnt til ridder af Dannebrogordenen.

### Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Kandestederne“

Midlertidig ausat baadmand Tage Georg Larsen er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned. I den ledigblevne plads er midlertidig ansat Egon Ernst Houkjær Jensen.

Redningsstationen „Østerby“

Opsynsmand Harald Theodor Larsen er efter ansøgning og p. g. af alder afskediget af tjenesten fra udgangen af oktober maaned.

Harald Larsen, der er født den 15. oktbr. 1893, blev ansat som baadmand den 1. maj 1915, som baadformand den 1. oktbr. 1935 og som opsynsmand den 1. oktbr. 1946. Han har deltaget i redningen af 34 skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, ridderkorset af Dannebrogordenen og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand er ansat baadformand Johan Thorvald Larsen, der har været ansat ved stationen siden 1. oktbr. 1937, deraf som baadformand fra 1. oktbr. 1953.

Der er endnu ikke ansat nogen ny baadformand eller baadmand i de ledigblevne stillinger.

## Hjælpefonden

De, som ønsker at komme i betragtning ved uddeling af Hjælpefondens midler, vil kunne faa ansøgningssekemaer ved henvendelse til

W. Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, til hvem skemaerne tilbagesendes senest 15. november. — Husk at udfylde skemaerne korrekt.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS



## Den 9. internationale redningsbaadskonference



H.R.H. Princess Marina aabner konferencen. I baggrunden til højre og venstre for orgelet sidder medlemmer af „Det skotske Newhaven fiskekoners sangkor“.



H.R.H. Princess Marina overrækker guldmedalje til baadformand Hubert Petit fra St. Peter Port (Guernsey) redningsstation.

Fra redaktionen af „Tidsskrift for Redningsvæsen“ har jeg modtaget anmodning om til Tidsskriftet at give en beretning vedrørende den i Skotland fornylig afholdte redningskonference, hvori undertegnede deltog. Det er med glæde jeg herved efterkommer redaktionen anmodning, men maa dog samtidig bemærke, at som følge af det særdeles omfattende materiale, der blev gennemgaaet paa konferencen, maa nærværende redegørelse nødvendigvis blive meget summarisk.

Endvidere vil en stor del af de behandlede sager være uden interesse for flertallet af Tidsskriftets læsere, hvorfor disse emner ikke berøres i det efterfølgende.

Som det tidligere har været nævnt her i bladet blev „Den 9. internationale redningsbaadskonference“ afholdt i Edinburgh i dagene fra og med den 3. til og med den 6. juni 1963.

Det engelske redningsvæsen, „The Royal National Life-Boat Institution“, som stod for hele arrangementet, fortjener megen anerkendelse for den paa alle maader saa vel tilrettelagte møderække og for det særdeles stilfulde og yderst interessante forløb, konferencen i det hele taget fik.

De deltagende lande, i alt 17, var følgende, nævnt i alfabetisk orden: Belgien, Chile, (Finland), Frankrig, Indien, Irland, Island, Japan, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Storbritanien, Sverig, USA, USSR (Rusland) og West-Tyskland.

Disse lande blev repræsenteret ved 64 delegerede. Finland, som var tilmeldt med 2 delegerede, mødte ikke, idet direktøren for det finske redningsvæsen, kaptajn U. Lundquist, var omkommet ved en trafikulykke umiddelbart forinden.

Konferencens formelle aabning, som blev fo-

retaget af Hendes Kgl. Højhed prinsesse Marina, Hertuginde af Kent og præsident for „Thy Royal National Life-Boat Institution“, formede sig meget højtideligt og var i sig selv en oplevelse.

I tilknytning til aabningsceremoniet blev baadformanden (coxswain) fra den paa den engelske kanalø Guernsey stationerede redningsbaad dekoreret med guldmedalje — det engelske redningsselskabs højeste udmærkelse — som paaskønnelse for et redningsforetagende i februar maaned d. aa., hvorved 9 mand fra et norsk motorskib blev reddet under yderst vanskelige og farefulde omstændigheder. Den engelske redningsbaad maatte saaledes 10 gange løbe op til læsiden af det stærkt krængende norske skib for at faa de 9 mand bjerget. Der blæste paa det tidspunkt en fuld storm over farvandet, og i forbindelse med en stærk, opgaende strøm var søen meget høj og krap. Ogsaa den øvrige del af redningsbaadens besætning havde faaet tildelt redningsselskabets paaskønnelse, dels i form af medaljer og dels ved diplom.

Den egentlige konference tog herefter sin begyndelse og formede sig i hovedsagen som en gensidig orientering vedr. de respektive landes søredningstjeneste og det hertil benyttede materiel samt særlige vilkaar og bestemmelser specielt med hensyn til, hvad der var kommet frem siden sidste konference, som afholdtes i Bremen.

Hovedemnerne, til hvilke der fra deltagerlandene forud var fremsendt indlæg, omfattede:

1. Baadtegninger og konstruktioner (7 indlæg).
2. Kystredning (8 indlæg).
3. Førstehjælp og beskyttelse af mandskab (6 indlæg).
4. Meddelelses- og forbindelsesmidler (4 indlæg).



Norsk redningskrydser „Bergen-kreds“

5. Redningsbaadsstationer (2 indlæg).
6. Diverse (8 indlæg).

I tilknytning til pkt. 1 var der lejlighed til at bese og foretage sejlads med det til søredningsselskaberne i England, Holland, Norge, Sverige og West-Tyskland senest byggede fartøjsmateriel.

England præsenterede saaledes flere fartøjstyper; disses skrogform og indretning minder i hovedtrækkene en hel del om de paa Orlogsværftet til Redningsvæsenet senest byggede motorredningsbaade, men de engelske baade gav indtryk af at have et noget større elektronisk udstyr end vore egne har.

Endvidere blev den nye selvrejsende „Oakley“-type demonstreret, idet baaden ved hjælp af en kran blev kæntrret over, hvorefter den i løbet af faa sekunder og uden paavirkning udefra atter laa „paa ret køl“.

Fra Holland var der sendt 2 nye dobbeltskruede motorredningsbaade, nemlig „Koningin Juliana“ paa 70 fod, ca. 54 ts og ca. 11 knob, samt „Carlot“, der er selvrejsende og af nærlig samme størrelse og fart.

Norge præsenterede sin nyeste redningskrydser „Bergen-kreds“, som er paa 75 fod, ca. 115 ts og ca. 11 knob. Fartøjet, der er dobbeltskruet og indrettet for bugsering, var meget tiltalende, gav indtryk af gode søgenskaber og

en hensigtsmæssig indretning ogsaa med henblik paa længere tids ophold i søen, ligesom udstyr og instrumentering var ført helt til dato.

Sverige var mødt med en ligeledes ganske ny motorredningsbaad, som er udført i søvandsbestandig letmetal og helsvejset. Fartøjet, der i skrogform minder meget om de saakaldte „speed-baade“, er paa 10,5 m, dobbeltskruet med ialt 230 HK og holdt en gennemsnitsfart paa ca. 14 knob paa turen over Nordsøen; top-hastigheden opgives til ca. 17 knob. Baaden har senere faaet navnet „Gustav V“ og er nu stationeret i Barsebäck paa den svenske Öresundskyst fortrinvis til hjælp for det stadigt voksende antal lystfartøjer i dette farvand, til hvilket brug baaden uden tvivl er meget velegnet.

West-Tyskland viste en nybygget redningskrydser „Georg Breuning“ paa ca. 26 m og med 2000 HK. Fartøjet kan, ved at der tilkobles en ekstra motor, øge sin fart til ca. 20 knob, og til brug paa meget lægt vand medføres en 5,5 m lang „datterbaad“, der udsættes direkte fra agterdækket. Tiden tillod desværre ikke en gennemgang af skibet, men det gav absolut indtryk af at være velegnet til sit formaal som søgaaende redningskrydser, ligesom det elektrotekniske udstyr var af nyeste type.

Fra US Coast Guard blev der redegjort for en 44 fods motorredningsbaad paa 15,8 ts og med en tophastighed paa ca. 15 knob. Fartøjet er bygget af staal og skal være afprøvet paa saavel vestkysten som østkysten af USA, hvorefter Coast Guard havde bestilt 18 af denne type til levering i indeværende aar, men man paaregnede, at det endelige antal ville blive ca. 100. En farvefilm viste fartøjets store sødygtighed, bl. a. i braadsøer paa indtil 40 fods højde, ligesom stabilitetens udstrækning angives til mere end 175°, hvilket igen vil sige, at fartøjet praktisk taget er selvrejsende fra enhver stilling. Saavel beskrivelse som billedmateriale gav et særdeles fordelagtigt indtryk.

Pkt. 2 omfattede hovedsagelig erfaringer med og beskrivelse af oppustelige redningsbaade, redningsflaader og redningskranse. Der blev saaledes forevist en oppustelig, norsk redningsflaade af polyester, samt fra Sverige en oppustelig gummiflaade, hvis bund bestod af et net til nedspring for skibbrudne. Fra amerikansk side blev der givet en meget interessant beskrivelse af helikopterens anvendelighed ved eftersøgning og redning til søs; det blev herunder nævnt, at en helikopter havde været i stand til at bugserer en 40 fods fiskerbaad med en hastighed paa 15 knob i mere end en time.

Pkt. 3. Herunder blev behandlet forskellige hjælpe- og beskyttelsesforanstaltninger. Saaledes kan nævnes: Beskyttelse af redningsbaade og disses besætning under brand i tankskibe. Beskrivelse af en af Coast Guard anvendt beskyttelsesdragt til redningsbaadsmandskab. Alminde-





Den svenske redningsbaad „Gustaf V“.

**Data:**

Material: Aluminium, L. Ø. a.: 10,5 m, bredd: 3,7 m, dybtgaende: 0,9 m, deplassement: 5,5 m, fart: 21 knob, motorer: 2 st. Volvo Penta TMD 47 paa 115 HK., samt 1 stk. Volvo Penta AQUAMATIC paa 110 hk.

lig førstehjælp i redningsbaade. Heraf var der af særlig interesse for Redningsvæsenet en beskrivelse af et apparat til brug ved „mund til mund“-metoden samt af en særlig baare til brug ved sygetransport under snævre og vanskelige pladsforhold.

Pkt. 4 omhandlede forskellige spørgsmål vedr. radiokommunikation, saaledes bl.a. V.H.F. overvaagningsystem og radio-telefoni i søredningstjenesten. Nødposition bestemt ved radiopejlesender. Radiokommunikation mellem beskyttede skibe og armerede søstridskræfter under en væbnet konflikt.

Under pkt. 5 blev der fra fransk side givet en kort beskrivelse af landinstallationerne ved 2 nye redningsstationer, hvor redningsbaadens søsætning og bjergning foregaar ved davider.

England beskrev de særlige forhold, som bl. a. paa grund af den store tidevandsforskel ved de engelske kyster gjorde sig gældende ved konstruktion og bemanning af en moderne engelsk redningsstation. Endvidere blev der givet en beskrivelse af de senest byggede og moderniserede engelske kystredningsstationer; der blev herunder oplyst, at der under det engelske red-

ningsvæsen er udstationeret i alt 149 redningsbaade langs de engelske og irske kyststrækninger. Af dette antal indsættes de 98 i huse, 49 ligger opankret og 2 henstaar paa den aabne kyst.

Pkt. 6 omfattede saadanne spørgsmål, som ikke kunne indpasses under de tidligere nævnte emner, saaledes kan nævnes: Udviklingen af det norske redningsvæsens flaaede i forhold til den norske fiskerflaades udvikling. Rednings- og vejrskib i Nordsøen. Overblik over det islandske eftersøgnings- og redningsarbejde. Redegørelse over den seneste tids søulykker og redningsaktioner i de japanske farvande. Kortlægning af søredningstjenesten over hele verden. Svensk redegørelse for en kombineret lods- og redningskutter.

Med behandling af disse sidste spørgsmål var den egentlige debat og sagsbehandling til ende, men ogsaa konferencens officielle afslutning formede sig særdeles festligt, saa der var lejlighed til under hyggeligt samvær at uddybe nystiftede bekendtskaber og at tage afsked — vel i de fleste tilfælde til næste konference, som afholdes i 1967 i San Malo i Frankrig i forbindelse med det franske redningsvæsens 100-aars jubilæum, og hvor Societé Centrale de Sauvetage des Naufragés staar for arrangementet.

Redningsbestyreren.



H.R.H. Princess Marina overrækkes blomster af baadformandens datter fra den skotske redningsstation, „Kirkcudbright“.

## Den store drukneulykke ved Vestkysten 1893

### Et 70-aars minde

Den 21. november er en af de mørkeste mindedage paa den jyske vestkyst, og i aar er der netop hængaet 70 aar siden hin rædselsnat, der satte saa dybe spor i saa mange hjem bag klitterne, hvor fædre og brødre blev revet bort.

Alene ved Harboøre druknede 27 fiskere, og 64 børn blev faderløse, men det var ikke blot her ulykken ramte, selvom slaget var langt den haardeste ved denne landingsplads. Ved Agger druknede 13 fiskere og ved Lyngby 8, Stenbjerg gik fri, men ved Vorupør druknede 2 og ved Klitmøller 3 fiskere.

Endnu levende fiskere kan fortælle om det fine, stille vejr, det var da fiskerne tog paa havet, men paa en haandevending forandrede billedet sig til en storm, der satte havet i et vældigt oprør. En medvirkende årsag til ulykkens omfang maa vel ogsaa ses i de relativt smaa og skrøbelige fiskerfartøjer, der jo kun raadede over sejl og aarer og fuldstændig var prisgivet under forsøget paa at forsere revlerne, idet ulykkerne netop i altovervejende omfang skete paa revlerne mod land.

Den store ulykke satte en betydelig hjælpeorganisation i gang, som har gjort sin gavn op til vore dage, og en gren af vort i højeste grad anerkendte redningsvæsen, nemlig redningsskibene, er udløbere fra tragedien hin nat paa Jyllands vestkyst.

I Agger bor der en mand, der var med paa havet omtalte nat, det er strandfoged, fhv. fisker og redningsmand Chr. Poulsen, som vi i forrige nr. af bladet havde en samtale med i anledning af hans 90-aarige fødselsdag.

Den 26. marts er en anden mindedag for Vorupør, da kæntrede redningsbaaden - 8 druknede

Om denne ulykke fortæller opsynsmd. Niels Jensen, Vorupør, følgende efter stationens protokol: Den 26. marts 1885 var alle fiskere fra lejret paa havet, vinden var syd og havet roligt om morgenen, men op paa dagen rejste havet sig og kom i voldsomt oprør. Paa det tidspunkt var der to af redningsmandskabet, der endnu ikke kommet i land. Ved 1½ tiden blev redningsbaaden transporteret til havet, hvor opsynsmd. Anders Josefsen og 8 af baadens besætning tog redningsbælterne paa og roede baaden flot, der ogsaa kom igennem mange svære braadsøer, men den hævede sig godt igennem søerne paa revlerne og naede ud til de ventende fiskerfartøjer (pramme).

Der gik straks 10 fiskere ombord i redningsbaaden, saaledes at der nu befandt sig ialt 19 mand ombord. Derefter vendte redningsbaaden

#### LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv . Gulds . Jern . Opsik  
Telefon 194 LEMVIG Telefon 194

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

#### A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning  
ENGAARDEN - LEMVIG - TELF. 408-413

#### Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

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

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

#### Brdr. Andersens

MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894  
Filial: Thyborøn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

#### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig  
Alt til jagt, fiskeri og camping

#### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD



om og roede ind mod land. Da den var braadet nær paa revlen udlagdes baadslæbet, og paa hver side af baaden blev der endvidere udlagt beholdere med olie i, men da strøget var saa haardt, kunne det ikke skønnes at olien dæmpede paa søerne. Redningsbaaden fik flere braadsøer, men baadslæbet stoppede baaden saa den ikke tog fart i søerne — men da vi kom længere ind, hedder det i beretningen, fik vi en forskrækkelig høj sø, som rejste baaden lige paa enden. Baadslæbet kunne ikke holde paa baaden, der tog fart i søen, og efter at have løbet noget kom den skæv i søen og kæntrade ca. 200 favne fra land. Nogle af mandskabet bjergede, eller blev bjerget op paa kølen, andre hang fast ved baadens sider, og søerne gik over mange gange, inden der kom baade fra land og reddede os. Redningsmandskabet og to af de i redningsbaaden optagne fiskere blev reddet, men da 8 af fiskerne ingen redningsbælte havde paa, druknede de.

De reddede kom i land kl. 3, og saa snart vi kom ind til stranden, blev der givet signal ud til de andre ventende baade, der endnu laa uden for revlerne, om, at de skulle søge landing længere nordpaa, og et ridende bud blev sendt til Klitmøller for at alarmere redningsstationen der.

Den kæntrade redningsbaad drev noget efter i land længere nordpaa, men tilbagetransporten blev, hedder det, udsat, idet mandskabet var saa udmattede, at de ikke orkede arbejdet.

Samme dag skete der endnu en ulykke ved nabofiskerlejet Stenbjerg, hvor 2 pramme kæntrade og 4 fiskere druknede.

I tilslutning til ovenstaaende siger opsynsm. Niels Jensen: Til de to indberetninger kan jeg bemærke for tilfældet i 1885, at det er meget farligt at gaa ind i braadte, hvis der ikke kan stoles paa et godt baadslæb efter redningsbaaden.

Han tilføjer: I 1893 kunne ulykken muligvis være undgået, dersom redningsbaaden havde været søsat en halv time før ulykken indtraf — derfor kan eventuel kritik nu over en sætning af en redningsbaad, naar det skønnes at være fare paa færde, ved fiskerbaades landing i storm og urolig sø ikke berøre mig, idet man maa resonere som saa, hellere en gang for meget end at fornævnte skal indtræffe.

Den sidste bemærkning af Niels Jensen er alle ansvarlige sikkert enige med ham i. jp.

### 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. . 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

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

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: »Saxbergships«

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

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

#### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 1201

#### OSCAR SKOUGAARD

aut. installer . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

#### SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

### THISTED

#### 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. 2 84 29

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

#### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

#### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 2 05 04 - Privat 2 07 18

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

#### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 86

#### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 2 21 53

H. J. Christensen privat Telefon 2 14 62

#### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

#### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Tell. 2 03 87

#### Gravmonumenter

Martin Billeschou

Stormgade 59

Telefon 2 08 38

#### 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 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie



**Andersen & Jensen**

Skibs- og Baadebyggeri  
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95

**Thyborøn Fiskeauktion**

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

LEDIG

**SEJL TIL BORNHOLM**

med „66“-bådene

„Bornholm“

„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 A/F  
1866

**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 248

KØB



DANSK

**ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon 2 40 00

**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

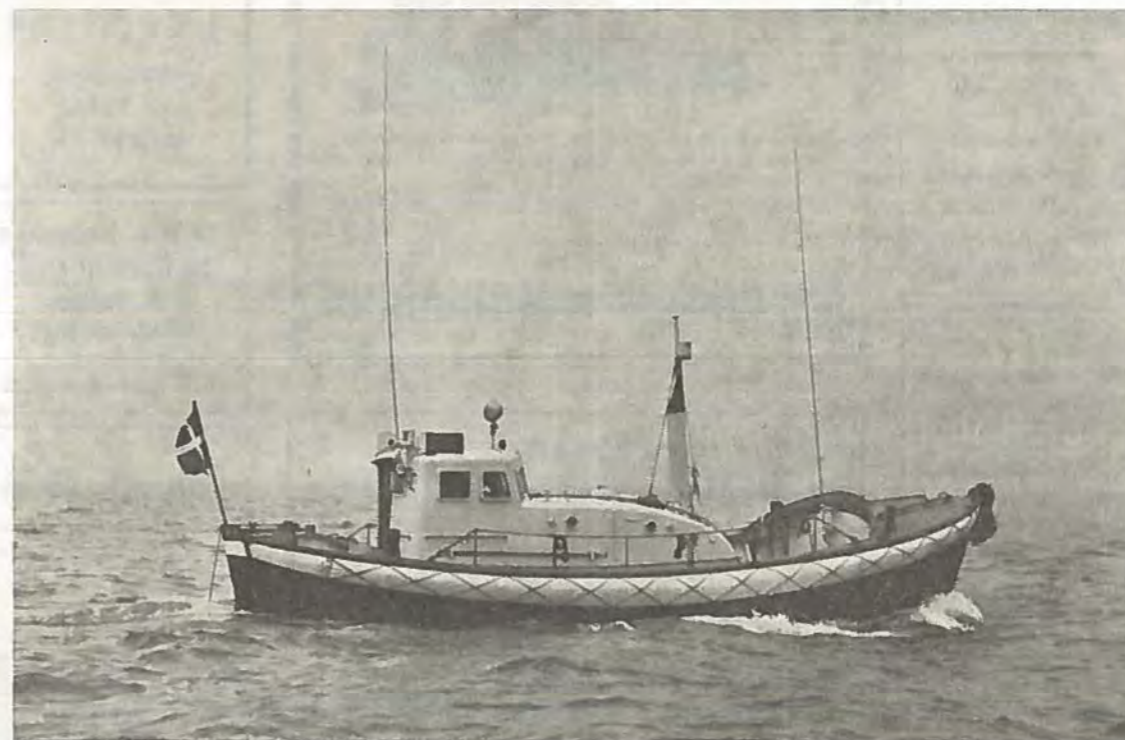


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1963

30. Aarg.

**Den nye Vorupør motor-redningsbaad**

Se artiklen inde i bladet



REJS MED  D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

**Gadgaard Nielsen . Lemvig**

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (077 1) 15\*

**Brødr. Lauridsen**

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

**Mogens Andersen**

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . Esbjerg

Marketenderlet  
**„NY HAVN“**

ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebrød  
Telefon 2 49 58

**Esbjerg Skibsværft  
& Maskinfabrik**

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 2 00 66

**GRENAA  
MOTOREN**

— til alle  
maritime formål

KRAFTIG  
DRIFTSSIKKER  
ØKONOMISK  
LET AT MONTERE  
LANG LEVETID



Leveres 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. aarlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fløistræde 24 - København K. - Telefon Central 8284

**VIKINGEN**

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magazin

Skandinaviens største mest læseværdige  
og rigt illustrerede maritime Magazin.

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. 2 33 82  
ESBJERG

**Jørgen Hansens  
Skibssmedie**

v. K. Nielsen  
Smedens Gang  
Gl. Havn  
Telf. Esbjerg 2 12 33

**Carlsen & Aaens**

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1963

30. aarg.



## Julens forventninger

Julen er forventningernes tid. Børnene tæller dagene til jul og venter med spænding paa, at den store aften skal være inde. — Forretningsfolk ser med forventninger frem imod julemaaned, fordi december maanedes salg betyder saa meget for aarets samlede omsætning. — Husmoderen prøver paa at faa gjort alle sine forberedelser færdige før jul, og forventer en stille tid. — Og sømanden har stillet sine forventninger til julen. Længe før vi andre havde julen i tanker, prøvede han paa at regne ud, hvor julen skulle fejres i aar. For nogle blev det en glædelig overraskelse: Det blev jul hjemme, men for andre en skuffelse: Atter jul til søs.

Jo, vi kender alle juleforventninger og haaber inderst inde, at julen maa give os noget mere end alt det ydre, som den ogsaa bringer med sig.

De gamle profeter saa hen til julen. Flere aarhundreder før Jesu fødsel kan vi læse om juleforventninger i vor bibel. Mon du kan huske profeten Bileams profeti fra 4. mosebog 24, 17: „Jeg ser ham, dog ikke nu, jeg skuer ham, dog ikke nær. En stjerne opgaar af Jakob, et herskerspir løfter sig fra Israel“.

Han ser for sit indre blik Jesus. Sandelig, der var forventning og haab i hans sind.

Profeten ser julen under to synspunkter. For det første ser han julen som en stjerne, der pludselig kaster sit lys ind i verden. Han saa Jesus som en stjerne. Stjernen, som kastede sit lys ind i verdens mørke, stjernen, som blev den lysende morgenstjerne, der bebudede en ny dag.

Mange stjerner slukkes i den verden, vi lever i. Saa hører vi om mordet paa Kennedy! Vi fatter det ikke. Og i vor egen lille verden var der forventninger, der ikke blev indfriet. Hjer-tebaand bristede. Alt var forbi. Vi havde haabet og ventet, men alle forhaabninger slog fejl.

Vi længes efter en stjerne, som bebuder en ny dag.

Og hvor er det godt at vi ogsaa i denne jul maa sige det til hinanden, at der er tændt en stjerne, og at den ogsaa lyser i dag. Derfor kan vi synge, som der staar i julesangen:

Jeg er saa glad hver julekveld,  
thi da blev Jesus født,  
da lyste stjernen som en sol,  
og engle sang saa sødt.

Stjernen taler til os om Guds tilgivelse, om Guds velsignede fred og om Guds uendelige kærlighed. Stjernen er ligesom symbolet paa Guds urimelige godhed imod os mennesker.

Derfor siger vi det til hinanden nu i julen 1963: Lev dit liv i stjernens skær, lad Jesus være dit livs ledestjerne, som kan vise dig vejen.

Det andet, som profeten taler om, er et herskerspir. Jesus er ikke blot stjernen, som vil vise vej, men han er ogsaa kongen, der bærer sit scepter med rette.

Konge var han i krybben. Konge var han, naar mennesker ville løbe storm imod ham. Konge var han, naar uretfærdigheden forsøgte at faa det sidste ord. Konge var han paa Gol-gatha, hvor hans mægtige kongeorde: Det er fuldbragt, lød. Konge var han, da han før sin himmelfart gav sin venner kongeløfte: Se, jeg er med jer alle dage.

Det er en saadan konge, vi længes efter. Vi kan ikke klare livets skær. Men han kan det, Kongernes Konge. Hyld ham derfor som dit livs og som julens herre.

Hvem skal indfri dine forventninger til julen 1963? Der er kun een, der kan det, og det er Jesus. Han vil baade være den, der vil vise dig vej gennem livets ukendte og mørke dage, fordi morgenstjernen bebuder dag. Og han vil være kongen, som du trygt kan betro dig til. Han har det sidste ord, naar alle andre har talt.

Fr. Vilh. Eilschou-Holm.



**erflaaden blæses i havn -**

se linier skrives, ligger den søgaa-  
laade tætpakket i vore havne — efter  
est hjem af en kraftig vestenstorm,  
er blevet udstrakt til en længere øde-  
e med havet dundrende mod kysten.  
lykkeligvis er sædvane kom den hun-  
kutterflaade lykkeligt i havn — med  
tagelser nær — og de kom ogsaa  
af redningsskibe, redningsbaade eller  
kutteres assistance — forslaaede og  
og for enkelte vil det koste mange  
aa skaderne udbedret, saa de atter  
at røgte dagens gerning paa havet.  
n vi kender det, er det jo ikke de  
kader, der gnaver en i sindet. Nej,  
gsmaalet: Fik vi alle vore kære hjem!  
der ogsaa under denne sidste storm  
stod havnen ind med flaget paa halv  
et eller andet lille fiskerhjem der  
eges, hvor det svære ord om død  
tulle siges.

denne gang var der fiskere, der ikke  
n. Mænd, der mistede livet paa den  
— i kampen mod de stærke og  
kræfter. Ogsaa efter denne vinter-  
er børn og mødre der maa savne og

ar ikke at afværge de hyppigt fore-  
tragiske ulykker, der tolder saa haardt  
l, hvis farlige arbejde ligger paa ha-  
er er en ting, vi formaar, og det er  
ed til at betrygge de efterlattede kaar  
gt omfang, og her er der naaet langt,  
g og savn ikke kan stilles derved.  
n ting formaar vi, og her maa vi hel-  
re med, at vi altid raader over bedst  
redningsmateriel, der er rede til at  
erne op, naar hav og storm skaber  
or. Det bør ikke være nødvendigt,  
forbedring eller fornyelse af nød-  
ningsmateriel, hvad enten der nu ta-  
ngsskib eller redningsbaad, skal frem-

sættes aar efter aar før der endelig reageres.  
De mange storme mellem aar og dag og farer,  
der eksisterer, burde understrege de barske vil-  
kaar, der arbejdes under paa det hav, hvis lune  
til alle tider forbliver den samme.

Og saa har vi nu passeret tærskelen til aarets  
sidste maaned — med storm over kysten og  
korte og mørke dage — med strandvagt og  
drøje ture — fornøjelsesture er det ikke og dog.  
Som dreng saa jeg sjældent min far i muntere  
lune end naar han tog afsked med „reden“ og  
paabegyndte vagten. Selv hvis, ordren om vagt-  
turen blev givet paa en juleaften, fik vi børn  
ikke andet indtryk end at dette afbræk i jule-  
aftens-mønstret var helt i sin orden — for, som  
vi børn fik at vide, der kunne jo være menne-  
sker paa havet, der trængte til en hjælpende haand.

Vi ønsker vore strandvagter og hjemmene  
bag klitten en velsignet jul og et nyt aar, hvor  
sindene, ogsaa indenfor vore smaa landegræn-  
ser, maa bøje sig mere sammen til fælles støtte  
og forstaaelse.

Maagen.

Af »Fhv. farmer Christian Mumme  
Bondo og hustru Christiane, født Hart-  
mann's legat« vil der den 6. marts 1964  
kunne uddeles nogle portioner til værdige og  
trængende fiskere ansatte eller forhen ansatte  
under redningsvæsenet i Nørrejylland og deres  
enker samt uforsørgede børn.  
Ansøgningskema vil blive tilsendt efter  
henvendelse til **legatbestyrelsens formand,  
kontorchef H. Fog, Fyns Stiftamt, Slottet,  
Odense**, til hvem skemaerne vil være at ind-  
sende **inden den 15. januar 1964.**

Legatbestyrelsen.



P. MØLLER

THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

## Mands Minde

### 90 aar

Fhv. baadmand *Edvard Johnsen Høj*, Nymindegab fyl-  
der den 22. decbr. 90 aar.

### 60 aar

Baadmand ved redningsstationen „Snogebæk“ *Kaj Th.  
Pedersen*, fylder den 12. decbr. 60 aar.

Opsynsmand v. r/st. „Christiansø“, fyrmester *J. P. Jakob-  
sen*, R, F.M. fylder den 17. decbr. 60 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Østerby“.

I den ledigblevne plads som baadformand er fra 1 nov.  
d. å. ansat baadmand *Peter Andersen* og i den ledigblevne  
plads som baadmand er midlertidig ansat fisker *Knud Gert  
Sørensen*.

### Redningsstationen „Stevns“.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand er ansat fyr-  
mester *J. C. Jensen*.

### Redningsstationen „Svaneke“.

I den ledigblevne stilling som opsynsmand er fra 1. nov.  
ansat fyrmester *S. Grumsen*.

## Vorupør nye motor-redningsbaad ankommen til Grenaa —

Den nye 9-tonns motor-redningsbaad, der er  
bygget paa Orlogsværftet og som fremtidig vil  
faa station i Nørre Vorupør, er nu ankommen  
til første station, der er Grenaa, hvorfra baa-  
den efter en maanedes prøvesejlads sejles til An-  
holt, hvorefter turen gaar til station „Thors-  
minde“ og derefter til Vorupør.

Om sejladsen fra Flaadens Leje til Grenaa for-  
tæller formanden for redningsmændenes forening,  
opsynsmand *Wenzel Rasmussen*, til „Tidsskrift  
for Redningsvæsen“:

Vi var fire mand her fra stationen, der af-  
hentede baaden, nemlig baadformand *Peder K.  
Pedersen*, motorpasser *Harry Rasmussen*, baad-  
mand *Harald Bachmann* og mig. — Paa turen  
havde vi en montør med fra værftet. Inden vi  
afsejlede fra København var Orlogsværftet vært  
ved en frokost, og kl. 14,00 lørdag den 9. no-  
vember forlod vi havnen for hjemgaaende.

Paa det tidspunkt var vinden i vest med en  
vindstyrke paa 6-7, og da vi havde passeret  
*Gilleleje*, fik vi en kraftig sø ret i stævnen re-  
sten af rejsen til Grenaa.

En haard overfart, men ikke bordfyldt.

Vi var i søen paa det nærmeste i 12 timer,  
med snuden ret i søen med 120 Hk., og med

en omdrejningstal paa motoren der viste 1400,  
medens maksimum er 1500.

Det vi straks observerede var, at vi ikke en  
eneste gang — trods den haarde sø ret ind, —  
fik baaden bordfyldt. Den reagerer for toppen  
af søerne omgaaende. Vi fik det halve af Katte-  
gat over os, og det var umuligt at komme paa  
dækket, da vi holdt farten, netop for at kon-  
statere om den kunne holdes paa 8 knob i den  
kraftige sø.

De oceaner af vand vi fik over os var kun  
slagvand, og jeg vil endnu engang understrege,  
at den ikke blev bordfyldt en eneste gang. Vi  
var i Grenaa kl. 2 søndag nat, efter en tur paa  
12 timer, saa vi synes, det var en pæn fart i  
betragtning af vejret, at vi kunne holde 8 knob.  
Motoren arbejdede, i de 12 timer sejladsen va-  
rede, konstant hele tiden og upaaklageligt.

## En redningsbaad Vorupør vil blive glade for

Det er for tidligt at danne sig et et helheds-  
billede af baaden endnu, da vi mangler at prøve  
den for lænsning m. m., men det vi har erfaret  
hidtil, er at vi føler os hjemme paa baaden med  
det samme, der er ligesom „fast bund under  
fødderne“, og der er god dæksplads at arbejde  
paa, hvilket jo er et stort gode. Der er visse  
smaating, som vi kunne ønske ændret, men det  
drejer sig kun om bagateller. Jeg tror, at Nr.  
Vorupør faar en redningsbaad, som de vil blive  
glad for — de vil faa „dæk under fødderne“ i  
den nye 9 tonner.

Jp.

## Glædelig jul - godt nyt aar

Hermed bringer jeg alle i det danske Rednings-  
væsen, vore foresatte i ministeriet, redningsbesty-  
relsen og kontorpersonelet samt alle ved rednings-  
stationerne ansatte en hjertelig hilsen med gode  
ønsker om en glædelig jul og et godt nyt aar.

Grenaa i December 1963.

W. Rasmussen,

fmd. f. Foren. af danske Redningsmænd.

## 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



## Drev rundt i Nordsøen uden ror og strandede ved Lyngby

Seks spanske søfolk druknede, da brigantinen «Intrepido» blev slaaet til vrage paa revlerne —

Den 28. januar 1863 forliste ud for Lyngby paa Vendsysselkysten den spanske brigantine „Intrepido“, ført af kaptajn Francisko Goyenechea, af Cadix under meget sørgelige omstændigheder, idet 6 af den 10 mands store besætning fandt døden i bølgerne, nemlig kaptajnen, styrmanden og 4 matroser. 2 mand blev bjærgede af redningsbaaden, som paa grund af en misforstaaelse først ankom til strandingsstedet ved 6 tiden om eftermiddagen. Baaden maatte fires ned af den høje klint. Tilmed forfejlede 6 udskudte raketter deres maal. 2 mand af besætningen reddede sig i yderst forkommen tilstand i land paa vragestykker.

Skibet, der var paa rejse fra Christianssund i Vestnorge til Santander i Spanien med en ladning tørfisk, blev fuldstændig vrage, saa at fiskelasten ophobede sig i læssevis paa strandbredden og solgtes ved auktion 2. februar. Da de reddede søfolk kun talte deres modersmaal, og ingen her paa egnen forstod dette sprog, „havde enhver forklaring og alle gensidige meddelelser hidtil fundet en uoverstigelig hindring“, hvorfor man sendte bud efter en mand, der kunne mestre sproget.

### Sømændenes forklaring

I følge den forklaring, som de 4 reddede spanske søfolk den 2. februar gav gennem den saakaldte edsvorne tolk, kan begivenheden i korte træk refereres saaledes:

Den 6. november 1862 forlod brigantinen Christianssund, fuld lastet med tørfisk, men paa grund af ugunstig vind vendte man efter 3-4 dages forløb tilbage til Christianssund, som man atter forlod den 22. november, men da storm og modvind varede ved, søgte man havn i Aalesund. Herfra genoptoges sejladsen den 8. januar. Da man 14 dage senere befandt sig under Hollands kyst, knækkede baade rorpinden og den, man havde i reserve, og umiddelbart efter skylledes selve roret væk. Da det ikke gik bedre med et reserveror, var skibet fuldstændig uden styring og drev nu paa maa og faa rundt, indtil man i Helgolandsbugten (den 24. januar) prægede en ukendt sejler.

En baad med tov blev søsat i det haab, at det fremmede skib ville tage „Intrepido“ paa slæb, hvilket vedkommende skibs kaptajn imidlertid nægtede, hvorimod han tilbød at ville tage mandskabet ombord.

Kaptajn Goyenechea mente ikke at kunne forsvare at modtage dette tilbud, fordi han ansaa sig selv og sit mandskab forpligtet til at blive om bord saa længe som muligt, og navnlig ikke forlade skib og ladning før i yderste nødstilfælde.

### Paa revlerne

Skibet omtumledes nu af storm og sø til den 28. januar, da den jyske kyst blev opdaget, uden at man dog vidste, hvor man befandt sig. Brigantinen mistede samme dag bagbords skanseklædning og støtter, og da der ingen udsigt var til at blive reddet paa anden maade, styredes skuden mod land.

I samme øjeblik den tog bunden, sloges masterne over bord af de svære braadsøer. Kaptajnen, kokken og skibsdrengen forsøgte nu at bjerge sig i land paa de flydende mastetræer, men blev alle straks revet bort af braadet.

Styrmandens skæbne kendes ikke, idet han forsvandt, uden at nogen bemærkede det, og en dreng var allerede frosset ihjel. — 2 matroser gjorde forsøg paa at redde sig ved hjælp af nogle vragestumper, men den ene af dem, som aabenbart havde for meget tøj paa, forsvandt straks i bølgerne.

Den anden matros, Jaime, karakteriserede sin redning som mirakuløs. Han mente dog ikke, at han helt havde mistet bevidstheden, da han af 3 mænd blev draget i land i en aldeles afkræftet og forkommen tilstand.

En mand af besætningen, Francisko, reddede sig ved svømning, men havde faaet et søm eller spiger i den ene fod, hvoraf han fremdeles led, 2 matroser, Phillippo og Pedro, blev bjærgede af redningsbaaden.

De reddede spanske søfolk bragte konsul Chr. H. Nielsen, Hjørring, en varm tak for den omsorg, han havde udvist mod dem, og da særligt for de gode klæder, hvormed de var blevet forsynet, da de ved strandingen havde mistet saa godt som alt.

De druknede var foruden kaptajnen, styrmand Enrique Socia, født i Barcelona, matroserne, Valentine de Echegaray, født i Bilbao, Antonio Berno fra Manilla, kok José de Unibaco, samt skibsdrengen Juan Tous.

### Haard anklage

Denne stranding blev aarsag til et ordskifte i Hjørring Amtstidende mellem pastor Friis, Horne, paa den ene side og overauditør Uldall, samt Chr. H. Nielsen paa den anden. Førstnævnte giver bolden op ved følgende meddelelse i bladet:

„Den 8. februar begravdes paa Horne kirkegaard en ung sømand, som efter alt at dømme var styrmanden paa det strandede spanske skib „Intrepido“, da et af hans klædningsstykker bar mærket E. S. Nogle dage i forvejen blev paa samme kirkegaard højtideligt jordet liget af en anden sømand, der fandtes iført kun skjorten,

og som antoges at have hørt til samme skibs besætning, og det bør ved denne lejlighed omtales med særdeles paaskønnelse, at herredsfuldægtig Schmidt ved sin nærværelse under sidste strandingsauktion optog forhør i anledning af dette lig, thi skal man vente at forebygge alle skammelige plyndringer af ilanddrevne lig, er det nødvendigt, at øvrigheden skænker de omstændigheder sin alvorligste opmærksomhed under hvilke man paastaar at have fundet dette eller hint i havstokken“.

Et par dage senere sender Friis til overauditør Uldahl og Chr. H. Nielsen et længere aabent brev, der slutter saaledes:

„Ser vi hen til, at det her gælder om at afvise én for kysten i almindelighed saare vanærende mistanke, er jeg ogsaa aldeles rolig for, at denne min offentlige henvendelse til hine ærede mænd ikke vil blive ubesvaret, men skal det — som ingen bør tro, før en erklæring fra en af dem foreligger — vise sig, at et af de gemeneste tyverier, som tænkes kan, her er blevet begaaet, er jeg ligesaa sikker paa, at alle politimestre, som har forstrande i deres jurisdiktion, herefter ville skænke de mange lig, som mer eller mindre nøgne aarlig inddriver paa Jyllands vestkyst, en endnu større opmærksomhed en hidtil, thi lige saa smukt, som det er, at det offentlige giver disse efter omstændighederne en meget hæderlig begravelse, lige saa vanærende er det for beboerne, naar de i forvejen skulles plyndres lige ind til skjorten for det, de muligt fører med sig til kysten“.

### Konsulens forsvar

Herpaa svares i nedenstaaende indlæg:

„Den af hr. pastor Friis, Horne, til os i Hjørring Amtstidende stillede opfordring, skulle vi saa meget hellere efterkomme, som vi tror at kunne borttrykke den rejste mistanke om plyndring af et paa Horne strand opkastet lig af en mand fra det strandede spanske skib „Intrepido“.

Uden at ville nægte muligheden af, at en enkelt person kan være forvorpen nok til at begaa en slig gerning, bør vi dog paastaa, at kystens beboere i det hele afskyr en saadan. Flere omstændigheder har godtgjort, som gør det uantageligt, at en saadan misgerning skulle være begaaet her. Som bekendt blev to mand af førstnævnte skibs besætning frelst, efter at de, den ene alene ved svømning, den anden, en malajer af fødsel, tillige støttende sig til et af ham (selv) sindrig indrettet redskab, havde nærmet sig kysten, saa at de ved tililende strandboeres hjælp kunne hales ind og bæres i land.

Disse to mand havde i følge egen forklaring, for at lette sig, afført sig klæderne, idet de dog beholdt et enkelt klædningsstykke.

Det er fremdeles ved det bjærgede mandskabsforklaring gjortgjort, at flere af skibets besætning havde afkastet nogle klædningsstykker, og at matros Valentino de Echegaray, omtrent 22

aar gammel, havde afklædt sig til skjorten, i hvilken tilstand han, siddende i skibsbaaden, som stod paa dækket, frøs ihjel, og derefter blev set at blive bortrevet af søerne. Saaledes har de 2 mand, der blev frelst, fortalt.

Dagen før søforklaringen afgaves, blev det meddelt mig, Chr. H. Nielsen, at et lig var drevet op paa Horne strand, og under søforhøret afgav det bjærgede mandskab den oplysning, at det ommeldte lig netop var den nævnte matros' afsjælede legeme, idet de genkendte det ved beskrivelsen, og navnlig paa den blaastrubede bomuldsskjorte, som liget var iført.

Vi skulle endnu bemærke, at der ikke er noget paafaldende i den omstændighed, at et kun halvpaaklædt lig af og til findes paa stranden, thi det er en selvfølge, at den del af et skibs besætning, som ikke har vagt, kan, naar ulykken indtræffer pludselig, kun halvt paaklædt befinde sig i køjerne.

Sluttelig bemærker jeg, at de paa kysten opdrevne lig ikke er begravet paa det offentlige, men paa min bekostning.

Overauditør Uldall og Chr. H. Nielsen.  
af P. Chr.

## 15 fiskeres redningsdaad i Lønstrup for 100 aars siden —

Den 19. oktober var det 100 aars siden, briggen »Stewer Wüstrow« strandede ud for Lønstrup —

Den 19. oktober 1863, om morgenen mellem kl. 3 og 4 strandede ved Lønstrup briggen „Stewer Wüstrow“, kaptajn J. J. Schwenn af Wismar, paa rejse fra Hartlepool til hjemstedet med en ladning kul. Strandingen opdagedes henimod kl. 6, hvorefter saavel redningsbaad som raketapparat straks blev bragt til stedet. Skibet var stødt paa anden revle og var allerede fyldt med vand.

Ved det første forsøg med redningsbaaden lykkedes det ikke at komme de nødstedte søfolk til hjælp paa grund af den stærke strøm sætning og de voldsomme braadsøer. Redningsbaaden drev bort fra skibet og tog land ca. 2 km øst for strandingsstedet, hvorfor den maatte anbringes paa vogn og køres vest paa.

Ved andet forsøg blev 9 mand af besætningen reddet ved, at disse en efter en maatte kaste sig i havet og ved hjælp af en tilkastet line blive halet ombord i redningsbaaden, der som følge af den høje søgang og af de omflyvende vragestykker ikke kunne komme havaristen nær.

Kaptajnen, en mand i 60-aarsalderen, havde ikke mod og kræfter til at kaste sig i havet, hvorfor redningsbaaden maatte søge land med de bjærgede søfolk og lade ham blive alene til-





Thyborøn-kutteren »Johanne Pedersen«, der forleden paadrog sig svære skader under stormen, ses her under bugsering gennem Thyborøn Kanal — ledsaget af redningsskibet »Vestkysten« og redningsbaaden fra Thyborøn.

bage. En fladbaad, som ogsaa var gaaet ud, magtede heller ikke at komme tæt ind paa vraget.

Ved 9-tiden kæntrede skibet, dog saaledes, at stormasten, i hvilken kaptajnen havde søgt tilflugt, endnu ragede op over havoverfladen. Redningsbaaden gik nu ud for 3. gang, men da det var umuligt at arbejde sig gennem brændingen, maatte den vende om med uforrettet sag. Først da baadmandskabet foretog det 4. redningsforsøg, lykkedes det at komme skibsvraget saa nær, at man kunne redde kaptajnen, der naturligvis var meget forkommen.

#### Held i uheld

At redningsbaadens mandskab, hedder det, har handlet med ufortrøden anstrengelse, mod og konduite og under fare for at miste eget liv, fremgaar af alle øjenvidners udsagn.

I følge kaptajnens forklaring var det tykning og strømsætning, der havde bragt skibet ud af kurs. Han vidste ikke om skib og ladning var assureret, i hvert fald gjaldt det ikke hans part i skibet, som udgjorde en ottendedel, saa han ville komme til at lide et betydeligt tab.

Inden kaptajnen forlod skibet, havde han stoppet sine bedste klæder samt skibspapirerne i en sæk, som han ventede at kunne bjerpe med sig, men en styrtse kastede sækken over bord og begravede den i dybet. - Klæderne kunne det endda være med, som det var, ytrede han, men papirerne, der var nedlagt i en lille træske, beklagede han var gaaet tabt, da disse tab antagelig ville sætte ham i mange slags forlegenheder.

Han bad imidlertid alle, han kom i berøring med, om at være opmærksom paa sækken, hvis den skulle drive ind paa strandbredden.

Og nu skete det mærkelige, at den en maaned tid senere blev fundet ved Hirtshals af strandfoged Jørgen Mikkelsen, der straks overgav den til strandkontrollør Vilhelm Holst, som saa gennem konsul Chr. H. Nielsen besørgede papirerne afsendt til Wismar.

#### Talen til fiskerne

Ved en sammenkomst 31. december 1863 hos gæstgiver Houmann (Hotel du Nord) fik de modige redningsmænd under højtidelige former hver

overrakt en pengebelønning. Begivenheden, der i sin tid vakte berettiget opsigt, fortjener at blive draget frem, nu 100 aar efter, og det saa meget som slige tildragelser sjældent bliver kendt af eftertiden. Beretningen om mødet, som skyldes en deltager, lyder i datidens sprogbrug saaledes:

Efter at opsynsmanden for redningsstationen i Lønstrup, Peter Thoft Bech, havde opstillet de 15 fiskere, som med megen livsfare ud for Lønstrup havde frelst en skibbrudnen besætning paa 10 mand, tiltalte konsul Chr. H. Nielsen disse saaledes:

Mine venner fra Lønstrup!

Kække, modige og menneskekærlige mænd. Da vi sidste gang var forsamlede, da var det paa stranden ved Lønstrup. Det gjaldt da om ikke mindre end en kamp paa liv og død mod de oprørte elementer, det fraadende og vrede hav med sin rivende og voldsomme strømsætning og den hvinende og vilde storm. — Det gjaldt da om intet mindre end at vove livet for at redde andres, eders ubekendte liv.

Men skønt I nu alle kun er simple fiskere, saa behøver I dog ingen som helst tilskyndelse eller løfte om belønning for eders menneskekærlige daad, idet I gik frejdigt og frit af egen drift, og eders ædle bestræbelser blev ved den Almægtiges bistand kronede med held. Jeg skal nu tillade mig at spørge d'herrer, som har bæret os med Deres nærværelse, og hvorfor vi ret meget takker Dem, om der kan tænkes nogen ædlere daad.

Det er mig derfor særdeles kært i dag at kunne bringe eder de frelste skibbrudnes inderligste og hjerteligste tak, og det er mig ikke mindre kært at kunne overlevere en belønning af 16 dobbelte Frederiksdoner, hver især nedlagt i en lille æske, paa hvis laag findes anført den belønnedes navn samt belønningens betydning. Som fører af redningsbaaden skal jeg paa den Storhertugelige Mechlenburg-Swerinske regerings vegne overlevere Dem, Jens Nielsen, 2 dobbelte Frederiksdoner for Deres udviste ædle. For samme ædle daad skal jeg overlevere hver enkelt 1 dobbelt Frederiksdor til Jens Chr. Nielsen, Jens Nielsen Baand, Chr. Christensen, Niels Jensen Maaen, Chr. Larsen, Niels Chr. Pedersen, Lars Poulsen Andersen, Chr. Nielsen, Niels Christensen, Ths. Chr. Jensen, Søren Chr. Jensen, Ole Chr. Enevoldsen, Jens P. Nielsen og Jens A. Jensen.

Jeg skal tilføje min inderligste tak, fordi I

*Vi bringer alle, saavel vore læsere som vore annoncører, de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.*

*Redaktionen og ekspedition.*

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Solv. Guld- og Sølv. 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  
ENGAARDEN - LEMVIG - TELF. 408-413

Aktieselskabet

#### LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harbøre - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

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

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 603  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

Brdr. Andersens

#### MASKINVÆRKSTED

Lemvig Havn . Telf. 894  
Filial: Thyborøn . Telf. 29

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

#### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig  
Alt til jagt, fiskeri og camping

#### Rederi-Aktieselskabet

#### »Myren«

Korresponderende Redere  
HOLM & WONSILD



har givet mig en saa smuk lejlighed til at søge eder belønnede.

Jeg skal nu slutte med det inderligste ønske og bøn til Gud om, at vor fælles moder, vort elskede fødeland, det gamle Danmark, ingen sinde i farens stund, eller naar det gælder om opfyldelsen af pligtens og ærens bud, maa savne saadanne brave og modige mænd. Den Almægtige beskytte og beskærme vort dyrebare fødeland mod indre splid og ydre vold.

P. Christensen.

### NYE BØGER

»Jul paa Havet« er udkommet paa *Vikings Forlag*, og præsenterer sig smukt med sit fine ydre. Hvad angaar indholdet er dette ogsaa i orden, saavel i tekst som farverige billeder. — Der er saaledes fortællinger af Simon Hjaltegaard, P. C. Skals, Brørup Sørensen, Will O'Kay og den skrivende sømand Arne Hartmann, for ikke at glemme Otto Ludvig eller Ricard Jensen m. fl. — Billedstoffet er fremragende og skyldes bl. a. O. Qvistoff Poul Sinding, O. W. Dahlstrøm og Carl Neumann. — Det er et julebæfte, der bringer havet og dets folk ind i vore stuer.

»Pandoras æske«. Knud Andersen. (*Borgens Forlag*). Paa bogens første side sender digteren vort blad følgende hilsen, som vi blev meget glad for: Til redningsvæsenet med broderlig hilsen, haandslag og varm tak — sign. Knud Andersen, Nærum. Mere end nogen anden digter har denne Knud Andersen formaaet at fortælle mennesker om søens haarde men saa herlige liv. — Vi skylder ham tak, ogsaa for hans sidste saltvandsfriske roman, der er 38. publikation i rækken. — Vi synes han vokser med hver bog. Tak for »Pandoras æske« og tak for hilsenen, som blev taget til hjertet.

»Jeg gik mig over sø og land«. Karl Eskelund. En charmerende og velfortalt rejsebeskrivelse, denne gang fra Philippinerne blandt primitive stammer. — En digter med en stor evne til at komme i kontakt med folk. Bogen er forsynet med fine fotos.

»Gangsterkrigen i Chicago«. Kennet Allsop. Bogen fortæller om en fantastisk og uvirkelig tid, hvor gangsteruvsænet havde betænkelig fart i den store by. — En skrap bog.

»Nat i Lisabon«. Erik Marie Remarcue. En bog fra det frygtelige haabløse aar 1942, da næsten hele Europa var i nazisternes vold. Denne forfatter kender de trængsler, emigranter og flygtninge levede under. Et mørkt kapitel i vor tids historie.

### „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. — J. H. Christensen, Thorup Strand. Baadmand Wejse, Hvide Sande. — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, Telf. Hirtshals 123. — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, Tlf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

### 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 Geisnæs - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion

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



Skibsproviandter . Etableret 1908

#### 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 41277 . 2 Lin.

#### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 41201

#### OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 41345

SKAGEN

AKTIESELSKABET

#### SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 41538

### THISTED

#### MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

LEDIG

#### KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted . Telf. 361

LEDIG

### ESBJERG

#### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 2 84 29

v. E. Nielsen og G. Eriandson

Repræsentant for »TUXHAM«

#### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

#### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 2 05 64 - Privat 2 07 18

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

#### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 86

#### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri

Ny Havn - Telefon 2 21 53

H. J. Christensen privat Telefon 2 14 82

#### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

#### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 2 03 87

#### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 2 08 38

#### 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 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie