

TIDSSKRIFT  
FOR  
**REDNINGSVÆSEN**

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1964

31. Aarg.



**Engelsk motorredningsbaad »Ramsay-Dyce«**

Station: Aberdeen

Længde: 52 fod — Tonnage: 27 ts. — Byggear: 1958

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

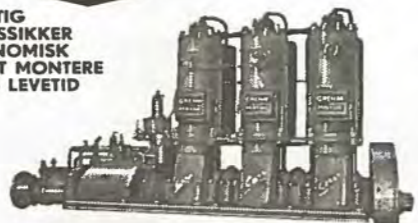
Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

## Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . Esbjerg

Marketenderiet

## "NY HAVN"

ESBJERG  
Indeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og Smørrebød  
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 —  
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  
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, KøbenhavnHirtshals  
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

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1964

31. aarg.

## Maal og midler

Som det vil være kendt af dette blads læsere indsendte redningsmandskabet ved Thorsminde redningsstation, umiddelbart efter det dersteds afholdte udvalgsmøde, deres afskedsbegæring gældende fra 1. januar dette aar.

Grunden til dette drastiske skridt, som der er grund til at beklage, skal efter, hvad der foreligger oplyst være skuffelse over, at der endnu ikke er taget skridt til at stationen bliver forsynet med en mere tidsvarende og større redningsbaad.

Det ville have været lettere at undgaa at knytte kommentarer til denne i sig selv kedelige hændelse, men næppe derfor rigtigere, fordi bladet jo bl. a. er forrum for redningsvæsenets problemer — saavel de mørke som de lyse, og derfor denne beskedne kommentar, der ihvertfald er god vilje bag.

Vi vil straks slaa fast, naar der som her er tale om maal og midler, at vore redningsmænd, set paa den baggrund af det absolutte krav, der stilles til dem, afgjort har krav paa redningsmateriel, der til enhver tid maa anses for at være paa højde med udviklingen og de opstillede krav.

Hvad nu angaar Thorsminde redningsstation er der ingen tvivl om, at redningsstationens reelle behov ikke er opfyldt. Hertil kommer at man i stigende grad har set andre stationers baadmateriel ført a jour efter tidens krav, men intet selv faaet (udover den modernisering af stationens redningsbaad, der skete i takt med moderniseringsplanen).

Hertil kommer at Thorsminde redningsstation over en længere tid har haft den ære — ja, saadan opfatter jeg det nu — at være prøvestation for en række af den senere tids nybygninger. En ære — ja, men paa samme tid en belastning for en station at prøvesejle noget nyt og godt, som man selv trænger til og gerne ville beholde, men som var bestemt for andre stationer, og man efter afprøvningen stod tilbage med den gamle baad og de uopfyldte ønsker. Vi indrømmer, at der ud fra denne kendsgerning meget vel har kunnet opmagasineret en vis skuffelse blandt mandskabet i Thorsminde.

Derimod mener vi, at en beslutning om forhandlinger — netop omkring maal og midler — burde være gaaet forud for det, der skete.

Den nævnte fremgangsmaade burde have været forsøgt først af flere grunde.

For det første ligger der muligheder i en forhandling, og det bør da ogsaa fremover være den vej, der maa betrædes. For det andet var Thorsminde redningsstation stillet i udsigt at faa Esbjerg 12 tons redningsbaad stationeret over et tidsrum af 3-4 maaneder, ligesom yderligere midlertidige foranstaltninger vel kunne imødeses — indtil stationen kunne faa en ny redningsbaad færdigbygget.

Vi røber ingen hemmelighed, naar vi efter det overanførte mener, at ingen — slet ingen — hverken opefter gennem de forskellige trin af redningsvæsenets ledelse eller redningskollegaer føler sig særlig trygge, endsige tilfredse ved denne særlige form, der her er taget i anvendelse. Den skulle ikke gerne indenfor vore rækker komme til at danne skole — for saa kan det hele meget let faa det helt igennem forkerte forløb.

Nogenlunde sikker kan man vel være paa, at det sidste ord i Thorsminde-sagen ikke er sagt endnu, og man maa haabe, at hvad der herefter kan naaes ad den naturlige vej — gennem en rolig og nøgtern forhandling — bliver mere værdifuldt for alle de parter, der er direkte impliceret.

Der er sket en række forbedringer ved en lang række stationer i den seneste tid, og der er grund til at mene, at udviklingen vil fortsætte, hvad den simpelthen maa gøre, ogsaa naar det drejer sig om redningsstationen Thorsminde. Det kan jo ikke nægtes, at netop udviklingen har været sløjt, og paa baggrund heraf maa vel i nogen grad den kraftige reaktion udledes.

Imidlertid burde linien indenfor vort redningsvæsen være den ganske enkelte: Vi kræver alt af vore redningsmænd. — De har til gengæld den samme ret til kravet om det bedste redningsmateriel, der kan skaffes.

Naar denne naturlige balance tilfulde kan siges at være tilstede, saa vil vi sikkert atter finde himlen blaa — over skyerne. Det ske snart.

Maagen.

## Den tyske 6000 tons store damper „Escherheim“'s strandning ved Rubjerg Knude fyr den 13. marts 1940

En redningsmand- og fiskerkone fra Lønstrup har sendt os dette digt, som vi kvitterer for med stor tak. Vi finder anledning til at sige til mange andre redningsmandshustruer — der maaske ogsaa har oplevelser fra havet, der kunne sættes paa prent: Send det til bladet — til glæde for bladets læsere nu i det nye aar.

Vi bringer altsaa her digtet, og baggrunden for digtet er selve beretningen om strandningen, som vi skylder opsynsmand Carl Arildsen, Lønstrup, en tak for. Beretningen er aftrykt andet sted i bladet.

### Et skibsforslis

Fra klitterne kom der en fisker og saa, at en damper var ved at synke. Han vidste, eftersom skibet nu laa, var dets mandskab værd at ynke. Stedets redningsbaad maatte straks afsted, men ved stranden stod der et dige, af mandshøj is som de kæmpede med, det var vinter uden lige.

I snetykning og med vinden nordøst sattes kursen lige mod skibet, men da havde havet gjort en høst, der berøvede søfolk livet. Ved en kærtret jolle hang fire mand, de blev først taget op i baaden, hele agterstavnen var under vand, den sank hurtigt i bølgerne fraaden.

Redningsbaaden gik ind over damperens dæk, der kured' den frem og tilbage. I riggen sad mænd, der var stivnet af skræk, dem ville havet snart tage, om ikke de havde saa megen kraft, at de kunne binde en knude. — Med kastelinen har mange haft den længste time derude.

Det lykkedes ikke første gang, maaske heller ikke den anden, men naar de saa over rælingen svang en reddet — da løfted' de panden. Det var en forkommen og ynkelig last, der omsider blev bragt om borde — en saaret maatte ha' hjælp i hast — problemerne var saa store.

Den medfart de fik i det kolde hav, med linen surret om armen, havde stillet saa altfor store krav, bevidstløse laa de i larmen. De ti blev reddet — en styrmand gik ned for øjnene af dem alle — det var ikke kulden alene der sved, da han dødtræt lod sig falde.

Og hjemturen blev som et mareid, flere redningsfolk ofred' en trøje, de vidste at de betød saa lidt, imod nøden der her var for øje. De naaede ind med ti halvdøde mænd, der nu havde stivfrosne lemmer. — I sindene stod det som skrevet med pen: „Den tur er der ingen der glemmer“.

Saa hørtes raabet inde paa land: „I maa hjælpe os med det samme!“ Som løbeild gik det fra mand til mand, og blev ikke gjort til skamme. Der var stærke hjælpende hænder nok til at bære dem op fra stranden — En slæde stod klar til den lille flok, hvis hjemstavn var en anden.

De blev baaret ind i fiskernes hjem stadig ubevægelig stive, der fik de masseret lem efter lem, og langsomt kom de til live. Men først maatte tøjet fjernes med en kniv, en sømand kom da til bevidsthed, med øjnene bad han for sit liv — mon han tænkte det her blev en afsked?

Der var brug for baade læger og bil, men sneen satte den grænse. Dog skulle den saarede have et smil, ingen haabløshed maatte han ænse. — Først ud paa natten kom de med tog, — kaptajnen var død forinden. — Et skibsforslis taler tit et sprog, der isner som østenvinden.

De mænd, der var med i den redningsbaad fik brug for erfaring og evne — der blev ikke tid til at spørge om raad, kun bjerge hvad havet gad levne. Og da de tilsidst lagde ryggen til for med baaden at naa paa det tørre, da havde de sat deres liv paa spil for en nøddested — er der ingen større.

I. P. L.

## Mands Minde

### 90 aar

Fhv. baadmand *Niels Madsen Vrist*, DM, Flyvholm, Harboøre, fylder den 1. januar 90 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand *Jesper Chr. Jensen*, Slettestrand, fylder den 4. januar 75 aar.

Fhv. baadmand *Kristen Jenten Høj*, Nymindegab, fylder den 10. januar 75 aar.

### 70 aar

Fhv. betjeningsmand *Søren Sigfred Nielsen*, Hennegaard, fylder den 15. januar 70 aar.

### 60 aar

Fhv. baadmand *Knud Reinholdt Sørensen*, Blaavand, fylder den 6. januar 60 aar.

Baadmand ved r/st. „Sønderho“ *Chr. Iversen*, fylder d. 12. januar 60 aar.

Opsynsmand ved r/st. „Slette-Strand“ *Søren Lassen Hansen*, fylder den 15. januar 60 aar.

### 50 aar

Baadmand, reservemotorpasser ved r/st. „Hals“ *Oskar Toftlund Madsen* fylder den 31. januar 50 aar.

### Sølvbryllup

Tirsdag den 4. februar 1964 fejrer opsynsmand ved r/st. „Skagen Havn“ *Peter Mose* og hustru sølvbryllup. Mange venlige hilsner vil sikkert denne dag finde vej til Svalbakken 6. Peter Mose har været ansat i redningsvæsenet fra 1952 og „arvede“ i 1956 stillingen som opsynsmand efter sin far *Thomas Mose*.

### Ansættelser og afskedigelser

*Redningsstationen „Søndervig“*  
Betjeningsmand *Søren Dalsgaard Kristensen* er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af november maaned. I den ledigblevne plads er midlertidigt ansat fisker *Børge Andersen*.

*Redningsstationen „Flyvholm“*  
Baadmand *Chr. Marinus Nielsen Winkel* er paa grund af alder og svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af december maaned 1963. *Chr. M. N. Winkel*, der er født den 4. juli 1902, blev ansat som baadmand den 1. okt. 1930. — Han har deltaget i redningen af 30 skibbrudne.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### Dansk skibsbesætning reddet af russere

Det danske skib sank kort efter

Det danske skib „Hans Boye“ var undervejs til den sovjetiske havn Ventspils med 2000 td. sild ombord. Ved dagry den 7. december begyndte lasten hurtigt at fyldes med vand. Mandskabets anstrengelser nyttede ikke — „Hans Boye“ stak stadig dybere i vandet, og efter ordre fra kaptajn Egon Hansen sendtes SOS ud i æteren. Kl. 4,45 om morgenen opfangede radioen paa kyststationen i Ventspils nødsignalet. Havnefoged Venedikt Tjuvasjin beordrede straks kaptajnerne paa skibene „Syrve“ og „Gjatsk“ der laa paa reden, til at gaa ud og yde „Hans Boye“ hjælp. Fra „Syrve“ fik man det synkende skib i sigte. Kaptajnen paa „Syrve“ estlænderen Arno Kask beordrede en baad sat ud. — I den tog førstestyrmand Vladimir Serdjunk, styrmand Viktor Savinor, førstetelegrafist Vladimir Savinov og maskinist Jurij Sjebakin plads, og matroserne Vasilij Petrov og Viktor Jugatski greb aarene.

Da baaden lagde til ved „Hans Boye“, krængede det danske skib allerede stærkt og truede hvert øjeblik med at synke. Vladimir Serdjuk opfordrede den danske besætning til at forlade skibet og komme ombord i baaden. Matroserne Leif Drew, Ove Jensen og Anders Petersen samt styrmand Leo Jensen kom ned i den, og som den sidste forlod kaptajn Egon Hansen skibet. Imens forsøgte Viktor og Vladimir Savinov at trænge ned i det danske skib for at finde ud af aarsagen til havariet, men der var ikke noget at stille op. Knap var den sidste sovjetiske sømand sprunget i baaden, og den var kommet lidt paa afstand af „Hans Boye“, før skibet sank.

De reddede danske sømænd blev bragt om bord i „Syrve“. Kaptajn Arno Kask gjorde, hvad han kunne, for at hans gæster skulle befinde sig bedst muligt paa turen til Ventspils.

Kaptajn Egon Hansen udtrykte den formodning, at skibet var sprunget læk om natten, og styrmand Leo Jensen var af samme mening.

I Ventspils blev besætningen fra det forliste danske skib indlogeret paa det nye hotel „Dzintarsjura“, og de danske sømænd fik mulighed for telegrafisk at sætte sig i forbindelse med deres familie.

Egon Hansen udtalte efter redningen: Vi takker for den store omsorg, som alle har vist os, lige fra havnefogeden og kaptajnen til matroserne. Vi skal aldrig glemme denne sande veneddaad og de sovjetiske søfolks mod.

### 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

## „Escherheim“s forlis ved

### Rubjerg Knude-Fyr -

Aar 1940 den 13. marts kl. 15 kom baadmand Carl Arildsen og meddelte, at der laa en damper til ankers ca. 2 $\frac{1}{2}$  sømil vest for Rubjerg Knude fyr, men der var ikke noget bemærkelsesværdigt at se og slet ikke i den snetykning. Samtidig meddelte Carl Arildsen, at han havde hørt over radioen, at en damper var ved at synke vest for Hirtshals fyr.

Jeg fik mistanke om at det kunne være denne damper, som laa udfor Rubjerg Knude fyr. — Jeg telefonerede til Hirtshals og fik at vide, at deres redningsbaad var gaaet ud. Derefter talte jeg med Rubjerg Knude fyr og spurgte, om de havde set noget til den damper som laa derudfor, men de havde ikke set eller hørt noget. Fyrmesteren gik selv ud paa havbakken, da han daarligt kunne se den fra taarnet. Fyrmesteren kom tilbage og meddelte, at agterskibet var nær ved vandoverfladen. Jeg spurgte ham om der var hejst noget op i masterne eller om de brændte blus, men der var ingenting at se. — Fyrmesteren gik atter ud paa bakken og fortalte saa, at det var sunket mere og at redningsbaaden skulle ud.

Vinden var nordvest, styrke 7, braad paa 2 revler, til tider paa den 3., strøm fra øst og snetykning. Kl. 15,15 lod jeg mandskabet sammenkalde og alle mødte ved baadhuset 15,25. Der blev antaget 4 mand til undsætning, motoren blev prøvet, redningsbaaden blev nedfjret til søen over is og sne, et anker sat op til luvart, men det kunne ikke holde i den frosne strand. Da fiskerne saa det, sprang de alle til og fik fat i tovet og fik redningsbaaden rettet op igen, nogle sprang paa siden af den og kl. 15,50 var baaden bragt flot, mandskabet fik redningsbælter paa. Men lige før redningsbaaden var bragt flot telefonerede fyrmesteren, at en skibsbaad gik fra damperen med søfolk — redningsbaaden satte straks kurs mod damperen.

Mandskabet og de frivillige fik støvlerne til dels fulde af vand ved udsætningen, isen ude ved søen var paa en mands højde.

Da redningsbaaden kom ud til damperen var agterskibet under vand, 3 mand sad i den forreste mast, 2 i den bagerste, 1 sad i en ventil, 4 mand klamrede sig til en kærtret jolle, en anden jolle var fyldt med vand. De 4 mand ved jollen blev først taget op i baaden paa den maade, at der blev kastet flere linier ud til søfolkene og de blev saa halet ind i redningsbaaden; dem i masterne blev der ligeledes kastet liner til. (Det var vanskeligt at komme damperen nær).

Fyrmesteren meddelte mig, at redningsbaaden kom fra damperen for hjemadgaaende, den gik ikke ned til skibsbaaden. Jeg telefonerede straks til Løkken om at gaa ud og søge efter skibsjollen, jeg havde desuden meddelt Løkken om at være klar, da vores redningsbaad gik, jeg skulle jo først undersøge om damperen fejlede noget, —

Kaptajnen har jo antaget Rubjerg fyr for at være Hirtshals.

Kl. 18 landede redningsbaaden med baadslæbet ude og med ti halvdøde skibsfolk, som blev kørt op i slæde eller baaret op til de nærmeste huse.

En del af redningsmandskabet var trukket af deres tøj for at give det til skibsfolkene; de fik derved en kold og vaad omgang, men straks ved landingen blev de sendt hjem for at faa tørt tøj paa. — 3 læger var kaldet herud, men kunne ikke køre i bil, men politimesteren lejede 1 sneplov med 2 jernbanevogne og 4 mand af besætningen kom saaledes til Hjørring sygehus, de andre blev herude. — Kaptajnen døde ca. 1 time efter at han var bragt i land.

Redningsbaaden blev halet op igennem den høje iskant ved hjælp af 2 spil og bragt i hus sammen med bæltter og tovværk, der var stærkt overiset. — Mandskabet blev hjemsendt og fik ordre til at møde næste dag kl. 8 for at skylle, pudse og sætte alt paa rette plads.

Vandledningen var frosset, saa vi maatte hente vand ved nærmeste hus. Ved redningsforetagendet blev der brugt 28 liter benzin, 1 liter olie. — Redningsforetagendet forløb uden uheld og tilendebragtes kl. 19,25.

Den sunkne damper var: „Escherheim“ af Bremen, lastet med kul og koks til Oslo — 6000 tons. — *Kaptajn de Buhr.*

### Stort gammelt anker er fisket op ved Lyngvig -

Endnu et stort, gammelt anker er blevet bragt ind til Hvide Sande. Den er blevet fisket op af fiskeskipper Chr. Olsen, Hvide Sande, ud for Lyngvig Fyr, omkring 100 favne fra land og paa ca. 6 favnes dybde, da han med sin kutter „Libra“, RI 125, var paa trawlfiskeri.

Ankeret var med træstok og paa samme størrelse som det anker, der for nylig blev placeret paa kirkegaardspladsen i Hvide Sande, men stokken er knap saa velbevaret.

Ankeret stammer antagelig fra en stranding i forrige aarhundrede. Strandfoged Chr. Frich Enevoldsen, Nørre Lyngvig, ud for hvis stranden ankeret er fundet, fortæller efter overleve-

# TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for foreningen af danske redningsmænd

Redigeret af  
Jørgen Pedersen, Ydby

1963  
30. aargang

1963  
GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI  
LEMVIG

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Forsideillustrationer</b>		Nr.	Fødselsdage: Claudi Antonio Hansen, Marius Bloch Nielsen . . . . .	5
Thyborøn-kutter løb paa hofde . . . . .	1			
Uroligt vejr . . . . .	2		<i>Afskedigelser og ansættelser:</i> Jens Bachmann, Tronier Peter Kr. Pedersen, Edvard Hansen . . .	5
Vinter ombord . . . . .	3		<i>Dødsfald:</i> Laurits P. Hansen, Chr. V. Sørensen, Søren Thrane . . . . .	6
Kandestedernes ro-redningsbaad . . . . .	4		<i>Fødselsdage:</i> Herman P. Christensen, Lorens Kristensen, Morits Julius Kr. Mikkelsen . . . . .	6
Afskedsgave til redningsbestyrer Niels Hansen . . . . .	5		<i>Afskedigelser og ansættelser:</i> Tr. P. Krogh Petersen, Edvard Hansen, Ingvar Andersen, Iver Nielsen Iversen, Alfred Rønn, Anders Kr. Kristensen, Chr. Carlo Johansen . . . . .	6
Redningsbaaden gaar ud . . . . .	6		<i>Dekoration:</i> Gustav Hallgreen . . . . .	6
Klitter ved Vesterhavet . . . . .	7		<i>Dødsfald:</i> Bode Eli Bagger, Jens Chr. Ruby Pedersen, Aksel Karstensen, Anton Jensen . . .	7
Søren Kanne . . . . .	8		<i>Fødselsdage:</i> Jens Chr. M. Rasmussen, Karl Emil Lauritsen, Niels Harborg, Peter M. Petersen, Kr. Chr. Krogh, Iver A. Iversen, Jens J. Gram, Hans H. Jensen, Karl L. Rasmussen . . . . .	7
Chilean Reefer . . . . .	9		<i>Afskedigelser og ansættelser:</i> Martin Bagger, Carl Chr. Jørgensen, Rasmus Fr. Rasmussen . . .	7
„Bussard“s stranding . . . . .	10		<i>Fødselsdage:</i> Jørgen K. J. Styrbæk, Lars Sørensen, Ingvar Olsen, Jens Knudsen, Niels M. Nielsen, Thr. A. Jensen, Niels Bjerg . . . . .	8
Ny redningsbaad paa prøvesejlads . . . . .	11		<i>Dødsfald:</i> Oluf J. Gudmundsen . . . . .	9
Vorupør motor-redningsbaad . . . . .	12		<i>Fødselsdage:</i> Søren P. Hejlesen, Mikkel Sørensen Christensen, O. Chr. Albert Sørensen, P. Munk Pedersen, Josef Nielsen Josefsen, Niels Chr. A. Kallehave, P. Kr. Koch, Holger Bech, Andersen, Røbert Chr. Laursen, Charles B. Jepsen . . . . .	9
			<i>Ansættelser og afskedigelser:</i> Peter Chr. Nielsen Cahll, Chr. Aage Dahl, Svend Kristensen . . .	9
			<i>Dødsfald:</i> Rasmus Stephansen, Peter M. Jørgensen . . . . .	10
			<i>Fødselsdage:</i> Oscar P. Isaksen, Harald Th. Larsen	10
			<i>Jubilæer:</i> Ingvar Gajhede, Chr. Christoffersen, Kr. Th. Andersen, Jack Jensen, Niels Ruby Olsen, Jørgen J. Jørgensen, Erik Nielsen, Peter Andersen, Niels Andersen Jensen, Peter L. Bakkesen . . . . .	10
			<i>Ansættelser og afskedigelser:</i> Niels Hilbert Hansen, Jens Anker Kirkeaal, Peter Kr. Koch, Poul E. Adam Øhlenschlæger, Søren M. Sørensen, Anker M. Poulsen, Aage H. Wilster . . . . .	10

### Mands Minde

<i>Dødsfald:</i> Chr. Ovesen Christensen . . . . .	1
<i>Jubilæum:</i> Th. August Jensen . . . . .	1
<i>Fødselsdage:</i> Ove Thøstesen, Niels Nørgaard, Niels Mortensen Gregersen, Jens Kr. Ruby Pedersen, Hans Cornelius Jensen . . . . .	1
<i>Dødsfald:</i> Lars Froholdt Pedersen . . . . .	2
<i>Fødselsdage:</i> Otto Jensen, Claus Sørensen, Karl Andreas Jeppesen, Niels E. Mogensen, Carl Oscar, Fr. Lodberg Jensen, Chr. Søgaard Jensen, Jens Bachmann, P. K. Brandt Jensen	2
<i>Afskedigelser og ansættelser:</i> Otto Rasmussen, August Gudmandsen, Jens Richard Pedersen, Niels Erik Nielsen, Kaj Erik Olsen . . . . .	2
<i>Dødsfald:</i> Jørgen P. Holm, Ludvig Lund Sørensen . . . . .	3
<i>Fødselsdage:</i> Edvin Chr. List, Iver Chr. Dam, Knud Valdemar Larsen . . . . .	3
<i>Afskedigelser og ansættelser:</i> Per Max Rosenkilde Møller, Hans Nordby, Erling B. Henriksen .	3
<i>Dødsfald:</i> Knud Chr. Stage, Chr. Kokholm Rønn	4
<i>Fødselsdage:</i> Chr. B. Nielsen, Jens P. Larsen, Jens Chr. Andersen, Peder Eriksen, Aksel H. Dahl, Knud Andersen, Hjalmar M. Pedersen, Ferd. Fr. C. Ottendahl . . . . .	4
<i>Afskedigelser og ansættelser:</i> Arne Andersen, Karl Emil Christensen, Ove S. Lambertsen, Carl J. Frandsen . . . . .	4
<i>Dødsfald:</i> Lambert Lambertsen, Niels P. Lasborg, Hariet Andersen . . . . .	5

<i>Dødsfald:</i> Poul J. Hansen, Hans Lodberg Tarsen . . . . .	11
<i>Fødselsdage:</i> Anders P. Nielsen, Søren S. Mose, Svend Konrad Christensen, Aksel J. Høy . . .	11
<i>Ordensdekoration:</i> Svenning O. Boye . . . . .	11
<i>Ansættelser og afskedigelser:</i> Tage G. Larsen, E. E. Houkjær Jensen, Harald Th. Larsen, Johan Th. Larsen . . . . .	11
<i>Fødselsdage:</i> Edvard Johnsen Høj, Kaj Th. Pedersen, J. P. Jacobsen . . . . .	12
<i>Ansættelser og afskedigelser:</i> Peter Andersen, Knud G. Sørensen, J. C. Jensen, S. Grumsen . . . .	12

### Blandede emner

En masteskov i havnen - Hvor er vi henne? - Feriehemmene for sømands- og fiskerenker - Lars Kruses minde - Indholdsfortegnelse - Fra en tid med mange strandinger - Staal-kutteren „Jette Marie“ gaaet ned - 2 skibsforlis for 100 aar siden - Redningsaktion i Nordsøen . . . . .	1
Kong Frederiks nyttaarstale - Hvor er vi henne - Det danske Redningsvæsen - Store forlis i dansk skibsfart - Sjøredningsselskabet - Gavebøsserne - Kære Thyborøn Kanal - Strandvagt er natarbejde - Havets guld - 3 strandinger paa Grenen samtidig - Vorupør redningsmand tages med paa raad . . . . .	2
Vort redningsvæsens struktur - Foreningsnyt - Negative redningsaktioner - Et svar til kapt. Fjelde - Thorsminde - Redningsbestyrer Niels Hansen bevilget afsked - Robins belønningslegat - Posten kommet ombord . . . . .	3
Paa falderebet - Stranding paa Bornholm - Kaptajn Henry Larsen død - Royal National Life-Boat Institution - Legater - Esbjerg-kutteren „Dagmar Larsen“ gaaet ned - Hvide-Sande-redningsmanden - Opsynsmand Gustav Hallgreen gaar - Det kalder jeg samarbejde - Et tysk og et norsk skib strandet paa „Tørre Bjælke“ - Det klarede ro-redningsbaaden . . .	4
Er ro-redningsbaadene forældede - En ædel giver Afskedsgave til redningsbestyrer Niels Hansen - Samtale med den nyudnævnte redningsbestyrer - Brev fra Thorsminde - En skonnertbrig paa Sønder Rønner - Motortanker „Shell I“ strandet - Redningskonference . . . . .	5
Der kræves dieselmotorer - Gummi-redningsflaade-forsøget - Nale-en Fritz Schrøder paa Bovbjerg - Dagsorden for aarsmødet i Grenaa - Rædselsnatten ved Sose Odde - Modelforsøg med Thyborønsagen - Hvor er det galt? - Hollands sønner parate med SOS - Redningskonferencen i Edinburgh . . . . .	6
Det gamle Skagen - Skibbrudne - P. Chr. Dahl fylder 70 aar . . . . .	7
Redningsmændene til aarsmøde i Grenaa - Fra Søren Kannes strand - Der kræves dieselmotorer i redningsbaadene - 16 tons redningsbaaden i Thyborøn . . . . .	8
2 nye redningsbaade paa trapperne - Bjergning af fiskerbaad i det Indiske Ocean - Boganmeldelser - Et forlis ved Korea 1865 . . . . .	9
Baadmand Harald Jensen, Hvide Sande, tilkendt højere erstatning - Strandfoged Chr. Poulsen, Agger, fylder 90 - Den ny Klitmøllerbaad - Tysk Trawler strandet paa Aggertangen - Legater - Fra Sømandsmissionens arbejdsmark - Klitmøller-redningsbaaden foran stabelafbløning - Havets digrer, Erik Bertelsen, fylder 65	10
Klitmøller-redningsbaadens søsætning og prøvesejlaes - 9 tons redningsbaad til Vorupør - Den 9. internationale redningsbaads-konference - Et 70-aars minde . . . . .	11
Julens forventninger - Naar fiskerflaaden blæses i havn - Legater - Vorupør nye motor-redningsbaad ankommer til Grenaa - Drev rundt i Nordsøen uden ror og strandede ved Lyngby - 15 fiskeres redningsdaad i Lønstrup for 100 aar siden - Thyborøn-kutteren „Johanne Pedersen“ - Boganmeldelser . . . . .	12

ring fra sin fader, at der engang strandede et finsk skib „Competito“, der var lastet med kul.

Skibet satte sine to ankre til og blev slaaet i stykker paa revlen. Besætningen omkom paa en mand nær. — 1889 strandede „Dakota“ af Bremerhaven, der var et stort fregatrigget fartøj — forøvrigt det største, der er strandet i dette omraade. 4 aar senere strandede søsterskibet ud for Haurvig. — „Dakota“ havde 18 mands besætning, hvoraf to druknede, da de søgte at gaa i land.

Julenat 1916 strandede — ogsaa ved Sønder Lyngvig — en stor gammel russisk 3-mastet skonnert, „Livadia“ af Riga, der var lastet med træ. — Her blev hele besætningen reddet af redningsbaaden. Uden al tvivl har disse skibe sat deres ankre til, før de drev paa land. Der kan dog ogsaa være andre muligheder, oplyses det.

### Hvad er ungdom?

I glas og ramme over general Mac Arthurs skrivebord i Manilla fandt en krigskorrespondent nedenstaaende efter et digt af Samuel Ullmann:

Ungdom er ikke et tidsrum, men en sindstilstand, en viljens anspændthed, en fantasiens bærekraft, en følelsens inderlighed, en modets triumf over forsagtheden, en eventyrlystens sejr over ønsket om tryghed.

Ingen bliver gammel bare af at leve et vist antal aar. Mennesket bliver gammelt, naar det svigter sine idealer. Huden faar rynker med aarene, men sjælen faar rynker af, at begejstringen hensyner. Det er ikke aarene, det er bekymring, tvivl, bristende selvtillid, ængstelse og mismod, som stækker aandens vækst og bøjer den mod jorden.

Hvert menneske, det være halvfjerds eller seksten, har inderst inde en kærlighed til underet, en andagtsfuld grebthed over for stjernerne, et trodsigt erobrermod, en barnlig appetit paa nye oplevelser, en lyst at nyde tilværelsens glæde og spænding.

Du er lige saa ung som din tro, lige saa gammel som din tvivl, lige saa ung som dit haab, lige saa gammel som din haabløshed.

Saa længe dit hjerte er i stand til at modtage telegrafiske budskaber fra medmenneskerne, fra jord og himmel, budskaber om skønhed, glæde, mod, storsindethed og kraft — saa længe er du ung.

Naar alle telegraftraadene er blæst ned, naar dit hjerte er nediset og oversneet af kynismens og pessimismens is og sne — saa er du gammel. Maa den almægtige Gud forbarme sig over din sjæl.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### Fiskeri-aarbogen

Fiskeriministeriet har udsendt 71. aargang af Fiskeriaarbogen. Bogen indeholder 800 sider og oplaget er paa 6000 ekempl. Blandt det nye stof, der er optaget i aarbogen, er konventionen om fiskeriet i det nordøstlige atlantehav, der er indgaaet mellem en række lande, deriblandt Danmark, til afløsning af Nordsøkonventionen.

Bogen indeholder regler for sejlads, herunder internationale søvejsregler, regler for sejlads i visse danske farvande. Fortegnelse over radiostationer med nærmere vejledning, fyrfortegnelse, havnereglementer, farvandsafmærkninger, oplysninger om redningstjenesten, fiskerilove, mindstemaal og fredningstider, fortegnelse over fiskefartøjer paa 5 tons og derover, regler om laan til bygning af fiskefartøjer m, v.

Om fiskefartøjers stabilitet har overskibsinspektør L. Retvig, statens skibstilsyn, paa baggrund af de sørgelige begivenheder i 1962, hvor en række staalskibe forliste, givet en redegørelse. Anskaffelse af aarbogen sparer anskaffelsen af en række bekendtgørelser, der skal findes ombord i fartøjer, og de 13 kroner bogen koster er faktisk et fund, naar man tager hensyn til dens omfangsrige indhold.

J.P.

### 56 timer paa en flaaede i det iskolde, oprørte hav

Kaptajn Ove Johansen fra det forliste skib »Jonetta« fortæller om 9 sømænds skæbne —

Jeg raabte og raabte i 2 dage. Jeg aner ikke, hvordan jeg bar mig ad med at overleve, sagde den 43-aarige kaptajn Ove Johansen, der blev reddet efter at have klamret sig til en redningsflaaede paa det iskolde oprørte hav i 56 timer. Johansen skal blive paa hospitalet julen over, men lægerne regner med, at han slipper uden varigt mén.

Johansens skib, det 850 tons store „Jonetta“ sank faa minutter efter at det blev væltet af en bølge. Antenne kom hurtigt under vand, og det var umuligt at give melding over radioen. Seks besætningsmedlemmernes skæbne er uafklaret. De eftersøges stadig, men haabet om at finde dem i live er ringe.

Kaptajn Johansen fortæller, at han knap nok ved, hvad der skete, før han laa paa redningsflaaden. Der var tre hvide signallys i flaaeden. Dem brændte han af den første nat, de blaa signalraketter blev gemt til den næste. Flaaeden blev imidlertid kærtret af en stor bølge, og 4 af de 9 ombordværende blev skyllet bort. De 5 andre klamrede sig til flaaeden og klatrede paa ny om bord i den.

Lørdag morgen døde de to første sømænd paa flaaden. Den sidste af de to andre besætningsmedlemmer, den danske sømand Leo Madson, København, døde 5-6 timer før redningen.

De nødstedte søfolk paa flaaden saa flere gange større og mindre skibe passere forbi. De havde forgæves raabt og fægtet med armene for at blive set. Da endelig det frelsende fiskerfartøj nærmede sig, opbød kaptajnen sine sidste kræfter for at raabe til fiskerne.

Jeg ved ikke, om de hørte mig, eller om de simpelthen fik øje paa redningsflaaden, sagde han, men jeg troede ikke mine egne øjne, da kutteren vendte stævnen ned mod mig. - Paa det tidspunkt var flaaden kun 15-20 minutters drift fra den farlige brænding.

### En plimsolsk ligkiste -

Naar man hører om de skibe, der sejlede omkring paa havene i ældre tider, maa man næsten misunde vor tids søfolk eller ihvertfald indrømme, at der i de sidste par menneskealder er sket en vis udvikling — saavel i det indre som ydre. Dette understreges klart af en meddelelse fra Hanstholm, indsendt til Thisted Amts Tidende, den 30. april 1888, altsaa for 75 aar siden, hvori det hedder:

Den vest for fyret strandede tyske kuf „Maria“ af Pappenburg var, hvad man kalder en plimsolsk ligkiste, tættest saavidt muligt med halmknipper, gamle sække og paasømmede brædestumper, saa hvis kuffen var landsat øst for fyret ville den vistnok øjeblikkelig være sønderslaaet og mandskabet druknet. Nu holdt skibet da nogenlunde sammen et par dage saa mandskabets tøj og inventar bjergedes. Det meste af ladningen, der bestod af patentkul, gik tabt, da skibet sønderlodes. Naar man paa stranden betragter vraget, gyser man uvilkaarligt ved tanken om, at 6 menneskers liv for ganske nylig var knyttet dertil.

Kuffen var ikke assureret, men efter forlydende var fragten forsikret for et betydeligt højere beløb end skibets værdi, saa rederne taber næppe ved forliset.

Den 3. maj skrives der yderligere: Den ved Hanstholm indstrandede tyske kuf „Maria“ af Pappenburg er vistnok det mest raadne skib, der endnu er indstrandet her paa kysten, og det er en skandale, at saadanne fartøjer vedblivende kunne sendes ud paa søen. Selv spanterne, der jo ellers skulle være skibenes „ribben“ og have stærkest modstandskraft, ere saa trøskede, at flere af dem lettelig brækkes over ved at tage fat i dem med en haand.

Der er næppe tvivl om at der her — som korrespondenten skriver — har været tale om en virkelig „plimsolsk ligkiste“, og at de seks søfolk var særdeles heldige under mødet med den ellers saa barske vestkyst.

### Tilsynsudvalget vedrørende Redningsvæsenet

har paa et møde i Thorsminde den 6. december 1963 drøftet et forslag om bygning af en redningsstation i Havneby paa Rømø. Denne station bør efter udvalgets opfattelse forsynes med en 3 tons motorredningsbaad, svarende til redningsbaaden i Sønderho, og det er udvalgets tanke, at baaden skal henligge i havnen, og at der skal bygges et mindre hus til mandskab og materiel. Tilsynsudvalget vil indstille til Forsvarsministeren, at der snarest muligt søges bevilling til stationens bygning og baadens anskaffelse.

Endvidere traf udvalget beslutning om at foreslaa ministeren, at redningsvæsenets nye 16-tonns redningsbaad — der i løbet af det sidste aars tid har været afprøvet ved en række redningsstationer paa Jyllands vestkyst — snarest efter den 1. januar 1964 placeres endeligt ved redningsstationen i Esbjerg, og at denne stations nuværende motorredningsbaad paa ca. 12 tons samtidig stationeres paa prøve ved redningsstationen i Thorsminde for en periode af 3-4 maaneder. Efter denne prøvestationering bør den nævnte 12 tons redningsbaad efter Tilsynsudvalgets opfattelse flyttes til Neksø til brug for den redningsstation, som forventes oprettet i denne havn.

Udvalget drøftede tillige spørgsmaalet om anskaffelse af en ny baad til Hvide Sandes Redningsstation. Der blev ikke taget endelig stilling til dette spørgsmaal, men der blev aftalt at afholde nyt møde herom i januar maaned 1964, hvor udvalget vil tage stilling til redningsstationernes rapporter om erfaringerne vedrørende den nye 16 tons motorredningsbaad. - Det er udvalgets hensigt at indbyde repræsentanter for redningsmandskabet i Hvide Sande til at deltage i dette møde.

Endelig besaa Tilsynsudvalget den nybyggede motorredningsbaad til redningsstation Klitmøller, idet denne baad for tiden afprøves i Thorsminde.

#### „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.

### Hvide Sande og Thorsminde -

Med interesse har jeg fulgt bygningen af de 2 nye motorredningsbaade fra Orlogsværftet og Thisted, der nu stationeres henholdsvis i Esbjerg og Klitmøller. Disse baade har jo været paa prøve ved havnene langs vestkysten, og der er faldet mange lovord om dem, ligesom der maaske ved disse afprøvninger er høstet erfaringer til eventuelle ændringer til nybygninger, hvad meningen med disse prøver jo var.

Den store omflytning af kystmotorredningsbaade, hvorved stationerne Stenbjerg og Thorupstrand forsynedes med motorredningsbaade, er en stabilisering og afhjælpning af et længe følt savn.

Tilbage staar saa stationerne Hvide Sande og Thorsminde med baade, der hver for sig er for smaa til de krav, der stilles til dem.

Disse 2 stationer er meget udsatte, og de kan yde en fortræffelig assistance for de stedlige kutterflaader og ved strandinger langs kysten, og efterhaanden som de 2 fiskerihavne øger deres flaader bliver kravene jo ikke mindre.

Disse 2 havne kan jo ikke ikke besejles af vore redningsskibe, hvad indsejlingsforholdene jo ikke tillader. Der er grund til at henstille til bevillingsmyndighederne, at disse 2 stationer nu saa hurtigt som muligt kommer i betragtning med nye baade, der hver for sig passer til disse stationer. Jeg ser i pressen, at Esbjerg-baaden foreløbig skal stationeres i Thorsminde. Hvis den virker tilfredsstillende i Thorsminde, synes jeg det ville være rimeligt at den blev der til de fik en ny baad.

Under mindstensafsløringen i Hvide Sande efter kæntringsulykken udtalte formanden for Hvide Sande Fiskeriforening en tak for den daad, der var øvet og han sagde, at næst Gud kunne vi takke redningsbaaden for, at ulykken ved Hvide Sande havde været saa begrænset som den var. Det samme kan gælde for Thorsminde. Man kan bare nævne et af de mange tilfælde de har haft. Under en nordveststorm reddede de 2 mand af besætningen fra en kæntrret kutter i den voldsomme brænding med deres lille redningsbaad.

Jeg synes de 2 redningsmandskaber har øvet en indsats, der har krav paa den højeste anerkendelse. Grunden til denne artikel er ikke at jeg vil øve kritik, men at jeg, nu da jeg har fratraadt stillingen som opsynsmand ved Hvide Sandes nabostation, føler mig i taknemmelighedsgæld for det gode samarbejde gennem de mange aar. Det gælder baade stationens første mandskab, hvoraf nu kun opsynsmanden er i aktiv tjeneste, som det ny mandskab, der traadte til efter ulykken. Mange gange har stationen Hvide Sandes udrykninger været foranlediget af meldinger her fra stationen. - Vi har flere gange om aaret i stormvejr, naar vi i samme anledning havde udrykning med raketappara-

#### 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

terne, haft lejlighed til at beundre deres redningsaktioner. Jeg vil ønske, at stationen maa blive forsynet med en baad, saa de med endnu større tryghed kan afsøge det store område nord for Horns Rev.

P. Chr. Dahl.

### Søfartens bibliotek -

har udsendt aarsberetning for 1962-63, hvori det bl. a. meddeles, at der er skibsbiblioteker i 346 handelsskibe med ialt 31.535 bind.

Størstedelen er naturligt nok skønlitteratur. Paa førstepladsen staar litteratur om geografi og rejser, som nummer 2 historie og nummer 3 personalehistorie. Bibliotekets samlede beholdning af bøger er paa godt 50.000 bind.

Beretning angaaende regnskabet udviser: Udgifter 154.623 kr. — Indtægter 154.677 kr. — Statstilskud 47.000 kr. — Handelslaadens velfærdsraad 35.500 kr. — Danmarks rederiforening 30.000 kr. Iøvrigt har en række virksomheder og kommuner ydet tilskud. Gaver til søfartens bibliotek er fradragsberettigede paa selvangivelsen, og vi mener det er en sag, der fortjener støtte.

### Den græske luksusliner »Lakonia« forlis i Sydatlanten -

En af vor tids tragiske søulykker indtraf nogle dage før jul, da den græske luksusliner „Lakonia“ totalt forliste i Sydatlanten efter at være raseret af en voldsom brand.

Ombord paa lineren befandt sig i ulykkesøjeblikket over 1000 mennesker, der var paa julekrydstogt. — Efter at branden ombord var opdaget, blev der udsendt SOS signaler, hvorefter der indledtes et af de dygtigste og hurtigste redningsaktioner, der hidtil er set udført.

Det havde til resultat, at over 880 mennesker blev reddet, medens man savnede omkring 117 mennesker fra det 20.300 tons store skib.

Det betegnes som nærmest fantastisk, at en saa omfattende indsats kunne iværksættes saa hurtigt og udfaldet betegnes som en stor triumf for det internationale samarbejde paa havene hedder det i de beretninger, der er indløbet fra ulykkesstedet.

### Hvis Bladet udebliver,

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

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

### LEMVIG

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

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. 708 . 108

### A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning  
ENGGÅRDEN - LEMVIG - TELF. 408-413

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

TH. 777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harbøre - Thybørn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

### v. P. Trillingsgaard

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

### LEMVIG VAADBINDERI

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

Brdr. Andersens

### MASKINVÆRKSTED

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

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON 246

Filialer i Thybørn og Thorsminde

### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig  
Alt til jagt, fiskeri og camping

### 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 1909

### P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9789  
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

LEDIG

### ESBJERG

### N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 2 84 29  
v. E. Nielsen og G. Eriksen  
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

Dæskmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 2 08 84 - Privat 2 07 18

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn  
TH. 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 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

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

AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
1866



**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 - Telefon 245

KØB



DANSK

**ESBJERG**  
**TOVVÆRKSFABRIK A/S**  
Telefon 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**

**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

CENTRUM TEK



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1964

31. Aarg.



**Kong Frederik IX**

Se nytårstalen inde i bladet

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (078) \*215 00

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . Esbjerg

Markatenderiet

"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>Å/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) 20666

DANMARKS

HANDELS- SØFARTS- TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. 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; Aens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1964

31. aarg.

## Kong Frederiks nytårstale

Nytårsaften holdt Hans Majestæt Kongen følgende tale over radio og fjernsyn

Inden vi om faa timer gaar ind i det nye aar, er der grund til for en stund at se tilbage over aaret, der nu hastigt rinder ud. Det bragte os vel ikke alt det, vi havde haabet og ventet, men for Danmark var det et godt aar, der var præget af stabile økonomiske vilkaar, høj beskæftigelse og i det store og hele en rolig udvikling.

Uroen og spændingen ude i verden blev derimod ikke bragt til ophør. Mordet paa præsident Kennedy gjorde et dybt indtryk paa alle ogsaa herhjemme. Alligevel giver den internationale udvikling os grund til at se fremtiden i møde med fortrøstning. Den forbedrede atmosfære mellem Øst og Vest og de storpolitiske resultater, som aaret bragte, giver os lov til at haabe, at de bestaaende modsætningsforhold mellem nationerne vil kunne udjævnes ad forhandlingens vej. Det maal, som vi alle maa stræbe imod med uformindsket energi og beslutsomhed, er virkeliggørelsen af en tryk og sikker verden. Danmark yder sit bidrag hertil gennem vor deltagelse i det mellemfolkelige samarbejde, ikke mindst inden for De forenede Nationer. Fortsat hjælp og støtte til de nye lande til løsning af deres forskelligartede problemer er af den største betydning. Danmark søger efter evne at bistaa disse folkeslag med at skabe forudsætninger for en bedre og lykkeligere fremtid til gavn for dem selv og for hele verden. Paa min ældste datters lange rejse til Østen har hun besøgt en række af de lande, hvor der øves en dansk indsats af den art. Hun har modtaget rige og uforglemmelige indtryk af folkernes liv og gamle kultur og af det store arbejde, der af mange danske gøres derude saavel paa det humanitære omraade som inden for erhvervslivet.

Inden for den nordatlantiske traktats organisation fortsætter vi samarbejdet med vore allierede i erkendelse af de vigtige opgaver, som denne organisation varetager til sikring af fred og frihed.

Det nordiske samarbejde er blevet videreført og uddybet og har bragt gode resultater paa en række af de utallige omraader af samfundslivet, som dette samarbejde efterhaanden omfatter.

Det var en skuffelse for vort land, at forhandlingerne om en udvidelse af det europæiske økonomiske fællesskab ikke førte til et resultat, og den omstændighed, at Danmarks deltagelse i dette fællesskab derved blev udskudt i en uvis fremtid, er en for vort land meget betydningsfuld begivenhed. Det er vort haab, at bestræbelserne for dannelsen af ét stort europæisk marked paa ny vil møde fremgang i 1964, og at den økonomiske deling af Vesteuropa snart maa blive bragt til ophør.

Jeg bringer en varm tak for den hengivenhed og troskab, der er vist dronningen og mig samt vore døtre i det aar, der svandt.

En særlig hilsen sender jeg til Færøerne med tak for den enestaaende modtagelse, som den færøske befolkning gav mig og mine døtre under vort besøg i sommer. Jeg sender en hilsen til Grønland, til alle danske i det fremmede, til vore søfolk og fiskere, til vore soldater herhjemme og til dem, der gør tjeneste under fremmede himmelstrøg.

Paa denne sidste aften i det gamle aar gaar mine tanker ogsaa til dem, der i aarets løb er ramt af sorg og ulykke. Jeg ønsker lykke og velsignelse over ethvert dansk hjem, og jeg samler alle mine ønsker for det nye aar i

GUD BEVARE DANMARK

## Stenbjerg redningsbaad kæntrede under øvelsestur i 1896

Mandskabet blev slynget i havet, men alle blev reddet

Stenbjerg Redningsstation hører ikke til de ældste paa Kysten. Medens nabostationerne baade mod nord og syd, Vorupør og Agger, har mere end 100 aar paa bagen og blev oprettet saa tidligt som i 1852, kom Stenbjerg, eller Stenbjerg, som byen benævnes i redningsvæsenets annaler, først med i 1894.

Den 12. juni 1894 var mandskabet, 12 ialt med opsynsmanden, antaget i tjenesten, og den 4. september samme aar var mandskabet beordret til møde hos opsynsmanden. Det var husmand Jørgen Jensen, der havde faaet dette job, og tilstede ved mødet var bestyreren, konsul A. Andersen, Lemvig, der havde faaet stillingen efter etatsraad Claudi. Andersen var en flink mand for sine folk, og glemte saaledes aldrig at sende en hilsen med mandskabet hjem til deres hustruer, naar han i embedsmedfør inspicerede stationerne.

Den gamle protokol i Stenbjerg, som vi ved denne lejlighed har haft lejlighed til at kigge i, fortæller følgende om mandskabets første møde med deres høje chef.

Undertegnede mandskab, ialt 12 mand, samt Jørgen Jensen, blev bekendt med, og indøvet i brugen af det foregaaende aften til stede ankomne redningsmateriel. Det blev udpakket, tovværk og linegoods omskudt og ordnet henlagt paa opbevaringsstedet. Efter at anvendelsen af materiellet af bestyrelsen var forevist og forklaret for tilstedeværende, sendtes signalraket nr. 211 under en hældning af 15 gr. tilvejs mod vinden.

Det hedder videre med stor omhu nedskrevet: Raketten steg med stor hastighed og eksploderede i luften med et stort knald. Derefter førtes raketstativet med øvrigt tilbehør til en plads nord for baadhuset (der da var beliggende SØ for kirken) fri for de omliggende vaaningshuse, og samme raket nr. 5197 kastedes under 23 gr. elevation mod vinden, 3 streger ind og udfor med stor kraft, Raketten gang var regelmæssig og uden afvigelser, dens tilbagelagte afstand befandtes ved indhaling af linen at være 460 alen, men raketlinen var paa flere punkter sprængt, hvilket maatte tilskrives den store kraft, med hvilke raketten udfor.

Splejsningen — hedder det videre — af den beskadigede raketline vil snarest blive iværksat og derefter blive nedskudt i linekassen. Da samtlige materialer var opklarede, hjemsendtes mandskabet kl. 6 $\frac{1}{2}$  eftm.

Underskrevet af Jørgen Jensen med Frederik Pedersen og Ejler Eriksen som vitterlighedsvidner.

Stenbjerg Redningsstations mest dramatiske tur blandt mange andre gennem aarene indtraf kun et par aar efter stationens oprettelse, nemlig den 25. september 1896, og herom hedder det nedskrevet af opsynsmand Jørgen Jensen:

Den 25. september morgen kl. 7 $\frac{1}{2}$  hejste jeg flaget paa baadhuset og lod gaa bud til stationsmandskabet og transporthestejerne om at møde ved stationshuset til øvelse. Kl. 8 var hele mandskabet samt 5 par heste mødt ved stationen. Vinden var SV med let brise og

Stationens første mandskab -  
fra venstre til højre:  
Niels Bak Christensen,  
Jørgen Vang Jensen,  
Frederik Pedersen,  
Mikkel Bonde,  
Ejler Eriksen,  
Mikkel Pedersen,  
Poul Munk Pedersen,  
Chr. Ravnsmed Christensen,  
N. C. Eriksen,  
Mikkel Jensen,  
Anders Poulsen,  
Jørgen Poulsen,  
Jørgen Jensen.

Midt i billedet ses 3 personer -  
det er fra venstre til højre:  
Nørhaa-Stenbjerg dav. præst  
Hans Drejæ og frue  
og deres husassistent.



## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. opsynsmand *Thomas Hansen*, Jerup, er afgaaet ved døden den 1. januar.

Thomas Hansen, der var født den 28. september 1882, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Jerup“ den 1. oktober 1904 og som opsynsmand den 1. oktober 1925. Efter stationens nedlægning i 1932 fortsatte Th. Hansen i tjenesten, til det fyldte 60 aar og afskedigedes paa grund af alder den 1. oktober 1942. Han havde deltaget i redningen af 5 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Mads Andi Jensen*, Tversted, afgik ved døden den 15. december forrige aar.

Mads A. Jensen, der var født den 24. oktober 1880, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Tversted“ den 1. oktober 1952 og afskedigedes paa grund af alder ved stationens nedlægning den 1. marts 1942. — Han var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Herman Peter Christensen*, Sæby, afgik ved døden den 10. januar.

Herman P. Christensen, der var født den 2. juni 1883, blev ansat som baadmand ved redningsstation „Sæby“s oprettelse den 1. oktober 1911 og afskedigedes paa grund af svagelighed den 1. oktober 1939. — Han havde deltaget i redningen af 19 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand ved redningsstation „Liløre“ *Hans Liløre*, Harboøre, er afgaaet ved døden 89 aar gammel.

Hans Liløre var født i Vejby, og blev i 1902 ansat v/redningsstationen „Liløre“. Han trak sig tilbage paa grund af alder i 1939, og han var med til at redde 95 menne-

høj sø, dog næppe saa meget som ved tidligere øvelser. Baaden blev straks udkørt af huset, tillige med hele dens tilbehør. Transporthestene forspændtes og kørte baaden ned til havstokken, hvor den aflæssedes og svingedes til søen, og efter at jeg og mandskabet hurtigst muligt havde paataget redningsbælter, blev baaden roet flot og roet ud gennem brændingen. Derefter roede vi i sydlig retning til en sandrevle, hvor vi prøvede baaden ind mod brændingen, og mandskabet øvedes i at ro og holde aaretag med hinanden. Sejlene blev ikke brugt paa grund af af omtrent stille vejr. Dernæst lagde vi baadslæbet ud og roede ind over yderste revle, og slæbet stoppede udmærket. Vi tog nu slæbet ind, idet vi antog, at søen ikke var højere, end at vi uden fare kunne gaa over inderste revle uden slæbet og roede i nordlig retning, indtil vi befandt os udfor landingspladsen. Baaden roedes da ind mod land, men paa inderste revle rejste søen sig og løftede agterenden af baaden, saa vandet toges bort fra roret, hvorved

sker. Hans smukke redningsindsats sammen med kammeraterne i redningsarbejdet ved den svenske bark „Noah“, der strandede ved Bovbjerg i 1906, vil være særlig kendt derved, at et besætningsmedlem af skibet, Albert Krabel, for et par aar siden besøgte Liløre for at hilse paa redningsmandskabet, af hvilken dog kun Hans Liløre og broderen Chr. Liløre var i live. De er nu begge døde. Den gamle - nu afdøde - redningsmand, hvis hustru døde for 14 aar siden, efterlader sig 3 døtre og 4 sønner.

### 25 aars jubilæum

Baadmand ved redningsstation „Rønne“ *Knud Danaast Holmgren* kan den 1. februar fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenet.

### 80 aar

Fhv. baadmand *Axel Christophersen*, DM., Lønstrup, fylder den 21. februar 80 aar.

Fhv. baadformand *Anton Eriksen*, DM., Stenbjerg, fylder den 26. februar 80 aar.

### 70 aar

Opsynsmand ved r/st. „Hanstholm“ *Chr. A. Harbo* fylder den 14. februar 70 aar.

Fhv. baadmand og motorpasser *Theodor Ferdinand Brinkaa*, Gedser fylder den 27. februar 70 aar.

### 60 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Liløre“ *Lars Peter Liløre* fylder den 4. februar 60 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Flyvholm“.

I den ledigblevne plads som baadmand ved stationen „Flyvholm“ er midlertidig ansat fisker *Chr. Smed Kirk* fra 1. januar d. aa.

baaden kom til skæring, og vendte sig som en nøddeskal over hele mandskabet, ca. 20 favne fra land. Det lykkedes straks ca. halvdelen af mandskabet at frigøre sig fra baaden og komme paa benene, og i forening med andre, som fra stranden vadede ud til baaden, fik de de øvrige befriede, og baaden bragt paa ret køl igen. Ingen af mandskabet havde faaet større skrammer, end de kunne deltage i de paafølgende arbejder. Derefter huggede vi forspandstouget i forstavnen, bragte slidskerne for boven, og spændte to spand heste for, og slæbte baaden op fri for havet, hvor den læssedes paa vognen og kørtes op til stationshuset, hvor den blev rensulet uden- og indenbords i fersk vand og stillet paa plads til brug paany. Mandskabet demitteredes kl. 2 $\frac{1}{2}$  eftermiddag.

Ved baadens kæntring gik tabt: 2 koste og en lang aare. Redningstouget og roret beskadigedes. Den nærmeste grund til uheldet, som indtraf ganske uforventet, maa tilskrives den omstændighed, at baadslæbet ikke var i virk-

Redningsbaaden ved Stenbjerg



somhed. Redningsbæltets hensigtsmæssighed bekræftede sig fuldtud ved denne begivenhed.

Den paafølgende 26. september mødte mandskabet kl. 10 formiddag for at foretage en blindøvelse med raketapparaterne. Hele apparatet blev fremtaget, og efter at alle detaljer var gennemgaaet med mandskabet, og dette nøje indøvet i brugen deraf, blev materiellet henlagt paa sin plads til brug paany. Derefter blev der foretaget øvelse i kunstigt aandedræt til skindøde efter metoden. Mandskabet demitteredes kl. 12 middag. Opsynsmand Jørgen Jensen slutter sin beretning saaledes:

I anledning af denne øvelse den 25.-26. september har jeg tilladt mig at føre til udgift: Opsynsmandens diæter for øvelsen den 25.-26. september, som opsynsmanden deltog i, kr. 9,00. Dagsbetaling til 12 mand à 9,00, ialt 108,00 kr. For 5 par transportheeste à 6,00 = 30,00. Summa 147,00.

Underskrevet:

Redningsstationen, Stenbjerg,  
den 26. september 1896.

Jørgen Jensen,  
opsynsmand.

Til vitterlighed:

Frederik Pedersen,  
fmd.

Stenbjerg Redningsstations første mandskab, der mirakuløst alle reddede livet ved hændelsen, bestod af følgende foruden opsynsmand Jørgen Jensen: baadformand Frederik Pedersen, baadmændene Ejler Eriksen, N. C. Eriksen, Mikkel Pedersen, Mikkel Jensen, Chr. Ravn-

### Direkte kontakt med redningsdamperen -

Radioen er, som bekendt, i højeste grad taget i fiskeriets tjeneste, og idag findes denne i hver kutter og i de allerfleste kystbaade. Den sidste kategori har dog hidtil maattet kontakte den hjemlige station paa landjorden, for at kunne komme i direkte forbindelse med redningsdamperen. Dette sidste er der nu raadet bod paa, hvad angaar redningsskibet „Vestkysten“ idet

smed Christensen, Jørgen Poulsen, Anders Poulsen, Jørgen Vang Jensen, Mikkel Bonde og Poul Munk Pedersen.

Det er i aar 70 aar siden, Stenbjerg fik sit redningsvæsen, de gamle er forlængst borte, og tredje generation er i dag ved aarerne, for der arbejdes stadig med robaad ved stationen trods den kendsgerning, at stationen er 70 aar gammel, og der paa landingspladsen har staaet motordrevne fiskefartøjer i mere end 64 aar — hvilket i praksis vil sige, at til daglig betjener fiskerne sig af moderne motordrevne og med radio forsynede baade, medens han, naar der er fare paa færde og der er tale om at redde menneskeliv, maa man gaa ombord i en ældgammel roredningsbaad.

Denne meningsløse tingenes tilstand har ikke savnet kritik, der dog først nu synes at være hørt, idet Stenbjerg og ogsaa Thorupstrand, der er lige saa daarligt stillet, faar motorredningsbaade til sommer, og dette maa saa iøvrigt siges at være en kærkommen fødselsdagsgave til Stenbjerg paa 70-aarsdagen.

Hvad Thorupstrand angaar, da blev denne station oprettet saa tidligt som i 1857, og har altsaa eksisteret i 107 aar. j.p.

dette redningskib nylig er blevet forsynet med frekvensen 3302 KHZ., saaledes at redningskibet kan tale direkte med mindre kuttere og kystbaade, der er udstyret med de smaa 1 watts sendere. Dette anses som værende et stort gode i redningsmæssig henseende, da redningskibet nu kan opretholde direkte forbindelse med alle smaa fiskefartøjer, der er udstyret med de smaa sendere.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Mange bække smaa -

I de ved redningsstationerne ophængte bøsser til gaver er der i 1963 indkommet nedenanførte beløb:

	overført 493,38	
Skagen-Havn ..	21,00	Nymindegab ...
Gl. Skagen ....	9,00	Hennegaard ...
Kandestederne ..	10,00	Vejrs .....
Hirtshals .....	5,00	Blaavand .....
Lønstrup .....	103,50	Esbjerg .....
Løkken .....	13,06	Rindby .....
Slette-Strand ..	13,84	Sønderho .....
Thorup-Strand ..	15,20	Kirkeby .....
Lild-Strand ....	4,65	Sæby .....
Vigsø .....	5,00	Hals .....
Hanstholm ....	22,00	Grenaa-Havn ..
Klitmøller .....	12,44	Østerby .....
Nørre-Vorupør ..	25,50	Vesterø .....
Stenbjerg .....	26,00	Anholt-Havn ..
Lyngby .....	6,00	Odden-Havn ..
Vester-Agger ..	25,10	Tisvildeleje ...
Thyborøn .....	10,00	Stevns .....
Flyvholm .....	16,23	Aalebæk .....
Liløre .....	6,00	Klinholm-Havn
Ferring .....	12,00	Gødser .....
Tuskær .....	26,00	Snogebæk .....
Thorsminde ...	27,00	Rønne .....
Fjand .....	3,00	Hasle .....
Vedersø .....	3,91	Allinge .....
Søndervig .....	4,00	Gudhjem .....
Hvide Sande ..	52,65	Svaneke .....
Bjerregaard ...	15,30	Christiansø ...

overføres 493,38

ialt 902,60

Dette beløb er uddelt til 20 trængende enker efter redningsmænd med kr. 45,13 til hver.

## Den lange præsentationstur -

Det er nu ikke fri for at redningsstationen „Klitmøller“ mener, at det nu snart bør være slut med den lange præsentationstur, deres nybyggede redningsbaad har været ude paa. Redningsbaaden, der løb af stabelen fra Thisted skibsværft i oktober maaned, frister endnu tilværelsen i det fremmede, medens stationen i Klitmøller maa nøjes med at høre om den megen ros, baaden indkasserer.

Vi kan dog trøste redningsmandskabet i Klitmøller med, at redningsbaaden stadig er i bedste velgaaende, dog ikke længere i Thorsminde, nu ligger den i Hvide Sande, hvor den stadig studeres af sagkyndige blikke — men hvorfor i alverden vender den ikke hjem til Klitmøller, spørger mange, for denne station har nu i tre lange aar, ventet paa baadens færdigbygning, og der er stadig ved stationen den samme trang for fartøjet, som der var hin dag, da kølen blev lagt.

Grunden skal være den enkle, at portaabningen i Klitmøller redningshus skal gøres nogle centimeter bredere, saa baaden kan køres ind. Der skal udføres lidt støbearbejder i husets cementgulv, saa rullerne, som baaden skal hvile paa, kan staa, og der skal anbringes et nyt elektrisk spil.

Men ærlig talt — alt dette vidste man da skulle gøres for aar siden, da redningsbaadens køl blev strakt. Dette ikke særlig store arbejde burde forlængst have været gjort — ved Klitmøller, som ved redningsstationerne i Stenbjerg og Thorup Strand, hvis redningshuse ogsaa skal have en lille omgang, inden de er i stand til at tage imod de frivogne mororredningsbaade, de venter paa, i stedet for de to stationers roredningsbaade.

Vi kører i disse tilfælde unødigt langsom, og det endda paa en kyststrækning, hvor behovet er størst for i hvert fald normal fart.

Skulle vi nu ikke se at faa Klitmøller redningsbaaden sejlet hjem til den station, der har ventet saa meget paa den, og haft saa svære kvaler med at faa den bygget, netop som de ville have den.

ip.

## Kaptajn Fjelde forlader Esbjerg

Efter 11 aars tjeneste som fører af „F. V. Mortensen“ forlader kapt. Fjelde nu redningsskibet, for at overtage posten som fører af havundersøgelsesskibet „Dana“.

Som redningskaptajn har denne stoute sømand gennem aarene udført en særdeles dygtig indsats, og hans navn vil sent blive glemt i fiskerkredse paa Jyllands vestkyst.

I hans Esbjerg tid er han kendt for, ikke blot under enhver situation, hvor vanskeligt denne end var, at have gjort sømanden og kaptajns pligt, men ofte endda mere.

Derfor er han blevet en agtet mand, der rejser bort medførende byens højeste pris, netop for disse store menneskelige egenskaber, og hans bortrejse beklages dybt af dem, han rakte haanden. Vi ønsker kaptajn Fjelde en lykkelig og ogsaa en blidere tjeneste, og vi takker ham for et aarelangt venskabeligt samarbejde.

j. p.

## Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 21311 . Postgros 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

## Det danske redningsvæsens virksomhed -

Redningsvæsenet har udsendt beretning over virksomheden i det sidste aar, og det fremgaar, at der ialt er ansat 493 personer, hvis opgave det har været at komme nedstødt til hjælp.

Der findes ialt 54 baade- og raketstationer. Roredningsbaadene antal er 15, hvoraf de 11 er paa den jyske vestkyst. Der raades over 24 motordrevne redningsbaade.

Der har af personalet i aarets løb været udført 20612 timers vagttjeneste, hvortil er medgaaet 119.972,46 kr.

Der har i aarets løb fundet 12 redningsforetagender sted, hvorved menneskeliv er reddet. Antallet af redningsforetagender hvorved intet menneskeliv er reddet, og „forgæves møder“ har været ialt 70. Der har været afholdt 219 øvelser, der alle forløb tilfredsstillende. Af de nævnte 12 tilfælde er 11 reddet med redningsbaad og 1 med raketapparat.

Af de omtalte 70 tilfælde har redningsbaade været søsat i 40 tilfælde, for at assistere nedstødte fiskerbaade og lign. under disses landingsforsøg paa kysten og ved indsejling til havn.

Statens samlede udgift til redningsvæsenet har i finansåret 1962-63 andraget 2.348.438.

Siden redningsvæsenets oprettelse er der ialt reddet 12.826 mennesker.

## En heltedaad

Det var en stor redningsdaad den danske fyrvogter Bjørneboe gjorde, da han med livet som indsats reddede 10 nordmænd fra det forliste barkskib „Hilda“.

Saadan skriver det norske redningsblad „Kystvakt“ i sit november-nummer og fortsætter som følger.

Bjørneboe var i 1872 fyrvogter paa Hesselø fyr ved Isefjordens udløb. Ved 12-tiden den 13. november saa fyrbetjeningen en norsk bark, der med klodshalede sejl kæmpede sig frem mod stormen, og det saa en stund ud til, at skibet skulle ride stormen af og komme ind i sundet. Men efter at en voldsom snebyge en tid havde skjult den, saa folkene paa fyrstationen til deres store forfærdelse, at barken havde sejlet riggen overbord. Bare noget af fokkemasten stod endnu.

Skibet drev nu hjælpeløst ned mod grundbroddet, og den ulykkelige besætning paa 10 mand klamrede sig til fokkemastens vant for ikke at blive skyllet overbord.

Voldsomme grundbrod brød ustandseligt ind over det dødsdømte skib, og det saa haabløst ud for nogen redning. Hesselø's befolkning saa

med gru paa søfolkenes kamp for livet. — Da gik fyrvogter Bjørneboe med dødsforagt ind for at redde de skibbrudne. — Ved et belejligt øjeblik kastede han sig ud i brændingen, og med umenneskelige anstrengelser lykkedes det ham at svømme ud til skibet med en line. Der blev saa strakt et tov mellem fokkemasten og land, og alle de 10 mand fra barken „Hilda“ blev hjerget. — Efter 3 timers slid var alle de reddede samlede i den lavtloftede fyrvogterbolig paa Hesselø, og her tog kvinderne sig af dem. Da de 10 norske søfolk var kommet lidt til kræfter igen, knælte de ned i fyrvogterens lille stue, og bad en takkebøn for deres redning. Dette gjorde et stærkt indtryk paa fyrvogterens søfolkene, og fyrvogter Bjørneboe glemte aldrig denne hændelse.

Fyrvogteren blev — som tiden gik — en svagelig mand, og han og hustruen levede ved aarhundredskiftet i Brogade ude paa Christianshavn i yderst smaa kaar. Nu er der gaaet 91 aar siden denne store redningsdaad. Vi vil — slutter artiklen — i taknemmelighed minde denne stoute dansker, for hvad han gjorde for 10 af vore landsmænd.

## Redningsudvalgets sidste møde -

Ved det for kort tid siden afholdte udvalgs-møde i København, havde udvalget indbudt repræsentanter for redningsstationerne Hvide Sande og Thorsminde til en nærmere drøftelse af ønskerne, der næres fra begge stationer om stationering af nye redningsbaade. Det blev besluttet at lade bygge en ny redningsbaad paa størrelse med Esbjergs nye baad til Hvide Sande. Baaden bygges paa orlogsværftet, og der blev givet stationen løfte om efter færdigbygningen og afprøvningen, hvis baaden da ikke helt er efter ønske, da at faa bygget en anden baad af Klitmøller redningsbaadtypen, der, som det vil vides, er bygget paa Krog & Christensens skibsværft i Thisted.

Thorsminde redningsstation fik løfte om at beholde redningsbaaden fra Esbjerg foreløbigt vinteren over, og stationen er ligeledes tilbudt som foreløbig arrangement at overtage Hvide Sandes nuværende redningsbaad, der bliver fri, naar en ny baad bliver færdig omkring et aars tid.

Som tidligere omtalt er det meningen, at stationen Nexø paa Bornholm skal have den gamle Esbjerg redningsbaad efter dens tjeneste i Thorsminde.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## NYE BØGER

»Hvorfor smiler Buddha«. Jørgen Bitsch. Forfatteren giver betragtninger over buddismen og dens forhold til vestlig kultur og med de mange charmerende øjeblikksbilleder i farver af orientalsk dagligliv. Et alsidigt indtryk af en verden, hvor livet ikke alene leves, men ogsaa fornemmes ganske anderledes end under vore himmelstrøg. Bogen er udkommet paa flere udenlandske forlag.

»Paa rejse med Charley«. Johs. Steinbeck. Bogen giver ud over emnet en forandret Amerika, og det indtryk, denne forandring virker paa sin gæst. Et intens billede af bogens forfatter af et stort og elskeligt menneske, og den vil sikkert interessere saavel europæere som amerikanere. En god Steinbeck-bog.

»Den hvide regnbue«. Jette Carleton. Bogen har bud til mennesker om elementære livsværdier med bud til mennesker, som har sans for familielevet. Den ejer en varm, menneskelig stemning.

»Punkt 22«. Joseph Heller. Under to verdenskrige deltog Heller som bombepilot paa Korsika i 60 bombetogter. Den udspilles paa en amerikansk flyvebase. En roman, der viser krigens rædsler og krigslivets ødelæggende virkning paa mennesker, der er sat til at slaas med aabenbar foragt for menneskeliv.

De sidste 4 aar. bøger er udgivet paa Gyldendalske Forlag.

Jagten gaar ind. — Tegneren, jægeren og naturelskeren. Leif Ragn Jensen, har paa Høst og Søns forlag udgivet en bog, der i tekst og vidunderlige billeder fortæller om jagten i Danmark aaret rundt. — Oplagt strør han om sig med jagtoplevelser, og lader den erfarne jægers tips løbe med, krydret med humor og glæde, ikke blot over naturen og jagten, men ogsaa over dyrene. — Man glæder sig over dette væld af tegninger, hans selvoplevede tekst. — Det er en bog, som naturelskeren gang paa gang vil tage ned fra hylden og blive et med.

## „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansv. redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., telf. Ydby 70.

### Ekspedition:

Forretningsf. Gadgaard Nielsen, Lemvig, tlf. Lemvig \*21500

### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør, telf. Nørre Vorupør 4. — J. H. Christensen, Thorup Strand Baadmand Axel Wejse, Nørregade 15, Hvide Sande, telf. Hvide Sande 182 — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, telf. Hirtshals 123 — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

## LEMVIG

E. SMEDEGAARD  
Sels. Guld. Hbre. Opsik  
\*21211 LEMVIG \*21211

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 20209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 21566

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20 33 59 - Auktionskontoret TH. 20813  
Privat 20504

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 20803  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted  
Havnen . Lemvig . Telf. 20820

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thybørn og Thorsminde

### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163  
Alt til jagt, fiskeri og camping

### Rederi-Aktieselskabet

## »Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

**Fra mast til køl** — Under denne titel er der udkommet et særpræget bogværk, en maritim haandbog, der ubetinget vil glæde enhver, der holder af havet og af skibe, for alt, hvad der findes af skibe og i skibe, fra mast til køl, det finder man omtalt netop i denne kæmpebog. Der er her tale om en virkelig kulturel gave, den første i sin genre.

Det har taget adskillige aar af skabe værket. Tilrettelæggelsen, forskning og redaktion er foretaget ved et intimt internationalt samarbejde. — Autoriteter som kaptajn Svensson, fhv. konservator ved Stockholms søfartshistoriske museum, Vill. A. Baker, berømt skibskonstruktør og amerikansk skibsbygningsekspert og Georg Timmermann, chef for marine- og fiskeriafdelingerne ved Altona-museet i Hamburg, er kun nogle faa af denne bogs medarbejdere.

Et storartet farverigt skatkammer af fartøjer og søfart, uovertruffet i skønhed og udførelse i størrelse 28x28 cm, med minutøs gengivelse af alle detaljer og illustreret med ca. 1570 fine billeder i 17 farver, heriblandt guld.

Lige siden den første primitive sømand padlede sig frem i sin udhulede kano har generationer af sømænd kapitulere for havets dragen. „Fra mast til køl“ lader os følge med fra civilisationens barndom op til vore dage.

Hvilken gammel erfaren sømand — eller „lænestolssefærer“ kan mon modstaa glæden ved at kunne udvide sit kendskab til skibets verden dragende os med gennem mere end 4000 aars skibsbygning.

Sejlskibe paa ægyptiske farvande mere end 2000 aar f. Kr., vikingskibe, som terroriserede Nordeuropa, dristige spanske karaveller, som havde herredømmet paa havene, danske todkrydsere og arabiske d'horre — Mayflower. Det franske skib „Le Soleil“, Nielsens „Victory“, Fultons første dampskib, der krydsede atlanten og bragte passagerer fra Albni til New York, de store amerikanske klippere og New Englands hvalfangere, Sawanah, det første dampskib, der krydsede atlanten, America, der vandt Quoen-Cup i 1851, 4 og 5-mastede barke, som dominerede handelsflaaderne før aarhundredskiftet, skonnerter, fregatter, handelsfartøjer, skuder, tankbaade, kul- og lastdampere, som gaar paa alverdens ruter, de store luksulinere, slagskibe, ministrygere, jægere, hangarfartøjer, ubaade, tog- og bilfærger, trawlere, sælfangere, fiskepramme, kanoer, robaade, kuttere og joller, baade med inden- og udenbords motor, bugserbaade og atomdrevne ubaade „Nautilus“.

Alt om skibe — fra mast til køl — kan findes i denne fantastiske bog, der er udkommet paa Nyt nordisk Forlag.

Har man den bog paa hylden, da er man ejer af en maritim haandbog, der sætter en i stand til at vide det om skibe ned gennem tiderne, der er værd at vide. J.P.

#### Hvis Bladet udebliver,

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

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



#### HIRTSHALS

##### Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

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

Telefon 70

##### A/S HIRTSHALS BANK

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

#### HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Holger Nielsen

#### 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

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



Skibsproviantering . Etableret 1909

##### P. Saxberg A/S

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9789  
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

LEDIG

#### 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

Dæksmaskineri 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 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 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. 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

sommersejleren 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 2 02 48

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  
 D **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  
 CENTRALBIBLIOTEK  
 LÆSESTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1964

31. Aarg.



### Prøveredningsbaaden fra Nørre Vorupør

Prøve-redningsbaaden gaar til undsætning for lejets fiskere den 17. juli 1916 — et meget talende billede om redningsmændenes uforfærdede færd paa den aabne kyst. Inde paa stranden staar statens ro-redningsbaad og dets mandskab, der blev slaaet tilbage paa kysten efter forsøg paa at gaa over revlerne. Se artiklen inde i bladet.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (078) \*215 00

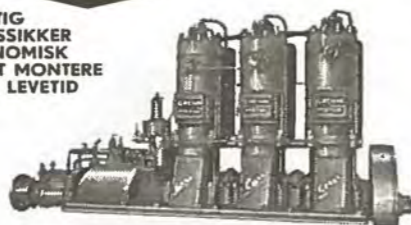
Brødr. Lauridsen

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

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - 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, KøbenhavnHirtshals  
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

Vædbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1964

31. aarg.

## Initiativet til motordrevne redningsbaade kom fra Nørre Vorupør

Det er vist rigtigt, som det er sagt, at Klitmøller-redningsbaaden, der for tre maaneder siden blev søsat fra Thisted Skibsværft, er den første utraditionelle redningsbaad, der er bygget til Redningsvæsenet. Imidlertid synes der at være tegn paa, at skibsværftet i Thisted, har gjort arbejdet saa godt, at det kan forudses, at redningsbaadens gode egenskaber vil komme til at præge kommende redningsbaade et stykke fremover.

Selv om der heri konstateres et brud paa en gammel tradition, er der paa samme tid grund til at være helt tilfreds med, at selv relativt smaa skibs- og baadebyggerier udenfor Orlogsværftet mestrer den givne opgave til fuldkommenhed.

og den 14. maj 1904 blev der sluttet akkord med den kendte dygtige baadbygger Chr. Thomsen, Sdr. Vorupør.

Resultatet blev en god, sødygtig redningsbaad —

Der er før bygget en redningsbaad paa Thykysten —

Det er nu ikke første gang, der er bygget en redningsbaad paa Thykysten. — Det skete saa tidligt som i 1907, da en redningsbaad blev bygget paa Chr. Thomsens værksted i Sdr. Vorupør. Det skal dog i samme forbindelse tilføjes, at selve redningsvæsenet intet havde med denne redningsbaad at gøre, idet initiativet helt laa hos fiskerne ved lejet, og den stedlige fiskeriforening, der stod bag planens realisation.

Ved Nr. Vorupør havde man redningsstation saa tidligt som i 1852, men det var stadigt kun en robaad, og det mente den daværende fiskerbefolkning var utilstrækkeligt, naar der toges hensyn til fiskerlejets størrelse, der paa dette tidspunkt var betydelig og drev erhvervet haardt.

Fiskerbaadene var forlængst motoriserede.

Allerede ved aarhundredskiftet var man saa smaat begyndt motoriseringen indenfor kystfiskeriet, og den ene baad efter den anden byttede sejl og aarer med motoren, og det kneb den fremskridtsvenlige fisker at forstaa redningsvæsenets nølende holdning i spørgsmaalet. Imidlertid blev kravet om et mere effektivt redningsvæsen saa stærk, at det foranledigede Vorupør Fiskeriforening til at forsøge at løse opgaven selv. —

Denne bestemmelse blev taget paa et fiskeribestyrelsesmøde i 1902, og vedtagelsen blev efterfulgt af en ansøgning til staten om en bevilling til formaalet paa smaa 10.000 kr. til bygning af en saakaldt prøveredningsbaad, der skulle sortere direkte under den lokale fiskeriforening,

Prøveredningsbaaden, som under bygningen sikkert blev studeret og kritiseret lige saa stærkt som den, der for nogle maaneder siden løb af stabelen i Thisted, blev færdigbygget i 1907, og det tør siges, at baaden var, som alt andet der udgik fra dette værksted, fint arbejde.

Det første par aar blev der roet frem, men senere naedes det tilsigtede, motoren, hvilket ikke før var set i en redningsbaad fra den aabne vestkyst. Der blev til redningsbaaden opført et skur ved stranden, og i aarenes løb udførte prøveredningsbaaden og dets mandskab et særdeles dygtigt og anerkendt arbejde.

Som besætning antoges følgende fiskere: Jens Chr. Jensen Munk, Mads Pedersen, Mads Jørgen Nielsen, Chr. Krabbe, Mads Jørgensen Jensen, Anders Jørgensen, Jørgen Wæklid og Knud Bojesen (fmd.), Jens Munk Jensen, Jens Thomsen, Chr. Munk, Jens Eriksen, And. P. Andersen, And. A. Fink. — De udtagne redningsmænd blev aflønnet med 25 kr. i kvartalet, formanden fik dog 30 kr., og strandfoged Jens Poulsen, der valgtes til opsynsmand, fik herfor et aarligt vederlag paa 200 kr.

Kun 12 mand skulle med baaden ud, naar der var fare paa færde, de øvrige to mand skulle blive paa stranden for at hjælpe med udsætningen og ophaling af redningsbaaden.

Det tjente datidens fiskere til ære —

Der var her tale om et friskt initiativ, og det tjener fiskerne i Vorupør til megen ære, at de viste samtiden, at det kunne lade sig gøre at anvende en motordrevet redningsbaad fra den aabne vestkyst.



I 1920 søgte man staten om en bevilling paa 3.000 kr. til drift af redningsbaaden, men paa dette tidspunkt, eller et par aar efter, blev der ved Vorupør stationeret en ny motorredningsbaad, bygget paa Orlogsværftet af Redningsvæsenet, og med dennes komme, havde prøve-redningsbaaden udspillet sin rolle.

I 1927 fik man fiskeridirektoratets tilladelse til at realisere prøveredningsbaaden, samt det til denne hørende hus. Motoren blev solgt for 600 kr. og huset indbragte 500 kr.

#### Nr. Vorupørs tre første opsynsmænd boede i Klitmøller —

Nr. Vorupør Redningsstation er blandt de ældste paa vestkysten, idet den, som nævnt, blev oprettet saa tidligt som i 1852, og den har en smuk historie bag sig, idet den er blandt de stationer, der har reddet flest mennesker. Den har lagt haand til bjergning af over 400 mennesker, dels med baad, dels med raketapparat.

Fra stationens oprettelse i 1852 til august 1882, altsaa i 30 aar, var, hvor mærkeligt det end lyder, stationen styret fra Klitmøller, idet de første tre opsynsmænd var bosiddende der. Det var i rækkefølge toldforvalter Chr. Bolvig, Søren Andersen og Peter Frost. Fra den 1. august 1882 overgik styrelsen til Vorupør, og stationens første opsynsmænd med bopæl Nr. Vorupør, var Anders Josephsen, der virkede til 1920. Fra 1920-47 var Erik Jensen opsynsmænd og efter ham Jens Baltesen til 1951. Han afløstes af Chr. Munk, der var opsynsmænd til 1953, da han blev afløst af den nuværende opsynsmænd Niels Jensen.

#### Ny og større motorredningsbaad til Vorupør —

Redningsstationen Nr. Vorupør har haft baade storm og stille i sin hundredaarige historie, og her som andre steder var det ikke blot sejre, men ogsaa nederlag, der registreredes. Mørkeste dag var den 26. marts 1885, da redningsbaaden gik til undsætning for lejets fiskere, der alle var taget paa havet. Op paa dagen rejste havet sig med vældig brod over revlerne. Der blev udenfor broddet taget 10 fiskere ind i redningsbaaden, der med 19 mand ombord forsøgte landing. Trods slæbet og lænsning af olie til at dæmpe søen fik redningsbaaden vældige søer og en af de sværeste rejste redningsbaaden paa enden, og under farten indover kunne slæbet ikke holde, hvorfor baaden løb skævt og kæntrade med det sørgelige resultat at otte af de ombordtagne fiskere, der ingen bæltter havde paa, druknede, inden der kom hjælp fra land.

Som bekendt har Nr. Vorupør nylig faaet en ny moderne redningsbaad bygget paa Orlogsværftet. Redningsbaaden er større end den hidtidige redningsbaad, og det er der stor tilfredshed med, da der stilles store krav til redningsmateriellet ved stationen.

### Klitmøller redningsbaad hjemme

Efter en ca. tre maaneders præsentationstur vendte Klitmøller nye redningsbaad den 12. februar hjem til fiskerlejet fra Hv. Sande.

Redningsmandskabet fra Klitmøller hentede redningsbaaden, der gjorde turen op langs vestkysten i vindstyrke ca. 5, og der var rig lejlighed til paa hjemturen at fastslaa, at der er tale om en virkelig god baad, der klarer sig under alle forhold. Der sejledes fra Hv. Sande kl. 9 om formiddagen og var hjemme ved 4-tiden.

Der var, oplyser baadformand Jensen, en del sø under landingen, og der var ogsaa lejlighed til at prøve baadens egenskaber under løb i en sø — uden slæb, og jeg kan sige, at vi i et og alt er taknemmelige for de egenskaber, der er lagt i den nye redningsbaad. Foreløbig er redningsbaaden anbragt paa stranden — indtil redningshuset er i orden, men nu har vi baaden hjemme og det er vi glade for.

Der maa være noget ganske særligt ved denne redningsbaad, for det er en aldeles samstemmende vurdering den har faaet ved samtlige stationer, hvor den har været prøvet.

Baadfører Chr. Mose Enevoldsen siger saaledes til Ringkøbing Amts Folkeblad: „Vi er enige om, at Klitmøller-redningsbaaden er ualmindelig effektiv efter dens størrelse. — Vi har prøvet den mange gange i al slags vejr — en enkelt gang ogsaa med slæbet ude. Vi fik da ogsaa en svær sø, saa vi kunne se, at den var god at lænse med.

Ligeledes er den meget manøvreedygtig, alt er taget i betragtning. Svinger vandtilførselen til motoren, kan spulepumpen sættes til, hvilket er af overordentlig stor betydning og saadan er der flere finesser. Efter den konstruktion, man her er fundet frem til, kan man se, at den skibsbygger, som har skabt typen, ved, hvad han har med at gøre og hvilke krav, der stilles til en baade sø- og manøvreedygtig baad“.

#### „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansvar. redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., telf. Ydby 70.

#### Ekspedition:

Forretningsf. Gadgaard Nielsen, Lemvig, tlf. Lemvig \*21500

#### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør, telf. Nørre Vorupør 4. — J. H. Christensen, Thorup Strand Baadmand Axel Wejse, Nørregade 15, Hvide Sande, telf. Hvide Sande 182 — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, telf. Hirtshals 123 — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. betjeningsmand Marius Krogh, Fornæs, er afgaaet ved døden den 22. januar.

Marius Krogh, der var født den 16. juli 1892, blev ansat som betjeningsmand ved den daværende raketstation „Fornæs“ den 1. oktober 1925 og afskedigedes p. g. a. stationens nedlægnings den 31. maj 1937. Han havde deltaget i redningen af 6 skibbrudne.

Fhv. baadmand Niels Peter Holgersen, Klintholm Havn, er afgaaet ved døden den 27. januar.

Niels P. Holgersen, der var født den 7. oktober 1904, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Klintholm-Havn“ paa Møen den 1. oktober 1943 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 31. oktober 1962. Han havde deltaget i redningen af 19 skibbrudne.

### 75 aar

Fhv. baadmand Niels Peter Christensen, Blokhus, fylder den 19. marts 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadformand Jens Simonsen Petersen, Slettestrand, fylder den 7. marts 70 aar.

### 60 aar

Baadformand Knud Hansen, Manø, fylder d. 27. marts 60 aar.

### Rubins belønningslegat

for aaret 1963 er tildelt deltagerne ved redningsstationen „Blaavand“ som belønning for redningsforetagendet den 10. august 1963 i anledning af lystbaaden „Piggy III“ af Hamborg's stranding 2 km nord af Blaavand Fyr.

Ved den paagældende lejlighed reddede opsynsmænd Ove Thøstesen og baadformand N. A. Jensen under daarlige vejrforhold besætningen fra lystbaaden — 2 mand — ved modigt og resolut at vade ud i broddet og paa denne maade redde de skibbrudne i land.

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

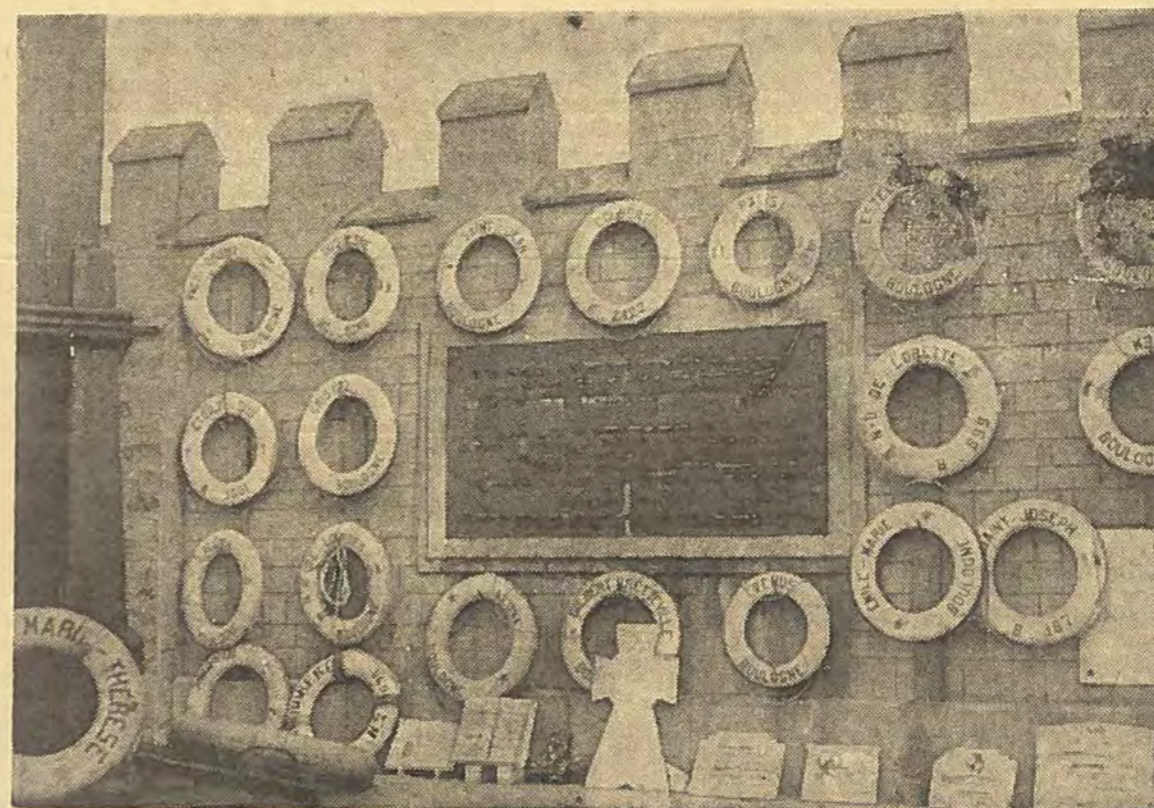
Stiftet 2. August 1847      Telefon \*21311 · Postgiro 851.00

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



### Søens ofre mindes

Paa den franske atlantehavskyst i Boulogne-sur-Mer findes dette minde om druknede sømænd. Hvert redningsbælte repræsenteres forliste baade eller skibe, hvorfra man aldrig har fundet de døde.

## Julestranding ved Grenaa

## Tysk fragtskib paa grund ved Grenaa i 40 timer

Strandingen, den 500 tons store tyske motorskib „Dela“ af Ems blev hjulpet fri af 4 fiskekuttere to gange — redningsmandskabet fra Grenaa blev afvist, da det tilbød hjælp, skønt der var udsendt nødraketter. Om strandingen skrev bladet „Djursland“.

## En grovhed

Det regnes for naturligt blandt søens folk, at man under alle forhold søger at bringe nød-stedte hjælp - uanset om det medfører fare for én selv eller det skib, man er betroet at føre. Med samme baggrund har man langs de danske strande et redningsvæsen, hvis funktion bygger paa, at folk af en egen støbning til enhver tid er parat til at trodse faren for at redde mennesker, som er stedt i nød.

Redningsfolkene tager ud, naar som helst, der kaldes paa dem — uden hensyn til, om de er midt i at fejre jul med deres familie eller hviler ud efter en streng arbejdsdag. Det er vilkaarene, og de mænd der julenat sejlede ud fra Grenaa for at undsætte et tysk fartøj, der havde opsendt nødraketter, kendte dem til bunds og accepterede situationen uden at tænke paa deres eget.

Derfor virkede det som en utilbørlighed — helt uforstaaeligt og udfordrende — at mandskabet paa det nød-stedte fartøj stillede sig afvisende, da redningsbaaden gik op paa siden af havaristen. Den kaptajn, der med en haandbevægelse nægtede at tale med en redningsmand, som kom for at høre nærmere om grunden til nødsignalerne, stemplede sig selv som en daarlig sømand.

Man kunne til nød have forstaaet hans holdning, saafremt det drejede sig om folk, der søgte kontakt med ham i haab om en bjergeløn, men overfor et hold frivillige, som mere end en gang har sat livet i vove for at hjælpe ogsaa denne kaptajns landsmænd, var det utilgiveligt. Man maa haabe, at andre vil belære ham om, hvorledes man bør opføre sig, naar man er gæst i fremmed farvand og er med til at sætte et stort hjælpeapparat i gang.

Strandingen skete julenat under højst usædvanlige omstændigheder. Det tyske skib, der er af saakaldt coaster-type og lastet med jernerts fra Sverige til tysk havn, havde juleaften ligget for anker paa reden ud for færgehavnen i Grenaa. Det blæste kraftigt op i løbet af aftenen og det menes, at „Dela“ er kommet i drift nord-efter. Ved midnatstid strandede skibet ved Lille-revets søndre side i bugten mellem Fornæs fyr og Grenaa havn, og tre timer senere meldte styrmanden om bord paa Grenaa-Hundested færgeren „Kattegat“, at der blev udsendt signaler fra skibet med en rød lampe.

## Utrolig opførsel over for redningsholdet —

Den samme iagttagelse blev gjort paa Grenaa havn, og opsynsmand Wenzel O. Rasmussen, redningsstationen, blev underrettet. — Man var lidt i tvivl om, hvorvidt der var tale om nødsignaler, da færgerens styrmand meldte, at der nu blev opsendt nødraketter.

Redningsbaaden fra Grenaa sejlede ud klokken 3,55 fuldt bemanded og med fisker Peder Krogh Pedersen som fører. — Da man naaede frem til det strandede skib, gik fisker Harald Bachmann, Grenaa, om bord, men til hans forbløffelse nægtede kaptajnen at tale med ham.

## »Kaptajnen sover«

„Kaptajnen sover“, var den første besked, han fik af mandskabet, der ikke var særlig imødekommende over for redningsholdet. Da Bachmann insisterede paa at tale med skibets fører, blev han vist til hans kammer, men kaptajnen, der laa paa en sofa, viste ham bort med en haandbevægelse.

Aldrig har vi været ude for noget lignende, sagde Harald Bachmann senere i en samtale med os. — At tænke sig, at man purres ud julenat for at hjælpe søfarende, der har sendt nødraketter op, og saa modtages med en ufor-skammethed! Vi maatte endda selv sørge for at tage trossen, da redningsbaaden skulle derfra, skønt det er almindelig høflighed, at en af de ombordværende hjælper til.

Ogsaa baadføreren Peder Krogh Pedersen var bitter over de tyske søfolks opførsel. Det mindste, man kunne have forlangt, var dog en forklaring paa, hvorfor der pludselig ikke behøvedes hjælp.

## Blev hjulpet fri, men grundstødte anden gang —

Det tyske skib blev liggende paa revet alene natten over — et par hundrede meter fra kysten, men der blev dog holdt vagt paa redningsstationen i adskillige timer for det tilfælde, at situationen skulle forværres. Da strandingen skete, blæste det haardt af sydøst, men vinden flovede i løbet af morgentimerne.

— Ikke færre en fem kuttere stod i løbet af formiddagen 1. juledag ud fra Grenaa havn og forsøgte at bjerge det strandede fartøj. — Det

lykkedes ved højvande ved 17,15-tiden at faa „Dela“ af grunden, men da kaptajnen ville sejle bort fra det farlige omraade og søge uden om kalkgrunden tog skibet paany grunden og blev hængende.

Bjergningsselskabet Svitzers isbryder „Helios“ blev tilkaldt fra Korsør og naaede om aftenen til Grenaa. Under en forhandling med den tyske kaptajn blev det imidlertid ikke til noget med en aftale om hjælp, og i stedet afventede man forløbet af 2. juledag.

## Endelig —

Da vandstanden om eftermiddagen naaede sit højeste, sejlede 4 kuttere „Anni Brink“ ført af fiskeskipper Chr. Brink, Grenaa, „Birgit Krogh“ ført af fiskeskipper Niels Erik Hansen, „Rasmus Winther, Aarhus ført af Jørgen Winther og et Bønnerup-fartøj ført af fiskeskipper Jan Jensen, Fjellerup, ud til strandingsstedet. Ved 16-tiden halede de coasteren bort fra revet, og de naaede velbeholdent i havn, men Falck-Zonen maatte skyndsomst tilkaldes for at pumpe vand ud af lasten.

Det havarerede skib skal nu tætnes, før sejladsen kan genoptages.

up.

## Et halvfjerdsars minde

## Da Richmers flaadens stolte svane forliste paa Holmslands klit

Det bliver i aar 70 aar siden „Elisabeth Richmers“ af Bremerhafen strandede i Haurvig under orkanagtig storm, dog blev hele besætningen reddet.

Den 31. januar 1888 var en anden af Richmers flaadens store skibe, den fuldriggede bark „Dakota“ strandet ved Sønder Lyngvig, denne stranding skete i forholdsvis roligt men usigtbart vejr, og her omkom kaptajnen og kokken under forsøg paa at komme i land, hvilket

kunne være undgaaet, da der ikke var nogen øjeblikkelig fare til stede. Skibet blev slaaet til vrage.

Den 6. februar 1894 stod barkskibet „Elisabeth Richmers“ af Bremerhafen ud fra hjemstedet i ballast for Cardiff, skibet var udprovieret for 3 aar til ostindiefart. Samtidig satte en stormperiode ind over Nordsøen, og den 12. februar blev det store skib observeret fra Bjerregaard under orkanagtig storm fra vest-sydvest, men da skibet under voldsomt sejlpres forsøgte at holde sig klar af kysten, skønnede man, at strandingen ville ske i Haurvig, som straks blev underrettet. Da skibet var ud for Aargab, var det drevet tæt mod land, og vinden drejede da mod nordvest. Skibet forsøgte at kaste anker, men kættingen sprang omgaaende, og det store skib drev som en vingskudt svane ind mod kysten og strandede ud for Haurvig kirke.

Fra Haurvig var raketapparaterne ført mod stranden, saa snart man havde faaet melding om skibet. Stationens opsynsmand var indestødt med en sejlbaad i Tipperhavn midt i Ringkøbing fjord, og herfra kunne han se det strandede skib, uden at det var muligt for ham at komme til assistance, men hans mandskab hjemme i Haurvig klarede sagen paa egen haand.

Det var med største spænding, at klitboerne iagttag det store skib, da det blev kastet ind gennem den voldsomme brænding. Besætningen holdt sig imens i læ under bakken, og der skete dem intet. Skibet blev kastet helt ind i havstokken, og besætningen kastede omgaaende en line med en redningskrans i havet. Fra land var det umuligt at komme ned paa forstranden paa grund af den høje søgang, men man firrede en af redningsmandskabet ned efter linen, og dermed havde man forbindelse med skibet. Man kunne selvfølgelig sagtens have faaet forbindelse med raketapparatet, men det kunne have haft sine vanskeligheder for de skibbrudne, hvis linen gik fast i rigningen. Saasnart de skibbrudne havde faaet udhalingslinen ombord, halede



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

trossen ud til dem, og i løbet af en time var hele den 19 mands besætning reddet uskadt i land i redningsstolen.

Da stormen var ovre, stod skibet paa tørt land, og bjergelaugget gik i gang med at bjerge de store mængder af proviant, inventar og løbende gods. Det lykkedes at rigge skibet af paa nær undermasterne, som var af jern, samt en stor staaelsejlsraa, som man fik firet ned paa dækket paa tværs af rælingen, men herfra kunne man ikke flytte den, og det fik afgørende betydning for vragefs skæbne i over 50 aar.

Der holdtes tre auktioner over det indbjergede gods i løbet af vinteren. Ved sidste auktion blev skibet solgt for en snes tusinde kroner, det stod endnu hel paa stranden, men tømt for alt inventar. Det var bygget i 1877 af bøg pits-pine, metalfast og kobberforhudet. Men allerede i marts kom en ny storm, der knuste vragefs, hvorved køberne tabte mange penge, idet undermasterne lagde sig over den ene skibside sammen med staaelseene, den tunge vægt forhindrede skibssiden i at drive i land. Paa grund af kystens nedbrydning kom vragefs med tiden til at ligge uden for revlen, men under østenstorme kunne man i 50 aar følge vragefs stilling, og efter mange aars forløb kunne man se, at de svære master var ved at brække over paa grund af rust og tæring, og efter en nordveststorm under sidste verdenskrig laa pludselig det store vragefsstykke, flere hundrede vognlæs, paa Sdr. Haurvig strand, og man gjorde klar til at bjerge det, men inden man kom saa vidt, tog havet det igen og førte det ned paa Lønne strand, hvor man ogsaa ville forsøge at bjerge det. Men der kom tyskerne, efter sigende med 8 spand heste, og begyndte bjergningen, og saa kunne kystboerne ikke være med. Men igen næste nat tog havet sit bytte, uden at tyskerne fik held til at plyndre det væsentlig, det var især kobberet de var ude efter, og senere har ingen set det store stykke tømmer. Men maaske ligger det igen en morgen efter en storm paa kysten som en sidste hilsen fra Elisabeth Richmers.

Af synlige minder fra Elisabeth Richmers findes der paa strandfogedgaarden i Haurvig skibets smukke navneplade fra hækken, der er særlig interessant, fordi den er samlet af mange stykker. Min afdøde onkel, der var Haurvig redningsstations sidste opsynsmand, har fortalt mig, at han efter skibets sønderlaaning majsommeligt eftersøgte de vældige vragefs paa stranden, og det lykkedes ham da ogsaa at finde alle bogstaverne. En smuk sofa fra skibet blev oprindeligt foræret min onkel i Haurvig af kaptajnen, men staa nu her paa Gl. Bjerregaard. Iøvrigt er flere gaarde paa Klitten og i oplandet bygget af det solide tømmer fra Dakota og Elisabeth Richmers. Disse to Richmers-skibe er to af de smukkeste strandinger, som har

været paa kysten, de var malet i haabets farve (grøn) med store hvide felter i rælingen, dækhuse var hvide og mast og rær gule, der findes fotografier af begge paa egnen. Det billede, der findes i Eisenrichs værk om Det nørrejdske redningsvæsen under stationen Sønder Lynvig som fregatskibet Dakota, forestiller dog i virkeligheden Elisabeth Richmers. D.

### Verdens hurtigste sejskib - fuldriggeren »Lancing«

Beretningen om en af havets stolte svaner fuldriggeren »Lancing«, der i en lang aar-række sejlede under norsk flag —

Et af verdens hurtigste sejskibe, der af alle søens folk gennem et par generationer blev fulgt med spænding paa sine farter over verdenshavene, det norske fuldskib »Lancing«, har faaet sin historie beskrevet af direktør, kaptajn Steenstrup og udgivet af Norsk Søfartsmuseum.

Historien om »Lancing« er af stor interesse. Man følger skibet fra søsætningen i Greenock i 1865 til skibsophugningsværftet i Italien 1924 — efter ialt 59 aars glørværdige sejslader.

»Lancing« har ført en lang og omtumlet tilværelse baade som kombineret damp- og sejskib, men dog væsentlig som sejskib under norsk flag. Det blev oprindeligt bygget under navnet »Pereire«, som barkrigget skruedampskib til det franske rederiforetagende »La Compagnie Générale Transatlantique«, der har sæde i Paris, og skulle anvendes i kompagniets rundfart med post og passagerer mellem Le Havre og New York.

»Pereire«s dimensioner var: Længde 113 m, bredde 13,36 og dybden 11,80 m, medens brutotonnagen var 3014 tons med et displacement paa 5217 tons. Maskineriet var en stempelmaskine paa 1250 HK, og paa prøveturen opnaaedes en hastighed af 15,03 knob. Skibet var indrettet til at medtage 418 passagerer, nemlig 284 paa 1. kl., 104 paa 2. kl. og 30 paa 3. kl. Endvidere var der indrettet særlige lastrum for post og mindre partier gods.

Det franske rederi udtaler, at skibet gennem de 22 aar det har været i dets eje, som post- og passagerskib, har haft en lykkelig og upaa-klagelig karriere.

#### »Pereire«s brand og stranding —

Da »Pereire« i 1881 laa fortøjet i en havn i Tunis udbrød der brand i skibet, og for at forhindre at ilden skulle brede sig til de mange andre skibe, der netop laa i havnen, blev det boret i sænk med en torpedo. Efter den omfattende reparation kom skibet først i fart seks aar senere, men det gik paa grund ved St. Nazaire, hvorefter assurandørerne overtog vragefs. Det blev købt af en engelsk skibsreder. Skibet

blev bjergtet og ført til Blyih, hvor det blev ombygget til fuldrigger. Denne store ombygning, der tog over 7 maaneder, havde omtrent helt ruineret skibsværftet. Nu laa skibet, der havde navnet »Lancing«, fint udhalet og klar til at staa til søs, men det var svært at sælge.

#### Under norsk flag —

I 1893 kom »Lancing« dog under norsk flag ved kaptajn Johan Bryde m. fl. i Sandefjord som ejere, men stadig med canadisk kapital. — Skibet blev tre aar senere solgt til Quebec, men i 1901 kom det atter under norsk flag med rederiet I. Johansen og Co. Lysaker, som disponenter, men stadig med Oslo som hjemsted.

Skibet blev senere overtaget af kaptajn N. B. Melsom, Larvik.

»Lancing« var et ypperligt søskib, og i Lloyds kaldte man det for et af verdens vidundere, fordi der ikke fandtes en eneste bemærkning om skibet i dets bøger under hele dens levetid.

Dette vidunderskib behøvede hverken svær kuling eller storm for at komme op paa en hastighed af 15 knob, og ofte vidste det sig, at »Lancing« gik bedst for frisk, støt brise til henimod kuling. Skibet beholdt farten, selvom vinden varierede i styrke. Paa bidevindssejlsads var det ikke saa godt som under slør og lensning.

Det paastaas, at ingen af de 8 kaptajner, der havde ført »Lancing«, havde faaet saa meget ud af dette skibs sejslads som netop kaptajn Melsom og senere hans 1. styrmand O. Olufsen.

Paa en rejse fra Buenos Ayres til Australien holdt skibet i over 2 timer en fart af 20 knob. Flere af etmaalssejlsadserne havde været paa 18-19 knob, og gennem 72 timer opnaaede man at holde en gennemsnitsfart paa 18 knob. Det var en hurtig rejse, som blev beundret, da skibet naaede sit bestemmelsessted Noumea i Ny Caledonia. — Kaptajn Melsom søgte paa disse rejser ikke ned mod de høje breddegrader mellem 40 til 50 grader, som var det almindelige for sejskibe i denne fart.

I 1908 foretog »Lancing« en rejse med kaptajn Melsom som fører fra engelsk havn til Australien. Fra Land End til Melbourne havde skibet en sejsltid paa 64 dage, en af de allerbedste rejser, der er foretaget af noget sejskib. Skibe, som almindelig har gaet i denne fart, har som regel anvendt fra 90 dage, ja helt op til 130 til 145 dage.

Kaptajn Melsom gik i land i 1914, hvorefter skibet blev overtaget af 1. styrmand O. Olufsen, der ogsaa var en ualmindelig dygtig sømand.

#### Kapsejlsadsen mellem »Frederik VIII« og »Lancing« fra New York til Aarhus.

Mange gamle søfolk vil sikkert endnu erindre den særlige omtale »Lancing« fik, da den i 1916 kom fra New York til Aarhus med en kornladning. Skibet var afgaaet fra den amerikanske

#### 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 Holger Nielsen

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

havn samtidig med amerikadampere „Frederik VIII“, og de 2 skibe havde sejlet ved siden af hinanden paa hele turen over Atlanterhavet fra New Foundland til Mucklæ Flugge paa Shetlandsøerne i en tid af 6 dage og 18 timer. — Vagtdistancen paa denne rejse var ofte paa over 60 sømil.

Naar det den gang blev sagt, at „Lancing“ havde slaaet „Frederik VIII“ med et døgn, er det dog noget misvisende. — Paa turen over Nordøen kom skibene fra hinanden, idet „Frederik VIII“ skulle baade ind til Kirkwall og Christianssand og videre til Oslo. „Lancing“ derimod fortsatte sin rejse Skagen rundt til Aarhus, hvortil den ankom et døgn før „Frederik VIII“ kom til København. Det interessanteste ved denne rejse var, at „Lancing“ ofte under turen naaede op paa hastigheder, der overgik „Frederik VIII“s fart. Dette anvendte under almindelige forhold som regel 9 døgn om rejsen fra New York—København med anløb af Christianssand og Oslo.

„Lancing“s besætning var kun paa 28 mand, hvilket er betydelig under, hvad der ellers var nødvendigt i et saa stort skib. Men førerne af „Lancing“ krævede, at deres folk, saavel officerer som mandskab, skulle være absolut dygtige og erfarne søfolk. Mange danske matroser har været med dette hurtigsejlende 4-mastede norske fuldskib, og de har senere berømmet dets førere, bl. a. baade kaptajn Melsom og kaptajn O. Olufsen, der i 1918 blev slaaet overbord i det sydlige Atlanterhav.

#### Fuldriggerens sidste rejse —

De senere aar gik „Lancing“ om sommeren i trælastfart mellem Canada og Skotland.

Det var dog ikke skibets alder, der var årsag til dets salg til ophugning, men derimod de daarlige tider for sejskibene. „Lancing“ havde i 1924 været paa rejse fra Mellem-amerika til Genua, og efter endt udlosning blev skibet solgt til ophugning. Det var endnu inden den senere kendte afdøde aalandske skibsreder Gustav Erikson paabegyndte opkøb af de fleste af den europæiske sejskibsflaades største skibe. „Lancing“ var et meget stærkt bygget skib, og det kunne saa udmærket endnu i mange aar have gjort fyldest netop under det store, erfarne finske sejskibsrederis ledelse. np.

#### Hvis Bladet udebliver,

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

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

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sølv · Guld · Øre · Optik  
\*21211 LEMVIG \*21211

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 20209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

#### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENGGÅRDEN - LEMVIG - TELF. 21566

Aktieselskabet

#### LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 203359 - Auktionskontoret TH. 20613  
Privat 20504

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen · Telf. 20803

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

#### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted

Havnen · Lemvig · Telf. 20820

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

#### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163

Alt til jagt, fiskeri og camping

#### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere  
**HOLM & WONSILD**

#### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsproviantering · Etableret 1909

#### P. Saxberg A/S

Telf. 41144 (7 Lin.) · Telex 9799  
Adresse: Havneplads 18-18  
Telegramadresse: »Saxbergships«

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

Telefon 41277 · 2 Lin.

#### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 41201

#### OSCAR SKOUGAARD

aut. installer · 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. 28429

v. E. Nielsen og G. Erlandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

#### Christiansens Fiskeauktion · Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 20293 · Telegr. Adr. Fiskemose

#### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S · Tlf. 26000

Dæksmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 20564 - Privat 20718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

#### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Th. Kontor og Lager 20047, privat 20386

#### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri

Ny Havn - Telefon 22153

H. J. Christensen privat Telefon 21462

#### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn · Esbjerg · Telefon 23288

#### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 20387

#### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 20838

#### 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 25399

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 forbindelse via Sverige.

AKTIESELSKABET  
 DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
 1866



**LEMVIG TANDTEKNIK**  
 J. Holmstrup  
 Alt i moderne Teknik  
 Torvet 1 . Telefon 2 02 45

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

<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

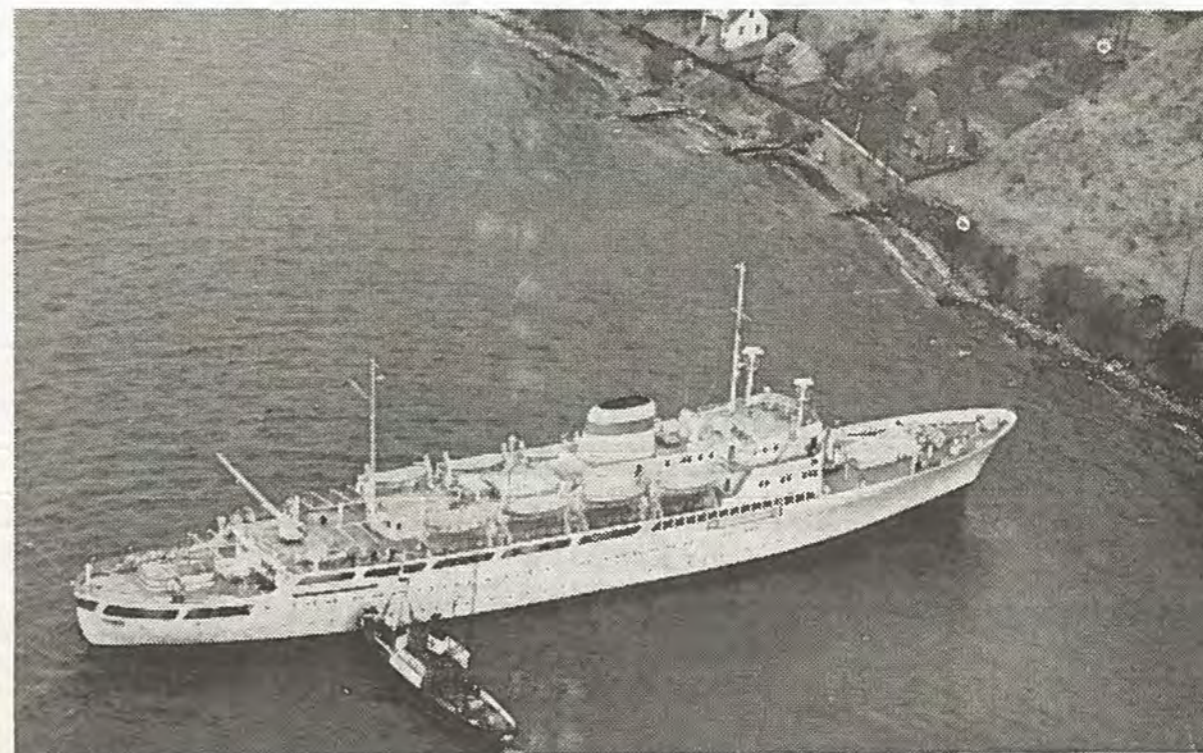


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1964

31. Aarg.



### Sovjet-skib paa grund

Den sovjetiske passagerdamper paa knapt 5000 brt. gik forleden under stormen paa grund paa Hveens sydøstkyst. Ombord paa skibet befandt sig foruden besætningen paa 100 mand ca. 350 passagerer. Skibet navn var „Litva“ og dens maal var Havana paa Cuba. Ved strandingen ødelagde skibet telefonkablet fra Hveen til fastlandet. Tilbud om switzer-assistance fra dansk side eller anden hjælp blev afslaaet, og senere kom „Litva“ flot ved hjælp af hjemlig bugserassistance. Strandingen fandt sted i taage.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (0 78) \*215 00

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERGMogens Andersen  
MalermesterAlt 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  
& Maskinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <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) 206 66

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - 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, KøbenhavnHirtshals  
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 33Carlsen & Aaens  
Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1964

31. aarg.

Vesterhavskutter som midlertidig  
redningsfartøj ved Thorsminde

Mens disse linier skrives er der ingen afgørelse truffet omkring redningsproblemet ved Thorsminde, men der spores, efter hvad der oplyses, god vilje fra alle sider, for at naa en midlertidig ordning, der kan være acceptabel for saavel redningsstationen som fiskeriet paa pladsen.

En deputation fra Thorsminde fiskeriforening, dens nyvalgte formd. auktionsmester Vinkel og folketingsmd. Foged havde forleden foretræde for forsvarsminister Viktor Gram, der tog venligt imod dem og viste megen forstaaelse for de opfattelser, der kom til orde under samtalen.

Efter hvad vi erfarer, blev købet af en ny redningsbaad i udlandet bragt paa bane, men det er jo saadan, at udlandet lige saa lidt som vi selv ligger med færdigbyggede redningsbaade.

Ogsaa tanken om midlertidig stationering af en kutter paa ca. 20 tons som „redningsbaad“ er indgaaet i drøftelserne, forøvrigt en tanke, som blev luftet paa formandsmødet i Thisted forleden, fremført af fiskeriforeningsformand Vinkel.

Nu sidst har redningsbestyrer Aaskov Petersen uddybet dette spørgsmaal under et besøg

i Thorsminde sammen med redningsstationens folk, og de skal saa tage stilling bl. a. hertil.

Vi vil tro, at en lejet kutter bliver den endelige løsning midlertidigt, saaledes at en kutter med mandskab samt supplerende af to-tre redningsmænd kommer til at løse evt. redningsopgaver udenfor barren, hvor risikomomentet altid er størst, og indenfor barren kunne stationens 6 tons redningsbaad maaske saa midlertidig løse eventuelle mindre farlige opgaver.

Chartring af kutter er, efter redningsstationens opfattelse, en acceptabel løsning af midlertidig karakter, men ikke billig, idet en kutterleje for et aar sikkert vil beløbe sig til ca. 100.000 kr., men i betragtning af hele baggrunden i den verserende situation omkring en betydelig fiskerplads, mener vi, at den økonomiske side af sagen er den mindste.

Som nævnt har vi grund til at mene, at saavel forsvarsministeren som redningsbestyreren vil strække sig langt for at naa det maal, der kan betyde en positiv løsning, der vil kunne skabe sikkerhed i redningsmæssig henseende, og dermed ro blandt de folk, der i redningstilfælde skal vove livet for fiskere og søfolk omkring Thorsminde. jp.

## Redningsmand gennem 50 aar -

I anledning af sin fratræden fra redningsvæsenet — paa grund af alder — har „Thisted Amts Tidende“ haft en samtale med opsynsmand Chr. A. Harbo, Hanstholm, der fortæller om sin slægt og om sin tid i Redningsvæsenet.

Chr. A. Harbos fader, som man kaldte Kræn Hvass, var en typisk Vesterhavsfisker af dem fra før motorbaadenes tid, og han stod i sin tid model til den statue af en havfisker, der blev rejst paa Skagen. Kræn Hvass levede dog saa længe, at han naaede at se motorbaadene holde deres indtog ogsaa paa Hanstholm. Den første motorbaad fik man her i 1904, og allerede aaret efter tog han selv det store skridt at anskaffe sig et saadan moderne fartøj.

I 1909 omkom Harbos fader ved en kænt-ring i havstokken, og moderen sad saa tilbage med 6 børn, og en maaned efter mandens død fik hun det syvende. Foruden at drive fiskeri havde Kræn Hvass et lille landbrug, og efterhaanden som børnene voksede til, hjalp de moderen med dette. Hun levede iøvrigt i mange aar efter mandens død og døde først for faa aar siden, 84 aar gammel.

Chr. A. Harbo havde i de første aar efter sin konfirmation pladser i land, men i 1911 begyndte han paa fiskeriet, og aaret efter fik han som 18-aarig sin egen baad. I 1913 blev han indkaldt til marinen og var i sin tjenestetid med paa en tur til Island. I efteraaret 1914 fik han ansættelse ved redningsvæsenet, hvor han siden blev baadformand og siden 1957 opsynsmand.

I de mange aar i redningsvæsenet har Harbo været med til at redde ikke færre end 112 menneskeliv. I de senere aar har der været længe mellem de enkelte redningsaktioner. — Med det moderne udstyr, fartøjerne nu har, er det sjældent, der sker egentlige strandinger. Nu er det mest, naar fiskerfartøjerne paa grund af oprørt hav har vanskeligt ved at gaa ind, at redningsbaaden maa ud for at ligge parat, hvis der skulle ske noget, naar baadene gaar ind over revlerne. Den egentlige sidste redningsaktion, som station Hanstholm har haft, var for ca. 8 aar siden, da man bjergede to fiskere, der var gaaet til havs i en lille rojolle.

I de næsten 50 aar, Harbo har været i redningsvæsenet, har den største redningsaktion, han har oplevet, været bjergningen af den 40 mand store besætning paa et strandet svensk fartøj „Oberon“ i 1926. Man maatte ud med baaden 4-5 gange. Det var kort før, man fik motorredningsbaaden, saa det var en haard rotørn, man her var ude for. „Oberon“ blev iøvrigt staaende paa strandingsstedet og blev efterhaanden slaaet i stykker af bølgerne.

Chr. A. Harbos indsats har faaet officiel anerkendelse, idet han er dekoreret med Dannebrog-

mændenes hæderstegn, og desuden har han redningsvæsenets jubilæumsmedalje, der ved dettes 100 aars jubilæum i 1952 blev tildelt alle redningsmænd, der havde været i tjenesten i 25 aar og derover.

## De sang salmer og bad fadervor

### Et 75 aars minde fra Skagen

Den gamle tids fiskere var ofte ude for haarde ture paa havet. Om en saadan oplevelse berettes fra Skagen:

I gaar eftermiddag er der sket et sørgeligt ulykkestilfælde paa havet nord for Skagen. En del fiskejoller, der var paa fiskeri paa Nord-søen, blev ved middagstid overrasket af en sne-storm af syd og maatte hurtigst muligt søge mod land. Det lykkedes ogsaa alle at naa kysten med undtagelse af en jolle fra Gl. Skagen. Denne var bemanded med fiskerne Tønnes Thomsen, Hans Chr. Ruth og Christen Hansen Ruth (de 2 sidste var brødre) var formentligt kommet temmelig langt til søs. Da snestormen naaede dem, roede de ligesom de andre mod land, men trods alle anstrengelser kunne de ikke naa kysten eller faa den i sigte. Da jollen tog meget vand over, maatte de efterhaanden kaste saavel redskaberne som fangsten over bord, og til at øse vand ud med havde de kun et par „bakketruge“, da deres øsekop var gaaet itu. De talte sammen om, hvorledes de havde det, og navnlig beklagede Tønnes Thomsen sig over, at han var saa udmattet, at han snart ikke kunne mere. Pludselig kastede han først den ene og derefter den anden vante ned i bunden af baaden, og da brødrene spurgte ham om, hvorledes han havde det, svarede han dem ikke, men faldt kort efter forover og klamrede sig til masten. Da brødrene kom til og fik ham lænet tilbage i jollen, var han død.

De to brødre fortsatte med roning i nogen tid, men da de endnu ikke kunne øjne land, maatte de paa grund af anstrengelserne holde op. — De sang et par salmer og bad fadervor sammen og overlagde derefter med hinanden, om de ikke hellere straks maatte springe i havet end fryse ihjel i baaden. Imidlertid var vinden sprungen om til nord, og de drev nu ind mod kysten, som de omtrent kl. 7 i aftes naaede i nærheden af „Butteren“. Tønnes Thomsen havde den gang efter deres mening været død i 2 a 3 timer. Han var ca. 40 aar gammel, og en af Gl. Skagens dygtigste og ihærdigste fiskere, der altid var rede til at vove livet, naar det gjaldt om redde skibbrudne. Han sad i yderst trange og fattige kaar og efterlader sig enke med 6 børn og det 7. barn i vente, samt sin gamle fader.

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Martin Peter Andersen*, Thorupstrand er afgaaet ved døden den 1. marts.

M. P. Andersen, der var født den 26. april 1895, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1926 og afskedigedes p. g. a. alder 30. april 1958. Han havde deltaget i redningen af 4 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Nicolaj Marius Petersen*, Kirkeby, er afgaaet ved døden den 15. februar.

Nic. M. Petersen, der var født den 27. september 1875, blev ansat som baadmand ved stationen „Kirkeby“s overdragelse til Danmark den 1. oktober 1920 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktober 1935. Han havde deltaget i redningen af 2 skibbrudne.

### 90 aar

Fhv. baadmand *Lars Peter Dahm Andersen*, Østerby, fylder den 15. april 90 aar.

Fhv. baadmand *Jes Chr. Mortensen*, DM., Blaa vand, fylder den 18. april 90 aar.

### 80 aar

Fhv. baadmand *Jens Andr. Christensen Bach*, N. Toraby, fylder den 6. april 80 aar.

Fhv. baadmand *Andreas Christensen*, Stenbjerg, fylder den 13. april 80 aar.

Fhv. baadmand *Albert Nielsen*, Kandestederne, fylder den 24. april 80 aar.

### 70 aar

Fhv. opsynsmand *Vald. Sørensen*, Tversted, fylder den 16. april 70 aar.

Fhv. baadformand ved redningsstation „Slette-Strand“, *Chr. Brix Kjeldgaard*, (nuværende fiskeauktionsmester i Faaborg og tidligere formand for „Foreningen af danske Redningsmænd“) fylder den 26. april 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved redningsstation „Tisvildeleje“ *Jens Rich. Pedersen*, fylder den 4. april 60 aar.

Baadmand *Niels Johs. Nielsen*, Blokhus, fylder den 29. april 60 aar.

Baadmand ved redningsstation „Tuskær“ *Kristen Damsgaard Nielsen*, fylder den 25. april 50 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Hanstholm“

I den ledigblevne plads som baadmand den 1. marts er midlertidig ansat fisker *Adolf Frost Andersen*.

Som ny baadformand er fra 1. marts ansat baadmand *Charles Bernhard Jeppesen*.

### Redningsstationen „Vedersø“

Baadmand *Peder Jeppesen* er paa grund af alder afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Peder Jeppesen, der var født den 13. marts 1901, blev ansat ved stationen den 1. oktober 1933. Han havde deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

### Redningsstationen „Manø“

Baadformand *Knud Hansen* er paa grund af alder afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Knud Hansen, der var født den 27. marts 1904, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation paa Manø den 1. okt. 1934, og som baadformand den 1. oktober 1941. Efter stationens nedlæggelse i 1961 fortsatte han med strandvagtstjeneste. Han havde deltaget i redningen af 11 skibbrudne.

### Redningsstationen „Gl. Skagen“

Midlertidig ansat baadmand *Verner Vilhelm Christoffersen* er efter eget ønske paa grund af bortrejse afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned. Verner V. Christoffersen, der er 25 aar gammel, har været midlertidig ansat ved stationen siden den 1. april 1959. Han har deltaget i redningen af 4 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat *Henry Christoffersen*.

## Ordensdekoration

Opsynsmand *Carl Arildsen*, redningsstationen „Lønstrup“, er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrogordenen.

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 ansøgnings-skema udlæveret ved skriftlig henvendelse til legatbestyrelsens formand, **landsretssagfører Rudolf Sand, Nørresøgade 7, København K**, til hvem skemaerne tilbagesendes **inden den 1. maj 1964.**

**Legatbestyrelsen.**

## Da vi hævede »Eleonora Mærsk« ved Kreta

af maskinmester Chr. Elmgreen.

Tankmotorskibet Eleonora Mærsk, der efter Danmarks besættelse blev overtaget af de britiske myndigheder og hjemskrevet i Colombo, Ceylon, blev i foråret 1941 sænket i Suda bugt paa Kreta, da tyskerne foretog deres faldskærmsangreb paa øen.

Skibet er bygget paa Deutsche Werft i Hamburg i 1936 og maalte 10.694 brutto registertons og lastede 15.900 tons d. w. - Det var et ualmindeligt solidt og velbygget skib, - forresten Danmarks største før krigen.

Repræsentanten for Caltex Olie Selskab i Grækenland, S. Restis, købte i 1948 vraget af skibet, og undertegnede blev overdraget ledelsen af hævnningen og reparationen af det.

Der var 9 sæt tanke i skibet. Bomben var faldet i nr. 8 centertank (tanknumrene regnet fra for til agter) og havde antændt lasten, som bestod af „Fuel Oil“. Tankdækket over 7-8 og 9 centertank var borte, delvis sprængt og smeltet væk. I 7 dage havde disse tanke været i brand, skroget ud for dem var ogsaa stærkt beskadiget, særlig i sb. side. I begge nr. 8 sidetanke var det revet ned til centertanken. Bunden var derimod ubeskadiget. Hele skibet med undtagelse af tørlasten var fyldt med vand til ca. 1 meter under tankdækket.

Overbygningen agter var delvis brændt bort. Meget var fjernet af tyskerne og italienerne, men grækerne havde ogsaa taget godt for sig af retterne. Adskillige ting fandt vi i den nærliggende by Canea, bl. a. de fleste af tankdækslerne. Midtskibs var broen forsvundet, og alt træværk var borte. Tyskerne havde solgt kedlerne til en græker, som troede de kunne flyde, naar han lukkede dem og proppede rørerne. Den ene kedel laa paa bunden af havet ved siden af skibet. Sb.-side af fyrpladsen var bortsprængt for at faa den ud.

Man maatte gaa forsigtigt til værks med hæv-

ningen, for ikke at skibet skulle brække fuld- stændig. I begyndelsen brugte vi store motorpumper, som vi skiftede fra tank til tank, senere opdagede jeg, at tankledningerne var ubeskadiget undtagen i 7-8 og 9 tankene. Det agterste pumperum blev derefter tømt og en pumpe forbundet til tanksystemet, hvilket selvfølgelig gjorde hele hævnningen betydelig lettere.

Haandhjulene paa dækket for ventilerne var ganske vist borte, men forbindelsesstængerne var ubeskadigede.

Efterhaanden, som skibet kom op, maatte skroget forstærkes, hvor det var revnet. Ligeledes blev hovedmaskinen adskilt efterhaanden, som den blev tørlagt. Denne var en dobbeltvirkende MAN totakt motor. Cyl. diam. 600 mm. Slaglængde 1100 mm og O/M 125.

Hovedskinen var i nogenlunde god stand, men maatte selvfølgelig overhales fra A til Z. Alle stemplerne var rustet fast i cylindrene, det var et meget vanskeligt arbejde at faa dem ud. De maatte trykkes ud med stor hydraulisk dunkraft. Cylinderdækslerne var derimod lette at fjerne, møtrikkerne kunne skrues af med fingrerne, da de var slaaet løse. Brændstofpumper og ventiler var i god stand, de var stadig fyldt med dieselolie. - De elektriske kabler saa ud til at være i god stand, men erfaring viser, at man aldrig skal benytte kabler igen af skibe, der har været sænkede i længere tid.

Saa godt som alt hjælpemaskineri var fjernet, styremaskinen ogsaa. En ting, der forbavtede de fleste, der saa skibet, var, saa godt malingen var bevaret, efter at skibet havde været sænket i 7 aar, forresten ikke alene paa den del, der havde været under vandet, men ogsaa paa alt der var over vandet og havde været udsat for Grækenlands brændende sol. Det var det danske malerfirma I. C. Hempels skibsfarver, der havde været benyttet. Det betød selvføl-



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

gelig meget for skibets værdi, at pladerne ikke var rustne. En fordel var det ogsaa, at skibet havde været lastet med Fuel Oil, da det blev sænket. - Tankene i den ubeskadigede del af skibet var i udmærket stand.

Med hensyn til ankerspillet, det eneste spil, der var tilbage, maatte en ny dampmaskine laves, da den gamle var forsvundet. Det kunne dog benyttes med haandkraft. Ankre med kæder var ubeskadiget.

En ting, der undrede mig, var, at der fandtes et stort hul i forskibet i bb. side i den ene af bunkertankene, da denne del af skibet iøvrigt var ubeskadiget. Jeg har senere af en engelsk officer faaet at vide, at englænderne forsøgte at sænke skibet med artilleri, og en granat havde ramt det i forskibet.

Det var et vanskeligt arbejde at faa kedlen, der laa ved siden af skibet, fisket op. Det blev gjort med et motorspil og svære taljer, der blev rigget op i formasten. Nu er master i tankskibe som regel ikke beregnet til at hive 20 tons op i. Da kedlen var oppe i højde med lønningen faldt masten, men da kedlen var blevet sikret med en svær kæde, efterhaanden som den kom op, blev den heldigvis reddet. Den var i forbavsende god stand og blev yderligere sikret, saa det lykkedes at faa den til at blive hængende paa siden af skibet. At faa en flydekran til Kreta var meget kostbart.

Den del af skibet, der var sprængt bort ud for fyrpladsen, blev lukket med beton, da den var mistænkeligt nær vandlinien.

### 3 Esbjerg-kuttere forlist - alle ombordværende blev reddet

Paa mindre end en uge er tre Esbjerg-kuttere forlist paa Nordsøen, medens samtlige besætningsmedlemmer reddede livet.

For samtlige skibes vedkommende skete forlisene i oprørt sø, haardt vejr med frost og stundom snebyger. - Men takket være snarlig hjælp fra tililende kuttere og redningskibe, der hurtigt var paa pletten, hvor ulykkerne var over de paagældende kuttere, lykkedes det at redde samtlige fiskere, men kutterne gik altsaa ned.

Den første kutter, der forliste, var „Klitten“, hvis besætning blev taget ombord af redningskibet „F. V. Mortensen“. - Den anden var „Klitboen“, der ligesom „Klitten“ var sprunget læk, og sank paa vej mod Thyborøn under ledsagelse af redningskibet „Vestkysten“. Kutterens besætning blev taget ombord i Thyborøn-kutteren „Hanna Mariane“ og sejlet til Thyborøn, medens „Vestkysten“ blev liggende ved kutteren til det et par timer efter sank.

Det tredje forlis skete ligeledes med en Esbjerg-kutter, nemlig „Jobeka“, der midt om natten blev paasejlet af en hidtil uidentificeret skib. Man naaede lige at sende et kort SOS over

Efter 3 maaneders forløb var skibet klar til at bugseres til Caltexs olieanlæg i Skaramanga, som ligger 18 km fra Piræus.

Det blev en spændende sejlads, for selv om skibet var forstærket, var det kun muligt at tage det over i stille vejr. Vi slap dog godt over.

Nu kom et for en maskinmester meget stort arbejde, nemlig ganske alene at udarbejde specifikation til forskellige værfter over reparation og komplet udrustning af skibet, lige fra beregning af plads- og naglevægt til kasseroller og andet udstyr i kabyssen. Den fyldte 54 sider.

Der kom tilbud fra flere værfter i Italien og i Tyskland. Til slut blev skibet solgt til skibsskibet J. Reinecke i Hamburg. Det blev bugseret til Bremen, hvor det blev repareret paa Weser Werke.

Før det forlod Grækenland, blev det yderligere forstærket med et kryds af svære staaibjælker, hvor dækket manglede. - Det er nu atter i fart under navnet „Roland“.

Det var underligt for mig som den eneste dansker paa Kreta at arbejde om bord i et tidligere dansk skib, tilmed fra et rederi, hvortil jeg selv har været knyttet i 15 aar.

Jeg sled forresten en „Haandbog for Maskinmestre“ op under arbejdet. Med hensyn til det forretningsmæssige ved bjergningen skal jeg kun nævne, at jeg tror, at køber saavel som sælger gjorde en god forretning - og mere kan man jo ikke forlange.

radioen, der opfangedes af Blaa vand Radio, der alarmerede fly- og sø-redningstjenesten.

„Jobeka“s besætning paa 3 mand gik straks i gummiflaaden, og kutteren sank 10 minutter efter. I ikke mindre end 7 timer opholdt besætningen sig vaade og halvpaaklædte i fladen, før de tilfældigt blev observeret af en svensk skib, der senere landsatte dem i Helsingborg. Det paagældende skibs navn er „Birgit Ragne“.

Efter vindstyrke 8 af NV i flere døgn, sprang vinden længere mod øst, hvilket skabte en vandstand saa lavt, som er et sjældent syn paa Vestkysten. - Dette førte med sig, at mange kuttere og et enkelt skib gik paa grund omkring Thyborøn.

Desværre toldede havet ogsaa af menneskeliv under stormen, idet 3 danske fiskere druknede. De to blev slaaet udenbord; den tredje druknede i engelsk havn.

- STØT BLADETS ANNONCØRER -



## Dramatisk stranding ud for Sdr. Lyngvig

Hvad redningsprotokollen beretter om stranding af et russisk skib, som Hvide Sande-kutter er opkaldt efter

En kutter i Hvide Sande har faaet navnet „Livadia“ efter en stranding, som fandt sted ud for Sdr. Lyngvig den 14. december 1910.

„Livadia“ af Riga var en tre-mastet gaffel-skonnert, Den kom fra Sverige og skulle til Irland med en trælast.

Om bord var ni mand og en kvinde. I svag kuling og usigtbart vejr satte skonnerten sig fast paa revlen ud for Sdr. Lyngvig. De to agterste master var da faldet.

Søen var af den beskaffenhed, at landing med en skibsbaad var farlig. Redningsmandskabet blev hurtigt kaldt sammen og redningsbaaden kørt til stranden, og da den blev sat ud, fik den et par søer over sig i brændingen.

Baaden kom dog godt ud til det strandede fartøj, og kaptajnen spurgte paa engelsk, om redningsbaaden ogsaa kunne tage besætningens tøj med i land, hvilket opsynsmanden nægtede og henviste til, at det ikke kunne lade sig gøre, og at det stred mod loven og redningsvæsenets opgave.

Kaptajnen svarede da, at saa ville de bruge deres egne baade, hvis det blev nødvendigt. Man ønskede at faa et telegram sendt efter en bjærgningsdamper for ogsaa at redde skibet. Dette blev lovet, men opsynsmanden fraraadede paa det alvorligste, at der gjordes forsøg paa landing med egne baade.

Kaptajnen bestemte sig saa til at lade sin hustru og tre mænd af besætningen gaa med redningsbaaden i land.

De øvrige medlemmer om bord fik besked paa, at redningsbaaden ville ligge parat paa stranden og ville kunne tilkaldes, naar man ønskede assistance.

Næste formiddag saas det fra land, at besætningen paa „Livadia“ begyndte at arbejde med at sætte en baad ud. Havet var mere roligt end dagen i forvejen, men det var for farligt at lande med en baad paa stranden.

Redningsbaaden gik straks ud og tilbød sig paa ny, og kaptajnen og to mand tog imod tilbuddet. Resten, tre mænd, ville selv gaa ind med egen baad medtagende besætningens tøj. De fulgtes ind med redningsbaaden, og landingen gik fint.

Grunden til strandingen blev angivet dels at være strømændring og dels, at man havde antaget Lyngvig Fyr for fyret paa Helgoland.

Det er i store træk, hvad redningsprotokollen fortæller, men dertil kan føjes en del, som nogle af beboerne husker:

Strandingen skete en søndag, og folk, som

kom fra kirke, kunne tydeligt høre skonnertens sejl slaa i blæsten.

Efter at mandskabet var reddet i land og var blevet installeret paa en strandfogedgaard, blev skonnerten slaaet helt op paa land, og den store trælast kunne tages ud af siden paa den.

Det var høvlede og pløjede brædder, som blev kørt ned for klitterne, hvor træet blev solgt ved auktion.

Priserne var ikke store. Alt, hvad der kunne stables paa en vogn med et par heste foran, blev solgt for 1 krone.

Flere af gaardene paa Klitten fik nyt loft af træet, og det ligger endnu. Ogsaa et redskabs-hus i Hvide Sande blev bygget af „Livadia“'s trælast. Der gik træ i det for 4—6 kr. Og huset staar der stadig. Og i Sdr. Lyngvig gaar en vej til havet, der kaldes „Livadiavej“.

E. T.

## To strandinger paa Vendsysselkysten for henholdsvis 100 og 50 aar siden.

Vendsysselkysten var i gamle dage skuepladsen for mange skibes endelig — i følgende linjer bringer vi et par, som vi har laant fra Vendsyssel Tidende. Den første fandt sted den 14. febr. 1864 om morgenen, og den sidste den 25. januar 1914.

### For 100 aar siden — 1864

Hjørring, 15. febr.: Den 14. februar om morgenen kl. 7—8 indstrandede udfor Rubjerg strand under en meget stærk storm af VNV barkskibet „Nouvelle Ontigon“ af og fra Calais bestemt til Skeen i ballast. Omtrent en halv time efter at skibet var strandet, sloges det i stykker og ligger nu tildels henstrøet paa kysten. Skibets besætning var 14 mand, af hvilke kaptajnen, 1ste og 2den styrmand, 1 matros og kokken druknede. De 6 mand reddede sig i skibets mindre baad, den største blev ved indstrandingen af søen brudt overbord. Af de tilbageblevne, der opholdt sig paa ruffet, er kun ligene af de 3 kommet iland. 1ste styrmandens lig hang i en redningsbøje. — Megen fare og besværlighed var der tilstede for at faa de forulykkede bjerget op af de stejle klitter, der sikkert er 80 til 100 alen høje. Stranden, der selv ved lavt vande er temmelig smal, var aldeles utilgængelig og for at komme til en nedgang, om man havde kunnet passere stranden, er der  $\frac{3}{4}$  mil fra strandingsstedet. Man valgte derfor at søge den korteste og eneste vej, idet man ved tov lod sig fire ned, een for een, hvorpaa man søgte fodfæste i klitterne, greb de udmattede og forkomne søfolk, holdt dem fast og derefter lod dem, een for een, hejse op. Af de mænd, der ved denne lejlighed atter har givet

bevis paa aandsnærværelse, iver og uforfærdethed ved skibbrudnes redning, fortjener at fremhæves gaardmand Niels Jensen, strandfogderne Jens Thomsen og Christen Willumsen, sognefogeden i Rubjerg samt Christen Bruun.

### For 50 aar siden — 1914

Hjørring, 26. jan.: I aftes opdagede strandvagten nødblus ud for Tornby Strandby. Han gjorde straks alarm, og under umaadelig besværlige forhold blev Tornby redningsbaad sat i vandet; thi det var ravnsort mørke, der yderligere forstærkedes ved taage. Det strandede skib var paa mellemste revle, 80 a 100 favne fra land. Det var komplet umuligt at naa derud. Med uimodstaelig kraft blev baaden drevet ind mod land. Imidlertid var ogsaa Hirtshals redningsbaad kommen til. Ogsaa den gjorde et forsøg, men forgæves. Man gjorde nu et forsøg med raketter, men uden at opnaa forbindelse. Der blev nu en pause, indtil dagen gryede. — Stormen rasede med uformindsket styrke, og ude imellem de fraadende bølger, saa man skibet ligge i en sørgelig forfatning. Man talte otte mand paa dækket. Redningsbaadene gjorde nye forsøg, men forgæves. Paa stranden var der samlet hundredvis af mennesker, der frøs, saa de rystede. Endelig ved 10-tiden om formiddagen fo'r en raket i en stor bue lige ud over skibet. Linen blev hængende, og man iagttog, hvorledes 2 mænd behændigt klatrede op ad vanterne og fik fat i linen. Det tog et par timer for staklerne at faa linen halet om bord. Nu tog hundreder af kraftige hænder fat for at stramme trossen, ad hvilken redningsstolen skulle glide. Den strammedes mere og mere, og stolen var allerede klar til at glide ud — da trossen sprang. En kendt skipper fik taarer i øjnene ved dette syn, og modløsheden bredte sig. Det varede lange minutter, inden den tykke trosse atter var forsvareligt splidset sammen, men da det var sket, halede man paa ny. Trossen blev atter fastgjort paa skibet, og denne gang holdt den. Nu skulle redningsstolen hives ud. Men paa grund af manglende kendskab eller paa grund af udmattelse hos de skibbrudne gik linen i uorden. Ny sorg og skuffelse bredte sig. Hirtshals Redningsmandskab forsøgte paa ny at gaa ud med deres baad, den rasende storm satte straks baaden paa land. Lykkeligvis begyndte samtidig redningsstolen at glide udefter. Linen var kommen i orden. Man fulgte spændt redningsstolens hoppende og slæbende fart over det oprørte hav og iagttog, hvorledes den kort efter hang nær ved den ventende klynge ud paa klyverlommen. En mand gik i stolen, og nu begyndte man at hale ind af alle kræfter. Snart var manden nede i bølgedalen og laa i ret lang tid i det fraadende hav, men oppe paa bakken løb et halvt hundrede mand ihærdigt med liner, og halvtreds par hænder skiftede rappe tag.

### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sels. Guld. Øvre. Opsik.  
\*2 12 11 LEMVIG \*2 12 11

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 202 09

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 21566

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20 33 59 - Auktionskontoret TH. 208 13  
Privat 203 04

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 206 03  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted  
Havnen . Lemvig . Telf. 208 20

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thybørn og Thorsminde

### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 211 63  
Alt til jagt, fiskeri og camping

### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

Snart dukkede manden atter op af havets skød. Helt ude i landslaget staar en flok redningsmænd i olietøj og lange støvler. De griber den drivvaade mand og løfter ham op af redningsstolens krans. Han er meget ung og meget forkommen. Han længes op i den ventende vogn og af sted gaar det i susende fart ad den ret lange vej til den nærmeste gaard. Imidlertid er redningsstolen forlængst blevet halet ud til skibet igen. Den næste kravler i og hales i land. Saadan bliver man ved, til alle otte er reddet. Skibet var en svensk brig, „Orienten“ af Brantevik paa vej fra West Hartlepool til Uddevalle med kul.

### Ny redningsstation oprettet paa Rømø

Stationen oprettes i Havneby og forsynes med motorredningsbaad til erstatning af tidligere roredningsbaad

Der skal etableres en ny redningsstation i Havneby paa Rømø. Stationen skal erstatte den hidtidige redningsstation Kirkeby paa Rømø og den gamle roredningsbaad. Den nye station i Havneby udstyres med en tretons motorredningsbaad.

Stationen i Havneby bygges, saa redningsbaaden placeres i havnebassinet i stedet for at den, som det er tilfældet flere steder, opbevares i et baadhus paa land, naar den ikke er i brug.

Forsvarsministeren har søgt Folketingets finansudvalg om 300.000 kr. til etablering af den nye redningsstation med fortøjningsarrangement, adgangsbro, deponhus og jordarbejder, medens 200.000 kr. skal bruges til den nye redningsbaad.

Samtidig søgte forsvarsministeren Finansudvalget om 900.000 kr. til bygning af en ny motorredningsbaad paa 16 tons. Efter at det program for udbygning af redningsvæsenets baadmateriel, som redningsudvalget opstillede i 1954 nu er gennemført, gaar redningsvæsenet i gang med udskiftning af en del af materiellet med større og nyere redningsbaade.

Den nye 16 tons redningsbaad skal bygges paa orlogsværftet i samme type som den 16 tonsbaad, som blev færdiggjort i 1962, men modificeret i overensstemmelse med de erfaringer, der er indvundet ved afprøvningen af redningsbaaden ved en række redningsstationer paa vestkysten.

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 21311      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 Holger Nielsen

### 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

### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsproviantering . Etableret 1909

### P. Saxberg A/S

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

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

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

#### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 1201

#### OSCAR SKOUGAARD

aut. installer . Telefon 4 13 48

### 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

LEDIG

### 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 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 ½

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

 sommersejlerne 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 2 02 45

**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

D DANNEBROG A S

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

**Sømandshjemmet**  
**& Afholdsrestaurant**  
 ★  
 Thyborøn . Telefon 4

RESERVERET

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG.

 LEMVIG  
 CENTRALBIBLIOTEK  
 LÆSESTUEN


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

1. maj 1964

31. Aarg.


*Vesterhavet en forårsdag*

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (078) \*215 00

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  
& Maskinfabrik  
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 66

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magazin

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

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 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. 5

1. maj 1964

31. aarg.

## I læ af en hofde ved Thyborøn

De har sikkert hørt genfortalt den yderst korte ordveksling, der skal have fundet sted mellem en københavner, der var kommet saa langt fra Raadhushavnen som til Jylland, hvor han faldt i snak med en indfødt, og spurgte denne, om det nu ikke var trist at bo saa afsides — hvortil den forundrede jøde omgaaende riposterede: Fra hvad? —

Jeg ville faktisk være tilbøjelig til samme svar, hvis jeg her, hvor jeg lige har anbragt mig, i læ af en solvarm cementblok ved en hofdeside kun et par meter fra Thyborønkanalens stride strøm, fik stillet samme, noget naive spørgsmaal. Sandt at sige har man næsten følelsen af at befinde sig paa et særdeles centralt punkt paa Danmarkskortet, selv om man, som københavneren mente det, er kommet noget langt mod vest.

Paa min vej over den flade Aggertange, der i aarhundreder har haft sit gøremaal med at skille hav og fjord, er foraaet forlængst en realitet. Der er ingen tegn til grønne spirer endnu, for selv om solen skinner, er varmen sparsom. Men der er musik for alle pengene af vadefugle, der piler omkring og snakker om lejlighed. Det samme gør den mere højroastede terne, der ogsaa i dette foraar troligt arriverede paa Aggertangen den 12. marts. Der er rytme i dens livsførelse og stemme bag dens fjerlette, hvide dragt. Utroligt gratiøst hvirvler den rundt sammen med enkelte vibeflokke, men endnu er det skralt med føden, baade den der aflures af jord og af hav — men haabet er lysegrønt, og endnu har der vel aldrig manglet hverken biller, orm eller sild, naar det kom til det tidspunkt, da et lille gabende, gulgraat fuglenæb rakettes ud over redekanten.

Fjorden ligger i dag helt utrolig blaa og vugger i foraaersbrisen, og den bærer flokke af rastende svaner, der er paa vej mod nord — stærkere kontraster i blaat og hvidt mindes jeg ikke at have set — og dog — maaske, eller temmelig sikkert mødte jeg samme syn sidste foraar og paa bestemt samme sted. Den jævne, ikke særlig varierende gaase-konversation fra fjorden hæver sig nu pludselig til højeste diskant, saa følger lyden af et brus af vinger, og som paa kommando letter flok efter flok op imod den

skarpe foraaers-nordøsten imod en himmel, der som fjorden ogsaa er blaa. Paa vej mod nord — mod lys og lykke — en rasteplass mindre mod det store dragende maal.

\*

Fra Agger by til kanalen er der smaa 10 kilometer og en relativ fast og grusbelagt vej, som tyskerne, mens de huserede paa eggen, ofrede megen omhu. Vejen har holdt sig indtil i dag, naar der ses bort fra de huller, man opøver en vældig evne til at undgaa. Den kan bære tunge læs, og da vi kørte sydover, passerede vi et par af Aggers kendte strandfogeder, agende paa et aldeles storslaaet læs vraggods, forspændt med et par heste af bedste danske race. Dels i ærbødighed for det sjældne syn, dels vel ogsaa i en vis angst for at gaa fast paa den smalle vej, gjorde vi med vor lille fordringsløse Fiat denne saa bred som muligt. Vi vekslede ord om de gode tider, man siger, det er for strandfogederne, men fuld enighed blev ikke opnaaet. Det endte dog med en indbydelse til auktionsfrokosten om nogle uger. Det sidste blev raabt ud i luften fra det ophøjede stude, der paa gummihjul sneglede sig videre nordover, hjem fra stranden med det sidste strandingslæs.

\*

Molen, jeg sidder ved, rager flere hundrede meter ud i havet. Paa dens brede ryg ligger der smaa-dynger af vragede, der paa stormdage er kastet op fra havet. Det siges, at dens blokke vejer 40 tons stykket, men for faa aar siden, i en kraftigt nordvestenstorm, spillede bølgerne bold med stenene, og ganske uden kran-arrangement blev der lavet en regulær vinkel ude ved yderste ende — saa var det gjort.

I dag skinner sol over et dovent hav. Kuttere for ind- og udgaaende fra Thyborøn dunker forbi, hver i sit ærinde. Nogle har torsk paa tiljen, og andre venter at faa det samme efter turen vestover. Om de faar det? Herom er der ingen tvivl — var det tilfældet, var der ikke fiskere ombord. Det er torsk, der fanges, fede, fine, blanke torsk, der er kommet til kysten ifølge traditionen. Rødspætten er ikke i slaget endnu, det er for koldt til den kuldkære fisk, hvad det ogsaa er for mig, hvorfor jeg nølende

slipper billedet. Høfdens sider er irgrønne af alger, der viser sig ved lavvande. I den sidste maaned har Limfjorden sendt oceaner af Kattegat vand ud gennem hullet ved Thyborøn, og endnu gaar der en strid strøm vestover sammen med en lige saa vilter østenvind. Men billedet vender sig igen — om ikke før, saa om en maaned tid under den traditionelle „Pins Wejsten“, saa vil piben faa en anden lyd. Den magre sandtange vil da faa fejlet gulvet, og Kattegat faar sit udlaante vand retur, maaske endda med renter.

Maagen.

### Nyt forsøg i gummiredningsflaade

Den 16. april paabegyndtes et nyt forsøg med gummiredningsflaade i Nordsøen, og denne gang er forsøget bestemt til at strække sig over seks døgn. Forsøget drejer sig fortrinsvis om gennemprøvning af radioudstyr, og anden materiel til lokalisering af redningsflaader, idet det er vigtigt indenfor kortest mulig tid at faa positionsbestemt flaaden, saa enten fly eller skibe hurtigt kan dirigeres til den nødstedte flaade.

I forbindelse med afprøvning af materiellet foretager søværnets operative kommando sammen med redningscentret i Karup et par øvelser til opsporing af flaaden.

Foruden de forskellige radiotyper vil man ogsaa prøve SARAH-sendere, som flyvevaabnets fly er indrettet til at pejle sig ind paa.

Af andet materiel som medbringes i gummiredningsflaaden er nogle norske vandtætte tæpper. Erfaringen ved tidligere foretagne forsøg, at kulden fra vandet hurtig trænger igennem gummiflaadens luftlag, som ikke isolerer tilstrækkeligt.

Under hele øvelsen, der altsaa paa forhaand er bestemt til at strække sig over seks døgn, er gummiredningsflaaden ledsaget af søværnets inspektionsfartøj „DAPNE“, der skal være observationsskib sammen med marinekutteren Y 354 fra Esbjerg.

Det mandskab der foruden oplevelsen ogsaa maa imødesee strabadserne er lederen orlogskaptajn J. E. Unden, kaptajnløjtnant S. S. Mortensen og kaptajnløjtnant K. N. Nielsen, og alle deltagere er fra søværnets havariskole.

Det er søværnet selv, der iværksætter baade dette og tidligere forsøg, og der er grund til saavel fra søfarten som fiskeriet at være tilfredse netop med disse forsøg, hvis erfaringer kommer alle til gode. Baggrunden for alle forsøg er at finde frem til det mest sikre, baade hvad angaar selve flaaden, som det udstyr den indeholder.

Det vil jo være en fordel at vejrliget holder sig nogenlunde, saa ikke storme og altfor høj sø skal komme til at ødelægge arbejdets gang. Udsætning af gummiflaaden fandt sted nogle

sømil vest for Blaavands Huk, og der er mange paa land der vil lytte over radioen efter meldinger fra de tre forsøgsfolk, som vi ønsker de bedste resultater, til gavn for alle der kan komme ud for det, at skulle gaa i en gummiflaade for at redde livet.

jp.

### Holmlands klit store søn er død

En af vestkystens kendte mænd, sognefoged Otto Hejde Sørensen er pludselig afgaaet ved døden 74 aar gammel. I sine ungdoms aar fikede han fra Esbjerg, men da man i Hvide-Sande fik bygget en fiskerihavn, drog hjemstavnen Otto Hejde til sig, og hans virke her i den sidste menneskealder vil være kendt af de fleste.

I mere end 25 aar var Otto Hejde formand for fiskeriforeningen i Hvide-Sande, og i lige saa lang tid sad han som bestyrelsesmedlem i Vestjysk Fiskeriforening. Han var i mange aar strandfoged, og var formand for strandfogedforeningen paa Jyllands vestkyst, og han var formand for sømandshjemmet i Hvide-Sande. Han var ligeledes formand for det fond, der blev oprettet efter den store redningsbaads katastrofe, der fandt sted i 1950 ved Hvide-Sande.

Man kommer ingen for nær naar det her anføres, at afdøde var den mand, der naede at udrette mest for sin stand paa Holmlands klit. Han havde en ret enestaaende evne til at tale sin hjemstavns sag, og i hans spor ligger der betydelige resultater, der næppe ville være blevet løst uden denne mands medvirken.

Redningsvæsenet havde ogsaa hans interesse, det var for ham magtpaaliggende, at det bedste redningsmateriel blev givet stationerne, og selvom han ikke egentlig var engangeret indenfor redningsvæsenet, saa fandt han, at det laa fiskeriet saa nær, at han burde være talsmand ved mange lejligheder.

Otto Hejde var en djærv skikkelse, der vandt mange venner langs kysten, og blandt fiskere og redningsmænd var han agtet højt.

Hans hjem ligger i Haurvig, og han blev stedt til hvile paa byens kirkegaard fredag d. 17. april, under saa stor deltagelse som ikke tidligere er set paa Holmlands klit. Kun en beskedent del af det store følge fik plads i kirken, hvor pastor Huus talte mindeord, og senere forrettede jordpaakastelsen, desuden blev der i kirken talt af pastor Eilschow-Holm og sømandsmissionær Lodberg Jensen. Til baaren var sendt et væld af signerede kranser, og ved en efterfølgende mindesammenkomst paa Hvide-Sande sømandshjem, havde mange ordet for at mindes afdøde.

jp.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Martin Kristian Hansen*, Blaavand, er afgaaet ved døden den 25. marts.

Martin Kr. Hansen, der var født den 9. juni 1887, blev ansat ved stationen „Blaavand“ den 1. okt. 1922 og afskedigedes paa grund af alder den 30. sept. 1951. Han havde deltaget i redningen af 8 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Christian Poulsen*, Vester Agger, er afgaaet ved døden den 1. april.

Chr. Poulsen, den var født den 18. okt. 1913, blev ansat som baadmand ved stationen „Vester-Agger“ den 1. okt. 1911 og afskedigedes paa grund af alder og svagelighed den 1. okt. 1936. Han havde deltaget i redningen af 189 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje samt med ridderkorset af Dannebrog.

Fhv. baadformand *Rasmus Pedersen*, Anholt, er afgaaet ved døden den 4. april.

Rasmus Pedersen, der var født den 11. sept. 1875, blev ansat som baadmand ved stationen „Anholt“ den 1. maj 1900, som baadformand den 1. novbr. 1907 og afskedigedes paa grund af alder den 30. sept. 1939. Han havde deltaget i redningen af 151 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Ingvard Iversen*, Vester-Agger, er afgaaet ved døden den 8. april.

Ingvard Iversen, der var født den 8. sept. 1892, blev ansat som baadmand ved stationen „Vester-Agger“ den 1. nov. 1931 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 31. maj 1954. Han havde deltaget i redningen af 25 skibbrudne.

Fhv. baadmand *Edvin Chr. List*, Kirkeby, er afgaaet ved døden den 9. april.

Edv. Chr. List, der var født den 27. marts 1883, blev ansat som baadmand ved stationen „Kirkeby“ den 1. okt. 1920 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 1. okt. 1928.

### 75 aar

Fhv. opsynsmand *Kristian Johs. Thaesens*, Snogebæk, fylder den 20. maj 75 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand *Simon Bruun Jensen*, R., Thyborøn, fylder den 31. maj 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved redningsstationen „Allinge“ *Aksel Jensen* fylder den 2. maj 60 aar.

Opsynsmand v. r/st. „Hasle“ *Jens Jørgen Holm* fylder den 19. maj 60 aar.

### 50 aar

Baadformand v. r/st. „Rønne“ *Karl Andreas Olsen* fylder den 16. maj 50 aar.

Baadmand v. r/st. „Lønstrup“ *Frede Andersen* fylder den 28. maj 50 aar.

### Ansættelser og afskedigelser

#### Redningsstationen „Vedersø“

Baadmand *Jens Aage Poul Jensen* er paa grund af svagelighed afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Jens Aage Poul Jensen, der er født den 22. okt. 1907, har været ansat ved stationen siden 1. juni 1948 og har deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

Som følge af stationens omdannelse til raketstation har der ikke fundet nyansættelse sted.

Af samme grund er den ved stationen midlertidigt ansatte baadmand *Niels Hyldahl Madsen* afskediget af Redningsvæsenets tjeneste med udgangen af juni maaned d. aa.

#### Redningsstationen „Vejsø“

Baadmand *Jacob Harborg Jacobsen* er efter eget ønske p. g. a. bortrejse afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

J. Harborg Jacobsen, der er født den 2. nov. 1922, blev ansat ved stationen den 1. okt. 1952.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidigt ansat plantørassistent *Liffe Gitz-Johansen*.

#### Redningsstationen „Christiansø“

Betjeningsmand *Frederik Bennebalde* er p. g. a. alder afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af april maaned.

Fr. Bennebalde, der er født den 7. april 1901, blev ansat ved stationen den 1. okt. 1939.

#### „Blokhus“

Baadmand *Niels Johansen Nielsen* er afskediget af Redningsvæsenets tjeneste p. g. a. alder fra udgangen af april maaned.

Niels Johs. Nielsen, der er født den 29. april 1904, blev ansat som baadmand ved den daværende redningsstation „Blokhus“ den 1. okt. 1927 og efter stationens nedlægelse i 1951 fortsatte han med strandvagtstjeneste.

### Der er oprettet et canadisk redningsvæsen.

Det har taget tid for Canada at faa oprettet et redningsvæsen. - Igennem altfor mange aar har sagen været en politisk katebald. Men nu er drømmen blevet til virkelighed for alle, der har sit udkomme paa havet. Landet har faaet de første to fartøjer i en canadisk Coast guard efter mønster fra sambaandsstaterne.

Paa Stillehavskysten blev nylig den 95 fod store redningskrydser „Ready“ søsat, og noget efter søsterskibet „Racer“. Fartøjerne er bygget efter tegninger fra den amerikanske Coast Guard. Bredden er 19 fod og dybtgaaende bare 6 fod.

Maskinkraften er imponerende, hvert skib har hele 4.600 hk dieselmotorer, som giver en topfart paa 20 knob. Med en krydsfart paa 15 knob har de 1500 mils aktionsradius.

De første nye fartøjer, der sikkert vil blive efterfulgt af flere, er røde med hvid overbygning.

## Døden krydsede kutterens kølvandsstribe

Et drama i Nordsøen med en af de gamle sejlkuttere fra Frederikshavn - fortalt af en ældre fisker under en pilketur til den røde trekost ved Marens Rev —

Efter rundt regnet 33 aar som skotøjshandler, kørelærer og assurandør i Østervraa har Harald Carlsen, der nu bor i Syvsten ved Sæby, genoptaget samlivet med sin ungdoms elskede — Havet. Med sin 20 fods motorjolle kan man træffe ham i farvandet sønden for Læsø Rende fyrskib eller i Aalbækbugten, og et trip over til de vestsvenske skærgaardsflækker viger han ikke tilbage for.

Paa en pilketur til den røde trekost ved Marens Rev, hvor vor medarbejder agerede „bedstemand“, fortalte Harald Carlsen følgende dramatiske oplevelser fra en fisketur med en af de gamle sejlkuttere fra Frederikshavn.

Det var i sommeren 1915. Jeg var forbyret med en Nordsøkutter, der paa sit navnebræt skilte med et navn hentet fra Det ny Testamente. Det var dog ikke bibelske forhold, der raadede ombord. Skipperen og bedstemanden truede hver dag hinanden paa livet. Og kun om aftenen, naar dagens haarde slid var endt, og vi i det trange lukaf bænkedes om piller og tofler og de kogte og stegte rødspætter, faldt der nogenlunde ro over gemytterne.

En morgen landede vi en last fisk i Esbjerg. Ved midnatstid kom skipperen ravende ombord med en vældig bjørn og i et ondskabsfuldt lune. Næsten samtidig ankom ogsaa bedstemanden i samme paaklædning. Begge havde et opgør at afregne med mig. I deres beduggede tilstand tævede de hinanden — hver for sig i den salige tro, at det var mig, de fik ram paa. Da de endelig tumlede til køjs, fandt jeg det raadeligst at skifte opholdssted, da nattens fejltagelse sikkert næste dag uden tvivl ville faa pinlige følger for mig.

Ved kajen agten for os laa frederikshavnerkutteren „Nordjylland“ fortøjet. - Jeg entrede ombord og blev venligt modtaget af skipperen, Martin Jørgensen.

— Du maa hellere faa hyre med os, Harald . . . det vil betyde mere rolige forhold for dig.

Martin Jørgensen var en ældre, stovt og rettænkende fiskertype — han var en troende mand og levede sit liv i overensstemmelse hermed.

### Frederikshavnerkutteren »Nordjylland« med tysk prisemandskab.

Martin Jørgensen havde 2 sønner, der fornylig var gaaet i land fra kutteren efter et par bevægede hændelser til søs og i Tyskland, og det var grunden til, at han hyrede mig. „Nordjylland“ havde været opbragt af tyskerne to gange — i begge tilfælde under fiskeri syd for Fanø. Ved disse lejligheder blev besætningen laaset under dæk, og med tysk prisemandskab

ombord blev kutteren slæbt til Hamburg. Ved den sidste løsladelse blev Martin Jørgensen og hans besætning truet paa livet, hvis de paany vovede sig sønden for Horns Rev — det ville blive betragtet som spionage, og død og døvel stilledes i udsigt.

### Skumstriben om styrbords laaring

Sent paa eftermiddagen næste dag stak „Nordjylland“ af fra Esbjerg for at gaa paa fiskeri — og for tilfældets skyld at komme norden for Horns Rev. Martin Jørgensens 20-aarige søn, Peter, var bedstemand, og en rask 16 aars Esbjerg-gut, Kaj, var kokkedreng. I modsætning til mig, der for kun faa aar tilbage ogsaa var begyndt som kokkedreng og havde lidt alle søsygens kvaler og en nybegynders vanskeligheder, var Kaj en rigtig søgut, der tog alle vore kommende strabadser som en fuldbefaren fisker.

„Nordjylland“ var af den ældre sejlkutter-type — uden styrehus, men udstyret med en lille 10 hestes Houmøller-motor. Vi naaede i den svage sydvestvind ud til anduvningsbøjen, hvor Esperancebugten begynder, og satte kurs mod Horns Revs gennemsejling „Slugen“. Det var blevet mørkt og lanternerne tændt, men kun de røde og grønne sidelys, hvorimod vi ingen toplanterne førte.

— Nu gaar vi til køjs, Harald, og overlader ansvaret til dig, sagde skipper.

Og saa sad jeg alene paa styrebænken i den lune sommernat og nød skibets bevægelser og holdt øje med de vindfyldte sejl.

Saa skete der noget! Pludselig opdagede jeg en skumstribe, der passerede vor styrbord laaring i lige linie, hvor den forsvandt i samme retning. I første øjeblik troede jeg, det var en springer, men blev hurtigt klar over, at det var en tysk torpedo, der havde krydset vor kølvandsstribe — affyret et sted ude fra mørket.

For om muligt at hindre en ulykke ved en eventuelt ny afskydning, ændredes kursen til ret imod vinden. Motoren fik al den gas, den ku' ta', og storsejlskødet haledes tot.

I samme øjeblik blev vor kølvandsbue gennempløjet af endnu en torpedo i kun en meters afstand fra laaringen. Der var ingen tvivl om, at det var tyskernes trussel mod Martin Jørgensen, der nu kom til udfoldelse. Aarsagen til deres forfejlede sigte maa tilskrives, at kutteren i det skæbnesvangre øjeblik er blevet antaget for et sejl fartøj uden motor.

Hjertet hamrede stærkere i mig end i den gamle Houmøller-motor. - Jeg ville kalde paa mine kammerater, der intetanende sov i lukafet forude, men turde ikke forlade rorpinden. En

halv times tid zig-zaggede jeg med fartøjet, og først derefter fik jeg kammeraterne purret.

### Skipperen forudandede stormvejret —

Efter et par døgn sejlads var vi uden flere sindsbevægelser derefter naaet til Jydske Revet. Nogle dage gik med fiskeri, men resultatet var saa sløjt, at skipperen besluttede, vi skulle sejle hjemefter mod Frederikshavn. Ankeret blev lettet, og der blev sat fulde sejl, det vil sige storsejl, topsejl, fok, klyver og flying-gip samt mesan-sejlet.

Vinden var frisk. Da vi havde sejlet en times tid, uden at der tilsyneladende var udsigt til vejrforandring, forlangte skipperen alligevel at faa bjerget topsejl og flying-gip — en forudanelse sagde ham, at den friske vind ret hurtigt ville slaa over til storm. Bedstemanden stod til rors, og det var stik imod hans ønske, at der blev mindsket sejl — nu skulle der præsteres rekord-sejlads!

Martin Jørgensen blinkede til mig, og jeg opfattede det som en ordre og løsnede derfor faldene til de to sejl. Da disse var blevet stuvet ned paa damdækket, var det min frivagt, men da jeg satte bagdelen ind i køjen, blev denne pludselig saa magelig at sidde i, at baadens tyngdepunkt maatte være flyttet betydeligt. — Stormvejret var over os. Skipperens forudanelse var med al tydelighed gaaet i opfyldelse, hvad vi mindre erfarne knægte havde tvivlet paa.

I et rasende vindkast kæntrade „Nordjylland“ over paa styrbords side. Hele storsejlet laa i vandet — og da baaden igen rettede sig op, revnede storsejlet med et brag.

### Hushøje, grønne vandbjerge —

Den mørke nat var over os. Gaffel og sejl i eet sammensurium slæbte efter baaden, vi havde travlt med at bjerge alle vore grejer ned i dammen. Hushøje, grønne vandbjerge krøllede sig højt over os . . . for i næste øjeblik at begrave fartøjet under vandmasserne. Først i morgendæmringen lykkedes det os at faa bjerget storsejlet indenbords.

Efterhaanden som havets bevægelser tiltog i kraft og vælde, blev vor store og tunge motorjolle, der under sejlads var anbragt paa lønning og dæk, genstand til ængstelse for baade vor og skibets sikkerhed. Paa vor henvendelse til skipperen om at ofre jollen, det vil sige lade den forsvinde i havet, kom hans stærke retfærdighedssans til udtryk: En saadan handling kunne pege hen paa forsikringsvig . . . og hvis det var Guds vilje, at jollens forlis skulle blive vor redning, skulle forliset ske uden vor medvirkning.

Vinden var vestlig med orkans styrke. Alt for hurtigt nærmede vi os land. Motoren var stoppet, og kun klyveren og et hjørne af mesanen var virksomme. Under det forcerede og trælse arbejde paa dækket kunne vi ikke afse

tid til at faa motoren igang, og derfor blev køkkendrengen sendt under dæk for at klare denne opgave. Faa minutter efter stak han hovedet op af kappen og forsøgte at entre dækket. — Hva' er der saa i vejen, Kaj? raabte skipperen.

— Æ ska' op aa' pisse!

Knægten fik et puf, og kappen blev knaldet i over hovedet paa ham med bemærkningen:

— Det ka' do' besørre i bowserne . . . for en gang skyld!

Det var lige et sekund før et mægtigt vandbjerg begravede baaden og os andre i et voldsomt favntag.

### Et hav af forrygende braadsøer —

Kort efter tøffede motoren i maskinrummet, og den fungerede upaaklageligt . . . saadan som de gode, gamle Houmøllere gjorde. Det blev faktisk motoren, der reddede os klar af land, som vi nu var kommet faretruende nær. Lodbjerg Fyr tonede frem i faa sømils afstand. Kursen blev ændret mere nordlig i et desperat forsøg paa at klare os fri af molen ved Hanstholm, og denne passeredes da ogsaa i et hav af forrygende braadsøer i kun faa meters afstand.

Det var en himmelsk befrielse fornemmelse for os, da stenmolen forsvandt agterude. Der blev mere albuering og tid til at trække vejret efter de hektiske og angstfyldte øjeblikke, der var gaaet forud.

Det var blevet søndag formiddag med klar himmel og aftagende vind. - Skipperen og jeg havde nogle drøje timer med at faa storsejlet repareret. Mens dette brydsomme arbejde stod paa, var „Nordjylland“ kommet ind i et uoverskueligt bælte af træbjælker, stammende fra en eller flere mistede dækslaster under stormen.

Inden storsejlet var klargjort, forsøgte vi ved motorens hjælp og ihærdige anstrengelser at klare os fri af drivgodset. - Men skruen blev ramt af en bjælke og blev ødelagt, og motoren satte ud.

Det lykkedes os dog at faa det nødtørftigt reparerede storsejl og gaffel paa plads, og med 3-rebede sejl klarede vi os rundt Skagen og naaede hjem til Frederikshavn.

### »Nordjylland« kom ikke tilbage fra sin sidste rejse —

Skipper Martin Jørgensen afhændede derefter „Nordjylland“ til et konsortium. Og efter at fartøjet var repareret og kølhalet efter havariet, stak det igen til søs for at gaa paa Nordsøfiskeri — denne gang med Martin Jørgensens søn, Peter, som skipper sammen med en ungdommelig besætning. Trods sin unge alder var Peter en haardfør og dygtig fisker, som faderen med tryghed og fuld retfærdighed kunne overgive kommandoen af sit hidtidige skib til.

Det blev kutterens sidste rejse. — Den kom ikke i havn igen . . . og dens 6 mands unge.

raske besætning blev som saa mange andre danske sømænd krigens ofre.

„Nordjylland“ var et godt og sødygtigt skib. Og der er ingen tvivl om, at det var en krigshandling — mine eller torpedo — der forårsagede tragedien.  
N. P.

### Otto Heide in memorium

Ved Otto Heides død er en af Vestkystens markante skikkelser gaaet bort.

Otto Heides far var en søn af den kendte barneflokk, der stammede fra Aargab Mølle, og der som pionerer paabegyndte fiskeriet fra Esbjerg, de fleste af dem med bopæl paa søn Langli. Paa mødrenes side stammede han fra Heide-slægten paa gammel Bjerregaard, og man kan sige, at Otto Heide tog slægtens traditioner i arv. Hans fader, som drev fiskeri fra Esbjerg, flyttede hjem til Klitten og overtog en gammel strandfogedgaard i Haurvig, og her er Otto Heide opvokset. Hans hu stod til fiskeriet, og i hans ungdom fiskede han fra Esbjerg. Her blev han gift med Kirstine Jensen, hvis forældre var af gammel Klitbo-slægt.

Sidst i tyverne flyttede ægteparret hjem og overtog strandfogedgaarden i Haurvig. Otto Heide fortsatte med fiskeriet, men blev hurtigt taget i brug i det offentlige tjeneste, først som medlem af Holmslands sogneraad, hvor han sad i 25 aar. Ved faderens død efterfulgte han ham som sognefoged, men hans største indsats øvede han som formand for Hvide Sande Fiskeriforening og i bestyrelsen for Vestjysk Fiskeriforening.

Det var i de 25 aar, Otto Heide sad i Holmsland sogneraad og som formand for Fiskeriforeningen, Hvide Sandes store og hurtige udvikling skete, og de rejser, Otto Heide har deltaget i til København, baade af kommunale og fiskerimæssige grunde, er utallige.

Hans styrke laa i at han aldrig gav op. Han havde mange tillidsposter. I 20 aar var han formand for den lokale strandfogedforening, og i de sidste aar var han formand for Strandfogedforeningen for Jyllands Vestkyst. Kystredningsvæsenet havde ogsaa i ham en varm talsmand, han var i bestyrelsen for Hvide Sande Fonden.

Ogsaa indenfor det kirkelige omraade blev hans kræfter taget stærkt i brug. I en lang aarrække var han medlem af menighedsraadet og skolekommissionen. Han var stærkt knyttet til Indre Missionen og Sømandsmisjonen og var formand for Hvide Sande Sømandshjem.

Vi, som i forskellige grene af hans mangesidede arbejdsfelt havde føling med hans arbejde, var klar over, at de sidste aar var svære for ham helbredsmæssigt, men med ukuelig energi lykkedes det ham at gennemføre sine hverv, dog med flere sygehusophold ind imellem.

Det var Otto Heide en stor glæde at han

oplevede at se den gunstige virkning af den ny mole, det sidste og maaske det betydeligste af de arbejder, han har været med til at stille krav om.

I 1947 døde hans hustru. Senere giftede han sig med Minne Madsen, som var ham en udmærket medhjælper i hans arbejde og som husmoder i hans gæstfrie hjem.

Foruden sin hustru efterlader Otto Heide sig to døtre og en søn.  
D.

## »Victoria«

Dampskibet med den uheldige skæbne  
Ved P. Christensen

Et af de fartøjer, som har været mest omtalt paa Vestkysten i de sidste aartier af forrige aarhundrede, var dampskibet „Victoria“, der oprindeligt var hjemmehørende i Gøteborg, men som efter sin første stranding fik sit hjemsted i Frederikshavn.

Man vil vide, at damperen kort tid forinden ved et voldsomt sammenstød med et andet fartøj blev saa ilde medtaget, at den med megen besvær maatte slæbes til Gøteborg.

Paa grund af tykning og snefog, og fordi man forvekslede Hirtshals fyr med Skagens, grundstødte 17. decbr. 1874 „Victoria“ paa Tversted strand. Skibet, der tilhørte rederiet Wilson i Gøteborg og var assureret i Lloyds for 80.000 rdl., var ladet med stykgods og havde en besætning paa 17 mand foruden 12 passagerer, deriblandt en norsk kaptajn og 3 kvinder.

Umiddelbart efter strandingen paabegyndtes bjærgningsarbejdet, men pludselig rejste sig en voldsom storm, saa at bjærgerne maatte skynde sig i land.

Om flotbringningen af „Victoria“ er der bevaret en del optegnelser, som ogsaa har interesse derved, at de giver et levende billede af bjærgningsvæsenet i gamle dage, og om, hvorledes man dengang kappedes om at faa det strandede skib i kommission.

„Victoria“ var et jerndampskib, 398½ engelske tons, stærk af bygning, men en daarlig sejler og slugte desuden en mængde kul. Da vejret saa ret truende ud, engagerede man Switzers bjærgningsdamper, der kort efter ankom fra Frederikshavn, og som straks gik i gang med bjærgningen, hvilken ved forenede anstrengelser af mandskabet og den stedlige befolkning lykkedes forholdsvis hurtigt. Men samtidigt med, at damperen kom af grunden, steg kulningen til regulær storm. — Bjærgningsdamperen maatte i en fart stikke til søs, medens „Victoria“ atter blev kastet i land og kom nu til at staa betydelig haardere end første gang, dog uden at faa lækage af nogen art. Da der atter blev bedre vejr og roligere sø, gjorde Switzer et nyt forsøg, men da forberedelser til dette var til ende, rejste der sig en endnu voldsommere storm, saa slæbetovet brast, hvilket havde til

følge, at „Victoria“ paa toppen af en kæmpesø kastedes saa langt ind paa stranden, at skibet kom til at ligge paa tørt land, da havet trak sig tilbage. Skønt damperen fremdeles var tæt, erklærede Switzer dog ikke at ville foretage flere bjærgningsforsøg, og derfor begyndte bjærgningen af lasten.

Den sædvanlige strandingsauktion over ladning, inventar m. v. fandt sted 15. febr. 1875 og siden holdtes der auktion over vraget. Der blev dannet et interessentskab med købet af „Victoria“s vrage for øje, saaledes, at hver deltager skulle risikere 1000 kr. Interessentskabet bestod af 7 af egnens ansete mænd, og det lykkedes virkelig disse at erhverve skibet for 7000 kr.

Inden længe fattede skipper Jens Thomsen, Tornby, dristige planer, hedder det. Han, der var en meget dygtig sømand, overtalte damperens maskinmester, som var hjemmehørende i Hjørring, til at bringe damperens maskiner i brugbar stand, og saafremt han var i stand dertil, saaledes at den ved egen maskinkraft kunne sejles til Frederikshavn, skulle han faa 1000 kr. Der har dog formentlig været noget kludder i aftalen, for man har senere fortalt den utrolige historie, at saa snart damperen var kommet flot, fortrød maskinmesteren sin akkord og forlangte 4000 kr.

Forgæves henviste Jens Thomsen til den allerede indgaaede overenskomst, men han fik det korte svar: „De 4000 kr. eller „Victoria“ strander fjerde gang!“ Da han slog maskinen bak, saa at damperen saa smaat begyndte at drive mod land, fik han den forlangte sum.

I Frederikshavn var folk næsten ved at tabe næse og mund af forundring over at se „Victoria“ komme sejlene ind i havnen, alene ved hjælp af sin egen maskine, og ført af en sætteskipper som kaptajn, og endelig med en besætning bestaaende dels af fiskere, dels af bønder. Ingenting er der blevet berettet om en stranding med et saa romantisk efterspil; 27. marts 1875, hedder det i dagspressen: „Under hurraraab fra den forsamlede mængde løb den svenske damper „Victoria“ i dag ind i havnen“. Lederen af Switzers afdeling i Frederikshavn fik øjeblikkelig sin afsked, og dennes afløser skal have erklæret, at sligt aldrig mere maatte passere.

Fra Frederikshavn førtes „Victoria“ kort efter til Rostock for at komme i dok. Her blev damperen grundigt eftersat og udhalet til fragtfart, for en bekostning af 35.000 kr., og Jens Thomsen blev ret naturlig dens fører. „Victoria“ gik nu i fragtfart, og der var i begyndelsen idel glæde hos aktionærerne, men det blev i de følgende aar en underskudsforretning af stort omfang. Efter Jens Thomsens død i slutningen af 1876, antog selskabet en anden kaptajn, nemlig L. A. Bach, men han kunne heller ikke faa damperen til at svare sig. Fragtmar-

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Søls. Guld. Øvre. Opsik  
\*21211 LEMVIG \*21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. \*21222

A. HONORÉ

Løsenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. \*21866

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. \*20777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybøen

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 20359 - Auktionskontoret Tlf. 20813  
Privat 20804

LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 20803

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

OVE LOK OLSEN

Smøde- og Maskinværksted  
Havnen . Lemvig . Telf. 20820

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thybøen og Thorsminde

VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163

Alt til jagt, fiskeri og camping

Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM &amp; WONSILD

kedet var nemlig for daarligt og konkurrencen haard, ligesom kulforbruget var alt for stort. Disse uheldige omstændigheder førte til, at „Victoria“ blev indsat som kreaturdampner med Frederikshavn som hovedhavn. Medens den sejlede som transportdampner med levende kvæg til England, kunne man lige tjene til de løbende udgifter, men heller ikke mere.

Det var paa hjemmevejen fra en englandsrejse 1880, 11. december, at damperen mødte sin endelige skæbne, idet den i Nordsøen blev overfaldet af et voldsomt uvejr, som bevirkede, at den fik slagside. Kaptajn Bach mente dog at kunne klare Skagen rundt, komme i læ og faa slagsiden rettet op, men ud for Lønstrup fik man en ny overhaling, der forværrede situationen i uhyggelig grad. Skibet lystrede nu ikke længere roret, og for at redde mandskabets liv besluttede kaptajnen at gøre forsøg paa at sætte det paa land ved Hirtshals, hvor der var dybere vand, saa at man kunne komme saa nær til strandkanten, som muligt. Umiddelbart efter at skibet havde taget grunden, lige ud for den nuværende Hirtshals havns østmole, gik redningsbaaden fra Nr. Tornby ud og bjærgede 9 mand af besætningen, men da stormen stadig voksede i styrke, var det forbundet med den største livsfare at bringe de resterende 8 mand frelst i land, hvilket dog omsider lykkedes.

Kaptajn Bach havde kort efter grundstødningen mistet livet ved at gaa ned i kahytten, som det hævdes, for at hente skibspapirerne, men han kom ikke tilbage. Det antoges, at han under vragets voldsomme slingren, forarsaget af braadsøerne, var blevet slaat bevidstløs mod kahytstøtten og derefter druknet.

Faa dage efter drev hans lig i land ved Skagen, for senere at blive begravet paa Hjørring kirkegaard. Han skildres som en overordentlig tiltalende mand, der gjorde sin pligt i enhver situation.

Vraget af „Victoria“ skiltes ad og sank, men trods gentagne sprængninger er det aldrig lykket at bjærge nævneværdige vragele i land.

En uheldig skæbne ramte dampskibet til det sidste.

### Til eftersyn paa Orlogsværftet -

Den gamle motor-redningsbaad fra Klitmøller er for tiden i København. — 3 mand af baadmandskabet fra Klitmøller redningsstation sejlede den gennem Limfjorden fra Thyborøn til Hals.

Den skal til eftersyn paa orlogsværftet. Rejsen over Kattegat fra Hals til Hovedstaden foretages paa den maade, at eet af fyrvæsenets skibe tager redningsbaaden ombord paa denne sidste del af rejsen. Efter overhalingen paa Orlogsværftet bliver baaden sejlet tilbage til Vestkysten, hvor den, som vedtaget af redningsudvalget, skal stationeres ved Stenbjerg.



### 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 Holger Nielsen

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Morsø  
Støbegods

### SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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

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



Skibsprovisiantering . 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

LEDIG

### 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 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 88

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri

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

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  
 DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
 1866




**LEMVIG TANDTEKNIK**  
 J. Holmstrup  
 Alt i moderne Teknik  
 Torvet 1 . Telefon 2 02 45

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 Net 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



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1964

31. Aarg.



Struer fiskerihavn

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen, Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering

Vasen 3-5 . Telefon (0 78) \*215 00

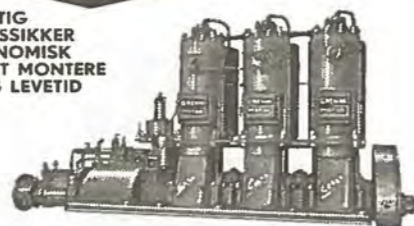
Brødr. Lauridsen

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 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 —  
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. 23382  
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 - Handels 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 1964

31. aarg.

## Sikring af liv i Nord-Atlanten

Fra vejrskibenes virksomhed

Langt uden for Newfoundlandskysten ligger „Half Moon“ — skriver det norske redningsblad „Kystvakt“ — et fartøj fra den amerikanske Coast Guard, og hiver og ruller i det svære hav. Det skal ingensteds hen. Dagene kommer og gaar, kolde og ensformige, alt er bare graat og grønt. Half Moon ligger i centrum af sektionen af vejrskibstationen „Charlie“ i Nordatlanten, omtrent halvvejs til Eire. Denne sektion kaldes Oskar Sierra „Charlie“ er et havområde paa ca. 150.000 kvadratkilometer. Paa navigatørernes kort er det delt i kvadrater paa 10+10 nautiske mil, som hvert har et par bogstaver som kendingstegn. Midtkvadratet hedder OS, og kaldes altsaa OSKAR SIERRA i „daglig tale“.

To mænd viser sig i et indbygget vindue paa det slingrende, hivende dæk. De arbejder lidt med nogle apparater, saa begynder en gul ballon at udvide sig, efter som den bliver fyldt op med helium. Naar den er omtrent 2 meter i diameter, fæstner mændene instrumenter til en line under den, og en af dem tager den ud paa selve dækket, hvor den formelig flakser i vinden, og ud paa en platform ret over den grønne sø. Nu skrigger han og sender den op, mens kammeraten passer paa, at instrumenterne gaar klar. De ser lidt efter den, saa forsvinder de ind i „Vejrrummet“, hvor allerede meldingerne fra balloninstrumenterne bliver automatisk registreret.

Kort efter flyver et jet-passagerfly i 30.000 fods højde eller mere over stationen Charlie — visende sig som et lyst punkt paa radarskærmen i „Half Moon's nervecenter“. En radartekniker gaar bort til et bord med glasplade og bestemmer flyets position og kurs, og lige efter hører de jettflyets fører over radioen: — Station Charlie, station Charlie, dette er

clipper 720. Hvad mener De er vor position? — En mand tager frem en telefonlignende modtager og ser paa plottingen paa glasbordet. — Clipper 720, dette er station Charlie — radar fix kl. 17,14 zulu kurs 320 retvisende, afstand 50 miles fra Oscar Sierra. Over.

— Stemmer med vor bestik. Vi flyver i 35.000 fod, kurs Ildewild med ETA ved 2300 zulu. Han giver flere oplysninger, der bliver noteret ned. — Hvordan er vind og vejr der nede, spørger flyveren, og faar alt paa et vejrkort, som stadig a jourføres.

Snart kommer et nyt jettfly over stationen Charlie — og et til og et til, time efter time. Ofte har de to-tre samtidig, ja, der kan være otte-ti lysende prikker paa radarskærmen, saa teknikerne faar mere end nok at gøre. HALF MOON og de andre vejrskibe i Atlanten kan have 100 slige radiokontakter hvert døgn med transatlantiske fly, for det meste passagerfly. Paa stationen Charlie og de otte andre stationer, spredt over hele Nord-Atlanten, faar flyene korrigeret deres positioner og faar alle oplysninger om vejret, især i højere luftlag. Vejrskibene sender ogsaa vanlige radiopejlesignaler som er til den største nytte, baade for skibe i søen og fly i luften, og de tager en mængde observationer fra luft og sø med de mest moderne apparater til brug for videnskabsmænd i land. Derudover er de altid klar til redningsaktioner og eftersøgning efter overlevende. Men hovedsagelig ligger de der som meteorologiske stationer, som fortæller i detaljer til alle døgnets tider, hvordan vejret skaber sig paa havet — og i denne flyenes tidsalder ogsaa i de højere luftlag — og meldingerne gaar igen i alle vejrkort paa den nordlige halvkugle.

Hele virksomheden drives under ICAO (International Civil Aviation Organisation), som

har hovedsæde i Montreal og er en slags FN paa området baade teknisk lovmæssigt og økonomisk.

USA driver fire af disse stationer ved sit storartet udbyggede Coast Guard: Stationerne Bravo, som er den koldeste og ligger mellem New Foundland og Grønland, Delta Echo og altsaa Charlie, som har den største flyvetrafik. Nærmere Europa drives fem stationer af Storbritanien, Frankrig, Norge, Sverrig og Nederland — som kendt afløser vore „Polarfronter“ hinanden paa en slig station langt tilhavs fra Bergen. Tretten andre nationer, som har flyvetrafik over Atlanten, støtter med penge. Hele dette store sikkerhedssystem koster næsten 100 millioner norske kroner at drive.

I virkeligheden er vi en flydende elektronisk platform, sagde en af førerne paa saadan et vejrskib. — Vi sejler skuderne derud, og saa gør apparaterne og teknikerne resten. — At komme ud paa en station tager op til en uge efter positionen og vejret. Saa skal vi efter planen ligge der i 21 døgn, men vi gaar aldrig før afløseren er paa plads. Vi holder os i centersektionen af vort omraade, som er 10 nautiske mil i firkant, blot i nødstilfælde forlader vi det. Vi er altid i fart, men gaar ingensteds, driver fra den ene kant af firkanten til det andet, saa vender vi og gaar tilbage — og driver igen. Det sparer brændsel. Vi maa være i drift, det nytter ikke at ankre paa 2000 favne. Er vejret daarligt kan det være sin sag at vende. At skulle holde sig absolut inden for Oscar Sierra kan være et problem, naar een ikke ser sol eller stjerner lang tid.

Paa vor sidste tur fik vi stjerneobservation bare een gang, og det var den morgen vi blev afløst. Nogen observation havde det ikke været muligt at faa, sagde en vejrskibsfører.

For at faa absolut sikker position bruger de LORAN-pejlinger. Loran er en forkortning af „long range aid to navigation“ — stor rækkeviddehjælp ved navigation, er en ganske ikke helt god oversættelse. Princippet er krydspejlinger, som sammenlignes med optrukne linjer paa et specielt Loran-kort, og til yderligere sikkerhed prøver navigatøren at faa en tredje pejling. Men atmosfæriske forstyrrelser kan sætte systemet ud af funktion helt eller delvist. Hvis een da heller ikke kan tage sol- eller stjerneobservationer, maa man lide paa beregningen af skibets afdrift til forholdene bedrer sig.

Alle vejrdata bliver forøvrigt telegraferet i kode til Coast Guard's radio, Washington i Alexandria, Virginia. Derfra gaar de til den amerikanske meteorologiske institut og saa videre over hele verden. Temperaturer, lufttryk og fugtighedsmaaler gøres ved radiosender, det er instrumenterne, som ballonen førte tilvejs. De øverste vejrlag bliver undersøgt af en mindre ballon, tre fod i diameter, som bærer med sig et radar-„blink“, som saa skibets luftradarkontrollerer.

I ICAO's instruks staar der, at vejrskibene skal sende balloner til mindst 55.000 fods højde, men det bliver næsten altid højere. 250.000 fod er rekorden, og rekorden i at „tage“ et fly paa radaren er vel 360.000 km.

I fjor lagde et vejrskib en bøjle ud med instrumenter, for yderligere at give flyene mulighed for nøjagtig pejling. Gode resultater blev opnaaet, men man prøver at faa dem dobbelt saa gode. I over et aar har der været eksperimenteret med dette, men nogle bøjer driver bort, andre bliver ødelagt af storm eller fik forankringen revet over af forbipasserende skibe. Den nævnte bøjle blev holdt paa plads af 5.500 meter kjetting, nylontov, balastvægter og anker.

Ombord paa de amerikanske kystvagt-kuttere er der 150 mand ialt, og tjenesten er ikke bare mere. Den kan være haard, men er altid ensformig, og stemningen kan være temmelig laber, naar det ene lavtryk hænger i halen af det andet. Om morgenen efter uvejr kan hele skuden være overiset, og saa er det bare at gaa paa isen med forskelligt redskab, og ofte under ganske farlige forhold. Men de har naturligvis lidt af hvert at hygge sig med, ny film hver aften f. eks., og er vejret godt kan de spille volleyball paa agterdækket, og bolden er hele tiden fastgjort til en line, saa den ikke skal forsvinde overbord.

Livet paa vore norske vejrskibe bliver vel temmelig ligedan.

Som sagt, ni slige vejrskibe har været i virksomhed i mange aar nu. De udgør et vigtigt led i arbejdet for sikkerheden tilsøs og i luften.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. opsynsmand *Hans Pedersen Buch*, Kirkeby, Rømø, er afgaaet ved døden den 21. april.

Hans P. Buch, der er født den 29. august 1897, blev først konstitueret baadmand ved redningsstationen „Kirkeby“ fra 1. oktober 1928 til 1. oktober 1931, da han p. g. a. stationens sammenlægning med den daværende station „Juvre“ frattraadte. Den 1. oktober 1943 blev han ansat som baadmand og den 1. oktober 1948 som opsynsmand, men maatte allerede tage sin afsked fra tjenesten p. g. a. svagelighed den 31. oktober 1959. — Han havde deltaget i redningen af 6 skibbrudne.

### 85 aar

Fhv. baadmand *Christian Pedersen*, Jerup, fylder den 25. juni 85 aar.

### 80 aar

Fhv. baadmand *Jens Chr. Christensen*, Søndervig, fylder den 23. juni 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand *Niels Peter Sørensen*, DM., V. Agger, fylder den 6. juni 75 aar.

Fhv. opsynsmand ved r/st. „Klintholm-Havn“ *Søren Hansen*, DM., nu havnefoged i Vedbæk, fylder den 22. juni 75 aar.

### 70 aar

Opsynsmand ved r/st. „Ferring“ *Thorvald Andersen*, R. af D., fylder den 16. juni 70 aar.

### Ordensdekoration

Opsynsmand ved redningsstationen „Ferring“ *Thorvald Andersen* er udnævnt til ridder af Dannebrogordenen.

## To nye kaptajner paa redningsskibene

Fiskeriministeriet har forfremmet overstyrmænd *Josef Chr. Sørensen*, „Vestkysten“, Thyborøn, og overstyrmænd *Hans Albert Løschenkohl*, „F. V. Mortensen“, Esbjerg, til skibsførere paa de respektive redningsskibe fra 1. april 1964 at regne.

Førstnævnte, kaptajn *Josef Chr. Sørensen*, er søn af afdøde opsynsmand *Niels Sørensen*, Lyngby paa Thykysten, der i mange aar var formand for „Foreningen af danske Redningsmænd“, og udførte der saa smuk en indsats for sine kammerater, at det vil blive husket længe. Vi kunne have ønsket, at han havde naaet at se sin dreng i tjeneste som kaptajn i en redningsopgave, der nok er forskellig af karakter, men dog ens i maalsætning.

## En roman i klitten

I Holger Drachmanns „Udvalgte fortællinger“ findes en novelle „En roman i klitten“, hvis emne er hentet fra Tornby sogn, Hjørring amt, og hvis hovedperson er en nordmand, *Chresten Poulsen*, død for 75 aar siden.

Da nævnte fortælling, der for øvrigt fuldt ud grunder sig paa virkelige forhold, fremtræder med en del tildigtning, skal der her gives nogle faktiske oplysninger om den mand, som er novellens midtpunkt.

*Chresten Poulsen* eller *Chr. Nordmand*, som han sædvanligvis blev kaldt, var født i nærheden af Arendal i slutningen af 1798, søn af *Poul Thorbjørnsen*. Han var kun et barn, da han sammen med faderen kom ud at sejle, og dette gik til paa følgende maade:

I begyndelsen af 1800-tallet levede der i Købsted, Tornby sogn, er selvejergaardmand, *Svend Lund*, der foruden landbrug ogsaa drev skudehandel paa Norge.

*Svend Lund* var nu og da selv skipper, og paa en af sine norgesture traf han *Chresten Nordmands* far, hvem han overtalte til at tage med til Danmark for at blive fører af Lunds fartøj. Faderen tog mod tilbudet, og *Chresten Nordmand* kom med Dette skete i krigsaarene 1807—14, og drengen havde mange spændende oplevelser i det for vor skibsfart saa mørke og vanskelige tidsrum.

Engelske orlogsmænd var alle vegne paa færde for at „stænge hver havn“, og det endte da ogsaa med, at far og søn paa en af deres rejser blev opsnappet og ført i engelsk krigsfangenskab. Dette maa have fundet sted 1812 eller 13, for kort tid efter fik de atter deres frihed.

Efter krigens ophør blev *Chr. Nordmand* bosiddende i Købsted, Tornby sogn, der for stedse blev hans hjem. I 1825 giftede han sig med en gaardmandsdatter fra sognet, *Karen Jacobsdatter*, og deres hjem blev et lille fæstehus under hovedgaarden *Kjærsgaard*, hvilket han senere købte til selveje. I deres ægteskab fødtes fire sønner, der alle, paa en nær, døde som lille, ligesom faderen søgte deres føde paa havet, og hvor de i en forholdsvis ung alder fik en ynkelig død.

Den ældste, *Poul*, født 1827, druknede paa havet 1845 sammen med husmændene *Niels Frederiksen* og *Peder Jensen*. Den anden, *Peder*, født 1831, druknede 1859 sammen med *Jens Sart*, Nr. Tornby, og *Peders tvillingbror*, *Jens*, fandt døden paa Norges vestkyst 1861.

Efter sin første hustrus død (1859), giftede *Chr. Nordmand* sig (1861) med *Sara Marie Sørensdatter*, født 1828, datter af fisker *Søren Mortensen*, der druknede samme aar, en lille maaned før barnets fødsel. Om *Sara* er der blevet meddelt, at hun havde været kæreste med alle 3 sønner. Da den ældste druknede,

forlovede hun sig med Peder, og efter hans død med Jens, og da efterretningen om dennes død indløb, giftede hun sig med deres far, hvem hun plejede paa den smukkeste maade paa hans gamle dage.

Chresten Nordmand skildres af gamle folk som et overordentligt tiltalende menneske, om hvem der kun var godt at sige. Han var meget arbejdsom, altid var han paa færde for at erhverve en skilling, og han døde da ogsaa som en forholdsvis holden mand. Altid var han paa havet, og fortrolig med søen, som han var, kom han til at spille en ikke ringe rolle ved talrige redningsforsøg paa Vestkysten før Det norrøjske redningsvæsens oprettelse i 1852.

Som ovenfor antydet var han i sit lange liv ude for mange haarde prøvelser og tilskikkelser, der efterhaanden gjorde ham tavs og inde-sluttet, især over for fremmede, men over for folk, som han omgikkes daglig og som havde vundet hans tillid, kunne han være aabenhjertig og meddelssom, kunne fortælle adskillige interessante tildragelser fra dengang, han og faderen sad i „Prisanen“. Det var rigtignok ikke underligt, at saa mange tid efter anden fandt vej til hans lille hjem for at høre ham fortælle om gamle dage. Ogsaa hans senere livsskæbne tiltrak sig alles opmærksomhed, for denne var jo langt ud over det almindelige.

Paa foranledning af pastor Ulrich, Tornby, og proprietær S. Segelcko, Kærsgaard, aflagde Holger Drachmann engang midt i 1880'erne besøg hos Chr. Nordmand, der imidlertid var særlig faamælt den dag og kun svarede med enstavelsesord, og da digteren i samtalen løb gjorde tegn til at notere, hvad den gamle svarede paa spørgsmaalene, blev denne fuldstændig tavs.

Chresten Nordmand døde 1889, 91 aar gl., og ligger begravet paa Tornby kirkegaard.

Da man dagen efter hans død aabnede „testamentet“, viste det sig, at alt var ordnet til de mindste enkeltheder. Med hensyn til selve jordefærden havde han selv taget bestemmelse om, f. eks. hvem der skulle bedes med hjem efter begravelsen. Som et kuriosum kan nævnes, at det ogsaa var bestemt, hvor mange drammer, hver enkelt skulle nyde. Fisker Niels Ibsen (druket paa havet 1896) skulle saaledes have 4 snaps, medens Jens Peter i Købsted maatte nøjes med 2 og Michael Heilesen endog med 1. Men om disse testamentariske bestemmelser blev overholdt ved gravøllet, melder historien intet om.

P. Christensen.

## De har reddet 145.000 liv -

Livreddere paa badestrandene i Afrika og Australien kan vise hen til en fremragende indsats. De er frivillige allesammen. Det er ikke mange aar siden en flok sydafrikanere lod sig bruge som forsøgskaniner af Natal universitet, da det gjaldt om at udvikle nye metoder ved kunstig aandedræt. Forsøgene maatte blive farlige. Forsøgskaninerne blev mere eller mindre bedøvede og fik aandedrætsorganernes virksomhed nedsat ved præparater — ofte hang livet i en traad. Men det at de satte livet ind, har siden givet et meget stort udbytte i form af reddede liv. Man fandt bedre teknik, naar det gjaldt mund mod mund metoden og lufttilføring gennem næseborerne, dette som nu bliver brugt overalt.

Dertil er de naturligvis ofte i direkte aktion paa badestrandene. — Det, som vi ellers ville kalde helted, er blevet temmelig dagligdags for dem. Det er badende, der glemmer det farlige tidevand. Det kan være haj, smaabaade i vanskelighed, eller større skibe, der gaar paa grund. — Naar raabet lyder om hjælp, iler de til uden at tænke paa risikoen. Det er her, som overalt blandt civiliserede mennesker, naar menneskeliv er i fare.

I Australien begyndte denne virksomhed i 1907, da der blev stiftet flere redningsklubber, den første i New South Wales. Idag er det en organisation med stor international ry, og lignende sammenslutninger er der i Sydafrika, New Zealand, Ceylon, Mexico, Storbritanien og flere andre lande.

Hovedudstyret til redningsmandskabet er en line, som løber i en rulle. Den bliver ført ud til svømmeren, der er i vanskeligheder, af en „bæltemand“. Naar det gælder flere, bruges surf-(brænding)-baade, surfbaade og vandski. De sidste er et nyt indslag, som man vil udeksperimentere, men ifjor blev ikke mindre end 60 mennesker undsat ved hjælp af saadanne ski i Australien.

Statistik er jo kendt som kedelig læsning, men hvert eneste tilfælde her har jo sin historie om hvordan et menneske fik hjælp i nød.

Inden arbejdet blev organiseret i Sydafrika i 1930, er 25.000 mennesker reddet der, og de australske redningsmænd har siden 1907 reddet 120.000 menneskeliv.

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 21311    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

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Kielerkanalen betød færre strandinger ved vestkysten.

Over en 27-aarig periode fra 1888 til 1888 skete der langs de danske kyster ikke færre end 1200 strandinger. Heraf indtraf langt de fleste ved den jyske vestkyst.

Opgørelsen over det store antal skibsforlis blev iflg. bladet „Skalk“ foretaget i 1893 af C. Beske, der udarbejdede et Danmarkskort med en prik for hvert skibsforlis. Baggrunden for kortets tilblivelse var at bevise, hvilken betydning Kielerkanalen, som paa dette tidspunkt var under bygning, ville faa for at mindske antallet af forlis.

De særlig mange prikker ud for navnlig Jyllands nordvestkyst var en stærk understregning af, at der kunne spares ikke alene mange menneskeliv, men ogsaa store værdier, saafremt man kunne undgaa sejladsen nord om Skagen.

I den 27-aarige periode, oversigten omfatter, var motoriseringen til søs begyndt, og dampskibene udgjorde allerede i den periode 30-35 pct. af den samlede skibsmængde, men kun 3-4 pct. af de strandede skibe var dampskibe.

Selv om maskinkraften dengang var beskeden i hestekræfter, har den alligevel i de fleste tilfælde været tilstrækkelig til, at man kunne sejle op mod stormen, saa man undgik den farlige kyst.

Allerede i oldtiden har man sejlet op langs den jyske vestkyst, angiver O. Voss i „Skalk“, enten for at gaa nord om Skagen eller gennem Limfjorden, som i hvert fald i perioder har været aaben ved Thyborøn. Et oldtidsskib, som under sejlads langs den jyske vestkyst er blevet overrasket af vestenstormen, har været saa nogenlunde sikker paa, at ende sine dage paa kysten, der saa at sige ikke havde naturlige havne.

Den farlige sejlads har nok været hovedårsagen til, at Hedeby i vikingetiden fik saa stor betydning som handelscenter. Ad Ejderen og Trenen sejlede man varerne til Hollingsted hvor-

fra de blev fragtet over land til Hedeby, hvor vejen var aaben til Østersøen. Man har foretrukket den besværlige omladning og transporten over land fremfor at give sig vestenstormen i vold. Det er nok ogsaa ud fra den synsvinkel, at hærvejen ned gennem Jylland har haft saa stor betydning for Danmarks forbindelse mod syd.

I sin artikel skriver O. Voss, at kystboerne maaske ikke har set med alt for milde øjne paa, at man ved bygningen af Kielerkanalen søgte at overflødiggøre vestkyststruten, i hvis oprettholdelse de maa have haft betydelig økonomisk interesse. Hvor stor denne egentlig har været fremgaar af de mange hundrede prikker paa det udarbejde kort. Der er ingen tvivl om, at beboerne langs den jyske vestkyst baade direkte og indirekte har haft indtægter af næsten ethvert forlis.

(Kielerkanalen byggedes 1887-95 og udvidedes til sin nuværende br. og dybde 1909-15.)

## En verdensberømt salme

Den verdensberømte salme eller aandelige sang „Nærmere, Gud, til dig“ maatte kæmpe en haard kamp for at blive optaget i den nye danske salmebog.

I sidste hefte af sin fortræffelige Dansk Salmehistorie fortæller pastor Malling bl. a.:

Maaske er denne sang skrevet paa Atlanterhavet 1840. Men den blev i hvert fald offentliggjort i den samling „Hymns and Anthems“, som londonpræsten W. J. Fox udgav til brug for sin menighed. Første del af bogen kom 1840, anden del med denne sang aaret efter. Fox var nærmest unitar. Han havde opfordret Sarah Adams, som var medlem af menigheden, til at skrive bidrag til samlebogen, og hun sendte 13 originale sange og nogle oversættelser. Hendes søster Eliza redigerede musikken til bogen og bidrog selv med 63 melodier, deriblandt ogsaa en til denne sang.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

Sangen fandt hurtigt vej over Atlanterhavet igen, idet den blev optaget af J. F. Clarke i en salmebog i Boston. Den skal efterhaanden være oversat til 141 sprog.

Den en dog ikke blot oversat, men ogsaa bearbejdet og omskrevet, baade paa engelsk og paa andre sprog. Man har villet drage Kristus ind i den. Sangen er imidlertid først og fremmest gammeltestamentlig, gennemvævet af billeder fra fortællinger om Jakobs drøm. Gammeltestamentlige salmer synger man ellers med glæde, f. eks. „Hyggelig rolig“ og „Giv mig, Gud, en salmetunge“, naar man blot ved, at forfatteren er ortodoks, En klog englænder siger imidlertid: „Der er næsten aldrig kætteri i salmer. I dem har vi hjertets teologi og et universalt ritual“.

To begivenheder har bidraget til dens verdensberømmelse. Det var præsident MacKinleys yndlingssalme, og med den trøstede han sig, da han laa paa dødslejet i 1901, ramt af morderens kugler. Paa begravelsesdagen blev den sunget i alle amerikanske kirker. Og da kæmpedamperen Titanic forliste 15. april 1912, skal den være blevet spillet af skibsorkestret og sunget af de dødsdømte passagerer, som blev tilbage, da redningsbaadene var sat i vandet. Der er dog modstridende beretninger derom. Man fortæller ogsaa, at dirigenten Harley Wallace nogle aar tidligere af en ven blev spurgt, hvad han ville gøre, hvis han var dirigent paa et skib, og det viste sig, at det skulde gaa under. Han skal da have svaret, at han ville slaa an til „Nearer, my God, to thee“.

Sangen blev oversat til dansk af den senere stiftsprovst Henry Ussing under et ophold i England, sandsynligvis i sommeren 1881. Han tænkte særligt paa at bruge den i sit søndagsskolearbejde. Dens oversættelse lyder:

*Nærmere, Gud, til dig,  
Nærmere dig!  
Er det end korsets vej,  
du viser mig,  
altid dog synger jeg:  
Nærmere, Gud, til dig,  
nærmere dig!*

Sidste vers i Ussings oversættelse lyder:

*Og er for sidste gang  
striden forbi,  
sjælen til himmelvang,  
løfter sig fri,  
evig da jubler jeg  
hjemme, min Gud, hos dig,  
hjemme hos dig!*

Salmen har gennem mange aar staaet i adskillige danske sangbøger og i Sønderjydske Salmebog.

Kun med mæje fandt den optagelse i „Den danske Salmebog. Den kom saaledes ikke med i Prøvesalmebogen, men blev optaget ved for-

handling mellem kommissionen og kirkeminister Hermansen, som havde lovet stiftsprovst Hee Andersen og hans „salmebogskreds“ at optage et mindre antal aandelige sange, blandt hvilke denne var foreslaaet.

Kaj Munk skriver i et brev til vennen Herluf Aagaard: „... og saa beder jeg altid i „vi“-form, ofte med en saadan udtæret, rystende haand i min: ... Kære Far i Himlen ... hjælp til, at alt, hvad der sker i vort liv, bare maa lære os at nynne sangen, de sang, da skibet sank: Nærmere, Gud, til dig, nærmere dig ...“

### Med tungen paa vægtskaalen

Den, der har læst den islandske digter Helge Laxnæs levende skildring at sildens sene, men overvældende ankomst til en fattig og ventende flække, eller om det liv en grindeflok kan skabe paa Færøerne, eller maaske selv staaet paa vor egen kyst og set en landdragningsvaad samle sig om en makrelstime, den forstaar saa levende det postyr det forleden bragte, da den ene kutter efter den anden kom i havn med de første større laster af tunger — nu var den længe ventede fisk endelig kommen til kysten.

Dens ærinde er iøvrigt vigtigst muligt, for den bestaar i intet mindre end at smide sin dyrebare rogn for derved at befæste den fremtidige bestaaen.

Ogsaa under dette ærindes forløb drager samtige tunfiskere af hus, for at sætte deres sindrige ned-redskaber og deltage i et fiskeri, der sandt at sige har noget af eventyrets glans over sig.

Det siger sig selv, at de store tunger er de bedste, de vejer mest og giver derfor flest penge, men de største fisk er her kun paa fransk vis i ovennævnte ærinde, naar den er overstaaet, saa faar de atter „bisselæder“ i støvlerne og returnerer fra kysten ud paa dybere vand, hvor det bliver vanskeligere for fiskeren at opspore og følge den. De mindre af arten har knapt saa travlt, de holder sommerferie, alt imens vestkystens fiskere fra Thyborøn til Esbjerg arbejder som slaver for at smede mens jernet er varmt.

Der er penge paa spil i de kommende uger og maaneder i samme tungefiskeri — det forstaar man, naar laster paa 2-300 kg til en pris af 8 kr. kiloet ikke er noget særsyn i den bedste del af sæsonen. En heldig fisker kan i dette fiskeri pynte pænt paa aarslønningen, og tro mig, samme fisker sover meget let i de kommende uger, hvor samtalen og arbejdsindsatsen kun drejer sig om de to nære ting: Tungen og vejret.

Det er nemlig en forudsætning for et godt tungefiskeri, at vejret er stabilt, gerne fulgt op af blide vinde med retning fra kysten.

Selvfølgelig har da vestkystfiskeren ikke sendt bud efter den store flaaede, der er kommet hid fra alle flækker i landet, og er opsat paa det selv samme: et lønsomt tungefiskeri. Paa den anden side er der ingen sure miner at opspore hos den hjemlige fisker over konkurrencen. Han nikker genkendende til kollegaen fra Hundested eller fra Skagen og diskuterer højlydt til motorernes akkompagnement hvad vejr der nu kan ventes, og hvordan tungen vil arte sig i de kommende døgn — og det tager de sammen en kop kaffe paa, hvad enten der nu serveres i kahytten eller paa sømandshjemmet, der næstn staa paa gloende pæle i kommende uger.

Længere nordpaa langs havkysten er tempoet knapt saa forceret — der aflægges tungen efter sigende intet besøg — hvordan det nu kan være. Her koncentrerer man sig omkring rødspætten, torsken, kulleren og andre mere traditionelle fiskearter. Andre fiskere baade mod nord og syd røgter andre opgaver, og holder oliemøllernes hjul igang. Det er sommertid — og det er fisketid — og hvert minut tages med.

*Maagen.*

### Værtens ret og gæstens pligt

Et gammelt ord siger, at det er penge, der regerer verden. Vi gør meget for penge, til tider endda lidt for meget, og man kan udmærket tvivle om, hvorvidt man nu ogsaa ville gøre dette eller hint, hvis ikke der var penge bagved.

Man husker episoderne fra sidste sommer paa Vesterhavs-stranden med de noksom omtalte sandborge, opført af vore gæster sydfra, som vakte en hel del harme og protester.

Det var — haanden paa hjertet — ikke saa meget muldharpearbejdet i det bløde sand, der ærgrede os selv og andre gæster, som det var maaden det blev gjort paa, og det sidste var maaske langt det værste — og da de nu rejste hjem efter sommerferiens frie liv paa vor vestkyst, stod det dog vistnok temmelig fast, at vi ikke næste sommer ville finde os i sandborgegenes camouflerede krigsleg. Vi spekulerede paa, som de venlige værter vi er, hvordan vi skulle faa det sagt, uden at fornærme eller at paaføre gæsterne mindreværdskomplekser. Det maatte da være muligt at pakke et forbud ind i saa meget vat, at det hele gled uden skærmydsler, saa vi beholdt baade gæsterne og de rare penge i al fremtid.

Sandheden tro — angst for følgerne — fik vi ikke sagt, for der var hverken mod i bryttet til det, eller plads i de farvestraalende turistbrochurer, der er udgaaet til sæsonen — og

LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**

Selv. Guld. Søbr. Opsik  
\*21211 LEMVIG \*21211

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 20209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. \*21866

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

### v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20359 - Auktionskontoret TH. 20813  
Privat 20804

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 20803  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted  
Havnen . Lemvig . Telf. 20820

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163  
Alt til jagt, fiskeri og camping

### Rederi-Aktieselskabet

### »Myren«

Korresponderende Redere  
**HOLM & WONSILD**

derfor vil de uskyldige sandborge sikkert ogsaa blive bygget i den kommende sommer.

Nu 'er turisme i det omfang, vi herhjemme har kendt den i de seneste aar, noget nyt, og glædeligt ville det være, om vi kunne mestre ogsaa dette nye uden at tabe ansigt og karakter. Kan vi ikke dette, ville det sikkert være bedre for os at være uden sandborge og uden D-mark i pengekassen. — Selvfølgelig skal vi være baade venlige og høflige over for de gæster, vi har i huset, men til gengæld skal gæsterne ogsaa forstaa, at de kun er gæster — og derfor maa opføre sig som saadanne.

Glæden over pengenes gyldne strøm maa aldrig være saa stor, at den formaar at ændre denne gamle sæd, der har levet sig stærk og rodfæstet paa vor fattige sandblæste kyst igennem tider, der var ulige fattigere end i dag. Giver vi efter — hvad det tyder paa — hvad bliver saa det næste? Vel skal vi være glade, men derfor alligevel ikke ligeglade.

Maagen.

### Atter liv i debatten om redningskugler

Skibsfører fra Korsør er i gang med konstrueringen af en skumgummiforet redningskugle

Tanken om redningskugler som fast skibsstyr vil formentlig paa ny blive debatteret, naar skibsfører Chr. Aaberg, Korsør, præsenterer den redningskugle, han i øjeblikket er i gang med at konstruere.

Kuglen bliver udført i aluminium og foret med skumgummi. Den faar plads til 10 personer og forsynes med bundtanke til 100 liter drikkevand, som efterhaanden kan skiftes ud med havvand, saa tanken hele tiden kan fungere som ballast. Der indbygges to haanddrevne skruer.

Redningskabinerne kan stables i moderskibet og hejses i vandet af en enkelt david eller de kan simpelthen kastes over bord. Fartøjets diameter bliver cirka 2 meter.

Skibsfører Aaberg, som før har faaet patenteret opfindelser til skibe, søger i øjeblikket efter et værft, der vil interessere sig for projektet, skriver Dansk Handels- og Sætarts-Tidende.

### Hvis Bladet udebliver,

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

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

**HIRTSHALS**



Hans Svendsens  
**SKIBSBYGGERI**

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

---

**A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus**  
Hirtshals Isværk  
Telefon 70

---

**A/S HIRTSHALS BANK**  
Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

---

**HIRTSHALS SØMANDSHJEM**  
Tlf. 37  
God borgelig Middag - Pæne Værelser  
Bestyrer Holger Nielsen

---

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

---



Skibsproviantering . 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 18 38

---

**THISTED**

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

---

LEDIG

---

**KROG & CHRISTENSEN**  
Skibsværft  
Thisted . Telf. 381

---

LEDIG

**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 80 00  
Dæksmaskineri 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 Tovtjæseri  
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. 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 forbindelse via Sverige.

AKTIESELSKABET  
 DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
 1866



**LEMVIG TANDTEKNIK**  
 J. Holmstrup  
 Alt i moderne Teknik  
 Torvet 1 . Telefon 2 02 45

KØB



DANSK

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

**C.K. HANSEN**



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
--	--	------------

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG

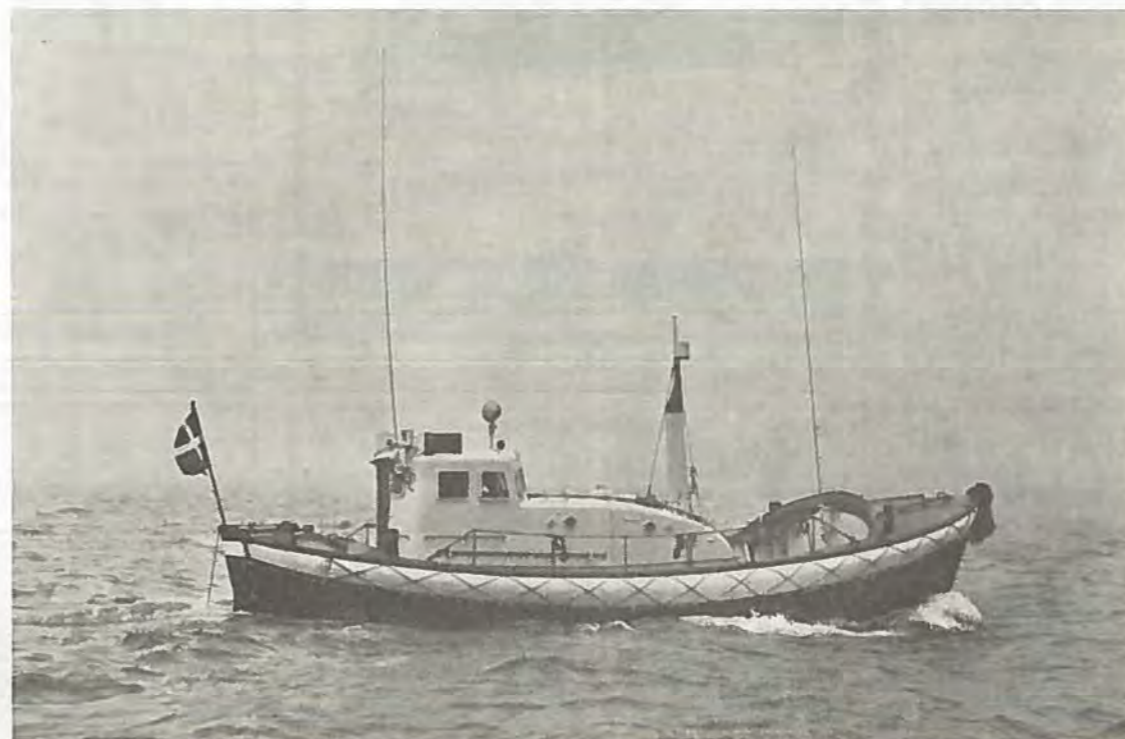


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1964

31. Aarg.



**Den nye Vorupør motor-redningsbaad**

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (0 78) \*2 15 00

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  
& Maskinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg Vestjysk Krystal Isværk A/S Telefon 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 —  
Håndomstyring.  
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk  
start (Glødespiraler).  
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK  
TELEFON GRENAA (063) 2 06 66DANMARKS  
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDEUafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping  
Abonnement: 20 Kr. årlig,  
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen  
Fløistræde 24 - København K. - Telefon Central \*8284

VIKINGEN

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

Carlsen &amp; Aens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1964

31. aarg.

## Vore fiskere - og radioens rette brug

Generaldirektoratet for post- og telegrafvæsen til tilstillet fiskeriet følgende:

## Ulovligt etablerede kutterstationer

Det stadig stigende antal skibradiostationer (i særdeleshed kutterstationer) har ført med sig, at post- og telegrafvæsenet har maattet udvide kontrollen med skibsstationer væsentligt.

Den forøgede kontroljeneste har desværre afsløret, at en hel del kuttere har faaet installeret sendeanlæg, uden at der, som foreskrevet i bekendtgørelse fra ministeriet for offentlige arbejder om radiostationer i skibe eller luftfartøjer, er indhentet tilladelse dertil hos generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet, og generaldirektoratet har for at søge tilvejebragt ordnede forhold set sig nødsaget til at indgive politianmeldelse mod ejere af saadanne kuttere og mod de medvirkende installatører.

Selv om man ikke anser det for sandsynligt, at nogen kutterejer eller installatør idag skulle være ukendt med, at radiostationer i skibe kun maa etableres med tilladelse fra generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet, tør man dog ikke udelukke, at uvidenhed herom kan foreligge i enkelte tilfælde, og da man under alle forhold finder det meget ønskeligt, om disse politisager i anledning af ulovlige skibsstationer kunne undgaas eller dog nedbringes væsentligt, skal man henstille, at foreningen gør medlemmerne bekendt med, at ingen radiostation (altsaa heller ikke en 1-watt station) maa indrettes eller drives i en kutter uden tilladelse fra post- og telegrafvæsenet, og at undladelse af at indhente saadan tilladelse vil kunne give anledning til, at der rejses retslig tiltale mod paagældende kutter og mod installatøren.

Saaftremt en kutterejer ved gennemgang af skibspapirerne skulle finde, at fornøden tilladelse til radiostationen ikke foreligger, og derefter omgaaende henvende sig til generaldirek-

toratet for at bringe forholdet i orden, vil man i hvert enkelt tilfælde overveje, hvorvidt en politisag kan undgaas. En forudsætning for, at forannævnte forhold skal kunne bringes i orden, maa være, at der er tale om et anlæg, som er godkendt i henhold til de nugældende tekniske bestemmelser.

Man skal yderligere henstille til foreningen at gøre medlemmerne opmærksom paa, at der fortsat vil blive skredet haardt ind over for ulovlig benyttelse af frekvenser. Man har saaledes haft politisager, hvor forseelsen har bestaaet i benyttelse af frekvenser, der er forbeholdt andre radiotjenester, hvilket har givet anledning til alvorlige forstyrrelser, eller der har været tale om benyttelse af frekvensen 3302 kHz i de almindelige kraftige kuttersendere til stor skade for korrespondancen mellem de smaa 1-watt sendere, der alene maa benytte denne frekvens. Endvidere har der været tilfælde, hvor danske kutterstationer ved frekvensmisbrug har forstyrret kyststationer i deres arbejde.

Endelig skal man meddele, at man overvejer særlige foranstaltninger for at komme det overhaandtagende misbrug af frekvenserne til indbyrdes samtale til livs. Foreningen vil sikkert være enig med generaldirektoratet i, at der foregaar megen unødvendig korrespondance, hvortil kommer, at der af enkelte fiskere anvendes et sprog, der ikke hører hjemme i radioen. Generaldirektoratet vil gerne henstille til fiskerne hver især at bidrage til at skabe taalelige forhold for kollegerne ved kortfattet og korrekt benyttelse af radioen.

E. B.

Børge Nielsen.



## En drukneulykke paa

### Vesterhavet for 75 aar siden

Den 14. januar 1889 ved mørkets frembrud skete der ud for Løkken en sørgelig ulykke, idet 5 stræbsomme fiskere i deres bedste alder druknede.

Den første meddelelse om ulykken, som ret naturligt vakte betydeligt opsigt overalt, gik ud paa, at 6 mand havde mistet livet. men et par dage efter oplyses det i „Gøteborgposten“, at en ung mand, Niels Jensen fra Løkken, var blevet reddet af den forbisejlende svenske damper „Hermod“, kaptajn Holmblad af Gøteborg, og ført hertil.

Ved ankomsten havde kaptajnen meddelt, at da dampskibet den 15. januar befandt sig ca. 15 sømil øst for Hanstholm, observerede man en mand, siddende paa en kæntræt fiskerbaad. Vi lod straks en baad gaa ud for at bjerge manden, en ung dansker ved navn Niels Jensen. Han var meget medtaget, da han havde været i havet i 24 timer, men bedredes snart efter at have faaet tørt tøj paa, var blevet indsvøbt i tæpper og var kommet til køjs.

Kort efter blev han indlagt paa sygehuset. Fiskerbaaden, hedder det videre, var den forrige aften kæntræt i en stormbyge, og dens øvrige besætning, 5 mand, alle fiskere, var sunket i dybet, den ene efter den anden. Da vi havde reddet Niels Jensen, hejstes fiskerbaaden ombord, og i garnet hang liget af Anders Andreas Jensen.

Af de øvrige 4 fiskere var 3 familiefædre, nemlig Anders Peter Jensen, Løkken, ca. 44-45 aar, han efterlod sig foruden hustru 4 mindre-årige børn og sad i smaa kaar, Jens Nielsen Jensen, Løkken, (broder til den reddede Niels Jensen), hvis unge hustru ventede sin nedkomst, Jens Jensen Kodahl, Furreby, 36 aar gl., samt Peter Høgsted Jensen, Løkken.

Der bliver nok at gøre for alle dem, der vil hjælpe, skriver „Vends. Tid.“ En mand, der lige har besøgt Anders Peter Jensens hjem, meddeler, hvorledes de ældste af børnene gaar med rødgrædte øjne, medens et af de mindste ustandseligt raaber paa far. Peter Høgsted støttede sin gamle mor samt sin søster, og den gamle Niels Christian Jensen mistede ved ulykken en søn, der lige var blevet gift.

Hvor knugende tæt kystfiskerne ofte er opadmoden, ses deraf, at en af de forulykkedes enker allerede igaar (15. januar) maatte prøve paa at sælge et pund uld, for at blive i stand til at købe brød. At hun straks blev hjulpet paa anden vis er en selvfølge.

Iøvrigt blev der straks startet en indsamling til støtte for de haardt ramte hjem, og i løbet af de følgende maaneder indkom der flere tusinder kroner fra bidragydere over hele landet,

et resultat, der var ret enestaaende paa den tid.

Ved sin ankomst til Hjørring 2. febr. meddelte Niels Jensen følgende træk om kæntringsulykken og om den „sørgelige fart“, han havde tilbagelagt.

Klokken var 5 om eftermiddagen, da baaden kæntrerede som følge af en voldsom kastevind, hvorved samtlige ombordværende kastedes i havet. Niels Jensen kom sidst op og saa da, at de øvrige havde tag i baaden. Selv fik han et staaet paa masten. Det var hjerteskrærende scener, der foregik i den time, da de „barhovede“ fiskere drev med den kæntrerede baad. De bad alle deres fadervor sammen, hvorefter den ene efter den anden gled ned i søen. De to brødre talte om, at nu skulle deres gamle far miste begge sine sønner, og Niels Jensens bror (Jens Nielsen Jensen) sendte en sørgmodig tanke til sin hjemmenværende hustru. Anders Andreas Jensen klagede sig højt for konen og de kærer børn, indtil vandet lukkede sig over ham.

Anders Peter Jensen gik til bunds med et: „Nu kan jeg ikke holde det ud længere“. Jens Kodahl jamrede sig ogsaa hele tiden. Efter at ogsaa han var sunket, var der foruden Niels Jensen kun Peter Høgsted tilbage. Niels Jensen forsøgte at raabe ham op, men han var da allerede bevidstløs. Saa slap han sit tag og gik „bagover“ som de øvrige.

Saa drev Niels Jensen i 21 timer alene paa baaden, en stor del af tiden i vand til midt op paa livet. Han følte sig hele tiden overtydet om, at han ville blive frelst; men hans taalmod blev sat paa en haard prøve. Maanen var oppe, men skjultes næsten af skyer, saa man ikke kunne se ret langt. Om morgenen (d. 15. jan.) blev vejret koldere, men til gengæld passerede flere dampere. Ved middagstid blev stillingen kritisk, idet søen rejste sig, samtdig med at frosten tiltog. Baaden kastedes om, saa den kom til at vende kølen i vejret. Niels Jensen skylledes bort, men var saa heldig at faa fat i en ende, ved hvis hjælp han atter kom op paa baaden. Ved at signalere med sin trøje, anbragt paa en stang, hidkaldte han det svenske dampskib og blev, som ovenanført, reddet.

Niels Jensen kunne ikke blive træt af at rose sin redningsmand, kaptajn Holmblad, for den hjertelige velvilje og hjælpsomhed, han hele tiden udviste. Under sit sygehusophold besøgte kaptajnen og dennes hustru ham flere gange og forærede ham deres fotografi, hvilket han bevarer som en kær skat.

Samme dag, ulykken skete, var ogsaa Henning Knudsens fiskefartøj fra Løkken ude og passerede paa samme tidspunkt og i kort afstand stedet, hvor kæntringsulykken indtraf. Selv om det ikke blev sagt med rene ord, fandt offentligheden det mærkeligt, at Henning Knudsens ikke var kommet de nødstedte kammerater til hjælp, saa at drukneulykken kunne være

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Jens Broe Christensen*, Flyvholm, er afgaaet ved døden den 31. maj.

Jens Broe Christensen, der var født den 20. april 1882, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1910 ved redningsstationen Flyvholm og afskedigedes paa grund af alder den 1. oktober 1947. Han havde deltaget i redningen af 114 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand *Johan Frederik Mortensen*, Klitmøller, er afgaaet ved døden den 8. juni.

Frederik Mortensen, der var født den 21. april 1890, blev ansat som baadmand ved Klitmøller redningsstation den 1. oktober 1916 og som opsynsmand den 1. juni 1946. Han tog sin afsked paa grund af alder den 1. november 1958.

Frederik Mortensen havde deltaget i redningen af 117 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset, Redningsvæsenets jubilæumsmedalje og en russisk redningsmedalje.

### 85 aar

Fhv. opsynsmand *Niels P. Lindberg*, Manø, fylder den 26. juli 85 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand *Anker Vilhelm Brink*, Grenaa, fylder d. 18. juli 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved redningsstationen „Klitmøller“ *N. Kyora Odder* fylder den 9. juli 60 aar.

### 50 aar

Betjeningsmand ved redningsstationen „Fjand“ *Johannes Jensen* fylder den 6. juli 50 aar.

Opsynsmand ved redningstafonen „Klintholm-Havn“ *Martin Bagger* fylder den 31. juli 50 aar.

blevet afværget. Her maatte der sikkert være udvist en alvorlig forsømmelse. Den gamle far, som havde mistet sin ene søn, synes at have delt denne opfattelse, hvorimod sønnen, der blev reddet, troede, at Henning Knudsen nok havde gjort, hvad der havde været muligt. Hele dette forhold blev belyst i et den 13. februar optaget forhør, hvori det bl. a. hed:

Den nævnte dag var Henning Knudsen paa havet med en ham tilhørende baad, bemannet med hans bror samt 3 andre fiskere foruden ham selv. Da de hen paa eftermiddagen sejlede hjemad, passerede de omtrent kl. 5 ca. 2 mil fra land en anden fiskerbaad, der ligeledes var paa hjemmevejen. Mens Henning Knudsen et øjeblik var optaget af at holde baaden klar af et dampskib, der befandt sig i sejllinjen, bemærkede hans bror, at en anden baad laa i vendingen, men da hele opmærksomheden var henvendt paa damperen, lagde man ikke videre mærke til denne, før 5 minutter senere, da Henning, der ikke kunne faa øje paa den og straks frygtede, at det var galt fat med den, spurgte sit mandskab, hvor den var blevet af. I det samme opdagede han, at den laa kæntræt i vandkorpen, hvorpaa han uden ophold styrede hen til stedet, hvor det forekom ham, at den maatte befinde sig. Den anden baad var imidlertid paa grund af mørket pludselig blevet borte, men skønt man krydsede en times tid omkring stedet og holdt udkig fra mastetoppen, opdagede man hverken mennesker eller løst gods, som maatte være skyllet overbord under kæntringen.

En enkelt gang troede Henning Knudsen at have hørt raab, men senere hørtes intet. Da

det nu var blevet ganske mørkt, og da man ansaa det for unyttigt at søge længere, besluttede man at søge land, og det saa meget mere som der var overvejende sandsynlighed for, at baaden var gaaet til bunds straks.

Først ved landgangen kl. 9 fik man at vide, at den forulykkede baad, der hidtil havde været ukendt for dem, tilhørte fisker Anders Andreas Jensen, Furreby. Der blev talt om at gaa ud igen for i det mindste at bjerge baaden, men dette blev opgivet som ganske haabløst om natten, og tilmed da strømmen var for udgaaende.

Den forulykkede baad havde, som anført, været paa vej hjem. Der var bare forekommet hyppige kastevinde. I en af disse kæntrerede baaden, hvorved alle folkene faldt ud, men reddede sig igen op paa baaden, der laa paa siden. De saa herfra Henning Knudsens baad vende og styre hen imod ulykkesstedet, men den forfejlede dette og kom forlangt til luvart for dem. De forulykkede raabte og vinkede, men da vinden bar fra ventede de ikke, at deres raab skulle kunne høres, og da der straks efter var blevet meget mørkt, opgav de haabet om at blive fundet af Henning Knudsens baad. Snart blev de alle saa udmattede, at de faldt i havet med undtagelse af Niels Jensen Kjær, der havde surret sig fast ved masten, og som allerede meddelt, blev taget op af den svenske damper.

Efter det oplyste — derunder ogsaa erklæringer fra dygtige og ansete fiskere paa pladsen — kan der ikke lægges Henning Knudsen og hans mandskab nogen forsømmelighed til last.

P. Chr.

## En gammel redningswand fylder 80 -

Den nu 80 aarige fhv. fisker og redningsmand Jens Chr. Christensen (Skelmose), Hvide Sande, fyldte den 21. juni 80 aar. En medarbejder ved Ringkøbing Amts Dagblad (E.T.) havde i den anledning en samtale med ham, hvoraf vi citerer følgende, der har med hav, fiskeri og redningsvæsen at gøre:

### Paa de vilde vover

I 1905 blev Jens Chr. Skelmose gift med Anne Kirstine Mose fra Søndervig. Aaret efter købte de ejendommen i Klegod. Om vinteren gik Jens Chr. Skelmose ud og tærskede med plejl. Daglønnen var 50 øre.

— Kunne I leve for det?

— Det skulle vi jo, naar daglønnen ikke var større. Efter jul tog jeg paa havet. Der var chance for en bedre fortjeneste. Men det var koldt at fiske i en aaben baad fra stranden.

Engang vi var ude, kom vort kompas i uorden. Den løb rundt og rundt, saa vi ikke kunne styre efter det. Vi sejlede og sejlede. Til sidst blev det snetykning. Efter tre døgn paa havet fik vi øje paa et lys. Vi troede, det var Lyngvig Fyr, men det viste sig, at det var Hornsrev Fyrskib.

### Den synske kone

En anden gang var vi ogsaa ude i tre døgn. Da fik vi først kuling af sydøst, siden sprang vinden om i sydvest og blev til rigtig storm. En sø tog mange af vore kroge. Sejlet blev revet i stykker. Vi havde kun motoren at stole paa. En tid ankrede vi op, da vi ikke kunne gaa i land med baaden. Vi anede intet om, hvor vi var, men kunne se nogle lave klitter paa kysten. En hel nat stod jeg ved pumperne for at holde baaden flydende. Næste dag vovede vi at lande, bølgerne nærmest smed fartøjet op paa stranden. Vi havde 20 snese hvilning med. Dem bjærgede vi.

Vi var landet i Bjerghuse. En mand kom og tog os med hjem; forfrosne og gennemblødte var vi, da det var i januar maaned.

Da vi kom op til huset, hvor vi skulle være, stod konen i døren og tog imod os med de ord: Naa, har jeg jer nu?

Vi forstod ingenting. Men saa blev det fortalt, at konen dagen før havde sagt, at der ville komme 5 mand fra sydvest. Det kom altsaa til at passe.

En time efter kom der bud, at vi skulle skynde os at komme til stranden. Da vi kom derop, gik havet mod klitterne. Vort fartøj var slaadet i stykker. Men havde vi anet, at vi var

saa nær ved Thorsminde, tror jeg dog, vi ville have forsøgt at naa derind. Saa havde vi muligvis bjærget skibet. Det var den samme nat, havet brød igennem Søndervig-dæmningen. Jeg maatte om stor omvej for i det hele taget at komme hjem.

### De slap ind

— Har du været med til mange redningsaktioner?

— Det kan jeg ikke sige, men i de 25 aar, jeg var ved redningsvæsenet, til baaden blev lagt op, var vi ofte ude at hjælpe kystbaadene i land. Vi lod den sejle foran redningsbaaden. Saa var vi der og kunne træde hjælpende til, hvis der skulle ske noget. En gang kom der bud, at vi skulle til Hourvig med baaden. Chr. Fjords baadelag var paa havet. Vi fik de tre spand heste for baaden, og af sted gik det nord paa. Det skulle gaa rask.

Men da vi kom til Houvig, kunne vi ikke faa baaden i søen. Søerne var saa voldsomme, at de satte redningsbaaden tværs for. Vi maatte saa have raketapparatet stillet op og prøve at redde besætningen paa den maade. I det samme vovede Chr. Fjord at holde ind gennem brændingen. Det gik godt ogsaa denne gang som saa mange andre gange for de smaa kystbaade.

### Det store brag

— Hvad saa med at gaa strandvagt. Var det ikke drøjt?

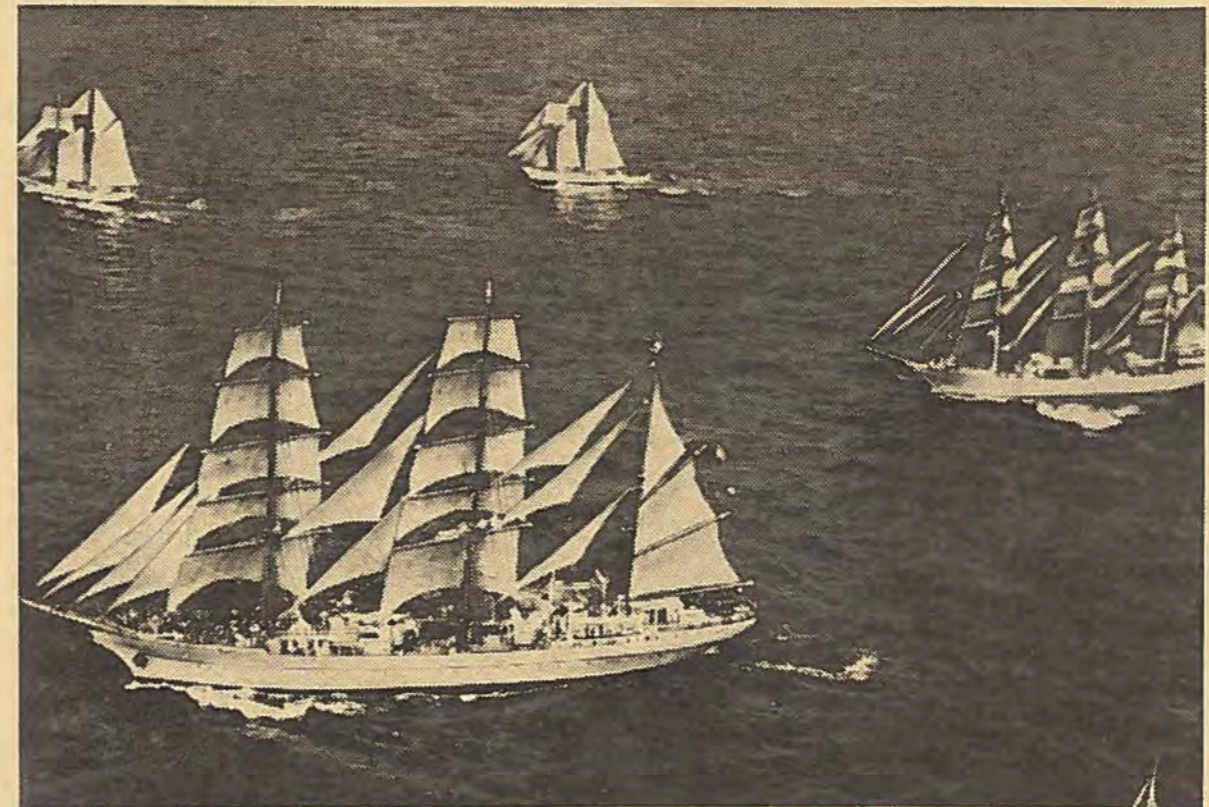
— Det var værst under første verdenskrig. Under sidste krig maatte vi ikke gaa ved stranden for tyskerne. Endnu under første krig gik vi dobbeltvagt — det vil sige, at vi gik to og to. Vi gik til Husby og tilbage. Det var en drøj tur.

Det var storm af nordvest. Paa hjemvejen sprang der en mine lige bag os. Lufttrykket slog os i jorden, og vi hørte, hvordan stumpene fra minen rastlede ned rundt omkring os, men heldigvis slap vi uden en skramme.

Jens Chr. Skelmose kunne fortælle meget mere baade om oplevelser under krigene og fra fiskeriet.

— Jeg havde en dygtig kone, siger han. Hun passede mest selve ejendommen, naar jeg fiskede, og saa gik hun ofte 5-6 km frem og tilbage for at hjælpe mig med redskaberne.

Jens Chr. Skelmose har ogsaa altid været en flittig og ihærdig mand. Stadig hjælper han med at klare nedgarn, og ligeledes monterer han redskaber. I 1947 flyttede ægteparret til Hvide Sande, hvor de byggede hus. I 1951 døde hustruen. Huset blev senere solgt til en sønnesøn, men Jens Chr. Skelmose har stadig sin egen stue i hjemmet. I ægteskabet var der 11 børn, 10 sønner og en datter, hvoraf de 5 sønner lever.



## De store sejleres kapsejlad

14 store sejlskibe fra hele Europa, deriblandt det danske skoleskib DANMARK og de to norske, SØRLANDET og CHRISTIAN RADICH, deltager i den store kapsejlad fra Portugal til Bermudaøerne, et stræk paa 3600 sømil. Paa billedet ser man et par af de stolte sejlere ved starten udfør den portugisiske kyst. Selvfølgelig vil det glæde enhver dansk, der-

som vores DANMARK maatte blive velplaceret, for slet ikke at tale om det første over linien. Dog — det afgørende kan ikke alene være dette at vinde. Det afgørende er dette, at vi er med i den sportslige dyst, ved at dansk ungdom er med og DANNEBROG vajer blandt flagene paa havet.

## Olieforurening kan nu hindres

### Verdens tre største olieselskaber udvikler nyt system

Teknikere fra tre af verdens største olieselskaber har efter to aars forskning udviklet et system, der hindrer olieforureningen i havet og paa kysterne.

Systemet gør det unødvendigt for de store tankskibe at udpumpe store mængder spildolie, der i stedet blandes med uraffineret olie og behandles paa raffinaderierne.

Det nye system tages i brug i juli paa 60 procent af verdens samlede tankerflaade, der ejes af de paagældende tre selskaber — Shell, British Petroleum og Standard Oil. Amerikanske, norske og græske firmaer agter muligvis ogsaa at indføre den nye fremgangsmaade.

Under hver rejse maa olietankere rense omkring en trediedel af deres last. Gennem denne proces opstaar en blanding af søvand og spildolie, som hidtil er blevet pumpet ud i oceanerne og enten har ødelagt kysterne ved at drive i land eller har foraarsaget millioner af søfugles død.

Efter det nye system bibeholdes blandingen i en særlig tank, hvor olien efterhaanden lægger sig oven paa vandet, og kun den nederste halvdel pumpes ud. Ved tilbagekomsten til raffinaderiet kan den resterende mængde søvand udskilles under en særlig proces.

Det oplyses, at olieforureningen kan mindskes meget betydeligt, hvis systemet kommer til anvendelse i alle tankbaade. Helt kan forureningen næppe forsvinde, fordi nogen forurening hidrører fra fragtbaade og orlogsfartøjer. Og saa disse maa derfor indføre den nye fremgangsmaade, før havet kan blive helt rent.

## Nr. Vorupør har faaet sin nye redningsbaad hjem

Endelig har redningsstationen „Nr. Vorupør“ faaet sin nye redningsbaad hjem, efter at baaden over ca. et aars tid har været paa gæstetræden ved flere redningsstationer i landet — saaledes baade i Grenaa og paa Anholt. Dette med at sende en nybygget redningsbaad rundt til prøvesejlads ved flere stationer, er en fornuftig ide, der godt maa fortsætte, for det giver øget mulighed for at se baade eventuelle fejl og fortrin.

Tre mand fra Vorupør har hentet redningsbaaden paa Orlogsværftet og sejlet den hjem. Det var opsynsmand Niels Jensen, baadformd. Kr. Balthesen og motorpasser H. J. Jensen.

Vi rejste over med „Jens Bang“ fra Aalborg, siger opsynsmand Niels Jensen, og var paa redningsvæsenets kontor næste morgen, hvor redningsbestyreren tog imod os. Vi gik derefter ombord i baaden og foretog en 2 timers tur, senere tog vi en lignende tur ud i sundet for at prøve sender og radio.

Efter at have sagt farvel til hovedstaden, paabegyndte vi hjemfærden d. 11. juni kl. 17,15. Vi havde montør Leif Sørensen med i baaden, der efter 5 timers sejlads gik vi ind i Gilleleje havn. Her blev vi, trods det noget sene tidspunkt, godt modtaget paa sømandshjemmet, hvor vi spiste. Men vi skulle jo ikke ligge paa hotel, vi skulle videre hjemefter, og sejlede ud af Gilleleje havn ved 23,30-tiden med kurs efter Grenaa, og hertil naaede vi saa efter 7 timers sejlads. Efter ophold paa et par timer her og et par kopper kaffe, der sandt at sige smagte dejligt, lagde vi kurs efter Hals Barre, for gennem Limfjorden at sejle til Løgstør, hvor vi ankom kl. 20. Paa strækningen fra København til Løgstør havde vi fint vejr, men en rivende strøm imod. Den 13., efter en nats ophold, sejlede vi fra Løgstør ved 5-tiden med kurs mod Nykøbing Mors, hvor vi efter 1½ times sejlads ankom, og her fik vi morgenkaffe.

Kl. 8,45 satte vi kursen mod Thyborøn, hvor vi var kl. 13 — og efter middag paa sømandshjemmet afsejlede vi ved 15-tiden og naaede hjem kl. 17,15, efter 2 døgn sejlads.

Paa hele turen fra Løgstør og hjem havde vi strømmen med. Vi blev — med samt vor nye baad — taget godt imod, da vi tørnede stranden. Ja, vor næstbaadformand motiverede et hurra, saa det kunne jo ikke godt være smukkere.

Jeg kan sige foreløbigt, at vi havde en god tur hjem. Motoren, der er en Chandia Vabis paa 120 hk, gik fint — den brugte 20 l solarolie i timen.

Redningsbaaden blev halet op paa stranden, hvor den foreløbigt skal ligge, indtil huset er i orden. Et par dage efter kulede det op fra vest, og baaden skulle paa de nye 3-dobbelte

ruller hales op paa stationens betonbane. Rullerne gik imidlertid fast, saa de ikke kunne bruges, og de er nu paa værksted.

Niels Jensen siger videre: Det var meningen, at vor veltjente motor-redningsbaad skulle være sejlet til Lildstrand først i indeværende uge, men det bliver der ikke noget af, før vort materiel (rullerne) virker efter hensigten.

Naar rullerne er i orden, skal stationens mandskab ud at sejle med den nye baad, og jeg haaber, at de maa faa det samme indtryk af materiellet, som de har faaet, der har sejlet med baaden, der blev søsat for snart et aar siden.

— — —  
Vi haaber, som Niels Jensen, at man ved redningsstationen fremover maa blive fuldtud tilfreds med den redningsbaad, der skal løse forekommende opgaver. jp.

## 15 skippere ud i ensomheden

Dansk langfarer blandt favoritterne paa atlantehavsfærd

Den danske langfarer Alex Pedersen er støvnet sammen med fjorten andre skippere ud fra Plymouth for at tilbagelægge de næste seks tusinde km over Atlanten i et Kapløb, der vil betyde ensomhed paa havet i ugevis.

Skipperne er alene om bord i de femten smaa sejlbaade, der har Newport paa Rhode Island som maal. Det bliver en anspændende og farefuld færd, hvor der navigeres efter solen og stjernerne, hvor motorkraft er bandlyst og radio en luksus, som kun de færreste raader over.

Havets vagabond

Den 45-aarige Alex Pedersen anses for en af favoritterne. Hans bedrifter er allerede velkendte, og han sejler i det fartøj, hvormed han tidligere har gjort turen helt fra New Zealand til Danmark. Alex Pedersen er en slags havets vagabond, og det var vandrelysten, der i sin tid bragte ham til New Zealand som bygnings-

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon \*21311 . Postgros 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

arbejder og faarefarmer og senere paa den eventyrlige færd tilbage til Danmark.

En anden favorit er den britiske Francis Chicester, der vandt den første atlantsejlads i 1960, og som trods sine 63 aar ikke viger tilbage for færdens strabadser og farer.

### Maaske to maaneder

Den største fare, der lurar paa de ensomme skippere, er træthed og udmattelse. De fleste er beredt paa, at de kan komme til at tilbringe to maaneder alene til havs.

De fleste af skipperne har søgt at rigge deres ror og sejl til paa en maade, der tillader dem at hvile uden at standse sejladsen eller komme for stærkt ud af kurs.

„Jeg regner med, at vinderen vil være den, der klarer turen paa omkring tredive dage, men jeg er indstillet paa halvtreds dage til søs“, erklærer Alex Pedersen.

## Vikingens tekniske aarshefte udkommet

Alt godt fra - og om - havet

Hvordan bærer en skibsinspektør sig ad med at tilbageholde et skib med tusinder af hestekræfter? — Spørgsmaalet bliver stillet Helge Juul fra Staten i Skibsinspektion i Vikingens tekniske aarshefte. Direktør Juul svarer:

— Det er ikke saa svært. Han beder blot toldvæsenet om at nægte at udklarere skibet. Tolderne er ogsaa tjenestemænd, og vi er samvænsvorne hele bundtet.

„De brænder biler for at redde menneskeliv“ er en af de mange interessante artikler i aarsheftet, der som sædvanlig ogsaa bringer omtale og billeder af samtlige leverancer fra danske værfter aaret i forvejen, en tilsvarende omtale med billeder af alle nye danske skibe, en meget overskuelig oversigt over værfts-kapacitet og en redegørelse om den danske handelsflaade.

Som de foregaaende aar er uddrag af teksten ogsaa trykt paa engelsk af hensyn til den store interesse, aarsheftet har for shipping- og værftsfolk i udlandet. Og ligesom tidligere indeholder heftet ogsaa en række farvestraalende helsidesbilleder.

Havnedirektør Aage Hendrup fortæller om en isanretning til en million kroner — den sum, sidste isvinter kostede Københavns havn.

Ingeniør J. Thorvang fortæller om „Automatisering i skibe“, og kaptajn Kaj Lund fra Handelsflaadens Velfærdsraad har det allerede omtalte interview med direktøren for Statens Skibstilsyn.

Derefter følger en artikel om gummirednings-

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Selv. Guld. Uhr. Optik

\*21211 LEMVIG \*21211

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 20209

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

### A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning

ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. \*21566

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harbøre - Thyborøn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 203359 - Auktionskontoret TH. 20813  
Privat 20504

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 20803

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted

Havnen . Lemvig . Telf. 20820

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163

Alt til jagt, fiskeri og camping

### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

flaaden, der har staaet sin prøve i praksis og reddet mange menneskeliv.

Aarsheftet omtaler samtlige danske skibsværfter — ogsaa det mindste, der har hjemme i Charlottenlund. Det mindste er nok en forkert benævnelse, for „værftet“ har bygget flere skibe end f. eks. B&W. Ja, det drejer sig om modelskibe!

Civilingeniør Carsten Andersen fortæller om „Burmeister & Wains kraftigste motortype“. Der er ogsaa en artikel om Deutz skibsmotorer og aggregater.

Ekspeditionssekretær i søfartsministeriet, A. O. Bache skriver sagligt, men let forståeligt om skibsmalereglernes internationalisering.

Der er særskilte artikler om svenske og norske skibsværfter, og direktionssekretær Alfred Gärtner fra ØK skriver om „Dansk skibsfarts betydning for Danmarks samhandel med udlandet“.

Skibskonstruktør O. Benzon fortæller om en sensationel ombygning af et skib fra tanker til kransskib. Eksperten Olle Lindstrøm fra den store, svenske ASEA-koncern skriver interessant om brændstofceller. Der er ogsaa en artikel om en „Ny transistoriseret radar“.

Heftet slutter med „Hørning og Bjørnene“, et festligt interview med lederen af Statens Is-tjeneste, skibsinspektør K. J. Hørning.

Samtlige artikler er rigt illustreret, og de helsides farvebilleder er lige til at indramme. Det gælder f. eks. baade de mange fotos fra værfterne og marinemaleren V. Qvistorffs pragtfulde maleri fra et træslibværft. — Flere af skibsbillederne er taget af „Vikings“s flyvende fotograf Hammer, der kender næsten alverdens skibe fra oven og nedefter.

Paa grund af den store interesse, aarsheftet har vakt i udlandet, skal man herhjemme være paa tærne for at sikre sig et eksemplar. Prisen er kr. 4,85.

### Finansudvalget bevilger

Finansudvalget tiltraadte forleden et forslag fra forsvarsministeriet om bevilling paa 60.000 kr. til udbygning af redningsstationen „Nr. Vorupør“ og 30.000 kr. til projektering af en ny motorredningsbaad, der skal stationeres i Hvide Sande.

### Hvis Bladet udebliver,

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

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

**HIRTSHALS**



**Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI**

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

---

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

Telefon 70

---

**A/S HIRTSHALS BANK**  
Filial af A/S Hjørring Diskontobank  
Tlf. 44 . 244

---

**HIRTSHALS SØMANDSHJEM**

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Holger Nielsen

---

**CHR. JEPSEN - Telefon 39**

Altid 1. Kl. Sød og Paalsøg

---

**»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



**SKAGEN**

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

---



Skibsproviantering . 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 4 1277 . 2 Lin.

---

**Karstensens Skibsværft**  
Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 12 01

---

**OSCAR SKOUGAARD**  
aut. Installatør . Telefon 4 13 45  
**SKAGEN**

---

AKTIESELSKABET  
**SKAGEN ISVÆRK**  
Skagen . Telf. 4 15 38

---

**THISTED**

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

---

LEDIG

---

**KROG & CHRISTENSEN**  
Skibsværft  
Thisted . Telf. 381

---

LEDIG

**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 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

Telf. 2 03 87

---

**Gravmonumenter**

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 2 08 38

---

**A/s Em. Z. Sviters 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

**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 „Østeråsen“

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 2 02 45

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

$\frac{D}{S}$  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  
LÆSESTUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1964

31. Aarg.



Redningsauktion ved Lyngby for 30 aar siden  
Strandingen er »Sprightly« af Newcastle

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (078) \*21500

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 Smørrebød  
Telefon 2 49 58Esbjerg Skibsværft  
& Maskinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNIEsbjerg Vestjysk Krystal Isværk <sup>a/s</sup> Telefon 2 00 66GRENAA  
MOTOREN— til alle  
maritime formålKRAFTIG  
DRIFTSIKKER  
ØKONOMISK  
LET AT MONTERE  
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.  
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —  
Håndstyring.  
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk  
start (Glødespiraler).  
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK  
TELEFON GRENAA (063) 20666

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

J. GRUMSEN

Maskinfabrik  
Tlf. 23382  
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. 8

1. august 1964

31. aarg.

## Vestkystens yngste fiskerleje, Lyngby i Thy fylder 100 aar

Den blev grundlagt i sommeren 1864  
af 6 fattige fiskerfamilier, der af havet var drevet bort fra tidligere bosted

## En udstykning fra »Lyngholm« blev til fiskerlejet Lyngby

Omkring den 15. august vil der blive festet i fiskerlejet Lyngby paa Thykysten, og flagene vil blafre i sommervinden til ære for byen ved havet, der denne dag vil fejre sin et hundred-aars fødselsdag. Dens første beboere bestod ikke af nogen stor flok, idet kun 6 familier, som havde havet jaget paa flugt fra deres tidligere bosted, slog sig ned her i en klitegn, der manglede alt hvad nutidens mennesker ellers anser for det mest nødtørftige. De 6 familier blev i ordets egentligste betydning nybyggere. En relativ flad plet med klitter paa alle sider, dybe hjulspor paa kryds og tværs, og stier som faarene havde traadt vildsomt og øde til alle sider med havet brølende mod vest, her blev bopladsen udpeget, og hvad skulle man vel kalde den nye by andet end netop — Lyngby.

Det blev altsaa ogsaa byens navn, som den gennem sekelen har baaret med al mulig hæder og ære. Fiskerlejet Lyngby og dens beboere har gennemgaaet alle stadier; fra fattigdommens graa kaar til den relative velstand, der kan aflæses overalt i vore dages Lyngby.

## Hvem var da pionererne, og hvor kom de fra —

Byens grundlæggere var fiskere, og det er byens 5 generationer endnu, saa det heraf vil ses, at arven ikke er forskertset, omend der er stor forskel paa de første fiskere, der brugte erhvervet i smaa skrøbelige ro-sejlbaade til i dag, hvor yngste generation ejer store moderne kuttere, der i mange aar har fisket med Thyborøn som basishavn. Jo, de var fiskere tilhøbe, som havet havde drevet bort fra deres tidligere hjem, der ganske enkelt var blevet bortskaaret eller ødelagt af havet, saa familierne maatte vige for overmagten. De 6 haardtramte familier var fra byerne Sdr. og Nr. Aalum, Vester-Agger og Thyborøn.

## Hvorfor valgte de netop dette sted at bo —

Ja, hvem kan sige dette, saa det fuldtud dækker sandheden, Der har maaske været en lille

smule eventyrblod i aarerne, for der var i sandhed med flyttet ikke noget som helst forbundet med komfort eller blidere livsforhold. En af pionererne skal have været til et gilde paa en af »Hedegaardene«, der er beliggende i samme kommune, og her fik han — fortælles der, løfte om en klitlod til bosted, men det gik her med løftet som med gildet. Da begge kom lidt paa afstand, var gaardmanden uvillig til at staa ved det givne tilbud, og der blev ingen bukser af det skind. Der fortælles videre, at da gaardmanden paa den nærliggende store gaard »Lyngholm« fik fat i enden paa den historie, kom han i forbindelse med fiskerne, og ganske mærkelig tilbød han de 6 familier det klit og hedeareal, der ligger mellem Svankjær by og havet, og her blev fiskerlejet Lyngby da placeret.

Det tjener faktisk den Lyngholm gaardmand til ære, at vise baade hjerterum og husrum for de 6 fattige familiers placering paa hans areal. Der kunne jo ikke helt ses bort fra visse økonomiske risiko ved en slig bosættelse, navnlig da for 100 aar siden. Men det saa jorddrotten altsaa stort paa, og han var i bisiddelse af saavel viljen som magten til at gøre med sit, som det nu passede ham. Den der skriver disse runer, tror nu heller ikke at fiskerlejet Lyngby har været nogen særlig tung klods om benet paa den kommune, der blev dennes. De første pionerer og slægter der fulgte har været et stort og selvhjulpet folk, der i deres livsførelse har haft baade vilje og evne til at sætte tæring efter næring og hellere spist tørt fisk til tørt fisk end bede andre om hjælp.

Havet blev deres spisekammer igennem baade lyst og nød, og den gav at begynde med det kummerlige udbytte, der lige akkurat laa over sultegrænsen. Til andre tider slog den haardt, som vi senere skal berøre.

## Mellem »Lejbak« og havet —

Det kunne idag, 100 aaret efter, have haft sin interesse at have staaet paa dette i omegnen højeste punkt »Lejbak«, og fulgt hjulsporene vestover til den nye by, og set de smaa lerklinede rønner rejse sig en efter en og skabe

rammer om det nøjsomme folk, hvis mærkelige samfund ligesom tiggede sig læ blandt de rygende sandklitter. Sikkert varede det aaringer, før byen blev accepteret som saadan, og længere varede det, inden den kunne komme med i fællesskabet og faa den ret, som man i dag forstaar ved ret. Yderst ude i periferiet var den lagt og blev nu og da af spydige tunger kaldt „Tryngby“, der vel skulle antyde noget om dens økonomiske status.

#### De første svære aar, og vandringen frem mod lyset —

Ved rejsningen af de første huse paa stedet har der saavist ingen-arkitekt været indblandet. En del sten og træ havde nybyggerne sikkert med fra deres tidligere hjem, og iøvrigt var der i de gamle huse som regel spor af saltmættede vragele fra den nære strand, hvorfra der kunne hentes raad for et øjeblikkelig bekneb. Smaat var det hele, med døre saa side, vinduer saa trange og mønninger saa lave, at man helst skulle øjne byen ved dagslys, for i det hele taat blive den var. En sparsom lyspraas, der knap tjente til formaalet, kastede ikke meget skaar udover de hulveje, der førte forbi. Veje, som oplandets bønder havde ridset med deres bredfælgede vogne, ved hjemkørsel af lyng, tørv og strandingsgods fra det nære hav. Dengang var strandfogedstillingerne i mange tilfælde tillagt gaardene, og saadan var det ogsaa her paa stedet. Hvor mange aar der gik, inden beboerne i den stad Lyngby fik lirket ved slig urimelighed vides ikke, men det blev næppe den første eller anden generation beskaaret, at bryste sig med noget saa almindelig attraaet som en strandfogedbestalling.

Den lille by i klitten levede af havet, som de i smaa baade fravristede størstedelen af underholdet. Fisken solgtes paa stranden, hvor borgere og bønder, fattige og rige kom ned og kunne gøre en god handel. Som det da var skik, havde det fiskekøbende publikum gerne baade mellemmadder og brændevin, der „gudhedsfuld“ raketes den udslidte, baade sultne og tørstige fisker, der med begærlighed tog imod, og underforstaaet betød det øjeblikkelig endnu lavere fiskepriser. Den fisk, der ikke blev afsat paa denne lidet lønnende maade blev lagt i rygkurven og af konerne baaret op over sognene, hvor det blev ombyttet dels med naturalier som flæsk og brød eller for smaa penge, der i lige saa høj grad tiltrængtes.

Som tiden gik, fik hvert hjem herude en lille flok faar, der nøjsommeligt bjergede føden i det ingenmandsland, hvorom det bedste kunne siges, at der var højt til loftet og vidt til væggene.

Saaledes gik det — havet gav fisk, heden gav brændsel i form af lyng og fladtørv, og ville man have lidt supplement laa stranden nær med muligheder og smaapinde i masser, og de Lyngbyfiskere har fra tidernes morgen været kendt som

meget dygtige jægere. Havfiskeriet betød ikke stort om sommeren og for at tjene til føden, toges der landarbejde, eller man slog sig paa aalefangsten inde i fjordene, enhver mulighed blev anvendt.

#### Mærkedage i Lyngby's historie —

Som nævnt har jeg ingen dato for byens første strandfoged, men sikkert er det, at det første embede, der blev givet til en Lyngby-borger, var Ørum-Rotbøl stranden. En stor dag maa det have været, da myndighederne omsider ansaa den lille klitbys befolkning værdig til det ogsaa den gang saa højt attraaede embede — endelig var Lyngby accepteret.

Senere fulgte der flere mærkedage, desværre ogsaa af dem man helst vil undgaa, men der var dem, der ogsaa lyste op. Den 1. september blev der oprettet en raketstation — ja, ja, krummer er ogsaa brød. Det var et hverv, der var efterspurgt dette at blive redningsmand, selv om det i penge næppe gav sin indehaver en 10'er i maaneden foruden nogle ører i timen for vagt-tjenester, men selv for en saa ringe betaling, ja, for slet intet var de Lyngbyfiskere parat til at yde nødstedte sømænd den størst mulige tjeneste. Den 1. oktober 1920 blev raketstationen forfremmet til baadstation, denne blev inddraget i 40'erne, mens raketstationen stadig er intakt. I aarene omkring 20'erne, hvor der var flere m./kystbaade og en del pramme i fiskeriet, blev der opført fiskepakhuse med ishus ved landingspladsen. I 1923 fik Lyngby sin første købmandshandel, der betød, at man nu ikke længere skulle gaa de 5 km til nærmeste købmand i Svankjær. Som byen er vokset, og med dobbelt belægning i sommertiden er forretningen udvidet i takt hermed.

Vanskelige landingsforhold har altid været en plage for Lyngbyfiskerne, og for at bøde lidt herpaa lykkedes det i 1936 at faa en bevilling frem til en lille hofde, der i nogle aar ogsaa gjorde sin gavn.

Besættelsestiden var haard ved Lyngby landingsplads, der forandredes til en slags fæstning, saa det blev umuligt for fiskerne at drive deres erhverv. Siden 1943 har fiskeriet været drevet med Thyborøn som basishavn. Byen har i dag 30 fiskere, væsentlig unge mænd, hvoraf de 14 ejer fire moderne søgaaende kuttere, og de 16 andre er forhyret paa andre søgaaende skibe.

#### Da sorgerne ramte Lyngby —

#### og rev halvdelen af forsørgerne bort

Den, der er nabo til havet, er afhængig af dens luner, undgaar sjældent sorger og modgang; denne sandhed er ogsaa blevet denne by's beboere til del, og næppe nogen anden by har som den, i en enkelt ulykkestime, mistet halvdelen af dens mandlige befolkning. Dette har fiskerlejet Lyngby prøvet. Ulykken fandt sted den

## Mands Minde

#### Dødsfald

Fhv. strandfoged og fisker *Markus Andersen*, Agger, er afgaaet ved døden, 77 aar.

Markus Andersen stammede fra en fiskerslægt i Agger. Hans familie blev haardt ramt ved den store ulykke i 1893, da tre unge mænd af slægten druknede samme nat. Han blev udlært som baadebygger og virkede i faa aar som haandværker i Agger, men derefter gik han over til havfiskeri, som han drev i en lang aarrække, først fra Agger og senere fra Thyborøn Havn. Markus Andersen fik ogsaa tilknytning til redningsvæsenet, som han tjente i 26 aar, og han var belønnet med Dannebrogskorset og redningsvæsenets jubilæumsmedalje. I en aarrække var han medlem af Vestervig-Agger sogneraad, og i mange aar var han desuden strandfoged, et hverv, som han var indehaver af til sin død.

#### 85 aar

Fhv. baadmand *Harald Jørgensen*, Manø, fylder den 31. august 85 aar.

#### 70 aar

Fhv. baadmand *Martin Christensen*, Blaavand, fylder den 11. august 70 aar.

#### 50 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Gudhjem“ *Villy Andreas Tranberg* fylder den 10. august 50 aar.

#### 50 aar

Baadmand ved r/st. „Kandestederne“, *Chr. Ingmann Lundholm Jensen* fylder den 18. august 50 aar.

### Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Ferring“.

Opsynsmand *Thorvald Andersen* har p. g. a. alder søgt og faaet sin afsked af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juni maaned.

Th. Andersen, der fyldte 70 aar den 16. juni, blev ansat som betjeningsmand ved Ferring raketstation den 1. oktober 1929 og som opsynsmand den 1. oktober 1949. Han har deltaget i redningen af 2 skibbrudne og er dekoreret med ridderkorset af Dannebrog.

Som ny opsynsmand er fra 1. juli ansat betjeningsmand *Oluf Broe Madsen*, der har været ansat ved stationen siden 1. oktober 1940.

Redningsstation „Sønderho“.

Baadmand *Christian Iversen* er p. g. a. alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juli maaned.

Chr. Iversen, der er født den 12. januar 1904, blev ansat som baadmand den 1. marts 1942. Han har deltaget i redningen af 9 skibbrudne.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

22. december 1885, altsaa et par dage før juleaften. Fiskerne var om morgenen gaaet paa havet efter kuller til højtiden, og det var godt havvejr. Op ad dagen tog vind og hav til i styrke, og fiskerne roede ind mod land for at prøve, om landing var muligt. Under forsøg herpaa kæntrade baadene over revlerne og ind til stranden, og 8 af fiskerne druknede. Det var halvdelen af byens fiskere, der saaledes ikke kom til at fejre jul med deres hustruer og børn, der sad tilbage i yderst smaa kaar. Hvilken jul det da har maattet være!

Tre aar efter ramte ulykken atter Lyngby og rev ved denne lejlighed 3 fiskere bort, ogsaa ved en kæntringsulykke, og endnu en drukneulykke fandt sted i 1926, hvorved en ung fisker satte livet til. Saa meget om, hvad det har kostet beboerne i Lyngby, at skulle tjene brødet paa havet. Vi er vidende om, at kystfiskerens arbejde efter statistiske undersøgelser har det største risikomoment, men i gamle dage laa dog af gode grunde risikoen i en langt højere plan.

#### I dag et hundrede aar efter —

Hvad angaar fiskeriets forandrede vilkaar, da er det gaaet Lyngby fiskerleje, som det er gaaet

## Fuldautomatisk fyrbaake ved Læsø

En fuldautomatisk fyrbaake med helikopterlandingsplads paa taget vil i sommeren 1965 blive placeret ved Læsø, og fyrvæsenet arbejder ogsaa med planer om en lignende baake paa Schultz grund mellem Sjællands Odde og Læsø til afløsning af fyrskibet.

Søkortarkivet begynder nu at maale i Læsø Rende for at finde frem til den rette placering for baaken, som er ved at blive bygget paa Aalborg Værft.

Baaken, der er af jernbeton, naar 26 meter op over havoverfladen. Den faar et fuldautomatisk fyrtaarn, og inspektionsmandskabet vil kunne lande paa baaken med helikopter.

Ved automatiseringen bliver det muligt at nedskære fyrbesætningen fra tre til én mand, som kun bliver tilbage af inspektionshensyn.

#### Fyrene passer sig selv

Fyrene kan faktisk passe sig selv. En ekstra lampe træder i funktion, saafremt den første gaar i stykker, og en generatormotor leverer den fornødne kraft, hvis eltilførslen skulle svigte.

Tempoet for automatisering af danske fyr er bl. a. bestemt af hensyn til personalet. Man vil ikke gaa saa drastisk frem, at det bliver nødvendigt at foretage afskedigelser, oplyser Søfartens Fremme.

med nabobyen Agger. Havet har, omend paa forskellige tidspunkter, jaget fiskerne fra stranden, og hvor mærkeligt det lyder for uindviede, er det blevet til lykke for begge fiskelejer. Der er ingen tvivl herom — kampen for tilværelsen er ulige blidere end før og mulighederne ikke værd at sammenligne. Flugten fra den aabne kyst har staaet paa i mange aar, og den vil blive fuldbyrdet den dag, da Hanstholm havn staaer færdig, og den lille paatænkte havn i Krik nyder samme status, da er man mættet med gode havne paa den jyske vestkyst, paa den strækning, der hjemfører godt og vel halvdelen af de fiskemasser, der mellem aar og dag landes i danske fiskerihavne.

Behøver man at sige, at Lyngby ogsaa som aarene gik fik repræsentanter i det kommunale raad, og byen, der nu for hundrede aar siden blev lagt i den vildsomme klit, er i dag en af de smukkeste fiskelejer paa kysten. Hjemstavnsfølelse er ogsaa her et udpræget træk, som det er tilfældet i andre fiskelejer, og byen er ikke i tilbagegang. Den sunde rytme i livet herude foregaar paa det jævne og er kun særlig udslagsgivende i sommertiden, naar dens befolkning vel mere end fordobles. Lyngby er en smuk og ren by med gæstfrie hjem. Hjulsportene, der for hundrede aar løb forbi en klynge lave rønner, er i dag historie, og det er de første hjem ogsaa. I dag fører en moderne asfaltvej fra øst mod vest gennem byen og ender ude i klitkanten. Da fiskerbyen blev anlagt, manglede den alt, i dag synes samme by hverken at mangle det ene eller andet — ikke engang tilfredshed, hvad der ikke siger saa lidt i vor tids Danmark. Hidtil har man klarer sig uden elektrisk lys herude, men det er nu paa vej herud, selv om det næppe kommer til at lyse over det tilstundende jubilæum.

Kirke og skole har Lyngby ikke —

Byen ved havet har ingen kirke eller skole, og har først for faa aar siden faaet bygget et lille dejligt forsamlingshus. I kirkeligt og skole-



Lyngby, som vi kender byen i dag

mæssig henseende hører Lyngby under Hvidbjerg V. Aa, og gaar man en tur paa kirkegaarden her, vil man finde indskrifter paa mindeplader, der fortæller om svundne slægter, der er stedt til hvile her.

Den der har besøgt fiskerlejerne Lildstrand eller Thorsminde vil have bemærket, at man her i begge byer har faaet ombygget deres tidligere redningshuse til smukke kirker.

Lyngby har et redningshus, der som nævnt tidligere har været anvendt som baadhus, og i dag kun anvendes til raketmateriellet. Hvis man nu byggede et mindre hus til dette, og udbyggede baadhuset til kirke — var det ikke en overvejelse værd?

Selvfølgelig er vejen til Hvidbjerg v. Aa kirke ikke blevet længere med aarene — men at høre klokken kalde sammen i sin egen by...

Men vi maa slutte jubilæumssnakken her og nu. Jeg har siddet sammen med en gammel ven fra ungdomsaarene, fra den tid da vi kendte vejen til Lyngby, og brugte den flittigt.

Skriv blot om vor by, men nævn ingen navne frem for andre, for alle har paa den ene eller anden maade været med til at præge Lyngby, som den er i dag, et hyggeligt fiskerleje, som vi er glade for at maatte kalde vor by.

Jeg gav ham løftet, og det har jeg holdt.

Maagen.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

## Danske søkort kunne være bedre

Der er mange hvide pletter paa søkortene over danske farvande, og det er stadig med en vis risiko for grundstødninger, vort moderlige hav besejles, skriver »Skibsførerbladet«. Der kan findes »knolde« i havbunden, som ikke er aftegnet paa noget kort, fordi opmaalingerne foretages med relativ stor afstand mellem lodskudlinierne.

Søkort-arkivet kan knapt lægges miseren til last, for der gøres, hvad der er muligt inden for de givne rammer. Opmaaling er et omstændeligt og bekostelig foretagende.

De danske farvande er lumske, fordi havbunden er dannet af moræne-aflejringer. Der kan være endog meget store sten paa bunden, som man ikke kender noget til og saaledes ikke kan advare om, fordi de ligger uden for de lodlinier, der trækkes under opmaalingerne. Der kan være op til 800 meter mellem disse linier.

Morænestene kan have katastrofal virkning paa sejladsen med de store tankskibe, der efterhaanden kommer til at besejle de danske havne, der har olieraffineri. For tiden er søkort-arkivet i gang med med en »wire-dragging« ned gennem Storebælt ad Rute I, den nord-sydgaende sejlrende i bæltet helt ned til Gedser. Herfra og gennem Østersøen overtager svenskerne en lignende opmaaling af farvandet til brug for skibe med mere end 15 meters dybgaende. Disse maaling foretages af opmaalingsskibet »Freja« og to mindre kuttere, der slæber wirer imellem sig i godt og vel 15 meters dybde.

De danske farvande er vanskeligere at maale op end f. eks de svenske, selv om svenskerne har skærgaarden. Den danske havbund er morænebund og stedvis farligere end den svenske granitbund, som med moderne opmaalingsteknik er mere beregnelig, fortæller direktøren for søkort-arkivet, kommandør Henrik Madsen.

De danske farvande kortlægges med stadig tættere og tættere linier, men alligevel kan de ikke besejles med 100 pct. sikkerhed, hvis man sejler uden om lodskudlinierne. Med hydrosonde kan man foretage hurtige og meget nøjagtige opmaaling. Danmark var det første land i Europa, der betjente sig af denne helt nye teknik. Vi laaner apparatet i USA, slutter kommandøren.

En meget erfaren mand i opmaalingerne er geodæten, orlogskaptajn I. Engelmann. Han har arbejdet med opmaaling siden 1950, baade i Grønland og Danmark. I fjor foretog han opmaaling til syv nye kort over den vestgrønlandske kyst. Kortarbejdet er meget vigtigt i Grønland. Sidste sommer gik fem skibe ned, fordi de gik paa skær.

Behovet for søkort er meget stort. Sidste aar solgte søkortarkivet 12.000 kort til Grønland, fortæller orlogskaptajn Engelmann. I de første fire maaneder i aar er der solgt 2600 kort til Grønland.

I alle farvande kan man komme ud for overraskelser. Ved Holsteinsborg fandt vi sidste aar et sted en havdybde paa kun 3 meter, hvor den ellers var angivet til 40 meter. Ved Færingehavn, ogsaa i grønlandske farvande, fandt vi en knold, der laa i fyrvinklen, altsaa netop der, hvor skibene skal sejle. Naar man gør saadan et fund, er man glad over, at man kun sejler med et lille bitte skib.

Orlogskaptajn Engelmann har fundet paa en ny og hurtig teknik til opmaalararbejde, som formodentlig kan have betydning ogsaa i andre farvande end netop i de grønlandske, hvor han for første gang anvendte den sidste aar. Han fotograferer lysprik-angivelserne paa special-ekkoloddets radarskærm med korte mellemrum, saa man under sejlads kan følge havbundens beskaffenhed.

Og nu bruges der for øvrigt ogsaa transistorsradar ombord i opmaalingsskibe. Det er en lille »billig« en til kun 20.000 kroner. I opmaalararbejdet regnskabsbog er det kun en bagatel, men apparatet er praktisk paa mange maader, bl. a. derved at det ikke bruger megen strøm.

Danske søkort kunne være bedre, siger orlogskaptajnen. Men opmaalingerne kræver megen tid, meget materiel og mange penge, bl. a. fordi vi er nødt til at have materiel, der er bedre end det bedste i koffardiskibene.

Søkortet over farvandet ved Stevns har 100 aars jubilæum næste aar. Det har ikke været revideret siden. Farvandet ved Læsø kender vi ikke meget til, og netop der kan der være knolde, vi ikke ved noget om.

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 21311 · 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



## Med blodaarer større end kakkelovnsrør

### Blaahvalen er mere fantastisk end søslangen

De fleste mennesker har en tilbøjelighed til at lukke øjnene for livets virkelige under og giver sig i stedet til at fable om gaadefulde og fantastiske foreteelser paa steder, der undrager sig vor forskning. Saadan er søslangerne, saavel dem i skotske søer som dem i verdenshavene, blevet til. Uden dog at levere noget bidrag til den straalende diskussion om disse dyrs eksistens, vil jeg dog mene, at et dyr som blaa-hvalen er af en saadan art, at ingen søslange vil kunne gøre den rangen stridig som vor klodes mest fantastiske væsen.

Tænk dem en fisk, der er 30 til 35 meter lang og vejer 120 tons, og De har et groft tegnet billede af dette dyr, det største, der lever, og nogensinde har lever siden verdens skabelse. Blaa-hvalen er imidlertid ikke nogen fisk, skønt i øvrigt forstandige mennesker, trods videnskab og skolelærdom, vægrer sig ved at tro, at dette fiskeformede væsen er et pattedyr. Opholdet i vandet har formet dens krop, saa den ikke er ringere stillet end fiskene, men den maa hvert 10. minut op til overfladen for at aande, og den føder levende unger, der dier af kæmpemæssige pattevorter, der leverer ren piskefløde. Mælken indeholder nemlig 30 procent fedt, men er desværre ikke saa velsmagende, hvorfor det ikke kan betale sig, om det var muligt, at lade hvalerne malke.

Dette kødbjerg, der, bortset fra turen op efter luft, opholder sig i hundrede til to hundrede meters dybde, indeholder 8000 liter blod, der pumpes rundt i legemet af et hjerte paa seks tons. Leveren vejer 900 kg, nyrene 550 kg og tungen tre tons. Legempulsaarerne er en del større end almindelige kakkelovnsrør, saa det er store forhold. Ved siden af en blaa-hval er en elefant kun for mus at regne, og selv fortidens kæmpeøgler er kun for dværge at regne.

Allerede paa et tidligt tidspunkt begyndte mennesket at jage disse kæmpedyr, hvis olieholdige krop kunne tjene baade til føde og til brændsel. I dag driver de store hvalkogerier rovdrift paa saavel blaa-hvaler som andre store hvaler. Det er en indbringende forretning, men desværre tynder det ud i bestanden. Det er kedeligt, for der er mange problemer, der endnu er uløste med hensyn til dette vor klodes største dyr.

Blaahvalens liv har været rig paa gaader. Forlængst har man imidlertid fundet ud af, at den yngler ved Ækvator, hvor den føder en baby paa to tons og ca. syv meter lang. Dræg-

tigheden er 11 maaneder og dietiden syv maaneder. Men da blaa-hvalen ellers lever i polarhavene, hvor de rejearter og den plankton, den lever af, forekommer i saa rigelige mængder, maa den før yngletiden foretage denne lange rejse. Hvorledes den finder frem, har længe været en gaade for videnskaben.

Blaahvalen kan skyde en fart af tredive til fyrre kilometer i timen, men hvorledes undgaar dette kæmpemæssige dyr at løbe paa underjordiske skær eller at strande paa fremmede kyster, naar den med denne ret store hastighed bevæger sig frem et par hundrede meter under havfladen? Dens øjne er her ikke til stor nytte, og man har beregnet, at den højst kan se en tyve til tredive meter frem. Alligevel undgaar den behændigt alle skær, og hvalfangere kan bevidne, at den er i stand til at styre udenom selv den tyndeste trosse.

Skønt blaa-hvalens syn er betydeligt skarpere over vandet, maatte det dog være begrænset, hvor meget den kunne orientere sig, naar den var ved overfladen for at aande. Man hældede derfor tidligere til den anskuelse, at det store dyr ligesom laksen kunne smage sig frem gennem havet. Den hollandske hvalforsker E. J. Slijper har i „Norsk Hvalfangertidende“ aflivet denne teori, idet han gennem omfattende eksperimenter har fundet ud af, at hvalernes lugte- og smagssans er yderst ringe. Nogen kulinarisk anvendelse af smagen har de store dyr jo heller ikke, da de jo bare sluger de smaa dyr, som de ved hjælp af barderne har frasiet havet.

Den hollandske forsker paapeger derimod, at saavel føle- som høresans hos hvalerne er meget stærkt udviklet. Havet er jo fuld af lyde og vibrationer, som hvalerne uden tvivl opfatter. Blaa-hvalens høresans er meget skarp. Skønt den ikke har noget udvendigt øre, det vil ikke være til nogen nytte under vandet, er den dog i stand til at opfatte toner op til 150.000 svingninger i sekundet. Det menneskelige øre kan ikke opfatte svingninger over 20.000 i sekundet. En kat naar op til 50.000, en mus til 90.000 og en flagermus til 175.000 svingninger.

Hvalen havde saaledes en del til fælles med flagermusen hvad hørelsen angik. Det bragte Slijper paa den tanke, at hvalen ligesom flagermusen benyttede sig af at udsende lyde for ved hjælp af sin fine høresans at kunne opfatte ekkoet. Senere forsøg har bekræftet denne teori, der saaledes har løst gaaden med hensyn til blaa-hvalens manøvrering. Følgende fastlandenes

kyster, men uden at se disse, finder det store dyr frem til ynglepladserne.

Blaahvalerne byder dog stadig paa mange uløste mysterier. Det er saaledes stadig en gaade, hvorledes dyret med stor fart kan skyde op til vandoverfladen uden at blive dykkersyg. Trykforandringerne skulle jo bevirke, at store mængder kvælstof bliver optaget i blodet. Dette sker ikke hos blaa-hvalen, der øjensynlig maa kunne absorbere den farlige luftart.

Det har ogsaa været en gaade, hvorledes blaa-hvalen sover. Uden tvivl maa den sove i vandoverfladen, da den ellers hvert tiende minut maa afbryde søvnen for at faa luft, men endnu har ingen iagttaget nogen sovende hval.

Naturen byder paa mange forbløffende skabninger. Blaa-hvalen er en af de mest fantastiske. Forhaabentlig vil det kunne forhindres, at bestanden bliver udryddet.

### „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansvar. redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., telf. Ydby 70.

### Ekspedition:

Forretningsf. Gadgaard Nielsen, Lemvig, tlf. Lemvig \*21500

### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør, telf. Nørre Vorupør 4. — J. H. Christensen, Thorup Strand Baadmand Axel Wejse, Nørregade 15, Hvide Sande, telf. Hvide Sande 182 — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, telf. Hirtshals 123 — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

### Hvis Bladet udebliver,

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

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

### HIRTSHALS



Hans Svendsens  
SKIBSBYGGERI  
Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus  
Hirtshals Isværk  
Telefon 70

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

HIRTSHALS SØMANDSHJEM  
Telf. 37  
God borgelig Middag - Pæne Værelser  
Bestyrer Holger Nielsen

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

## Den sidste Svane

Siden jeg første gang saa fregatten »Jylland« ved landsudstillingen i Aarhus i 1909, har jeg besøgt det flere gange, og hver gang har det fortalt mig lidt om mig selv, skriver Michael Gjødertsen, Alrø, jeg tror, at det kunne fortælle kommende slægter endnu mere, hvis de faar lov at beholde det. Her er noget af det, fregatten fortalte mig:

Jeg er Jylland, Danmarks sidste svane stækket ældet under tidens tand. I min velmagt bar jeg stolt vor fane viden om til togt paa fremmed strand. Jeg er barn af Danmarks egeskove digre stammers kraft blev i mig lagt for at trodse vind og salten vove, pløje danskens vej til ros og magt.

Jeg er Jylland — lyn fra mine porte viste fjenden hjem baal og brand — Kun et lysglimt, men i dage sorte stolt var sejren dog ved Helgoland. Naar i storm det hylede for oven og det kom paa sømandskundskab an. Bølger sang i skumsprøjt foran boven, Hvidtfeldt, Juel og fjerde Christian.

Jeg er Jylland. Jeg med bølger leged' naar passaten fyldte mine sejl dansende jeg over dammen fejed' mangen skude saa mit agterspejl. Hver gang bølger bukked', smukt jeg bøjed' mig i takt fra bølgedal til top. Dansed' menuet naar vinden løjed', vild can-can naar stormen spilled' op.

Jeg er Jylland, Danmarks gamle skude, tusind minder lever i mit skrog — Godt jeg ved jeg aldrig mer' derude duve skal og vise dannebrog. Men naar bølger smaa imod mig klukker her i vigens lune trygge havn, som en mindebog jeg op mig lukker, svunden storhed hvisker om min stavn.

Jeg er Jylland. Danske mænd og kvinder kom og lyt til oldingsskibets ord. „Folkets fremtid vokser af dets minder, som naar blomster spirer frem af jord“. Lyt til talen fra de gamle planker. Her gik dans engang paa liv og død. Danmarks mindeskib har kastet anker. Værn mig, jeg har livskraft i mit skød.

Michael Gjødertsen

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Sole. Guld. Øvre. Optik  
\*2 12 11 LEMVIG \*2 12 11

### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 2 02 09

### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. \*2 12 22

### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. \*2 15 66

Aktieselskabet

### LEMVIG BANK

Tlf. \*2 07 77

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 20 33 59 - Auktionskontoret Tlf. 2 08 13  
Privat 2 05 04

### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 2 08 03  
Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted  
Havnen . Lemvig . Telf. 2 08 20

### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*2 14 88

Filialer i Thybørn og Thorsminde

### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 2 11 63  
Alt til jagt, fiskeri og camping

### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere  
**HOLM & WONSILD**

### SKAGEN

### SKAGENS FISKEAUKTION

statsautoriseret v. Aage Geismas — 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 16-18  
Telegramadresse: »Saxbergships«

### 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 18 38

### 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. 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

Dækkmaskineri 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. 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

sommersejlerne tillige dagture flere af ugens dage samt hver dag gennemgående forbindelse via Sverige.

AKTIESELSKABET  
 DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM AF  
 1866



**LEMVIG TANDTEKNIK**  
 J. Holmstrup  
 Alt i moderne Teknik  
 Torvet 1 . Telefon 2 02 48

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
--	--	------------

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG



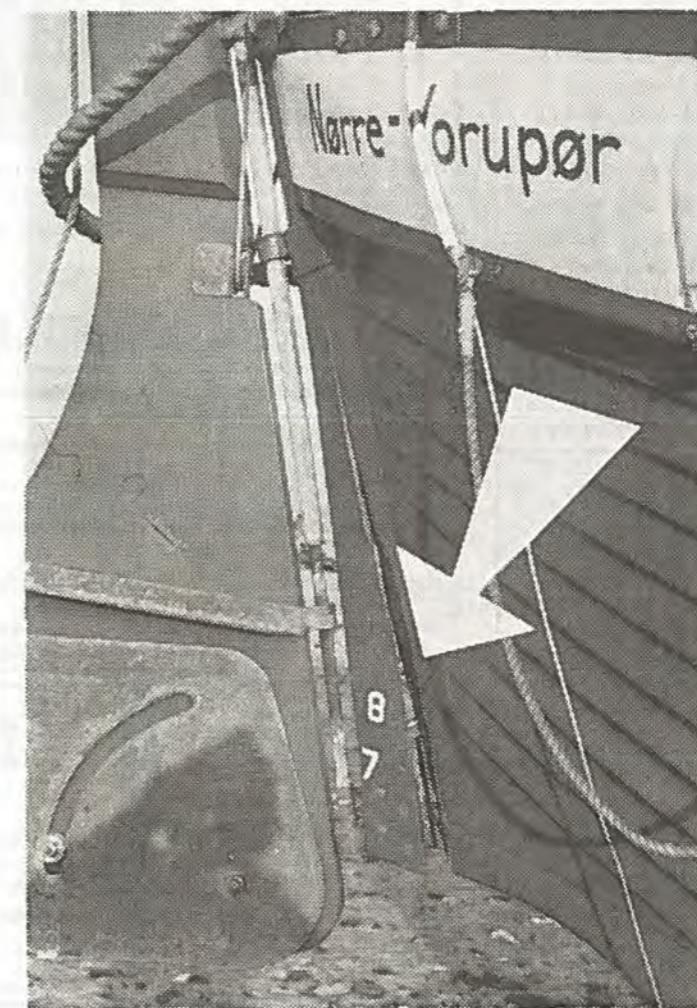
Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1964

31. Aarg.

## Barsk arbejdsplads



Den jyske vestkyst er ikke blid at samarbejde med. Dette fik den nye motorredningsbaad ved Nr. Vorupør tidligt lov at erkende. Paa dens første øvelsøstur blev baaden løftet op af en sø og derefter slynget ned mod en sandrevle. Resultatet ser man paa billedet ved pilen: en flækket bagstavn. Den er baadbygger Thomsen, Nr. Vorupør, nu ifærd med at sætte i stand paa en maade, der atter vil gøre den nye redningsbaad egnet til den barske arbejdsplads.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (0 78) \*215 00

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

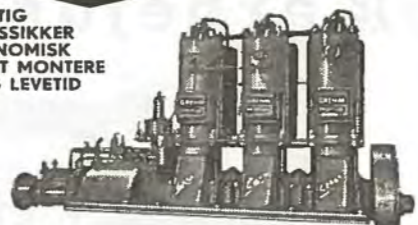
Mogens Andersen

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  
& Maskinfabrikv. Søren Andersen  
& Sønner . Esbjerg  
Alt i Nybygninger  
og ReparationDamp-  
skibsselskabet  
TORM  
KøbenhavnBrugsforeningen  
»FREM«  
Kolonial- & Skibshandel  
Telefon 372 - 872  
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET  
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <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  
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. 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. 9

1. september 1964

31. aarg.

København, den 25. august 1964.

Til „Tidsskrift for Redningsvæsen“, hr. redaktør J. Pedersen, Ydby.

Emne: Havari paa MRB nr. 31 »Nørre Vorupør« samt paa de  
til dette fartøj fremstillede »rulleslidsker«

I anledning af den omtale ovennævnte havari har været gjort til genstand for i en del af pressen, har „Tidsskriftet“ med henblik paa orientering af sine læsere anmodet om en udtalelse i sagen.

Saaledes foranlediget tilsendes hoslagt til underretning fotokopi af de fra Orlogsværftet til Redningsvæsenet fremsendte udtalelser vedrørende emnet, idet bemærkes, at Orlogsværftet er indforstået med, at udtalelserne eventuelt optages i „Tidsskrift for Redningsvæsen“.

Med venlig hilsen S. Aaskov Petersen.

Vedr. havariet paa MRB nr. 31 »Nørre  
Vorupør« den 5. aug. 1964

Onsdag den 5. aug. søsattes MRB nr. 31, »Nørre Vorupør«, for udførelse af rutinemæssig øvelsessejlsads. Vejrforholdene var rolige, og der var kun ringe søgang.

Efter kort tids sejlsads bemærkede rorgænger, at roret gik meget stramt, og man vendte om for at lande.

Baaden landede i god behold, og efter at baaden var kommet paa land blev der foretaget en inspektion af agterskibet. Herved konstateredes, at agterstævnen var revnet, saaledes at roret klemte i løkkerne paa grund af for-sætning.

Redningsbestyreren blev straks underrettet om skaden, og sammen med en repræsentant fra Orlogsværftet foretoges den 7. aug. en besigtigelse af havariet.

Det er Orlogsværftets opfattelse, efter at have besigtiget havariet, at dette maa betegnes som et hændeligt uheld.

Trods de rolige vejrforhold under øvelsen maa roret under udsætningen af baaden have faaet en meget kraftig paavirkning, f. eks. ved at være stødt mod bunden, idet en sø har passeret baaden.

Roret i denne type baade er saaledes indrettet, at det via en hejseandordning kan stilles i forskellige højder netop for at undgaa, at det under udsætning og landing af baaden støder mod bunden.

Roret er endvidere saaledes indrettet, at det normalt ikke er fastlaaset i en bestemt lodret position, men kan bevæge sig paa en meget lang rortap. Skulle det saaledes ske, at roret alligevel gaar mod bunden (det er trods alt nødvendigt at have roret saa langt nede, at der er

styring paa baaden), saa vil det frit kunne bevæge sig opad og derved undgaa beskadigelse.

Paa grund af, at der for visse af disse ror er konstateret en uheldig egenskab med at staa og „hamre“, naar baaden er kommet ud paa dybt vand og sejler med roret i nederste position, er baaden udstyret med en laasemekanisme, der kan betjenes paa dækket, og som laaser roret absolut fast i sin nederste position.

Meget tyder paa, at roret — sandsynligvis ved en fejltagelse — er blevet laast fast for tidligt, og at det derefter har faaet en kraftig paavirkning skraat nedefra, f. eks. ved under fart og bølgegang at være stødt mod bunden. Med fastlaast ror vil der med en saadan paavirkning komme en meget stor belastning paa det nederste rorleje, og denne belastning har i dette tilfælde været saa stor, at agterstævnen flækkede, idet revnen er startet, hvor rorlejet har været befæstiget til agterstævnen.

At der virkelig har været en meget kraftig overbelastning, der har foraarsaget skaden, viser den kendsgerning, at hovedet paa en 16 mm bolt var trukket ca. 30 mm ind i agterstævnen ved revnedannelsen. — Noget saadant sker ikke. „bare fordi der dannes sig en revne“.

Endvidere kan den kendsgerning, at der var grater paa laasebeslaget, tyde paa, at dette har været udsat for en overbelastning, netop som det vil blive, naar det ved, at roret støder mod bunden, forhindrer dette i at bevæge sig opad.

Agterstævnen er nu blevet repareret af lokale haandværkere. Det fraspaltede stykke er trykket paa plads og befæstiget med en række gennemgaaende bolte. Endvidere er der udført et „svøb“ af staa-plader, der har fat i lejerne, og som er ført under agterstævnen og befæstiget med skruer og gennemgaaende bolte.

Denne solide reparation er ganske givet ensbetydende med, at den havarerede stævn ikke er en svagheit i baadens iøvrigt solide konstruktion.

Endvidere vil laasepalen blive fjernet, og først naar det er konstateret, om dette rør har tendens til at „hamre“, vil der blive taget stilling til, om der skal installeres en ny form for laasebeslag, der kan give efter over for større paavirkninger.

#### Vedr. havari paa rullerne til MRB nr. 31, »Nørre Vorupør«

I forbindelse med havariet paa „Nørre Vorupør“'s ruller har det været hævdet, at dette skyldes

at rullerne var for spinkle konstrueret, og at der var valgt forkert materiale.

Paastanden om, at rullerne, og der tænkes vel i denne forbindelse særlig paa de gennem hver rulle gaende staaaksel, skulle være for spinkle, maa tilbagevises.

Med den anvendte konstruktion paavirktes akslerne praktisk taget ikke til bøjning. Hvis akslerne virkelig bøjede, ville dette være ensbetydende med, at selve rullerne bøjede under belastningen, og med den forekommende belastning og rullernes dimensioner taget i betragtning er dette utænkeligt.

Akslerne paavirktes hovedsageligt af forskydningskræfter, der i givet fald ville bevirke, at akslen blev „klippet over“ ved lejerne.

Men med den givne akseldiameter skal der saa stor en kraft hertil, at det er en umulighed, at den forekommer i dette tilfælde.

En forøgelse af akseldimensionerne tjener saaledes intet nyttigt formaal, tværtimod kun, at friktionen bliver større.

I forbindelse med spørgsmaalet om materialevalg kan det oplyses, at der gennem tiderne har været foretaget en del eksperimenter, baade med hensyn til valg af materiale og i forbindelse hermed af selve konstruktionen af rullerne.

Det er jo ganske særlige forhold, under hvilke disse ruller anvendes; det er f. eks. noget nær en umulighed at forhindre, at der kommer sand ind i lejerne, og derfor kan de principper, der gælder for anden maskinkonstruktion, ikke direkte overføres.

Oprindeligt var rullerne af støbejern og akslerne af staa. Senere er forsøgt med staalruller, forsynet med bronzelejer eller naalelejer; men nogen helt tilfredsstillende løsning er ikke opnaaet.

Vedrørende „Nørre Vorupør“'s ruller burde disse have været forsynet med metalbøsninger som tidligere udført.

OLV vil imidlertid — paa grundlag af de indhøstede erfaringer — fremkomme med forslag til en forbedret konstruktion af de paa-gældende ruller.

## Siden sidst —

Hvad der ellers er sket i den forløbne maaned kan nævnes, at den tidligere Esbjerg-redningsbaad, der midlertidigt har ligget i Thorsminde, er sejlet til Orlogsværftet, hvorfra den skal paa station i Neksø paa Bornholm, og det betyder en forbedring for Neksø, som nok skal blive paaskønnet derovre, hvor man hidtil har maattet nøjes med en ro-redningsbaad.

Finansudvalget har afsat en bevilling paa 71.000 kr. til leje og udrustning af Thorsmindekutteren „Jette“, der i den kommende vinter skal fungere som redningsbaad i Thorsminde.

Under en øvelsestur med den nye Vorupør-redningsbaad, der er bygget paa Orlogsværftet, skete der for nogle uger siden et kedeligt uheld, der satte baaden ud af funktion et stykke tid. Under udsætning af baaden ramte bunden agter en sandrevle, der medførte flækning af bagstævnen ved nederste rorbeslag.

Saa vel redningsbestyrer Aaskov Pedersen, som en ingeniør fra Orlogsværftet har beset skaden, der senere er blevet udbedret af baadebygger Thomsen, Vorupør, der har sat en solid helstøbt skinne med gennemgaaende bolte paa bagstævnen, som herefter formentes at kunne modstaa, hvad der evt. maatte komme, og Vorupør nye redningsbaad, som mandskabet er meget glad for, vil atter være klar til at gaa i søen.

Overfor redegør Orlogsværftet for den skade, som baaden har været ude for.

## Klitmøllerbaad i fare under landing

Klitmøllerbaaden „Vesta“, ført af fisker Chr. Nystrup Jensen, landede forleden ved lejet i svær sø over revlen, og fik herunden en af de sværeste. der kastede „Vesta“ helt om paa siden, saa masten laa vandret. Herunder rutshede tovruller ud over skibssiden, og situationen var meget farefuld.

Redningsbaaden var forinden gaet ud og førtes paa siden af „Vesta“ under løbet i broddet, og da „Vesta“ fik overhalingen, var redningsbaaden straks paa siden af den, og øjeblikke efter kastedes fra redningsbaaden en trosse over til kutteren, som blev rettet op og af redningsbaaden slæbt heldigt i land.

Fra Klitmøller meldes: Det var en fin præmiere for Thisted-redningsbaaden, som vi ikke har set magen til. Den gang blev der reddet menneskeliv.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## Mands Minde

### 85 aar

Fhv. opsynsmand *Andreas Christensen*, Ferring, fylder den 21. septbr. 85 aar.

### 70 aar

Fhv. baadmand *Veste Heldgaard Pedersen*, Vejers fylder den 6. septbr. 70 aar.

Fhv. opsynsmænd og fyrmester paa Stevns *A. H. Wilster*, R., (nu bosat i Espergærde) fylder den 19. septbr. 70 aar.

### 60 aar

Opsynsmand ved redningsstationen „Hanstholm“ *Brix Pedersen* fylder den 5 septbr. 60 aar.

### 50 aar

Baadmand ved redningsstationen „Stenbjerg“ *Jørgen Vang Jensen* fylder den 18. septbr. 50 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Aalebæk“.

Opsynsmand *Jens Hemmingsen Hyllemose* har paa grund af alder søgt og faaet sin afsked af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juni maaned. En forglemmelse paa red. er skyld i, at *Jens Hyllemoses* afsked ikke før har været i bladet.

*Jens Hyllemose*, der er født den 29. august 1896, blev ansat som betjeningsmand den 1. juni 1919 og som opsynsmand den 1. juni 1927. Han er dekoreret med Dannebrogskors og redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

## Søfartsklubben i København

Søfartsklubben i København har udsendt sin beretning over arbejdet i 1963, og ved at se denne igennem, overbevises man om, at der aaret rundt er øvet et betydeligt servicearbejde for søens folk. I klubbens lokaler i Nyhavn 63 findes der en lille bogsamling, et udvalg af danske og udenlandske aviser, saa det er muligt for udlændingen at læse hjemlandets aviser, uden at skulle gaa paa jagt efter dem i kiosker og lignende. Der findes ogsaa i klubben fjernsyn, billard, og anden form for underholdning.

I vinterhalvaaret afholdes regelmæssige underholdningsaftener med film, oplæsning og foredrag, der altid afsluttes med kaffebord og fællessang.

Udgifterne afholdes af Danmark rederiforening, ligesom handelsaadens velfærdsraad, og andre institutioner støtter arbejdet.

Det hedder videre i beretningen, at klubbens servicemand *Børge Mikkelsen* „Mike“ er en sikker mand paa skibene, der kommer i havn, og uddeler ugeavisen, der fortæller, hvad der er af interesse at deltage i, og derefter lægges et

Raketstationen Aalebæk er pr. 1. juli blevet nedlagt som selvstændig station, og som følge heraf er der ikke ansat ny opsynsmand, ligesom de 5 betjeningsmænd — *Kjeld H. Hyllemose*, *Poul Ottar Olsen*, *Poul Jørgensen*, *Erik Jørgen Rasmussen* og *Bent Thyge Petersen* — der alle var midlertidigt ansatte — er afskediget af tjenesten fra og med udgangen af septbr. maaned.

Redningsstationen „Blaavand“.

Baadmand *Peder Lauridsen Bakkensen* er paa grund af svagelighed afskediget af tjenesten fra udgangen af juni maaned.

*P. L. Bakkensen*, der er født den 1. marts 1917, har været ansat ved stationen siden 1. okt. 1938.

Da stationen f. aa. blev omdannet til raketstation, har der ikke fundet nyansættelse sted.

Redningsstationen „Flyvholm“.

Midlt. baadformand *Jens Kirk Nygaard* er paa grund af alder afskediget fra udgangen af juli maaned.

*Jens Kirk Nygaard*, der er født den 12. juli 1901, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1932 og som midlertidig baadformand den 1. maj 1956. Han har deltaget i redningen af 33 skibbrudne.

Som ny midlertidig baadformand er ansat baadmand *Anders Vrist Langer Nees* og fisker *Bent Jacob Olsen* er antaget som midlertidig baadmand.

Redningsstationen „Ferring“.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidigt ansat *Johannes Ørum Madsen*.

program, saa de fremmede søfolk faar mest udbytte af landgangen.

„Mike“ bistaar ved alt — besøg hos tandlæger, myndigheder, og indlevering af person-ejendele af sømændenes til reparation, han er orienteret om alt, og har oparbejdet en fast kreds af „leverandører“, som er parat til at sætte alt til side, for at hjælpe en sømand. Mike arrangerer fodboldkampe, og hjemtagning af idrætsmærker. Han besøger søfolk paa hospitalet, og samarbejder iøvrigt med kollegaer i andre danske havnebyer — og alt dette koster jo penge. Indtægterne, der er paa 87.000 kr., et ikke svimlende beløb for en saa god indsats, har ikke slaaget til sidste aar, og man registrerer et underskud paa ca. 1000 kroner. Klubbens bestyrelse retter derfor en henvendelse i beretningen om bidrag til institutionen, og udfra den betragtning, at ogsaa dette arbejde for søens folk er af positiv værdi, og holder mange fra fristelser i havnebyerne, mens skibene ligger ved kaj — tør vi anbefale at der ydes bidrag, der kan holde arbejdet i gang.

De 1000 kroner burde kunne skaffes tilveje, saa Mike kan fortsætte uden økonomiske sorger.

## Esbjergkutter sunket efter kolision med tysk skib - dens 4 mands besætning reddet

Esbjerg-kutteren „BENTE“ blev søndag morgen ved 4-tiden den 18. august paasejlet, mens den var for hjemadgaende med 50 tons fisk i lasten, paa en position 30 sømil vest for Blaa-vand Sammenstødet var saa voldsomt, at kutteren sank i løbet af ca. 5 minutter. Sammenstødet skete med den tyske coaster „INGER-VIEDELER“ af Hamborg, der var paa rejse til Sverrig.

„Bente“s 4 mands besætning blev reddet ombord paa coasteren og landsat paa Esbjerg havn i god behold, og den bestod af skipper Erik Lauritsen, bedstemand Knud Erik Andersen, tredjemand Joh. Peter Frandsen og kokken Gunnar Andreasen. De to sidstnævnte havde vagten, mens de to andre fiskere sov.

De purrede straks, men var da allerede paa vej op, vækket af braget fra sammenstødet.

Uheldet skete i rolig sø, og fiskeskipper Lauridsen fortalte om uheldet: Som sædvanligt var der to mand paa vagt, nemlig trediemanden og kokken. Jeg var sidst paa dækket ved to-tiden og gik derefter til køjs, trediemanden, J. P. Frandsen, var kort før sammenstødet gaaet ned

for at smøre, og da han kom i styrehuset igen, opdagede han umiddelbart foran „Bente“ den tyske coaster. Han sprang straks hen og greb rattet og drejede det haardt bagbord, men det var umuligt for ham at faa drejet kutteren saa meget, at sammenstødet kunne undgaaes. Noget gled vi dog af paa tyskeren, ellers tror jeg den var gaaet ned. Saa snart vi var kommet paa dækket, var vi klar over, at der ikke var noget at gøre med kutteren. Jeg fik straks episoden med tankeren, der sejlede bort efter at have kollideret med „Jobeka“, i tankerne og sendte radiomelding til vor makker-kutter, at vi var stødt sammen med coasteren og ville synke.

Vi holdt gummiredningsflaaden klar, men fik ikke brug for den. Motoren slog vi bak for at lempe trykket af vandpresset, og gik forsigtigt op til coasteren, der havde faaet flere planker trykket i bagbords side. 5 minutter senere sank „Bente“, fortæller Lauridsen til „Vestkysten“. Den forliste kutter var paa godt 48 tons, bygget 1958 og tilhørte fiskeskipper Erik Lauridsen og fiskeskipper Johannes Nielsen. Den var forsikret i forsikringselskabet „Union“.

—n.

## ERINDRINGER FRA LANGLI

Af Claus Sørensen

Fra Fiskeri- og Søfartsmuseets aarskrift for 1963 har vi laant denne interessante artikel om livet paa en lille ø for et halvt aarhundrede siden

Langli, min fødeø, ligger i Ho Bugt mellem Skalling og Hjerting og hører med sine 200 tdr. land til Ho sogn.

Historiske kilder nævner øen 1548 som Langelegh. „det lange fiskerleje“. Bebyggelsen var da 2 huse. I det følgende aarhundrede har der været fisket derfra med 2-5 baade, der helt eller delvis var hjemmehørende paa fastlandet. Saa kom en periode, hvor Langli er opgivet som fiskerleje, men 1840 viser folketællingen, at der boede 2 familier paa øen, og saa kommer øens glansperiode fra ca. 1880 til 1910.

I disse tredive aar var der 5 familier paa øen, og det er om den tid, jeg vil fortælle lidt.

Min mor og far kom som nygifte til Langli i 1875 og begyndte fiskeriet fra øen under beskudne forhold. Fiskepladsen var fra kysten til Vyl, Horns Rev og nord for Slugen. Deres første baad var en redningsbaad fra den russiske fregat „Alexander Newski“, der strandede ved Harboøre 1868. Den havde min bedstefar, der boede i Aargab ved Hvide Sande, købt paa auktion, og min far og hans broder Chr.

P. Sørensen (Otto Heide Sørensens fader) sejlede den fra Hvide Sande til Langli. Den blev kaldt „Russeren“, og da det var en fin sejler (motor kendtes ikke dengang), der kom hurtigt gennem vandet, fik den ogsaa navnet „Frisejleren“.

Senere blev den udskiftet med en større baad, der hed „Søblomsten“. Efter 3 aars fiskeri med denne blev den erstattet af en endnu større baad, ca. 11 tons, bygget 1881 paa Dahls baadebyggeri i Esbjerg, den hed „Johanne“, opnævnt efter min mor. Med denne baad fiskede min far i Nordsøen i 22 aar.

Det første aar fiskede han for 2700 kr. brutto i 3 foraarsmaaneder. Det var dengang en masse penge, ja, det var hele prisen for den nybyggede baad, og der gik vilde rygter om, hvordan man tjente guld paa Langli ved fiskeri, og det kom da ogsaa den daværende pastor Askelund i Ho for øre. Heraf opstod følgende mellemstil.

Da min broder Mads Langli skulle døbes, var det skik og brug, at mødre med deres børn,

der skulle døbes, samledes i „æ skrøwves“ (vaabenhuset), hvor der skete en slags overhøring og formaning af mødrene. Ved denne lejlighed sagde præsten til min mor, at hendes mand tjente mammon i stedet for Gud derovre paa Langli.

Næste gang der skulle være barnedaab — det var min broder Ole, der skulle døbes — ville min mor ikke bære barnet, fordi hun ikke ønskede at blive udsat for præstens beskyldninger. Derover blev præsten meget ulykkelig og bad hende bære barnet, og senere blev de venner for resten af deses liv.

Men tilbage til fiskeriet.

Efterhaanden kom der flere baade til øen, hvoraf de fire var søgaaende, og alle fem familier drev fiskeri fra øen. Langlis glansperiode var inde. Der tjentes penge baade paa fiskeri og lidt stranderi, samtidig med at landbruget blev forbedret, men herom senere.

De tider af aaret, hvor fisken stod nærmest kysten, fra 1. april til St. Hans og fra Mikelsdag til juli, var der liv og røre paa øen. Den 1. april kom fiskerfolkene fra Ho, Blaa-vand og Oksby, engageret for 3 maaneder. Hvert baadelag bestod af 3 a 4 esepiger og 3 fiskere, en avlskarl for de største landbrug og en salter, saa det drejede sig om en invasion af fra 15 til en snes mennesker ialt, og heraf var de fleste unge. Avlskarlens opgave var at passe landbruget, mens manden fiskede, og salteren, som først kom hen i maj, naar det blev varmt i vejret, havde travlt med at nedsalte fangsten. Det var gerne en ældre kone fra Oksby eller Blaa-vand, der lejedes til dette arbejde, for i disse gamle fiskerlejer havde man erfaring om saltning. Vor saltkone blev kaldt „Salte-Line“.

Inden det blev saa varmt i vejret, at det blev nødvendigt at salte, blev fisken leveret til købmand Hans Vindfeldt i Hjerting. Fisken blev iset i riskurve, lavet af pil og foret med pergamentpapir, paa hestevogn kørt til Guldager station og herfra eksporteret med tog til Hamborg. Isen savedes om vinteren ude paa damme i Hjerting og oplagredes ogsaa i Hjerting i et „ishus“, hvis vægge var foret med tang, avner o. l. for at isolere. Det var fiskernes arbejde.

Det haardeste arbejde i land havde esepigerne, hvis arbejde var at grave orm, rede linerne op og sætte orm paa krogene. En dygtig esepige kunne klare 1800 kroge (3 bakker), og for dette arbejde fik hun 6 kr. om dagen paa egen kost. Det var en stor løn dengang, men den var vel fortjent. Jeg husker, far klagede over den store prisstigning fra tidligere aar, hvor betalingen var 1,50 kr. pr. bakke (600 kroge), og dertil kom en stor hvilling, som kaldtes en „gravehvilling“, for ormegravning til agn.

Ogsaa vi børn maatte hjælpe til, saa snart

vi kunne. Vi maatte ud og grave orm, ofte kl. 3 om morgenen, da vandtiden, særlig morgenlavvande, skulle passes. Krogene skulle være færdigagnet til hen paa eftermiddagen, for da sejlede baadene paa fiskeri, hver med 8.000 agnede kroge. En fisketur varede som regel 20 timer, saa et nyt sæt kroge skulle være klar næste dag.

Det værste var, at skindet paa fingrene blev tyndslidt af arbejdet med sandormene, som blev blandet med sand, og arbejdet med krogene og de tynde liner.

Vi maatte hver aften, naar vi var til at gaa i seng, røge vore fingre, d.v.s. der blev tændt op i en aaben skorsten, vi havde, med papir, og vi stod da alle paa rad og stak hænderne ind i røgen. Denne afsatte en gul olie paa fingrene, som gjorde dem stærke for slid. Vi maatte have vanter paa efter røgningen for ikke at gnide olien af, inden den blev tør.

Men havet gav ogsaa andet fra sig end fisk. Vi børn strejfedes langs stranden og samlede rav eller strandede lidt. Naar det var stormvejr, drev der immer lidt tømmer og planker ind. Tit tog vi ogsaa til Skallingen efter en baadfuld træ og kul. Der var altid meget kul paa stranden her.

Og saa blev der „skellet“, baade efter hjer-temuslinger og blaamuslinger, som brugtes til henholdsvis kalk og gødning.

Samtidig med, at Langli-boerne havde fremgang i deres fiskeri, forbedrede de ogsaa deres landbrug. Jorden gødedes med store mængder blaamuslinger, der hentedes ude paa flakkerne (skelbanker), samtidig med fiskeaffald. Kunstgødning kendtes ikke. Husene blev fornyet, der byggedes nye lader og stalde. I mit hjem havde vi 4 køer, 4 ungreaturer og 20 faar. Naar alt skulle passes sammen med fiskeriet og postruten til Hjerting 3 gange om ugen — min far var ogsaa post —, saa vil man se, at der var nok at tage vare paa.

Fiskeriet sluttede til St. Hans. 14 dage før drog næsten alle unge fiskerkarle og -piger til Ribe folkemarked. Jeg har selv været med, da jeg kom i den alder (16 aar). Der stod vi stillet op paa rad med ryggen til Weises Stue, baade piger og karle. De sønderjyske bønder takserede os, særlig efter størrelse, og bød paa os. En stor, stærk fisker kunne faa 20 kr. mere i løn end en mindre. Lønnen varierede fra 180 kr. til 200 kr. for en karl fra St. Hans til Mikelsdag, ca. 3 maaneder, og en pige fik ca. 160 kr.

Det blev stille for os børn, naar de unge saadan drog deres vej, men saa fik vi hvilet ud efter det strenge foraar og sommer, hvor vi ikke fik søvn nok. Og det varede ikke længe, før høsletten begyndte, saa kom der nyt liv paa øen, for næsten hver gaard i Ho havde en eng paa Langli, og nu kom de over for at slaa og bjerge deres hø. Det var et stort arbejde, og

det var en lang vej at køre det hjem over voderne, men kørerne gav fed mælk for Langlis gode hør. Vores eng kaldtes for Fanike Eng og var købt af Fanø-boere, som ellers hentede hør paa Langli. Hør var det overvejende foder, roer kendtes ikke.

Vi havde ogsaa brug for hør, dels til de nævnte kreaturer, dels til vore to stude. De blev købt paa aprilmarkedet i Varde hvert aar og trukket til Langli. Det tog sin tid! Her blev de brugt til at lægge sæden i jorden, til hjemkørsel af hør og korn samt fisk i fisketiden. Om efteraaret var de i god foderstand, og saa blev de igen trukket til Varde marked og solgt. Senere fik vi et par islandske heste, og dem beholdt vi hele aaret.

Fiskeriet var og blev jo det væsentligste for os. Det gik vi op i med alle kræfter fisketiden igennem. Vi kunne godt finde vore senge om aftenen.

Kom der saa dage, hvor det ikke var havvejr, fandt vi sammen til lidt dans eller anden underholdning sammen med alle esepiger og fiskerkarle. Baade arbejde og morskab gik med samme gode humør. Vi var en stor familie. Familien omfattede egentlig ogsaa folkene i Ho og Oksby. Dengang blev der holdt mange julegilder, og vi unge fra Langli blev inviteret med til dem alle. Vi passede vandtiden og vandrede gerne den lange vej over voderne, hvis det ikke var islagt, for saa løb vi paa skøjter derover. Vel ankomne til vore venner fik vi først kaffe, saa en sludder, og saa begyndte gildet. Midt paa aftenen blev der serveret et koldtbord med med sylte, frikadeller m. m. Langt ud paa natten vandrede vi, om vandet passede, hjem til vor ø igen.

Jeg husker, da jeg var blevet konfirmeret, hvordan jeg skulle gaa rundt og besøge dem, jeg havde gaaet til præst sammen med. Det var særlig i Oksby, de boede. Da det var skik, at en konfirmeret blev betragtet som voksen, og paa min rundgang til kammeraterne blev der overalt serveret 2 kaffepuncher med hjemmebagt hvedebrød eller sigtebrød med speget faarelaar og rullepølser.

Men der kom ogsaa tunge tider. 7 mennesker satte livet til paa faa aartier ved at færdes til og fra Langli over flakkerne, mest ved at gaa vild i taage. Paa flakkerne var der dengang 1/2 m dybere vand end nu. Kort før jul i 1894 blev to fiskere fra Langli paa havet under en storm, hvor den kendte Lambert Sørensens fra Hjerting forliste med sine to sønner. Som seksaars dreng var jeg med min far og mor rundt og trøste enkerne.

En af mine største glæder var jagten. Naar vi var 12 aar, fik vi lov af vor far til at tage bøssen og gaa paa jagt, men i smug drev vi jagt allerede før den tid. De to sidste aar af min skoletid havde jeg bøssen med, naar jeg gik i skole, og vind og vandtid passede. Fra

skolestuen kunne jeg se ænderne komme ind med vandet, og naar frikvarteret kom, løb jeg om bag klitterne, kravlede i en grøft ca. 100 m fra vandkanten, hvorfra jeg kunne skyde ænderne. Det kunne lige naas i frikvarteret. Læreren rykkede panden, men sagde ingenting. For jeg havde altid resultat, 2-4 ænder i ét skud.

Dengang maatte vi skyde døgnet rundt, og der var god jagt rundt om øen; det var virkelig en indtægt, vi regnede med. Vore bøsser var enløbet og havde kostet 12 kr. Patronerne ladede vi selv, saa de stod os kun i 7 øre.

Om vinteren jagede vi ved vaagerne og sad i dækning mellem isskruningerne iført et lagen. Jeg husker, at en skruring engang styrtede sammen ved lufttrykket, da jeg skød, saa jeg blev begravet af ismasser, men jeg kom da med stort besvær fri af dem.

Ogsaa sælhundejagten blev drevet fra øen. Særligt i vestre dyb, sejlrunden imellem Skallingen og Langli, var der mange Sælhunde. Spækket blev smeltet, og tranen brugtes bl. a. til udendørs maling i stedet for fernis. Staten betalte 3 kr. i præmie for aflevering af halen. Skindet havde en værdi af 3 kr., og der blev lavet skraatobakspunge og tasker af dette.

Naar vi skulle fra øen, og der var islagt, maatte vi have skøjterne frem. Vi løb paa skøjter til Ho, naar der var julegilde, eller vi ellers havde ærinde paa fastlandet. Skulle der hentes doktor eller jordemoder, hentede vi dem i en slæde, hvori der stod et kar med hør i, saa de kunne sidde lunt, mens 2-3 mand løb paa skøjter ved siden af slæden. Det med skøjteløb var ikke blot en fornøjelse for os, men en simpel nødvendighed.

Men den dag kom jo, da isen brød op, og vi var helt afskaaret fra fastlandet. Dette indtraf i den haarde vinter 1888. Jeg blev født uden jordemoderhjælp. Baaden var vor vigtigste forbindelsesled med omverdenen. Det var lettere at tage den og sejle til Hjerting efter købmandsvarer end at vade over til Ho; og sejle kunne, næsten før vi fik lært at knappe vore bukser.

Livet paa Langli var en leg i og med naturen paa den stormomsuste lille ø derude. Naar der var stormflod, var der ikke meget af øen over vandet, kun klitterne ragede op, og husene, som laa paa de høje punkter. Og saa oplevede vi endda under stormfloden 1909, at vandet slog op paa ruderne i nogle af husene.

Den stormflod blev en katastrofe for øen og begyndelsen til dens affolkning. Alle vore fiskerbaade drev over bugten og strandede paa den modsatte side. Min egen baad fandt jeg oppe i en have i Hjerting, og min broder Jens's sad i Marskel Mose.

Det gik ikke blot ud over fiskeriet, men mange faar druknede, digerne blev nedbrudt og jorden ødelagt af saltvand. Ganske vist blev digerne

istandsat, men saa gentog stormfloden sig i 1911, og saa gav beboerne op. Mange aars arbejde med jordforbedring var ødelagt. De solgte hele øen til en københavner, grosserer Heide, og slog sig ned som fiskere eller landmænd i Ho, Hjerting og Esbjerg. Kun gode minder er tilbage. Langlis saga var slut.

## Fransk lystsejler strandet ved Vorupør

Der skete torsdag den 20. august en dramatisk grundstødning ved Vorupør. Den fandt sted ved 13-tiden, med svær sø over revlerne og i vindstyrke 8.

Det var fisker Alfred Jørgensen Jensen, der en halv snes sømil ude i det oprørte hav blev skibet var, og da han kunne skønne, at det var i saa store vanskeligheder, at det ikke kunne klare kysten, alarmerede han skyndsomt redningsstationen, der purrede mandskabet ud. Men der gik kun minutter inden det fremmede fartøj befandt sig i en dramatisk situation inde mellem hushøje braadsøer paa vej mod kysten, der dog naaedes med baade mandskab og skib i god behold. Der var hjælpende hænder paa stranden, og snart efter stod der tre dyngvaade franskmænd i deres midte. Der var ikke megen forstaaelse at spore hvad angaar samtalen, for Vorupør-fiskerne kunne ikke fransk, og franskmændene havde lige saa svært med det jydsk. Men fælles for alle var glæden over at have fast bund under føderne.

Skibet, der var en fransk lystsejler, hed „Reder Mor“, og den var paa rejse til Norge fra Vannes i Frankrig.

Det havde en besætning paa 3 mand, bestaaende af Jean Chuck Novrgeon, Eddie Durand og Michel Ragusa.

I lystsejleren var installeret motor, og den var med til at skabe et heldigt udfald af mødet med Vestkystens revler.

Skibet, der var 7-8 tons, blev af Vorupør-fiskerne trukket op paa stranden i ophalingsspillet og ligger nu som en fremmed fugl blandt fiskerlejets øvrige flaaede og venter paa vejrbedring.

## Hædersbevisning -

Kaptajn Leif A. Petersen, m. s. „Kista Dan“, har modtaget „Emile Robins“ legat til redningsbelønning i anledning af, at „Kista Dan“ den 16. december 1962 ca. 220 sømil nord for de Kap Verdiske Øer reddede et engelsk ægtepar fra en havareret lystkutter.

Redningen fandt sted under ret dramatiske forhold, idet vejret var meget daarligt med vindstyrke 8-9, og søen meget urolig. Det var derfor besværligt at bjerge det nedstede ægtepar i den urolige sø, og det lykkedes da ogsaa først at bjerge dem ombord, efter at man forgæves havde forsøgt ombordtagning af dem en hel nat. Efter at ægteparret var blevet reddet gik „Kista Dan“ til de Kap Verdiske Øer, hvor ægteparret blev landsat.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv. Guld. Øvre. Optik  
1888  
\*21211 LEMVIG \*21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning

ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. \*21566

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20 33 59 - Auktionskontoret TH. 20613  
Privat 20504

LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 20603

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted

Havnen . Lemvig . Telf. 20820

JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler

LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163

Alt til jagt, fiskeri og camping

Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM &amp; WONSILD

### Situationen »Vesta«s landing

Den dramatiske episode, der fandt sted her ud for Klitmøller landingsplads forleden morgen under »Vesta«s livsfarlige landing gennem haard brænding og kraftige braadsøer over revlerne, giver mig anledning til at knytte et par bemærkninger.

Som allerede oplyst kom den nye redningsbaad paa sin første ildprøve. Denne aktion blev udført som den skulle, og alt lykkedes gudskelov og tak. De forventninger, som skibsbyggerne Krogh og Christensen, Thisted Skibsværft, sammen med Klitmøller redningsstationens mandskab nærrede til den nye baadtype, opfyldtes til punkt og prikke.

Som øjenvidne til det dramatiske spil synes jeg, der tilkommer bygherrerne paa Thisted Skibsværft samt baadens Klitmøller-mandskab en velfortjent kompliment for udført daad. Det var fire fiskere og deres baad, der reddedes.

Jeg kan ikke lade være at dvæle ved, at mange, mange skeptikere var af den formening, at der ikke uden for orlogsværftet kunne bygges en baad-type efter kystfiskebaadmønster. der ville egne sig til en redningsbaad, Nej da, det kan bestemt ikke lade sig gøre.

Endelig efter mange hindringer og langvarige forhandlinger, blev omsider bygningen tilladt og fuldført.

Baaden har været stationeret forskellige steder, dens konstruktion med videre er omtalt og rost af mange. Altsaa baaden er tip-top og vel-egnet som redningsbaad.

Man spørger derfor — idet mange stationer trænger til nyt redningsmateriel, hvorfor er en ny køl ikke blevet strakt paa Thisted Skibsværft? — Var det ikke paa tide, at de danske redningsmænd langs vore stationer fæstnede deres interesse en hel del mere om Thistedredningsbaad-typen? — Da det er bevisligt at baaden er sødygtig paa alle omraader.

Saavidt erindres, blev Klitmøller-baaden ikke dyrere end f. eks. nabobaaden Vorupør. — Tværtimod.

Klitmøller-baaden bygget i Thisted kostede 379.000 kr. Vorupør-baaden bygget i København kostede 475.000 kr.

Klitmøller, den 21. august 1964.

*P. Munk-Madsen.*

### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon 21311 . 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 Holger Nielsen

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kls Kød og Paaseg

### »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

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

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



Skibsproviantering . Etableret 1898

**P. Saxberg A/S**

Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9789

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

LEDIG

### 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 86

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri

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

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

sommeræsonen 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 2 02 45

KØB



DANSK

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

### C.K. HANSEN



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

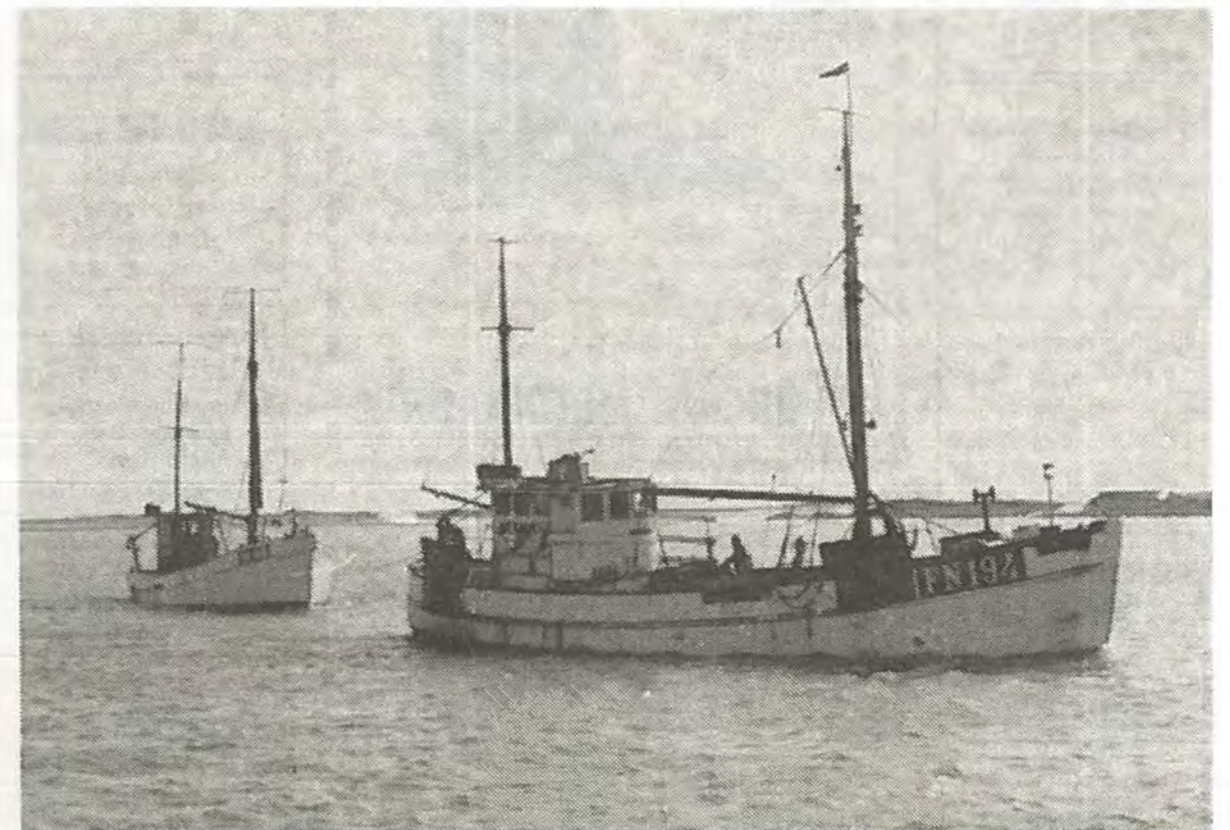


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1964

31. Aarg.



Frederikshavnerkutteren »Sunliegt« paa vej ind til Thyborøn

med den nødstedte Hvide Sande-kutter »J. J. Wollesen«

Se omtalen i bladets nr. 10

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (078) \*215 00

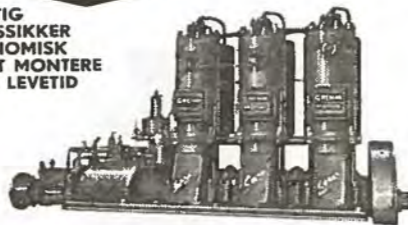
Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester  
Alt Skibsmaler-  
arbejde udføres  
Telefon 2 33 67  
Gl. Havn . Esbjerg

Marketenderiet

„NY HAVN“  
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  
DRIFTSIKKER  
ØKONOMISK  
LET AT MONTERE  
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.  
Elektrisk omstyring - Hydraulisk omstyring -  
Håndstyring.  
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk  
start (Glødespiraler).  
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK  
TELEFON GRENAA (063) 206 66

DANMARKS

HANDELS- SØFARTS- TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magazin

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. 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. 11

1. november 1964

31. aarg.

Da fiskerne tra Farsund krydsede  
Atlanten i robaad

En sommermorgen den sjette juni 1896 havde mere end 200 mennesker samlet sig paa Manhattan øens sydligste punkt i Amerika for at se to dristige unge mænd, som ville tage til Europa paa en ikke helt almindelig maade: De ville ro over Atlanterhavet. Man undersøgte baaden og konstaterede, at den ikke havde motor, men kun ti aarer. Desuden havde de proviant til 60 dage paa havet.

Hvis det lykkedes for mændene at krydse Atlanten, ville de foruden belønninger fra private faa 10.000 pund skænket af „Police Gazette Magazine“.

De to mænd i baaden vinkede et sidste farvel og deres lille fartøj gled ind i New York bugten.

## Fra Norge

De to mænd, den 27-aarige Frank Samuelsen og den 31-aarige George Harbo kunne ikke have følt sig bedre tilpas i deres lænestol hjemme.

De stammede begge fra den lille norske by Farsund og var emigreret i deres tidligste ungdom. I aarhundreder havde deres forfædre været norske fiskere, og begge kendte havets tangluft, før de havde lært at gaa. Nu drev de handel i Atlantic Highlands, fortæller New York Herald Tribune.

Da „Police Gazette“ tilbød 10.000 pund til en gruppe mænd, der kunne krydse Atlanten, var de ikke et øjeblik i tvivl om, at de ville forsøge og henvendte sig til en berømt baadebygger i Long Brach.

## Baaden

Den i dag 81-aarige Harold L. Seaman husker tydeligt historien. Han var kun 13 aar, da han hjalp sin far med at bygge baaden, der blev kaldt „Fox“. Den var 18 fod og fire tommer lang og fem fod bred. Stævnen og agterstævnen havde vandtætte rum under et lavt agterdæk, hvor der var plads til ekstra proviant og redningsbælter.

Frank Samuelsen var en høj mand med lyseblaa øjne, hans hud var solbrændt, og hans haar helt blond af solen.

## Lederen

Harbo var lederen, en lille firskaaren mand med mørkt haar og skæg.

Hver især roede de 18 timer om dagen. Fire timer sov de, mens de brugte en til at spise i. De roede mest om natten, da faren for kollision var størst. Deres dagbog og hr. Seaman, som mange gange har diskuteret turen med dem, viser følgende:

Fra den 6. juni til den 10. juni forløb turen stille og roligt bortset fra et par pludselige regnskyl og et par dags haard sø.

De holdt sig varme ved at fyre i en lille kakkellovn foran i baaden. „Fox“ fortsatte i nordøstlig kurs, idet den fulgte golfstrømmen til den 10. juli, deres 35. dag paa havet. Herefter begyndte store bølger, som man senere har fundet ud af maa stamme fra et jordskælv, ubarmhjerligt at piske baaden.

Harbo skrev senere om begivenheden:

„Det var omkring klokken seks om morgenen. Vi havde roet om natten, som vi plejede. Vejret, der hidtil havde været fint, begyndte at blive daarligt. Det gav sig til at regne, og havet kom i oprør. I stedet for solskin i horisonten kunne vi nu kun se uendelige rækker af kæmpemæssige bølger.

Vi rullede paa et piskende hav ridende paa bølgetoppe paa 15 til 20 fod. Pludselig begyndte bølger paa 30 fod eller maaske mere at slaa mod „Fox“.

Heldigvis havde vi været saa forsigtige at binde os selv fast til baaden. Det lykkedes for os at komme over en række bølger paa den maade, men med et opslugte to gigantiske bølger „Fox“. Vi slap igennem den første, men blev saa slynget hid og did i det kogende hav.

Efter et par minutter, hvor vi kæmpede for livet, klyngede vi os til et par haandtag, der var blevet sat paa undersiden af skibet. Baaden laa paa hovedet, men de vandtætte rum gav os mulighed for at flyde, alt imens vi klamrede os til baaden.

En times tid senere, da havet var blevet roligt, kom vi op i baaden igen. Vore reserve-

ararer og vandbeholder var i sikkerhed, men alt andet var tabt."

Halvdøde af sult og ganske udmattede fortsatte de to mænd. Ifølge dagbogen blev Harbo alvorligt syg i den periode og led undertiden af depression. Den 15. juli — fem dage efter ulykken — blev de samlet op en norsk fragtdamper „Cito“.

Men deres tur var ikke forbi. Efter et varmt maaltid mad, et kort hvil og nye forsyninger, klatrede mændene tilbage til „Fox“ og fortsatte deres færd.

#### 800 miles

Paa det tidspunkt havde de roet næsten 2000 miles og havde endnu 800 tilbage, før de kunne se land.

Den 1. august opdagede Harbo en plet i horisonten, der efter hans mening var for lille til at være et skib og for tynd til at være land.

Punktet forblev imidlertid i horisonten og med glædestaarer i øjnene omfavnedes de to mænd hinanden. De var otte miles fra Shilly Islands, England, og punktet, de havde set var Bishop Rock-fyrtaarnet. De var de første, der roede over Atlanten, en rekord, der den dag i dag ikke er slaaet.

Parret rejste rundt i Europa og blev modtaget kongeligt i deres fødeland Norge. De vendte tilbage til New York, hvor de hver især fik 5000 pund.

De vendte begge tilbage til Atlantic Highlands. Harbo døde i 1945, 78 aar gammel, og Samuelson er senere rejst til Farsund. Her arbejdede han som fisker til sin død i 1946, 77 aar gammel.

### Et forlis ud for Hanstholm 1895

Skibets fordæk sprængt.

v/ P. Christensen

Følgende begivenhed, der findes omtalt i „Fædrelandsvennen“, Kristianssand, 27. juni 1895, refereredes nogle dage senere i den danske presse saaledes:

I gaar aftes, hedder det, blev en lodsskøjte fra Horten landsat her, besætningen fra et dampskib, der i tirsdags eftermiddag var forlist i Nordsøen under højst usædvanlige omstændigheder. Besætningen tilhørte dampskibet „Dan“, kapt. Hummel af Frederiksværn, paa rejse fra Hartlepool til København med kul.

Dampskibet afgik søndag morgen fra Hartlepool. Det nok saa gode vejr, det var ved afrejsen, holdt sig dog ikke. Det slog om til uvejr, og mandag og den følgende nat blæste det haardt fra nordvest, ledsaget af høj sø. Skibet slingrede stærkt og fik herunder nogen slagside, saa det maatte i flere timer ligge underdrejet. Styrmanden undgik med nød og næppe at blive

kastet overbord af en braadsø. Tirsdag lagde vinden sig noget, og skønt søen endnu gik højt, antog man, at al fare lykkeligt var overstaaet. Men netop da forestod katastrofen.

Det var tirsdag eftermiddag mellem kl. 6 og 7. Dampskibet befandt sig paa højde med Hanstholm. Kaptajnen, styrmanden samt 2 mand befandt sig paa kommandobroen. Pludselig hørte de et forfærdeligt brag, som om et kanonskud var blevet affyret lige ved deres øren, og de saa i samme øjeblik hele fordækket springe i luften, gaa til vejrs og blive borte. En frygtelig sprængning havde fundet sted. Foruden det vældige knald indhylledes alt i røg, og det syntes, som om en mægtig flamme skød op af rummet, som om hele lasten var i brand, hvad der dog ikke var tilfældet. De ødelæggelser, som sprængningen havde medført, var dog store, forlugen var saaledes gaaet til vejrs, storbaaden, som stod paa dækket, var borte, og rigningen var aldeles ødelagt, selv om masten endnu stod. Af fordækket var kun stumpen og stykker tilbage.

Kaptajnen og styrmanden havde ved eksplosionen faaet skæg og øjenbryn afsvedet, men de mærkede næppe smerten; thi de saa, at her var intet øjeblik at spilde. Søerne brød ind over skibet og ville snart fylde forrummet, saa at man maatte synke. I en fart sattes 2 baade ud, og hele besætningen, 14 mand, gik i dem. Da man var kommet uden for rækkevidden af „drag-suget“ fra det synkende dampskib, gik dette til bunds. Det var ligesom det i sidste øjeblik stred mod denne skæbne. Som en døds-kamp, forekom det besætningen, der paa afstand iagttog det triste skuespil. Men pludselig satte det boven ned i søen, medens agterskibet rejste sig op af vandet for derefter ogsaa at gaa ned.

Det sidste, der saas, var det norske flag, som ogsaa fulgte med til bunds.

Hele besætningen var lykkeligvis sluppet med livet fra den frygtelige katastrofe, hvilket i første række skyldtes, at ingen befandt sig paa fordækket i det skæbnesvangre øjeblik. En matros, der kort forinden blev kaldt agter, undgik sin skæbne. Da ulykken indtraf, var 3 mand til køjs i ruffet forude. Skottet mellem dette og forrummet sloges ind, og lejderen, der førte ned til det, blev revet i stykker ved eksplosionen, under hvilken den ene af de 3 mand kastedes ud af køjen; men som ved et under slap de alle vel fra det med nogle forholdsvis ubetydelige brandsaar og kvæstelser.

Den eneste ombord, som ved ulykken kom alvorlig til skade var 2. maskinist. Han befandt sig i fyrrummet og blev frygtelig forbrændt over hele kroppen. Han kom dog op ved egen hjælp, ligesom han ogsaa kunne springe i baaden, trods svære lidelser. Nogen lindring og hvile i søvnen kunne den stakkels mand ikke finde, da smertene overvældede ham. Da man maatte forlade damperen i største hast, fik man næsten intet tøj

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand Valdemar Brønnum Sørensen, Sæby, afgik ved døden den 5. oktober.

Valdemar B. Sørensen, der var født den 19. febr. 1877, blev ansat som baadmand ved stationen „Sæby“'s opretelse den 1. oktober 1911 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. september 1937.

Han havde deltaget i redningen af 17 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadformand Anders Simon Andersen, Nymindesø, er afgaaet ved døden den 9. oktober.

Anders Simon Andersen, der var født den 16. juli 1885, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1923, som baadformand den 1. oktober 1943 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktober 1950.

Han var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Jakob Jensen Bloch, Vejers, er afgaaet ved døden den 15. oktober.

Jakob Bloch, der var født den 10. januar 1885, blev ansat som baadmænd ved stationen „Vejers“ den 1. november 1911 og som opsynsmand den 1. marts 1922. Han havde deltaget i redningen af 16 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### 85 aar

Fhv. baadmand Chr. Frederik Jørgensen, Vejers, fylder den 15. november 85 aar.

### 80 aar

Fhv. baadmand Jens Madsen Sørensen, DM., Rindby, fylder den 1. november 80 aar.

med. Et stort held var det, at ulykken indtraf om dagen.

Efter at de skibbrudne havde roet en timestid, blev de optaget af skonnert „Ross“ af Brevik. Her blev de behandlet paa bedste maade, og her var de ombord, til en lodsskøjte fra Horten præjede skonnerten. Man blev da enige om, at lodsskøjten skulle landsætte det forliste mandskab i den første norske havn. Dette skete, som før nævnt, i gaar aftes.

Ved ankomsten hertil blev maskinisten bragt paa sygehuset.

Det forulykkede dampskib tilhørte bankkasserer Frithjof Olesen m. fl. Frederiksværn. Det var et ældre skib, 300 reg.-tons drægtig. Den voldsomme sprængning antoges at være forarsaget ved en i kullene udviklet samling af gas.

Skibet gik med fuld fart, da ulykken indtraf, men 1. maskinist, paa hvis frivagt det skete, styrtede resolut ned i maskinrummet og fik maskinen standset.

Fhv. betjeningsmand Chr. Andreas Nielsen, Gudhjem, fylder den 20. november 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand Moody Chr. Jerup, DM., Vesterø, fylder den 3. november 75 aar.

Fhv. baadmand Jens Pedersen Madsen, Slettestrand, fylder den 13. november 75 aar.

Fhv. baadmand Henrik Pedersen, Nymindesø, fylder den 15. november 75 aar.

Fhv. baadmand Kristen P. Gammelgaard, Vedersø, fylder den 27. november 75 aar.

### 25 aars jubilæum

Opsynsmand ved redningsstationen „Christiansø“, fyrmester J. P. Jakobsen, R., FM.<sup>2</sup>, kan den 1. november fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenets tjeneste.

### Ordensdekoration

Opsynsmand Vilhelm Andersen, redningsstationen „Lild-Strand“, er dekoreret med ridderkorset af Dannebrogordenen.

## Ansættelser og afskedigelser

### Redningsstationen „Søndervig“

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat fisker Mogens Kristian Madsen.

### Redningsstationen „Vester-Agger“

Baadmand Marius Peter Jensen er p. g. a. svagelighed afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned.

Marius P. Jensen, der er født den 16. januar 1907, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1937 og har deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fisker Frits Josef Grøn Jensen.

## Redningsposter ved stranden

### nedlægges

Fordi folk bruger redningslinier til tøjsnore

For nogle aar siden lod Røde Kors opsætte redningsposter langs Falsters østkyst — specielt ved badestranden Marielyst — men inden aarets udgang bliver samtlige poster nedlagt.

Aarsagen hertil er den, at folk fjerner redningslinierne. De bliver uafslædig stjaalet og i stedet brugt rundt omkring ved sommerhusene som tøjsnore.

Det koster Røde Kors 3000 kr. hvert andet aar at holde disse redningsposter indtakte, og de penge vil man under disse forhold ikke blive ved at ofre, naar folk blot ødelægger redningsmateriellet efter opsættelsen heraf.

## Da Agger-redningsmænd blev purret ud af kirken

Søndag den 18. november 1914 er en af de mange mærkedage, man husker i Agger paa vestkysten. Efter følgerne af flere døgns haard storm, laa den svenske damper »ROISHEIM« af Kristiania opankret indenfor det jyske rev ca. 30 sømil vest for Bovbjerg fyr. Anledningen til opankringen var at skibet havde mistet skruen.

### Melding til land

Da man paa dette tidspunkt endnu ikke havde radio ombord paa skibe, maatte man over en mere besværlig maade prøve paa at gøre omverdenen kendt med den øjeblikkelige stilling, og det blev gjort derved, at man ombord riggede en skibsbaad til med 4 mands besætning, nemlig 1. styrmand, 2. mester og 2. matroser. Deres opgave var at komme ind til nærmeste kyst for derfra at komme i kontakt med redet og Svitser.

### For hvide sejl mod kysten

Saa snart skibsbaaden var sat i havet, blev der sat sejl, og for en laber kuling fra vest og endnu megen sø gik farten ganske godt indover, og det varede ikke længe inden den aarvaagne lodsoldermand ved Thyborøn kanalen observerede de hvide sejl, der nærmede sig land, og gav melding herom til redningsstationen Vester-Agger, hvor man holdt søndag hver paa sin maade. Saaledes var flere af redningsmandskabet til gudstjeneste i kirken, hvortil der gik bud om øjeblikkelig møde ved redningsstationen.

### Kun 4 heste til redningsbaaden

Paa det tidspunkt, da meldingen indgik, var den sejlede baad kun ca. 4 km fra kysten, men saavel mandskabet som transportheste var paa pladsen, det vil dog for hestenes vedkommende sige, at der kun var 4, og det var byens egne, og der var ingen tid til at vente paa at flere kom frem, da de i saa fald skulle hentes i nærmeste opland. Det stærkt reducerede hesteantal klarede opgaven bravt, men der var paa grund af de foregaaende dages hav, skaaret meget væk af stranden, hvilket gjorde, at man ikke kunne køre ned til havstokken ved landingspladsen, men maatte længere bort mellem et par høfder, hvor redningsbaaden sattes i søen, medens der blev gjort tegn til den fremmede baad, der laa udenfor revlerne, om at gaa længere ud, da det ville være altfor farligt i det hav, der var, selv at prøve at slippe ind.

### De 4 søfolk tages heldigt ombord

Redningsbaaden blev roet udover revlerne, og fra denne blev der kastet en fangeline over til skibsbaaden, der derefter blev halet op til red-

ningsbaadens agterstævn, hvor de 4 søfolk derefter blev taget ind. Baadslæbet blev lagt ud og selve indfarten forløb heldigt, selvom der gik svær sø over revlerne mod land.

For at tilkendegive damperen, der fra Ferring kunne ses liggende med tændte lanterne, at turen for de 4 af mandskabet var forløbet heldigt, blev der fra Bovbjerg fyr sendt 2 signalraketter op.

### Forstranden var bundløs

Som nævnt gik det heldig med at faa de 4 søfolk bjerget, og hvad angik deres baad, saa drev denne lidt efter i land med bunden i vejret, men derimod gik det mindre heldig under hjemkørselen med redningsbaaden. Naar havet til tider gaar højt, kan der dannes det saakaldte „indhav“ paa forstranden, hvilket vil sige, at større vandmængder opmaganiseres og ikke synker ned i undergrunden. Over dette vand lægger der sig stundom et ret tyndt lag flyvesand, der ikke bærer noget oppe.

Dette skete her. Det første spand heste kom over stedet, hvor der var „kviksand“, medens det følgende spand røg ned til hovedet, ligesom vognen forsvandt, saa redningsbaaden kom til at hvile paa kølen. Det forreste spand heste blev da spændt for det bageste par, hvis skagler der var blevet kappet, og det lykkedes at bjerge dyrene op af det forræderiske dyb — vognen og redningsbaaden blev næste dag bjerget hjem fra stranden.

### Han fik sin første tur — paa faderens plads

Det blev dog ikke Svitser, der bjergede „Roisheim“ i havn, men derimod dampskibet „Oluf Wejk“ af Gøteborg, der slæbte den ind til Esbjerg.

Det er fhv. opsm. Laurits Laursen, Agger, der siger: Det var min første tur i redningsbaaden. Jeg var helt ny i tjenesten, og vidste end ikke hvor min plads i baaden var, saa jeg ventede til kammeraterne havde indtaget deres pladser — den sidste plads var den, min far havde haft, og der satte jeg mig saa til aaren.

Maagen.

## Hjælpefonden

De, som ønsker at komme i betragtning ved uddeling af Hjælpefondens midler, vil kunne faa ansøgnings-skemaer ved henvendelse til

W. Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, til hvem skemaerne tilbagesendes senest 15. november. — Husk at udfylde skemaerne korrekt.

## Kielerkanalen har sparet mange liv

I aaret 1893 blev der herhjemme udarbejdet et kort med en prik for hver forlis i egne og nærliggende farvande. Baggrunden herfor var at vise hvilken betydning Kielerkanalen, som da var under bygning, ville faa for tallet af forlis. Særlig mange prikker blev det ud for vestkysten af Jylland, noget der skulle tyde paa, at der baade kunne spares mange menneskeliv og store værdier ved at en stor del af skibene slap for at gaa Skagen rundt.

Perioden, som blev kortlagt, var de 35 aar siden 1858. Det blev i denne tid flere og flere dampskibe, saaledes at disse udgjorde 30-35 % af skibstrafikken. Men bare 3-4 % af de strandede skibe var dampskibe. Selv om maskinkraften dengang var beskedent, var den altsaa i de fleste tilfælde stor nok til at undgaa den farlige kyst og de lumse revler.

Allerede før vikingetiden havde folk selvfølgelig sejlet langs den jyske vestkyst, enten nord om Skagen eller gennem Limfjorden, som periodevis har været aabent ved Thyborøn, men slige skibe var vel næsten sikker paa at havne paa stranden under opstaaende paalandsstorm. Denne farlige sejllads var sikkert hovedgrunden til, at Hedeby fik saa stor betydning som handelscenter i vikingetiden.

Omtalte kort af 1893 fik 1200 prikker. Deraf de allerfleste paa den jyske nordvestkyst. Kystfolket saa maaske ikke med alt for blide øjne paa denne Kielerkanal, der er ingen tvivl om, at de baade direkte og indirekte havde indtægter af næsten hvert forlis — en anden sag er det saa, at det hundredvis af gange blev vist stor mandsmod paa denne haarde kyst, naar talen var om at redde mennesker i nød. Kielerkanalen blev bygget i 1887-95, og blev udvidet til sin nuværende bredde og dybde 1909-15.

## Dramatisk tur over Nordsøen

Baaden vendte rundt fire gange

To unge englændere er kommet til Aalesund i Norge efter en dramatisk tur over Nordsøen i en lille baad, ca. fem meter lang.

De unge mennesker sejlede fra Færøerne til Norge. Paa turen blev det storm, og baaden vendte rundt ikke færre end fire gange. Hver gang lykkedes det dem imidlertid at bringe baaden paa ret køl.

Stormen varede i 24 timer, og de unge fortæller til dagbladet Sunnmørsposten, at de flere gange troede deres sidste time var kommet.

De unge mennesker kom til Aalesund og blev modtaget med et velfortjent maaltid mad og varme klæder.

## Kunstmaleren fra Blokhus

Vor gode ven, redningsmanden, fiskere og maleren er stadig paa vej mod høje maal i sin smukke karriere som kunstner. Paa „Den frie udstilling“ paa Østerbro i København har han i et par uger haft en meget smuk udstilling. Det blev for ham en succes, der gav ros i flere hovedstadsblade, og salget blev ogsaa det helt store. Idet Niels Jensen solgte ikke færre end 30 billeder. Det kalder vi godt skuldret — og gratulerer.

## Jul paa havet —

Vikings forlag har allerede forlængst udsendt sit smukke julehæfte, men det er ikke for tidligt, da „Jul paa Havet“ gerne ogsaa i aar har den lange rejse foran sig til sømænd i alverdens havne, der gerne skal have denne kære gæst paa julebordet. Hæftet er som altid til UG, baade hvad udstyr og tekst angaar. Alene de fine reproduktioner er pengene værd. Hæftet fylder iøvrigt 30 aar — og det er rigtigt: Med alle sejl til.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

## Flagskipperens bøn

Herre, Du ved bedre end jeg, at jeg er ved at blive gammel, og en dag vil være det.

Bevar mig for tilbøjeligheden til enhver tid at komme frem med mine anskuelser og meninger.

Fri mig for trangen til at ville ordne andres sager.

Gør mig takksom, men ikke tungsindig, hjælpsom, men ikke dominerende.

Hjælp mig til at kunne gaa til sagens kerne uden at hæfte mig ved uvedkommende smaating.

Hjælp mig at undgaa at tale om mine bekymringer og mine smerter. De bliver flere, mens aarene gaar, og tilbøjeligheden til at tale om dem bliver større.

Jeg tør ikke bede om den naadegave at kunne være glad ved at lytte til andres beretning om deres besværligheder, men hjælp mig til at kunne høre paa det med taalmodighed.

Jeg tør ikke bede om bedre hukommelse, men nok om mindre selvsikkerhed, naar jeg tror at huske ting, som andre mener var anderledes. Lær mig, at ogsaa jeg engang imellem kan tage fejl.

Giv mig godhedens gave. Jeg bryder mig ikke om at blive Helgen — nogle af dem er vanskelige at omgaa — men en gammel sur fyr er djævelens værk.

Skænk mig evnen til at se noget godt hos mennesker, hvor jeg ikke havde ventet at finde det. Og giv mig, Herre, den gave at kunne sige det til dem. Amen.

Føderen af Cunard Linies flagskib „Queen Elisabeth“, kaptajn John W. Counce, har forfattet den bøn, som vi bringer foran. Han har ladet den indramme og ophænge i sin kahyt paa øverste dæk.

## Tankevækkende —

Mon ikke nedenstaaende udtalelse af forsvarsministeren, Redningsvæsenets øverste chef, om værnens materiel, kan siges at have samme gyldighed overfor Redningsvæsenets efterhaanden noget forældede materiel:

Maaske er vi ogsaa for tilbøjelige til at reparere for meget paa faktisk kassabelt materiel. Det er fuldt forstaaeligt, at man forsøger at „lappe“ sig igennem. Det er blot en uforholdsmæssig dyr form for vedligeholdelse af materiel. Det er vigtigt, at saa stor en del af investeringerne som muligt gaar til nyt materiel og den mindst mulige til vedligeholdelse.

(Forsvarsminister Gram i interview med „Værnet“).

## Strandinger gav skolefrihed —

Lærer P. Christensen, der i en menneskealder var lærer i Tornby, og ogsaa vil være kendt af dette blads læsere, har skrevet flere artikler om strandinger end de fleste, og har i over 80 aar været medarbejder ved »Vendsyssel-Tidende«. Forleden interviewede bladet den gamle lærer og spurgte bl. a.

— De talte meget med gamle mennesker?

— Saa mange, jeg kunne overkomme. Jeg har altid holdt forfærdelig meget af at lytte til de gamle. Det var imponerende, hvad de kunne huske.

I dag er erindringerne mere udvaskede. Folk er saa optaget af radio og TV, og fortællertraditionen er ved at gaa tabt.

De gamle ville helst tale om strandinger. Tornby-folkene var mere bønder end fiskere, men de havde naturligvis bjærgelav, og fordelingen af bjærgelønnen var fastlagt i regler. Strandfoged og forbjærgerne — det var de ældre — fik forlods nogle parter, fordi de kommanderede bjærgningsauktionen. De yngste, som udførte arbejdet, maatte nøjes med en kvart part.

Men alligevel blev det til mange penge. Omkring 1925 strandede „Flandria“ ved Kragestrand, „Bellona“ ved Kjærgaard og „Hornsee“ længere oppe mod Hirtshals, næh, den kom forresten ud igen, men det aar fik bjærgelønnen i Tornby 79.000 kr. i bjærgeløn.

De kan stole paa, at det var mange penge.

Naar der skete en stranding, fik børnene altid fri — det var en gammel regel. Dels skulle de have oplevelsen, men der var ogsaa behov for dem under redningsarbejdet. De store børn skulle løbe hen over klitbakkerne med snoren til raketapparatets redningsstol.

Det skulle jo gaa stærkt, naar de skibbrudne blev trukket gennem bølgerne og ind paa stranden.

## „Tidsskrift for Redningsvæsen“

Ansv. redaktør Jørg. Pedersen, Ydby St., telf. Ydby 70.

### Ekspedition:

Forretningsf. Gadgaard Nielsen, Lemvig, tlf. Lemvig \*21500

### Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, telf. 337. — Kasserer Peder Munk Pedersen, Nørre Vorupør, telf. Nørre Vorupør 4. — J. H. Christensen, Thorup Strand Baadmand Axel Wejse, Nørregade 15, Hvide Sande, telf. Hvide Sande 182 — Jørgen Hejlesen, Vestergade 4, Hirtshals, telf. Hirtshals 123 — Verner Diers, Baldursgade 103, Esbjerg, telf. Esbjerg 1766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

## Den syge græker — og den varme mælk

I en samtale med »Viborg Stifts folkeblad«, fortæller den nu 92-aarige pastor Ove Chr. Krarup, der var sognepræst fra 1902 i Hvidbjerg-Ørum-Lodberg sogne i Thy om en strandingsoplevelse han havde i 1908.

— Hvad mindes De bedst fra aarene i Thy?  
— Lad mig fortælle om en stranding ved Lodbjerg. Jeg sad i min stue en januardag i 1908, da jeg blev kaldt til Lodbjerg fyr, hvor der var strandet en engelsk skonnert. Da jeg kom frem, havde man med noget besvær faaet sendt en line ud til skibet, og redningsstolen var sat i gang. Den første, der gik i stolen, var en meget svær græker, og saa tung var han, at han paa et tidspunkt dukkede helt ned under bølgerne med stolen. Man havde dog faaet ham i land; men nu turde resten af besætningen paa syv englændere og 16 grækere ikke betros deres liv til redningsstolen. Redningsbaaden maatte ud to gange og fik hele besætningen velbeholden i land. Den blev indkvarteret rundt om paa gaardene, men nogle dage senere blev en af grækerne dødssyg. Gaardens folk kunne jo ikke forstaa, hvad han sagde, og jeg blev tilkaldt. Jeg forstod, at han bad om mælk. Heldigvis var det komælk, han ville have. Grækerne drikker jo ellers mest gedemælk. Jeg fik madmor til at lave en spølkum varm mælk til ham, men netop som den skulle serveres, kom skonnertens engelske tømmemand til stede, og han ville absolut give sin syge kammerat mælken. Imidlertid opdagede englænderen lidt snavs i mælken og kastede den fornærmet bort.

— Nu dør grækeren, hvis han ikke faar mælk, tænkte jeg og madmor vil sikkert ikke ofre endnu en spølkum mælk, hvis hun opdager, at englænderen har spildt den med vilje. I min kvide fandt jeg paa en nødløgn og fortalte madmor, at det var en græsk skik, at den første mælk skulle spildes paa gulvet. Det fandt hun i sin orden og varmede endnu en kop mælk. Den sørgede jeg for selv at servere for grækeren, og han kom sig. Da jeg senere betroede provsten min brøde, sagde han: Men de reddede dog et menneskeliv!

## Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847      Telefon \*21311 · 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

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**

Selv. Guldsmed. Uhr. Optik  
\*21211 LEMVIG \*21211

## LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 202 09

## LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

## A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. \*21866

Aktieselskabet

## LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

## LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20 33 59 - Auktionskontoret TH. 208 13  
Privat 208 04

## LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen · Telf. 206 03

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

## OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted

Havnen · Lemvig · Telf. 208 20

## JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

## VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 211 63

Alt til jagt, fiskeri og camping

## Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

### Lidt mere om de over 100 aar gamle strandvagtslygter

Saa vel i Tidsskrift for Redningsvæsen som i Vendsyssel Tidende blev der ved begyndelsen af redningsmandskabernes vagtaar skrevet baade rosende og vemodigt om de gamle strandvagtslygter, som nu er ved at være fortrængt af moderne, kraftige elektriske haandlamper, og der bragtes endog billeder af den karakteristiske gamle haandlygte, hvis oprindelige betegnelse var *lanterne*.

Den gamle vagtlygte, der vel i sit ydre kunne minde om en god gammeldags staldlygte, men alligevel i sin hele udformning og konstruktion med de karakteristiske „stolper“ i hvert hjørne — de var hule og beregnet til at rumme 4 stk. reservelys — rigtige gammeldags tællelys — var efter sin tid baade praktisk, let og dog robust. Den kunne bæres i topbøjlen eller i sammenklappelige haandtag paa bagvæggen. Lufttrækket kunne reguleres ved hjælp af ventiler i top og bund — og saa var materialet, naar man kom gennem aargamle lag af lysegraa og sort maling, gedigent kobber med beskyttelseskrydsene i slagloddet messing.

Vagtlygtens oprindelse kan spores tilbage til den af Indenrigsministeriet, hvorunder redningsvæsenet dengang sorterede, for aaret 1858 udgivne beretning om virksomheden, idet der her er anført:

„... Ved samtlige Bornholmske Redningsstationer ere Lanterner af en af Bestyreren foreslaet ny, hensigtsmæssig Construction blevne indførte; det er under Forhandling, hvorvidt lignende lanterner, der tillige udmærke sig ved Priisbillighed, bør anbringes ved Redningsstationerne i Nørrejylland...“

Endelig fortæller Beretningen for 1860 os: „... I den ovennævnte Beretning for 1858 er det ligeledes berørt, at Lanterner af en af Bestyreren for Redningsvæsenet paa Bornholm, Consul Hjorth foreslaet, ny, hensigtsmæssig Construction vare blevne indførte ved samtlige bornholmske Redningsstationer, og at det var under Forhandling, om ikke lignende Lanterner burde anbringes ved Redningsstationerne i Nørrejylland. Efter indstilling af Bestyreren for det derværende Redningsvæsen ere i Afvigte Aar samtlige de ham underlagte Stationer blevne forsynede med saadanne Lanterner...“

— Og samme aar indførtes baadslæbet til redningsbaadene efter engelsk mønster.

H. d. L.

#### Hvis Bladet udebliver,

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

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

#### HIRTSHALS



#### Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

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

Telefon 70

#### A/S HIRTSHALS BANK Filial af A/S Hjørring Diskontobank Tlf. 44 . 244

#### HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser  
Bestyrer Holger Nielsen

#### 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 . Herdum . Koldby . Vestervig

Marsø  
Støbegods

#### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsproviantering . Etableret 1908

#### P. Saxberg A/S

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

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

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

#### Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri  
Telefon 4 1201

#### OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

#### SKAGEN

#### AKTIESELSKABET SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 13 38

#### THISTED

#### MINDESMÆRKER

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

#### LEDIG

#### KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft  
Thisted Telf. 381

#### LEDIG

#### 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 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 88

#### 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

**Andersen & Jensen**  
Skibs- og Baadebygger!  
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 AF  
1866



**LEMVIG TANDTEKNIK**

J. Holmstrup

Alt i moderne Teknik  
Torvet 1 . Telefon 202 45

**KØB**



**DANSK**

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



**C.K. HANSEN**



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**

**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 1964

31. Aarg.



**Nørre Vorupør redningsbaad paa hjul**

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

Bogtrykkeri . Papir en gros . Kontoretablering  
Vasen 3-5 . Telefon (0 78) \*215 00

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri  
Tlf. 2 20 53  
ESBJERG

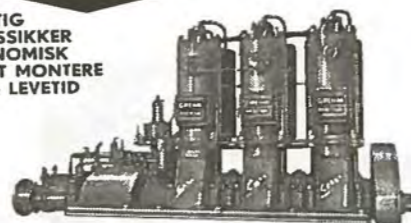
Mogens Andersen

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, EsbjergAKTIESELSKABET  
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) 206 66

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Carlsen &amp; Aaens

Vædbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

## Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1964

31. aarg.



## Med et Fadervor i pagt

Et billede tegner sig ofte for mig i erindringen.

Redningsbaaden er kørt ned til havet. De svære vognhjul, som nys kværnede sig igennem det løse sand med den tunge last, er ved fælles anstrengelser lempet bort, og baaden staar med sine seks aarepar ude, klar i strandkanten.

Mandskabet har lige klædt sig i olietøj uden over et tæt lag af striktrøjer og uldne hals-tørklæder.

Om et øjeblik vil mændene med et let hop svinge sig ind over baadens hvide korkpolstrede kant og indtage deres bestemte pladser.

Endnu en vigtig sag staar dog tilbage.

Stille og andægtig tager disse tolv mænd deres huer af og bøjer sig i bøn ind over rælingen. Kendt har de sikkert Chr. Richardts dejlige salmelinjer: Med et Fadervor i pagt, skal du aldrig gyse, men disse stoute mænd var heller ikke bange for aabentlyst at vedkende, at bøn hører med som en nødvendig forberedelse til et farefuldt arbejde.

Jeg gemmer paa et gammelt falmet prospektkort, som viser roredningsbaaden paa stranden ud for Thyborøn. En situation, som er forekommet mange andre steder paa kysten, men nu kender jeg tilfældigvis de ansigter, der her er aftegnet. Farfar staar i agterstævnen med

korkbæltet om livet og haanden paa rorpinden og langs siden har mandskabet taget opstilling. Om dem alle gælder det vemodig nok, at de nu er stævnet ud paa livets sidste sejlads. Ogsaa den kan være mørk og farefuld, men med Fadervor i pagt er de nok gennem de sidste svære brændinger gledet ind paa evighedsens lyse kyst.

Nye baadtyper og kraftige maskiner har gjort redningsmandens arbejde forskellig fra tidligere slægtleds, men havet er dog det samme lunefulde hav og bedre redskaber kræver større indsats. Vi skal ikke langt tilbage i tiden for at mindes en jul, der betød sorg og savn i mange vestkysthjem over tapre redningsmænd, der satte livet til.

Et aar er ved at være til ende. Julen nærmer sig og næste gang bladet kommer til Dem, vil dette nummer høre aargang 1965 til.

Vort liv hernede er saa ofte sammenlignet med en sejlads, og billedet er lige saa godt som det er gammelt. Dagene veksler med solskin og graavejr, men enten vi sejler frem i medbør eller modvind, er der tryghed i at følge de gamles eksempel og gøre, som de gjorde, — folde vore hænder til bøn i Jesu navn og give vort hjerte hen i pagt med Fadervor.

Robert Christensen, Gjerlev.



## Dejlig jul uden ønskeseddel

Allerede midt i november mærkes det paa flere maader, at vi nærmer os julen. For eksempel hørte jeg min kone, der foruden at være min kone ogsaa er flere gange bedstemor, sige til en af vore børnebørn, at hun fra dags dato var parat til at modtage ønskesedler hvad angik julegaver. Dette bragte mig til at tænke over, hvornaar dette ord, ønskesedler, mon var blevet indført i det vestjydske sprog. I min barndom, og dette vil sige i halvfemserne, kendte man ikke glosen ønskesedler ved juletid, hvad der dog ikke forhindrede, at julen for vi børn var en lige saa festlig tid, som den er for nutidens børn.

Det, der særlig satte festlig kulør paa jule-tiden i halvfemserne, var vel nok skolefriheden. Vi havde den gang paa disse egne, og hermed mener jeg kystegnene fra Nymindegab og nord-efter, en skoleordning, som saa vidt jeg husker kaldtes den vestjyske skoleordning. Ifølge denne var skolegangen i maanederne april til oktober indskrænket til en halv dag ugentlig, medens der saa toges revance den øvrige tid af aaret, idet der da var skolegang alle ugedagene, søndag dog undtaget, fra kl. 8,30 til 16. En skoleferie fra 23. december til et par dage efter Helligtrekonger og endda uden spekulation hvad angik lektielæsning, kunne jo nok løfte humøret op paa en 10-12 aars dreng eller pige, og gøre ham ellers hende modtagelig for de glæder, som ihvertfald for et barn hører julen til.

Begrebet ønskesedler kendtes som nævnt ikke, men det var dog ikke ensbetydende med, at der ikke var noget, der hed julegaver. Som oftest var der til julen indkøbt et julehæfte, og en ny almanak skulde der ogsaa til, naar det nye aar gik ind. Hvad det sidste angaar, var det næsten altid margarinefabrikant H. Steensens almanak, der nød æren af at komme paa julebordet, og aarsagen var, at den fulgte gratis med ved indkøb af kolonialvarerne fra købmanden. Disse indkøb var jo beregnet paa hele familien, og rent personlige gaver, som for eksempel legetøj og lignende fra forældre til hver enkelt af børnene, var helt ukendt. Her spillede den paa den tid og paa disse egne ret anstrengte økonomi sikkert en væsentlig rolle.

Naar jeg alligevel tør paastaa, at der ogsaa paa den tid var noget, der hed julegaver, skyldes det følgende. En meget vigtig foreteelse ved forberedelsen til julen var julebagningen. Medens alt forbrug af brød dengang blev tilvirket og bagt i egen bageovn og i den øvrige tid af aaret udelukkende bestod af groft rugbrød, skete der ved julebagningen den forandring, at nu bagtes der ogsaa en del sigtebrød, og ikke mindst, der bagtes ogsaa et ikke ringe antal smaa kager. Og sikkert var det, at naar vi børn var paa julebesøg enten hos familie eller hos naboer, saa fik vi ved afskeden over-

rakt en papirpose med vores julegave, som altid bestod af et antal af værtindens julebagning i form af smaa kager. Og ske kunne det saa, at høsten af smaa kager blev saa rig, at det blev nødvendigt at samle til lager, enten i en af mors kommodeskuffer eller i en eller anden kasse. Det sidste var jo det mest usikre, hvis der var brødre eller søstre i familien.

Alt ikke strengt nødvendigt arbejde var bandlyst i julen og selv folk, der ellers ikke gik af vejen for at faa et arbejde udført paa en almindelig søndag, holdt sig i juletiden til det absolut nødvendige, som jo hovedsagelig bestod i pasning af de ejendommen tilhørende husdyr. Det blev anset for noget helt forkert at beskæftige sig med et ikke paatrængende arbejde. Man gjorde det simpelthen ikke.

Fiskeriet var selvfølgelig helt indstillet i jule-tiden, og dette havde en mærkbar indflydelse paa den daglige kostforplejning. Denne bestod jo i den øvrige tid af aaret hovedsagelig af fisk og kartofler, men de fleste hjem havde med tanker paa julen opfedet en gris, som maatte lade livet i dagene før juleaften, for saa at præge kostforplejningen lige fra juleaften til Helligtrekongersdag, der den gang regnedes som den sidste dag af juletiden. Og denne forandring med hensyn til den daglige kost var selvfølgelig med til at højne feststemningen i den dejlige juletid.

Juledag skulle hele familien helst i kirke, og selv de, der ellers sjældent kom der, gik der nu med alle børnene. Juleaftensgudstjeneste var det paa disse egne ikke noget der hed dengang. Og egentlige julefester med samling af beboerne kendtes næsten heller ikke. Dog var der altid en juletræsfest i skolen for børnene, og som oftest med deltagelse af en del forældre. Og disse sidste havde saa pakket juleposer til ud-delning blandt børnene. Og disse juleposer indeholdt igen smaa kager, hjemmebagt ved den store julebagning nogle dage før juleaften. I de fleste tilfælde blev de et supplement til lageret i mors kommodeskuffe.

Besøg fra hjem til hjem fandt i julen sted i betydelig større grad end i tiden før eller efter jul. Da fiskeriet jo helt var standset, havde husherren tid til at tage sin kone under armen og gaa paa besøg hos slægtninge og venner. Disse besøg fandt dog oftest sted ved aftens-tid, og da eventuelle børn paa grund af skoleferien ikke skulle op og i skole næste morgen, hastede det ikke saa stærkt med at komme tidligt i seng, hvorfor besøgene ofte trak ud til den tid paa døgnnet, man kalder de smaa timer. Traktamentet ved saadanne besøg var kaffe med smaa kager, og selvfølgelig hørte det til god tone, at rose værtindens julebagning. At gaa paa julebesøg for at spise stort, enten det nu drejede sig om middags- eller aftensmad, kendtes næsten ikke.

Og saa er det jo efterhaanden blevet Hellig-

## Mands Minde

### Dødsfald

Fhv. baadmand *Jens Aage Poul Jensen*, Vedersø er afgaaet ved døden den 9. oktober.

*Jens Aage Poul Jensen*, der blev født den 22. oktober 1907, var ansat som baadmand ved Vedersø redningsstation fra 1. juni 1948 til 1. april 1964, da han afskediges p. g. a. svagelighed. Han havde deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

Fhv. baadformand *Niels Christian Brink*, Grenaa, er afgaaet ved døden den 17. november.

*Niels Chr. Brink*, der var født den 19. november 1882, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Grenaa-Havn den 1. januar 1907, som baadformand den 1. oktober 1940 og afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktober 1949.

Han havde deltaget i redningen af 121 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

### 80 aar

Fhv. opsynsmand *Svenning L. Kjærgard*, Fjand fylder den 11. december 80 aar.

### 75 aar

Fhv. baadmand *Marinus Pedersen*, Slettestrand, fylder den 6. december 75 aar.

### 70 aar

Fhv. betjeningsmand *Søren N. Bertelsen*, Vigso, fylder den 16. december 70 aar.

Fhv. redningsbestyrer *Niels Hansen*, R. af D., DM., p. p. fylder den 29. december 70 aar.

### 60 aar

Baadmand v. r/st. „Skagen Havn“ *Laurits O. Christensen*, fylder den 18. december 60 aar.

Fhv. baadformand *Karl Georg Pallesen Mørk*, Sæby, fylder den 31. december 60 aar.

### 50 aar

Baadmand v. r/st. „Slette-Strand“ *Kjeld Peter Petersen*, fylder den 24. december 50 aar.

## Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Lild-Strand“.

Baadmand *Flemming M. S. Dahl* er efter eget ønske p. g. a. bortrejse afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned.

*Flemming M. S. Dahl*, der er født den 20. december 1931, har været ansat ved stationen siden 1. oktober 1956.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidigt ansat fisker *Gunnar Vendelbo Pedersen*.

trekongersaften og børnene har saa smaaat begyndt at skænke den kommende skoletid en ikke just særlig venlig tanke. De har observeret, at læreren er vendt tilbage fra sin juleferie. Smaakagerne i mors kommodeskuffe har faaet svindsot, og de, der er tilbage, er blevet saa mærkelig bløde. Man ser med lidt mere sindsro paa, at en bror eller søster hugger en kage i ny og næ.

Men alle er enige om, at det har været en dejlig jul. Lt.

Redningsstationen „Løkken“.

Baadformand *Charles Peter Larsen* er p. g. a. alder afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af november maaned.

*Charles Peter Larsen*, der er født den 11. november 1901, blev ansat som baadmand den 1. marts 1931 og som baadformand den 1. november 1959.

Han har deltaget i redningen af 19 skibbrudne og er dekoreret med medaljen for druknedes redning og en svensk guldmedalje.

Redningsstationen „Rindby“.

Betjeningsmand *Morten Arnold Mathiasen*, er p. g. a. svagelighed afskediget af tjenesten fra udgangen af november maaned.

*Morten A. Mathiasen*, der er født den 18. november 1908, blev ansat ved stationen som baadmand den 1. oktober 1934 og har deltaget i redningen af 31 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er ansat fhv. baadmand *Ejler Sørensen*. E. Sørensen har været ansat som baadmand ved stationen fra 1. maj 1953 til 1. maj 1963, da han p. g. a. personalereduktion, som følge af stationens omdannelse til raketstation maatte træde tilbage.

## Tak for redningsbaaden

Redningsbestyrer *G. Aaskov Pedersen*, København, var som nævnt andet steds i bladet paa besøg paa Bornholm, og fiskeriforeningens formand, *Ludvig Pedersen*, Snogebæk, benyttede da lejligheden til at sige redningsbestyreren tak for motorredningsbaaden, der er stationeret i Nexø.

Tak for den store indsats. De har gjort, saa vi kunne faa den motorredningsbaad, sagde *Ludvig Pedersen*. Det er nok det højeste, vi kan drive det til i øjeblikket. Jeg ved, at flere har ønsket sig en mere moderne motorredningsbaad. Østkysten er jo efter manges mening en af de farligste kyststrækninger paa Bornholm, og Snogebæk redningsstation er, hvad assistancer angaar, en af landets største. Men vi er glade for stationen, der er oprettet i Nexø. Det er et betydeligt gode, vi har faaet den motorredningsbaad.

## Glædelig jul - godt nyttaar

Hermed bringer jeg alle i det danske Redningsvæsen, vore foresatte i ministeriet, redningsbestyreren og kontorpersonalet samt alle ved redningsstationerne ansatte en hjertelig hilsen med gode ønsker om en glædelig jul og et godt nyttaar.

Grenaa, i december 1964.

W. Rasmussen,

fmd. f. Foren. af danske Redningsmænd.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

## 80 aar

Den 14. december fylder en af Vestkystens veltjente redningsmænd, fhv. strandfoged og opsynsmand *Svenning Kærsgaard*, ved redningsstationen Fjand, 80 aar. I 47 aar tjente *Svenning Kærsgaard* med ære Det danske Redningsvæsen, først som betjeningsmand indtil han i 1911 afløste sin plejefar, den kendte redningsmand *Laust Jeppesen Bjerger*, som opsynsmand, en stilling han med stor dygtighed varetog, indtil han faldt for aldersgrænsen.

Der er forefaldet mange strandinger i den tid han har gjort tjeneste i redningsvæsenet. ■

Da „*Avona*“ af *Bergen* strandede om natten den 31. januar 1903, var det *Svenning*, som var strandvagt og anmeldte strandingen, men *Svennings* hurtige alarmering og redningsmandskabets lige saa hurtige udrykning, ville nordmændene ikke oppebi redningsvæsenets ankomst, men forlod i største hast skibet i baadene, som kæntrede, og alle omkom. Det blev alle tiders uløste gaade, hvorfor de skibbrudne tog den skæbningsvagre beslutning at forlade skibet, som stod godt, og vove sig ud i den mørke nat i den voldsomme brænding. Senere kom der ikke saa faa strandinger, hvor besætningerne i de fleste tilfælde reddedes med raketapparatet. Der var dog tilfælde, hvor strandingen stod for langt fra land til at benytte raketapparatet, og saa blev besætningerne reddet af redningsbaadene fra *Vedersø* eller *Thorsminde*. Et helt usædvanligt redningsforetagende forefaldt under krigen, da en *Esbjerg* kutter stod fast i havisen ud for *Fjand*, hvorfra man havde observeret kutterens nødsignaler og tilkaldte assistance fra redningsdamperen i *Thyborøn*. Men to mand af besætningen, som jo ikke vidste, at hjælpen var undervejs, forlod nu kutteren, for over havisen at naa land og tilkalde assistance. Fra land fulgte man med spænding den vovelige færdsel, og besluttede at yde de skibbrudne den hjælp,

man kunne. *Svenning* og en af mandskabet gik da de skibbrudne i møde, medførende en raketline for dog at have kontakt med folk inde paa land, to raketliner ude, mødte man de skibbrudne, og alle fire naaede lykkelig i land. For denne daad fik *Svenning* og hans medhjælper *Carnegiefondets* medalje. Den sidste redningsforetagende i *Svennings* tid som opsynsmand, var den svenske damper „*Kitty*“, som løb ind paa kysten under snetykning, og redningsbaaden fra *Thorsminde* gik ud og reddede den store besætning, men da vejret et par dage senere blev saadan, at der var chance for bjergning af skibet, havde *Switzer* en damper ved strandingsstedet, og kystboere kom om bord i svenskeren for at assistere, men undsætningen lykkedes ikke, og søen blev saa urolig at bjergene kom i livsfare om bord, men fra *Thorsminde* og *Fjand* var raketapparatet ført til strandingsstedet, og ved forenet hjælp af de to mandskaber reddedes de ombordværende bjergere i land.

*Svenning Kærsgaard* har siden ungdommen været en ivrig fisker, hvad han fortsatte med, til han var over 70. Trods de 80 er *Svenning* en stout mand, desværre har han i de senere aar mistet synet, saa nu er han jo at træffe inden døre. Men han er værd at besøge, da hans hukommelse er helt i orden, og han er en god fortæller. *Svenning* har været enkemand i mange aar, saa han er jo ene, men naboer og børn og børnebørn gør dagene lysere for ham.

*Svenning* er foruden *Carnegie-medaljen* dekoreret med *jubilæumsmedaljen*.

Jeg vil ønske, at *Svenning* maa beholde sit helbred og lyse sind og faa en god livsaften. Jeg læste tilfældig et udmærket interwiev med *Svenning Kærsgaard* i *Jyllands Posten*, da *Svenning* fyldte 70. Overskriften var: 113 dage før *Svenning Kærsgaard* fylder 70.

— Hjertelig tillykke.

D.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

## Vi mangler et redningsskib

Et af de problemer inden for fiskeriet, der altid drøftes, hvor fiskere mødes, er den redningsmæssige sikring for de farere, der vitterligt er forbunden med det daglige arbejde paa havet.

Her kan det med fuld ret siges, at der fra den side, der sidder med ansvaret, har været talt for meget, men til gengæld handlet for lidt, trods den kendsgerning at ulykker paa havet, med mellemrum har talt deres dystre sprog om det, der kan ske i vore fiskeres hverdag.

Der tænkes her paa de redningsskibe, vi raader over, og naturligvis særlig paa det fartøj, vi mangler saa haardt i de nordlige søomraader.

Kravet fra fiskerside om et redningsskib til undsættelse af en hundredtallig flåde ligger fortsat i skrivebordsskuffen, men fiskernes argumentation lyder tilsyneladende for døve øren.

Jeg mindes fra min barndom paa kysten, hvad disse redningsskibe dog betød, naar storme rejste sig. I slige stunder var de fattiges kaar og bekymringerne for dagen og vejen ligesom trængt i baggrunden. Nu var der mere paa spil. Det var livet, for dem der var i baadene, det gjaldt. Jeg husker levende, hvor stor en plads redningsskibet fra *Thyborøn* havde i alles sind. Svigtetede det, da var mulighederne smaa for dem, der var i nød paa havet.

Det samme er tilfældet i dag, og behovet for et redningsfartøj, vil til alle tider være et behov, der ikke maa tilsidesættes. Heller ikke paa den nordligste del af vestkysten. Siden det første redningsskib blev stationeret i *Thyborøn* i 90-erne (*Lemvig*), er der reddet i sneveis af menneskeliv og store materielle værdier.

Redningsfartøjerne er ganske enkelt blevet et af de værdifuldeste hjælpemidler, der nogen sinde er givet fiskerierhvervet. Hvorfor saa den overflod af overvejelser og snak, naar det drejer sig om at holde disse skibe intakt — aarene slider dog paa materiellet, som de slider paa mennesker.

Vi savner i dag et redningsskib til det nordlige nordø. Er den indsats, vore fiskere yder paa havet i alle aarets maaneder, ikke det værd, at der gives dem en mulighed for at blive hjulpet. Det var den art opgaver, som samfundet i 90-erne meget vel kunne magte. Det gør ondt at indrømme, at det ser ud til at overstige vore kræfter i 1964.

Det er ikke meningen, at redningsskibets stationering eller ikke stationering skal gøres afhængigt af et større eller mindre fiskeri, her maa det rent medmenneskelige moment og ansvaret over for fiskeriets folk være det afgørende. *Maagen.*

## To fiskere fra Snogebæk belønnet for redningsdaad

Brødrene *Ejnar* og *Willy West*, *Snogebæk*, fik *Witthusens* legat for deres modige aktion, hvorved de den 12. august i aar frelste en mands liv ved *Balka*

Ved en højtidelighed paa *Holms Hotel* overrakte redningsbestyrer *G. Aaskov Pedersen*, Det danske Redningsvæsen, København, *Witthusens* mindelegat til brødrene *Ejnar* og *Willy West*, *Snogebæk*, for modig og snarraadig indsats, da de med fare for eget liv frelste sømand *Kjeld Madsen*, *Snogebæk*. Mindelegatet havde form af en sølvigarkasse med inskription samt en check paa 200 kr. til hver af brødrene.

*Ejnar* og *Willy West* har for nogen tid siden fra justitsministeriet modtaget et diplom for at have udført en redningsdaad. Inskriptionen lød saaledes:

For redningsdaad den 12. august.

Skænket af kaptajn *Johan Valdemar Witthusens* mindelegat under kronprins *Frederiks* Fond.

I sammenkomsten, der havde *Bornholms* og *Christiansøes* Fiskeriforening som vært, deltog redningsbestyrer *G. Aaskov Pedersen*, København, kommandørkaptajn *H. Nørgaard*, *Bornholms* Marinedistrikt, kontrollør *H. C. T. Møller*, *Rønne* Radio, havnefoged *H. A. Mikkelsen*, *Nexø*, redningsvæsenets opsynsmand, fisker *Axel M. Pedersen*, *Snogebæk*, skibsfører *J. Hagelund Rasmussen*, „*Jens Væver*“, fiskeriforeningens formand, fisker *Ludvig Pedersen*, *Snogebæk*, og bestyrelsesmedlemmet, fiskeskipper *Gunnar Rasmussen*, *Nexø*, og forretningsfører *Anker Nielsen*, *Bornholmercentralen*, *Rønne*.

Redningsbestyrer *G. Aaskov Pedersen* oplyste, at kaptajn *Johan Witthusens* mindelegat er oprettet i 1917 af to døtre af kaptajnen, der omkring 1850 omkom under et skibsforlis i storm i *Nordsøen*. Formaalet med legatet er at uddele belønninger og anerkendelser til den, der medvirker ved redning af en skibbruden. Det er en speciel anerkendelse for udvist mod og snarraadighed under en redningsaktion.

Redningsbestyreren fortalte om kæmpeulykken den 12. august i aar ud for *Balka* og sagde:

*Willy* og *Ejnar West* gik aldeles omgaaende til hjælp med en fladbundet jolle, selv om der var en kraftig brænding. Folk med sagskundskab og indsigt siger, at det var ikke alene beslutsomt og vanskeligt, men ogsaa med livet som indsats idet fartøjet var ganske uegnet til formaalet og til at forcere en brænding saa kraftig, som den, der var den 12. august. De reddede *Kjeld Madsen*, men *Erik Madsen* druknede under sit forsøg paa at svømme i land.

Paa fondens vegne overrakte redningsbestyrer G. Aaskov Pedersen sølv cigarkasserne og checks til Willy og Ejnar Westh og takkede dem samtidig paa fondens vegne for modig og snarraadig indsats.

Ogsaa Ludvig Pedersen, Snogebæk, fremhævede i en hyldesttale den resolutthed og den velovervejede maade, de havde grebet sagen an paa. Ludvig Pedersen mindede om, at Ejnar Westh engang før havde frelst en turist, der syd for Snogebæk var kommet i livsfare. Ejnar Westh og en kammerat roede ud til turistens og bjergede ham.

Kommandørkaptajn H. Nørgaard lykønskede paa Marinedistriktets vegne.

— Alle fra chefen til yngste værnepligtige har været fulde af beundring over det, der udrættedes den dag, sagde han.

Inden mødet blev hævet, takkede hædersgæsterne for den ære, der var blevet dem til del.

### Transporten af kystredningsbaade bliver hurtigere og lettere

Hidtil har det været en arbejdskrævende indsats at transportere kystredningsbaade op og ned over forstranden paa ruller, og man har indenfor redningsvæsenet længe spejdet efter en maade, der kunne gøre dette nødvendige arbejde baade hurtigere og lettere for mandskaberne.

Som tiden gaar, bliver baadmateriellet ogsaa baade større og tungere, og transporten fra baadhus til havstokken var ved at blive noget af et problem. Nu har fabrikant Rasmussen, Ryslinge, løst dette spørgsmaal paa en maade, som der er almindelig tilfredshed med, idet han har konstrueret en vogn, der er monteret paa

6 svære gummihjul, som redningsbaaden hurtigt trækkes af og paa, og denne vogn er foreløbig blevet leveret stationen i Nørre-Vorupør, der har prøvekørt den til stor tilfredshed.

Fra redningsbaadshuset og ned over stranden, hvor der er en cementbane, der nu forlænges til 100 meter skraanende let udad, er det nu muligt at gøre turen til havet paa ca. 4 min., hvad der ved hjælp af ruller før tog ca. 20 min. Det er meningen, at en lignende vogn skal leveres til stationen i Stenbjerg, der som bekendt faar m/redningsbaad stationeret i vinter, hvad jo tillige ogsaa bliver tilfældet i Thorup-Strand.

Vognen, der blev leveret og prøvekørt i Vorupør under nærværelse af redningsbestyrer Aaskov Pedersen, koster 15.500 kroner.

Fabrikant Rasmussen, siger overfor „Tidsskrift for Redningsvæsen“, at det tilfredsstillende resultat er naaet efter en samtale jeg havde med opsynsmand Niels Jensen, Vorupør, og da jeg havde hørt hans tanker og meninger med den vogn, der skulle bruges, fik jeg ideen til vognen, der nu er leveret i Vorupør.

Løvrigt har det været en spændende opgave at gaa i gang med, da der jo ikke tidligere er fremstillet en saadan vogn. *jp.*

### En verdensberømt salme

Den verdensberømte salme eller aandelige sang „Nærmere, Gud, til dig“ maatte kæmpe en haard kamp for at blive optaget i den danske salmebog.

I sidste hefte af sin fortræffelige Danske Salmehistorie fortæller pastor Anders Malling bl.a.:

Maaske er denne sang skrevet paa Atlanterhavet 1840. Men den blev i hvert fald offentliggjort i den samling „Hymns and Anthems“, som londonpræsten W. J. Fox udgav til brug for sin menighed. Første del af bogen udkom 1840, anden del med denne sang aaret efter. Fox var nærmest unitar. Han havde opfordret Sarah Adams, som var medlem af menigheden, til at skrive bidrag til salmebogen, og hun sendte 13 originale sange og nogle oversættelser. Hendes søster Eliza redigerede musikken til bogen og bidrog selv med 63 melodier, deriblandt ogsaa en til denne sang.

Sangen fandt hurtigt vej over Atlanterhavet igen, idet den blev optaget af J. F. Clarke i en salmebog i Boston. Den skal efterhaanden være oversat til 141 sprog.

Den er dog ikke blot oversat, men ogsaa bearbejdet og omskrevet, baade paa engelsk og paa andre sprog. Man har villet drage Kristus ind i den. Sangen er imidlertid først og fremmest gammeltestamentlig, gennemvævet af billeder fra fortællingen om Jacobs drøm. Gammeltestamentlige salmer synger man ellers med glæde, f. eks. „Hyggelig, rolig“ og „Giv, mig, Gud, en salmetunge“, naar man blot ved, at forfatteren er ortodoks. En klog englænder

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 1965 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, Fyens Stiftamt, Slotstet, Odense**, til hvem skemaerne vil være at indsende inden den 15. januar 1965.

Legatbestyrelsen.

siger imidlertid: „Der er næsten aldrig kætteri i salmer. I dem har vi hjertets teologi og et universalt ritual“.

To begivenheder har bidraget til dens verdensberømmelse. Det var præsident MacKinleys yndlingsalme, og med den trøstede han sig, da han laa paa dødslejet i 1901, ramt af mordrens kugler. Paa begravelsesdagen blev den sunget i alle amerikanske kirker. Og da kæmpedamperen Titanic forliste 15. april 1912, skal den være blevet spillet af skibssorkestret og sunget af de dødsdømte passagerer, som blev tilbage, da redningsbaadene var sat i vandet. Der er dog modstridende beretninger herom. Man fortæller ogsaa, at dirigenten Harley Wallace nogle aar tidligere af en ven blev spurgt, hvad han ville gøre, hvis han var dirigent paa et skib, og det viste sig, at det skulle gaa under. Han skal da have svaret, at han ville slaa an til „Nearer, my God, to thee“.

Sangen blev oversat til dansk af den senere stiftsprovst Henry Ussing under et ophold i England, sandsynligvis i sommeren 1881. Han tænkte særligt paa at bruge den i sit søndags-skolearbejde. Denne oversættelse lyder:

*Nærmere, Gud, til dig,  
nærmere dig!  
Er det end korsets vej,  
du viser mig,  
altid dog synger jeg:  
Nærmere, Gud, til dig,  
nærmere dig!*

Sidste vers i Ussings oversættelse lyder:

*Og er for sidste gang  
striden forbi,  
sjælen til himmelvang,  
løfter sig fri,  
evig da jubler jeg  
hjemme, min Gud, hos dig,  
hjemme hos dig!*

Salmen har gennem mange aar staaet i adskillige danske sangbøger og i Sønderjydske Salmehog.

Kun med møje fandt den optagelse i „Den danske Salmehog“. Den kom saaledes ikke med i Prøvesalmehog, men blev optaget ved forhandling mellem kommissionen og kirkeminister Hermansen, som havde lovet stiftsprovst Hee Andersen og hans „salmehogskreds“ at optage et mindre antal aandelige sange, blandt hvilke denne var foreslaaet.

Kaj Munk skriver i et brev til vennen Herluf Aagaard: „... og saa beder jeg altid i „vi“-form, ofte med en udtæret, rystende haand i min; ... Kære Far i Himlen ... hjælp til, at alt hvad der sker i vort liv, bare maa lære os at nynne sangen, de sang, da skibet sank: Nærmere, Gud, til dig, nærmere dig ...“.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

### HIRTSHALS



#### Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger  
samt Reparationer  
Hirtshals . Telefon 132

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

Telefon 70

#### A/S HIRTSHALS BANK

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

#### HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Holger Nielsen

#### CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl. Kød og Paalæg

#### »VIOLA«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

#### LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Bejening Dag og Nat

### THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Marsø  
Støbegods*

### Fiskerne skød ikke over maalet i Cheminova-sagen

Paa det landvæsenesmøde, der forleden blev afholdt i Lemvig, med baggrund i Cheminova-fabrikens spildevandsudledning i Limfjorden og Vesterhavet, blev der fremsat den udtalelse, at vore fiskere i deres foreløbige argumentation mod giftforureningen og fiskedøden, havde skudt over maalet.

Man kan vistnok med god grund betegne denne paastand som en af de uheldigste, der blev fremsat paa mødet, hvor ikke mindst fiskeriets folk var yderst saglige, naar det betænkes, at de i første omgang er direkte ramt af ulykken paa deres pengepung. Det er allerede aar siden, at fiskere var ude for de alarmerende oplevelser at finde masser af de fiskearter paa stranden, de normalt plejer at fiske i deres redskaber paa havet. De slog da straks alarm og satte sagkundskaben ind i sagen, der nu — noget sent, mener vi — til fulde har underbygget fiskernes bange anelser med vished: Fiske-døden i havet og i fjorden er en direkte følge af giftudledningerne fra fabrikken Cheminova.

I sig selv er det en chokerende meddelelse, og ikke mindst den meddelelse, at der i et enkelt tilfælde er sluset ikke mindre end 3-4 tons gift ud i havstrømmen. Intet under, at en fisker paa mødet stille bemærkede, at han bedre kunne fatte, at østers- og hummerbestanden er lagt øde i vore ellers saa højt besungne friske Limfjord og Vesterhav.

Fiskeriets krav maatte da blive: Stop Cheminova-giftkilden saalænge undersøgelsen staar paa.

Det er jo nemlig ikke kun et spørgsmål om den giftudledning, der har dræbt en del af fiskebestanden, og fortsat vil gøre det, men de bange anelser omkring overfladevandet, som Thyborønraadet er henvist til at betjene sig af, aabner alvorlige perspektiver — for mennesker.

Derfor maa det spørgsmål, den konservative folketingsmand H. C. Toft, har rettet til fiskeriministeren, om hvad han agter at foretage sig i sagen, indtil udvalgsbetænkningen foreligger, være livsvigtigt.

#### LEMVIG

**E. SMEDEGAARD**  
Solv. Guld. Øbr. Optik  
\*21211 LEMVIG \*21211

#### LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer  
P. Poulsen - Telefon 20209

#### LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

TH. \*21222

#### A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning  
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 21566

Aktieselskabet

#### LEMVIG BANK

TH. \*20777

Kontorer i  
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

#### LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 203359 - Auktionskontoret TH. 20813  
Privat 20504

#### LEMVIG VAADBINDERI

Viggo Jeppesen . Telf. 20803

Al Slags Vaad og Travl leveres omgaaende

#### OVE LOK OLSEN

Smede- og Maskinværksted  
Havnen . Lemvig . Telf. 20820

#### JESPER PEITERSEN

Fiskeri- og Skibsartikler  
LEMVIG - - - TELEFON \*21488

Filialer i Thyborøn og Thorsminde

#### VESTJYSK SPORTSMAGASIN

Vestergade 19, Lemvig Telf. 21163

Alt til jagt, fiskeri og camping

#### Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere

HOLM & WONSILD

#### Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon \*21311 . 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

Vi bringer alle, saavel vore læsere som vore  
annoncører, de bedste ønsker om en glæde-  
lig jul og et godt nytaar.

Redaktion og ekspedition.

#### SKAGEN

#### SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsproviertering . Etableret 1909

#### P. Saxberg A/S

Telf. 41144 (7 Lin.) . Telex 9799  
Adresse: Havneplads 16-18  
Telegramadresse: »Saxbergahip«

#### 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. 28429  
v. E. Nielsen og G. Erlandsen  
Repræsentant for »TUXHAM«

#### Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen  
Statsautoriseret  
Telefon 20293 . Telegr. Adr. Fiskemose

#### C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . TH. 26000

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

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

Esbjerg gl. Havn  
Telefoner: 20564 - Privat 20718

anbefales med saavel Nybygning  
samt Reparation

#### BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn  
Th. Kontor og Lager 20047, privat 20386

#### H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæreri  
Ny Havn - Telefon 22153

H. J. Christensen privat Telefon 21482

#### HANS AA & SØNNER

Sejlmagere  
Ny Havn . Esbjerg . Telefon 23288

#### ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 20387

#### Gravmonumenter

Martin Billeschou  
Stormgade 59  
Telefon 20838

#### 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 25399

Nybygninger - Reparationer - Smedie