

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 233 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

sommersejlerne 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 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

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
 Læsebureau



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd


Nr. 1

1. januar 1965

32. Aarg.



Østtysk trawler strandet ved Skagen —
 7 mand reddet



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 Skibsmalerarbejde udføres
 Telefon 2 33 67
 Gl. Havn . Esbjerg

Marketenderiet
„NY HAVN“
 ESBJERG
 Indeh. Svend Jørgensen
 Kaffe og Smørrebrød
 Telefon 2 49 58

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

Dampskibsselskabet
TORM
 København

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg **Vestjysk Krystal Isværk** A/S Telefon 2 00 66

GRENAA MOTOREN — til alle maritime formål



KRAFTIG DRIFTSSIKKER ØKONOMISK LET AT MONTERE LANG LEVETID

Leveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse. Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring — Håndstyring.
 2-akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk start (Glødespiraler).
 Populære priser og betalingsvilkår.


GRENAA MOTORFABRIK
 TELEFON GRENAA (063) 20666

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

J. GRUMSEN
 Maskinfabrik
 Tlf. 233 82
ESBJERG

Jørgen Hansens
 Skibssmedie
 v. K. Nielsen
 Smedens Gang
 Gl. Havn
 Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen & Aaens
 Vaadbinderi
 Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN
 Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1965

65/1471

32. aarg.

LEMVIG BIBLIOTEK

mag.
s. 65.9 1965

Før „København“ forliste stod mandskabet

æresvagt

Begravelse i Buenos Aires under deltagelse af alle eleverne fra det forsvundne skoleskib.

Den tidligere præst i Buenos Aires, afdøde pastor Sven Nielsen har til provst G. Sparsø fortalt en ejendommelig hændelse, der fandt sted et par dage før jul 1928, da ØKs skoleskib »København« med 60 mand ombord, deriblandt 48 elever, stod havnen ud fra Buenos Aires for aldrig at lade høre fra sig.

Nogle dage før afrejsen havde de unge sømænd overværet en kammerats begravelse. Han var 16 aar og hed Dan. Under en landlov var han kommet til skade. Han blev paakørt af et rangerlokomotiv i havnen, idet hans ene hæl sad fast i en jernbaneskinne, og da han kom paa hospitalet, maatte lægerne amputere hans venstre ben helt oppe ved hoften.

Han tog det tappert. „Nu kan jeg jo ikke blive sømand“, udbød han, „hvad jeg altid har haft lyst til, men man kan jo blive saa meget i vore dage med kun ét ben, saa det gaar nok. Men far og mor bliver jo frygtelig kede af det, naar de hører det“.

De sidste timer

— Hans skib var sejlet, men vi var nogle stykker fra gesantskabet og fra den danske koloni, som besøgte ham paa hospitalet og trøstede ham saa godt, vi kunne, fortalte pastor Sven Nielsen. Men lægerne begyndte at ryste paa hovedet. Thi der var gaaet koldbrand i saaret, og hans liv var i fare. En dag blev der saa ringet til mig fra hospitalet, at hvis den danske præst ville se ham endnu engang, maatte jeg komme straks.

Selvfølgelig tog jeg øjeblikkelig ud til ham, og da jeg kom ind i værelset, hvor han laa for sig selv, var det tydeligt at mærke, at døden var i stuen. Der havde allerede lejet sig disse underlige graa skygger i hans øjne og omkring hans mund, og han var ikke helt klar. Han laa stadig og kaldte; „Mor!“

Men mor var syv tusind sømil derfra hjemme i København og kunne ikke høre sin drengs kalden. Saa satte jeg mig hen hos ham og tog hans haand i min og prøvede paa at tænke mig, hvad vel en mor ville sige, hvis hun sad

her og vidste, at hendes store dreng om lidt skulle gaa gennem dødens port.

Og underligt nok. Lidt efter lidt blev han roligere, syntes klarere, og til sidst saa han op og saa — ikke paa mig, men paa én, som stod bag ved mig, og som jeg ikke kunne se — og derpaa sagde han stille: „Jesus!“ — og det blev det sidste.

»København« i Buenos Aires

Næste dag blev han begravet. Det sker altid i løbet af 24 timer af hensyn til den stærke varme. Og ude i kapellet paa den protestantiske kirkegaard samledes vi omkring hans kiste. Nu hændte det, at netop paa den tid laa ØKs store skoleskib, den femmastede staalbark »København« i Buenos Aires' havn. Og da man der om bord erfarede, at en ung dansk sømand var død og skulle begraves, mødte hele besætningen op og stod æresvagt omkring hans kiste.

Saa talt jeg og skildrede, hvorledes den unge Dan var død: Hvorledes han paa god dansk sømandsskik havde taget sin haarde skæbne tappert og med godt mod, og hvorledes han, da det var rigtigt svært, havde ligget og kaldt paa sin mor. Det er jo ikke noget, en 16 aars dreng ellers gør hølydt. Men naar det gør rigtig ondt, er der vel ikke mange, der er bedre at kalde paa end mor. Men ved den sidste dør hernede, da maa selv mor træde tilbage, og da er der kun ét navn at kalde paa, og det er „Jesus“. Det blev det sidste.

Saa nævnede jeg iøvrigt stedet fra 1. Sam. 20,3: „Saa sandt Gud lever, der er kun et skridt mellem mig og døden“. Det passede jo paa ham, som laa der i sin kiste — ét skridt, en hæl, der hænger fast i en jernbaneskinne — og saa døden. Og det passer jo paa søfolk i

det hele taget: ét skridt, en tynd planke eller plade mellem en selv og døden.

Saa sænkede vi Dans kiste.

Sidste oplevelse i land

Faa dage efter sejlede „København“. Og man har ikke hørt fra det siden. Hvad der er sket derude paa Sydhavet, hvor den gik i ballast til Australien, er der ingen, der ved. Maaske er det stødt paa et isbjerg — det fulgte en ret sydlig kurs — maaske er det kommet ind i en tyfon, som brat har kastet det om, før man har kunnt rebe sejl.

— Har der været tid til at vise mands mod i farens stund? Har der været mulighed for at sende mor eller far en sidste tanke og farvel?

Men om nu de mange ombord gennem deres sidste oplevelse i land af deres unge kammerat, Dan, kunne have lært ansigt til ansigt med døden at kalde „Jesus!“ — ja, saa havde Dans korte liv jo ikke været forgæves, men var blevet brugt af Gud til at vise vej for de mange, som skulle følge snart efter det ene skridt ind i døden.

Redningsvæsenet har aldrig manglet folk

Dets forhenværende bestyrer fyldte 70 aar og beretter om et langt liv paa søen.

De kender sikkert de romantiserede beretninger og malerier af fiskere, der optræder som redningsmænd ved store skibsforlis. „Redningsbaaden gaar ud“ hedder et af malerierne, hvori man fornemmer en lille smule af atmosfæren omkring de dramatiske begivenheder, der ved de store storme kan indtræffe ved danske kyster.

En statsinstitution staar bag redningsmandskabets indsats, men redningsfolkene er ikke ansatte. Det drejer sig om en bibeskæftigelse, som dog tit kan stille vældige krav til sin udøver. Statsinstitutionen bag dette virke er „Det danske Redningsvæsen“, som iflg. lov har bestaaet siden 1852.

Den tidligere bestyrer for redningsvæsenet gennem 23 aar, *Niels Hansen*, bor paa en stille vej i Brønshøj, Gaunøvej 11, og blev 70 aar den 29. december. Hvis man forestiller sig *Niels Hansen* som en mand fuld af dramatiske beretninger om sit og redningsvæsenets virke, skuffes man. Han er — som saa mange af redningsvæsenets medarbejdere — en stille og u-dramatisk personlighed.

Niels Hansen er svendborgenser af fødsel, og hans far var styrmand.

— Vi flyttede dog til København, da jeg var barn, og her tog jeg senere hen i livet min styrmands- og skibsførereksamen. Det var rederiet

C. K. Hansen, som dengang havde en flaaede paa omkring 40 skibe, der bekostede min uddannelse mod, at jeg til gengæld bandt mig som styrmand i en vis periode. Jeg laa med et af rederiets skibe i Kalmar i august 1914, da den danske konsul kom om bord og erklærede, at jeg nu skulle hjem og forsvare Danmark som mariner. Jeg fulgte lovens og pligtens bud, men paa mønstringskontoret fortalte man, at jeg godt kunne stikke af igen. Man havde ikke tøj til saa mange, og man havde mandskab nok, fik vi at vide. Saa gik turen til C. K. Hansen, og jeg frekventerede navigations-skolen.

— Sejlede De under den første verdenskrig?

— Ja, men jeg blev ikke torpederet, hvis det er en beretning af den art, De er ude efter. Derimod sejlede mit skib kul hjem fra England, og det skete i konvojfart. Vi sejlede først til Bergen, derfra til Orkney-øerne, og saa ned langs den engelske kyst. I slutningen af krigen, 1. august 1918, fik marinen brug for mig. Jeg var menig en maaned, men var indkaldt i 13 maaneder og endte som søløjtnant.

En Grønlands-rejse, der varede 72 døgn

— Da krigen var overstaaet, beretter *Niels Hansen*, kom jeg med rederiets skibe til Middelhavet, paa atlantfart og var ogsaa nogle ture i de amerikanske stater. Denne form for sejlads varede tre aar, hvorpaa jeg kom ind i vager-væsned og blev skibsfører paa „Løvenørn“.

— Sprang De ikke over en epoke i Deres sejltid? Der hænger et flot bark-maleri der paa væggen. Det har De vel tilknytning til?

— Rigtigt gættet, lyder *Niels Hansens* svar. Jeg sejlede de første aar for Den kongelige grønlandske Handel — det var før første verdenskrig, og det var i de gamle sejlskibe „Thorvaldsen“ og „Ceres“ — gode skibe forstår De; de kunne holde til noget.

Udtalelserne lyder som kærlighedserklæringer, som kun tidligere søfolk kan udtrykke dem.

— Den værste rejse, jeg har været paa til Grønland, varede 72 døgn. Den var en haard tøm, kan De regne med. I dag flyver man derop paa 8 timer. Flyvemaskiner var jo kendt allerede dengang, og vi talte ogsaa om bord



Niels Hansen

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadformand *Niels Chr. Brink*, Grenaa, er afgaaet ved døden den 16. november.

Niels Chr. Brink, der var født den 19. november 1882, blev ansat ved stationen „Grenaa Havn“ som baadmand den 1. januar 1907 og som baadformand den 1. oktober 1940. Han afskedigedes p. g. a. alder den 1. oktober 1949. *N. Chr. Brink* havde deltaget i redningen af 121 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand *Kristian Johannes Thuesen*, Snogebæk, er afgaaet ved døden den 20. november 1964.

K. Johs. Thuesen, der var født den 20. maj 1889, blev ansat som baadmand ved Snogebæk redningsstation den 1. januar 1925 og som opsynsmand den 1. december 1931. P. g. a. svagelighed tog han sin afsked den 1. september 1953. Han havde deltaget i redningen af 29 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Ole Jensen Pedersen*, Vedersø, er afgaaet ved døden den 24. november 1964.

Ole J. Pedersen, der var født den 3. oktober 1874, blev ansat som baadmand ved redningsstationen i Vedersø den 1. august 1898 og afskediget p. g. a. alder den 1. oktober 1936. Han havde deltaget i redningen af 146 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

om, at man nok om nogle aartier kunne flyve fra land til land, men aldrig til Grønland. Det var vejrforholdene ikke til. Vore formodninger slog ikke til.

Vi sejlede til mange forskellige steder, havne var der ikke. Vi ankrede op paa reden og sendte varer ind i pramme. Livet i Grønland var dengang uhyre primitivt, men for vort eget vedkommende konstaterede jeg, at paa disse rejser var der aldrig nogle syge eller forkølede, hvilket jeg tilskriver den gode forplejning om bord plus den rene luft, vi befandt os i. Man gjorde dengang to grønlandsrejser om aaret. I dag er det som bekendt noget mere.

Den fhv. bestyrer af redningsvæsenet kan dettes historie uden ad og fortæller, at det før 1928 bestod af et nordligt distrikt og et sydligt, som omfattede Møn og Bornholm. De blev lagt sammen, og mens der før havde været en bestyrer i Skagen og en paa Bornholm, blev ledelsen lagt til København.

— Det gik der vældige dønninger om, siger *Niels Hansen*, men det var nu klogt nok, for bestyreren har meget at se til i København, f. eks. bygningen af redningsbaadene og tilvirkningen af andet materiel. Bestyrerens opgave bestaar ogsaa i nogle gange om aaret at be-

Fhv. baadformand *Karl Georg Pallesen Mørk*, Sæby, er afgaaet ved døden den 1. december 1964.

Karl G. P. Mørk, der var født den 31. december 1904, blev ansat som baadmand ved redningsstationen Sæby den 1. oktober 1940 og som baadformand den 1. januar 1946. Som følge af svagelighed maatte han tage sin afsked allerede den 1. oktober 1951. Han havde deltaget i redningen af 9 skibbrudne.

60 aar

Baadmand og motorpasser v/ r/st. „Lild-Strand“ *Chr. Peter Smærup-Sørensen* fylder den 2. januar 60 aar.

Betjeningsmand v/ r/st. „Gudhjem“ *Jørgen Vilhelm Tranberg* fylder ligeledes den 2. januar 60 aar.

25 aars jubilæum

Baadformand ved redningsstationen „Nørre-Vorupør“ *Kristian Baltiesen* og baadmand og motorpasser ved redningsstationen „Esbjerg“ *Werner H. R. Diers* kan den 1. januar 1965 fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenets tjeneste.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Løkken“.

Som ny baadformand ved stationen er fra 1. december 1964 ansat baadmand *Holger Jensen*, og i den ledigblevne plads som baadmang er midlertidig ansat fisker *Iver Larsen*.

Som ny reservemotorpasser er ansat baadmand *Arne Froholdt Pedersen*.

søge samtlige redningsstationer, og det har altid været en oplevelse at komme alle steder mellem det yderste Vest- og Nørrejylland og Christiansø og Bornholm mod øst.

Vi havde et fint samarbejde, hvilket medarbejderne aabenbart ogsaa har ment, da jeg har modtaget mange tilkendegivelser herom — sidst ved min afgang i 1963, siger *Niels Hansen*.

Og saa har der aldrig været mangel paa arbejdskraft i redningsvæsenet. Fiskerne, der er den fremtrædende del af mandskabet, vil gerne have disse faste indtægter, skønt de ikke er formidable. De er dog sikre. Strandvagterne i taaget og stormfuldt vejr er ikke eftertragtede men vær vis paa, at naar det sætter ind, saa er samtlige Danmarks kyster under observation af et trofast mandskab. V.

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

Haarde opgaver for vore redningsskibe

I week-enden 12.-13. december gik der en storm hen over Vesterhavet, som til tider registreredes til 10-12 i styrke, og da der var flere tilfælde, hvor fartøjer var i nød paa havet, blev det til haarde ture for vore to redningsskibe, der begge var engageret.

For redningsskibet „Vestkysten“, der ved denne lejlighed førtes af kaptajn Sørensen, drejede det sig om undsætning til Frederikshavnerkutteren „Krabholm“, der laa paa Fladen grund med maskinskade. Vestkysten gik ud af Thyborøn havn ved middagstid lørdag den 12., og det blev en tur i svær sø og med 11 i vindstyrke. Om eftermiddagen, da skibet var kommet ind i dette urolige farvand, faldt der en braadsø ind over skibet, der forårsagede en hel del ravage, saaledes blev motor-redningsbaaden knust, ligesom meget andet opretstaaende blev beskadiget.

»Storeknut« som hjælper

I Fladengrund-området mødte „Vestkysten“ vejr- og redningsskibet „Storeknut“, der da allerede havde omtalte havarist under bugsering. Nu blev det altsaa Vestkystens tur til at bugseres, og det blev baade en lang og haard tur inden kontakten med den jyske vestkyst blev opnaaet, hvilket fandt sted søndag aften ved 22-tiden.

Ved indsejlingen til Thyborøn, hvor havet over revlerne var voldsom, laa kutteren „Jens Kirk“, og ventede paa at komme i havn, og denne kutter gik under farten indover, bag ved den under bugsering værende kutter, saa den evt. kunne gribe ind, dersom slæbetrossen skulle knække. Alt forløb paa normal maade, saaledes at de tre skibe kunne lægge til kaj efter veludført arbejde.

»F. V. Mortensen« ogsaa i aktion

Under det haarde vejr og hav blev ogsaa redningsskibet fra Esbjerg kaldt ud. Det var for at hjælpe den libanesiske fragtskib „ZOODO-HOSPIGI“, der var paa rejse fra Hull til Bremen. Den kunne ikke manøvrere i det haarde vejr, og var i drift mod Horns rev. Redningsskibets fører, kaptajn Löschenkohl, gav over radioen havaristen instruktioner, saa denne kom uden om det farlige område. Derefter prøvede redningsskibet at hjælpe havaristen op imod vinden. Der blev skudt en line over, men søget maatte opgives, da fragtskibet var i fare for at tippe over, da det laa paa tværs af baade hav og storm. „F. V. Mortensen“ besluttede da at lodse det næsten drivende skib ind over det smalle farvand over Graadyb barre. Det siger sig selv, at det her drejede sig om en farlig færd, der dog heldigvis lykkedes. Indenfor Skallingen ventede lodskutteren sammen med Esbjerg red-

ningsbaad, samt bugserbaaden „Asbjørn“, der var klar til at assistere hvis nødvendigt.

Efter en kamp imod elementerne paa 5 timer var man sikker i havn ved 21,30-tiden

Disse to redningsaktioner er med til at kaste glans over vort redningsvæsen, udført som de var, under de vanskeligste forhold.

jp.

Fiskeri-aarbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 72. aargang af fiskeri-aarbogen, der er den eneste officielle haandbog for fiskere.

Fiskeri-aarbogen indeholder saa godt som alle oplysninger, der kan tænkes at blive brug for om bord i mindre fartøjer, f. eks. internationale søvejsregler, regler for sejlads i visse danske farvande, fyrfortegnelser, havnereglementer, fortegnelse over radiostationer, almanak og nautiske tabeller m. m., og fiskeri-aarbogen bruges da ogsaa foruden af fiskere af smaaskibsfarten og mange lystsejlere.

Fiskeri-aarbogen er vist i øvrigt saa godt kendt af sine læsere, at det næppe er nødvendigt at give en nærmere redegørelse for aarbogens mangeartede og alsidige indhold.

Blandt de nordiske lande er der opnaaet enighed om at gennemføre ensartet farvandsafmærkning, og afmærkningen af de danske farvande vil derfor blive ændret i foråret 1965.

Fiskeri-aarbogen bringer i den anledning i afsnit M, „Aktuelle problemer“, en redegørelse for de nye farvandsafmærkninger med udførlige farvetavler, der viser, hvorledes de nye mærker vil komme til at se ud.

Fiskeri-aarbogens øvrige indhold giver maa ske anledning til særlig at henlede opmærkningen paa, at nye internationale søvejsregler træder i kraft den 1. september 1965. De vigtigste af de nye regler og de af handelsministeriet hertil udarbejdede kommentarer er optaget i aarbogen.

Fiskeri-aarbogen bringer endvidere uddrag af de ændrede bestemmelser om skibenes bemanding.

Fiskeri-aarbogen indeholder godt 850 sider, og oplaget er paa ca. 6.000 eksemplarer.

Fiskeri-aarbogens pris bliver, uanset det forøgede indhold, den samme som sidste aar, 13 kr., hvilket maa betragtes som en særdeles lav pris i sammenligning med priserne paa andre tilsvarende aarbøger. Et eventuelt overskud ved udgivelsen gaar til Danske Fiskeres kulturelle Fond.

Fiskeri-aarbogens forlag er som sædvanlig det nautiske firma Ivar C. Weilbach & Co. A/S, Amaliegade 30, København K.

Ikke blot burde fiskeri-aarbogen købes af enhver fisker og læses grundigt, men den har ogsaa bud til videre kredse, der har ønske om, at se indenfor hos fiskeriet.

jp.

Skagenkutter strandet ved Læsø

Tidligt om morgenen den 21. december gik den 28 tons store Skagen-kutter „Jenny Kruse“, der var paa rejse hjemad fra Grenaa, paa grund paa „Mellemlak“ ved Læsø. Det blev for kutterens 3 mands besætning en mere trist jul end de havde haft grund til at tro, idet de først blev reddet juledags eftermiddag, og som saadant fejrede juleaften under de mest beskedne forhold. Efter fiskeri ved Grenaa var kutteren paa vej mod Skagen, hvortil den var ventet ved 17-tiden, og da den ikke kom, blev den meldt savnet, og blev efterlyst over Skagen radio, ligesom marine-distriktet og søværnets operative kommando var ved at forberede en større eftersøgning. Under alt dette sad kutteren urokkeligt fast paa sandbanken „Mellemlak“ syd for Læsø, og mandskabet havde efterhaanden opgivet ethvert haab om selv at faa kutteren fri. Grundstødningen var sket ved seks-tiden lillejuleaftensdag. Man forsøgte resten af dagen at faa kutteren fri, hvilket mislykkedes, og man var i den kedelige situation ikke at kunne komme i forbindelse med omverdenen, da radioen var i uorden. Juleaften opsendte man hele tre gange røde signalraketter, men disse blev ikke observeret. Juleaftenen blev iøvrigt fejret med kaffe og ostemadder, og heldigvis var der ingen øjeblikkelig fare hverken for skib eller besætning. Ved to-tiden julenat tog besætningen en pude gennemvædet med petroleum og satte ild til, og endelig blev de iagttaget inde fra Byrum af en taxachauffør, der straks alarmerede redningsvæsenet, og kort efter sejlede to redningsbaade ud fra Vesterø og Østerby havne, der tog besætningen op og sejlede ind til Læsø. Jenny Kruse blev 2. juledag taget af grunden af Svitzer „Jason“, og det menes ikke, at den har taget synderlig skade.

Thorsminde-kutteren

»Greta Smith« totalforlist

Kutteren gled selv fri af molen ved Thorsminde, men er uden bund og overbygning

Skønt Thorsminde-kutteren „Greta Smith“, som den 16. december strandede paa nordre mole ud for indsejlingen til Thorsminde, nu er bjerget i havn, maa kutteren betragtes som totalforlist.

1. juledag gled Thorsminde-kutteren selv fri af stenkullen og drev ind mod slusen, hvorfra den blev slæbt ind i havnen. Kutterens bund og overbygning er væk, og motoren sidder stadig fastklemt mellem molens betonblokke. Den kan sandsynligvis ikke bjærges.

En stor bjærgningsaktion er hermed afsluttet. To Thyborøn-kuttere og redningskorpset fra Lemvig har siden strandingen arbejdet paa at bringe „Greta Smith“ flot, men det var allerede paa et tidligt tidspunkt klart, at kutteren ville blive slaet i stykker mod molens sten.

„Greta Smith“ fik motorstop tidligt om morgenen den 16. december og drev i haard sø ind paa molens stensætning. De fire mand ombord blev uskade bjærget i land ved hjælp af en redningsstol.

„Greta Smith“, der var paa 20 tons, var bygget i 1962. Den repræsenterede en forsikringssum paa 175.000 kr.

De overlevende fra forlis frøs

ihjel paa redningsflaade

Svensk skib tynget ned af isdannelser — Hele besætningen omkommet trods hurtig hjælp

Tynget af et tykt ispanser sank det 887 tons store svenske lastfartøj „Grauten“ i den stormpiskede Botniske bugt saa hurtigt, at ingen af den otte mands besætning slap fra forliset med livet i behold. Fire tyndt paaklædte søfolk frøs ihjel paa en redningsflaade, og de øvrige menes at være gaaet ned med deres skib.

Fra det nødstedte skib sendtes SOS-signaler til den svenske havneby Skelleftaa om, at det havde 35 graders slagside paa grund af isdannelserne og befandt sig i et stormcenter paa vej til Oskarshamn.

„Skibet kunne følges paa en radarskærm, men forsvandt umiddelbart før et undsætningsfartøj naaede den position, som blev opgivet over Rcodnaa“ meddelte den svenske kystvag.

Trods de ugunstige betingelser i ti graders frost fandtes dog hurtigt vragsrods fra Grauten og begge skibets lukkede redningsbaade observeredes tomme. Alt haab om at lokalisere overlevende svandt, da fire døde besætningsmedlemmer blev fundet paa et klippekær ikke langt fra den position, hvor „Grauten“ menes at være gaaet ned.

Deres redningsflaade var blevet observeret fra et toldfartøj, og en helikopter dirigeredes til stedet. En mand blev forsigtigt firet ved siden af flaaden i et tov og opdagede de fire lig. Søfolkene var meget tyndt klædt og var frosset ihjel i den bidende kulde paa det aabne hav. Det var tydeligt, at de havde forladt „Grauten“ i stor hast.

Blandt de døde mænd i redningsflaaden var en 17-aarig dreng ved navn Hakon Andersson fra Skelleftaa. Han havde kun været sømand i fem timer, da han fandt døden.

En skibstragedie ud for Lyngby den 2. december 1887

Af besætningen paa 8 mand reddedes kun 2

Natten mellem 1. og 2. december 1897 strandede ved Lyngby brig „Johann Frederich“, kaptajn Heinrich Struck, af Wolgast i Pommern, paa rejse fra Grimsby til Stettin med kul. Skibet, der var paa 250 register tons, var afgaaet fra England 27. novbr. Den 1. decbr. om aftenen ved ottetiden opdagede styrmanden, der paa dette tidspunkt havde vagt, et fyr om bagbord og troede, at det maatte være Hirtshals, hvilket han gjorde kaptajnen opmærksom paa. Denne paastod imidlertid, at det maatte være Marstrands fyr paa den svenske vestkyst og fastholdt denne anskuelse efter at have undersøgt kortet. Han satte da kursen syd til vest, hvilken blev holdt indtil henad midnat, da man i det klare maaneskin observerede land. Selv om man søgte at holde skibet klar heraf under et pres af sejl, stødte man første gang paa 3. revle, men kom løs og stødte atter noget inden for, hvor skibet blev staaende fast. Der var en voldsom brænding, skibsbaaden skylledes bort og rælingen knustes, saa at folkene, der ikke længere kunne opholde sig paa dækket, entrede op i masterne, styrmanden i stormasten og de 7 andre i fokkemasten. Da der var gaaet et par timer gik stormasten overbord og straks efter fokkemasten. Styrmanden og tømmermanden reddede sig op paa en flage, paa hvilken ogsaa en matros kort efter kom op, men denne blev et øjeblik efter skyllet bort og druknede. Strandingen fik et overordentlig trist forløb, idet kaptajnen og 5 mand satte livet til.

Om forholdene ved forliset meddeler „Vend. Tid.“ bl. a. følgende:

Kysten falder aldeles stejlt ned mod havet. Det er her, det graadige Vesterhav æder væk af landet, saa at ejerne af Lyngby kirke har frafaldet deres ejendomsret. Ingen begraver mere deres døde paa kirkegaarden her, men kører dem til nabosognene, og skrænten, der stadig nærmer sig, er kun 22 skridt fra nærmeste hus, hvis ejer er belavet paa at flytte med kort varsel. — Videre meddeler bladet:

I nat kl. 2¹/₂ gik den unge fisker Peder Andersen Mikkelsen, vækket af stormen, ned til stranden for at tilse de ved klinten oprukne baade. Da saa han et skib staa paa mellemste revle, tæt nordvest for kirken. Han skyndte sig op for at alarmere naboerne, men da han kort efter kom tilbage, var masterne faldet og skibet ikke til at øjne i den sydende brænding. Da han kom ned paa stranden, mødte ham et frygteligt syn. Vraget var „hugget, flækket og maset i stumper“, og paa et vragstykke sad

styrmanden „forslaaet, saaret og forvildet“. Han ville ikke i land, men Peder Mikkelsen vovede sig med livsfare ud og fik ham slæbt ind paa stranden, hvor han besvimeede. Imidlertid var kvinderne i hans hjem blevet forskrækket, idet et ukendt menneske, drivende af havvand, kom og bad om husly. Det var tømmermanden, der havde fundet op af klinten ved egen hjælp. Senere paa formiddagen fandt man et inddrevet lig, indeklemt i et stykke vrag.

I middags, hedder det videre, sad de 2 redede hos strandfoged Mikkelsen i Lyngby, hvor de ventede paa at komme i forhør. Da briggen var strandet paa herredsgænsen, var begge herredsfogeder, Gulstad og Kampmann, kommet til stede. Af søforklaringen fremgik de oplysninger, som ovenfor er meddelt.

Under grundstødningen flækkedes skibet bogstaveligt; først faldt stormasten og oven paa denne den forreste mast, under fortvivlede skrig fra samtlige søfolk, som havde søgt tilflugt dér. Styrmanden drev ind paa en flage, tømmermanden bagefter ham efter at være blevet frigjort fra rigningen, og naaede land paa samme vragstykke. Han syntes, at have set én mand til paa flagen, men han maatte være skyllet bort af braadsøerne. Styrmanden nævnede navnene paa de forulykkede, først Johannes Last fra Wolin, hvis lig var drevet i land, Carl Jenz og Hermann Baruch samt jungmændene Albert fra Wolack og Carl Richel fra Siegenort. Kaptajn Struck efterlod sig hustru og ét barn. Den reddede styrmand har kone og fire børn, boende i Memel, og tømmermandens gamle forældre er hjemmehørende i Jaseniz nær Stettin. „Der randt taarer i begges øjne, da de oplyste om deres personlige forhold“.

Selv om redningsbaaden blev alarmeret saa hurtigt som muligt, naaede den ikke frem, før braadsøernes ødelæggelsesværk var tilendebragt. Det hele var foregaaet saa hurtigt. „Før jeg tog hjem“, skriver korrespondenten, „saa jeg ind til Mikkelsens. Den unge kraftige sømand, Johannes Last, laa paa en baare. Det var, som om han havde et trodsigt udtryk i ansigtet. Da jeg tog afsked, ringede man solen ned i Lyngby kirke“.

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.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Smukt redningsindsats ved Skagen

Ved 4-tiden natten til den 3. december observerede redningsvæsenet i Skagen, at der blev brændt nødblus-af paa havet et stykke øst for havnen. Under ledelse af baadformand Fedder Henriksen, gik redningsbaaden straks ud af havnen og op til den formodede stranding, der viste sig at være en øst-tysk kutter med 7 mands besætning. Den havde i det haarde vejr, der rasede denne nat, været paa vej ind fra havet for at søge læ i Skagen havn, men var gaaet paa grund ca. 800 meter øst for indsejlingen, paa et sted, hvor der hele tiden stod et svært brod, der gjorde det til en meget vanskelig opgave at komme skibet saa nær, at man kunne komme i kontakt med besætningen.

Det lykkedes ved hjælp af ankre, der fra redningsbaaden blev udlagt, at komme helt op til strandingen, og derefter blev de 7 mand heldig taget ind i redningsbaaden, der derefter styrede mod havnen, hvor de blev landsat. Alle 7 mand, der var meget forkomne, blev straks, efter at være kommet i havn, kørt paa Skagen sygehus.

Føreren af den strandede kutter, kapt. Siegfred Moll, forklarede, at han havde villet søge læ for stormen i Skagen havn, men han havde taget fejl af lysene paa land og molefyrene.

Umiddelbart efter strandingen havde besætningen ladet redningsflaaderne puste op, men storm og hav havde ført dem bort fra kutteren, før mandskabet var kommet ombord i dem.

Kaptajnen udtalte sin beundring over den manøvrering, redningsmandskabet havde udført. Vi bringer i dette nr. et billede, som Vendsyssels Tidende venligst har udlånt.

Bog anmeldelse

James Gould Cozzein: *S/S ST. Pedro*. Gyldendal.

Romanen er skrevet til minde om Nova Scotias skibskaptajner, og fortæller om spændende skibsforsøg ud for Amerikas østkyst.

Alistar Maclean: *SOS Nordpolen*.

Romanen fortæller om en dramatisk brandkatastrofe, der har ramt en britisk meteorologisk station i Antarktis. I den haarde kulde gælder det liv og død for et talrigt mandskab. De svage SOS-meldinger gaar igennem. Hjælp er paa vej — vil den naa frem — bliver det den amerikanske atom-u-baad *Volphin*, der er paa vej. Spændende læsning.

Karl Eskelund: *Sig det til Shahen*.

Igen er der lejlighed til at følge denne dygtige forfatter paa en vidunderlig rejse — denne gang gennem Persien, landet med de mange folkeslag og de mange religioner — landet, hvor danske ingeniører har virket i et halvt aarhundrede, og som vi prøver nu at hjælpe med baade landbrugs og industriel udvikling. Bogen har mange dejlige illustrationer.

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

Aage Krarup Nielsen: *Mit livs eventyrrejse.*

En kombination af selvbiografi og rejsekildringer. Vi følger den fremragende forfatter under hans lægegening blandt lapper nord for polarcirklen, og blandt norske hvalfangere i syd-ishavet, hvad der førte til hans første bog — En hvalfangerfærd. Bogens succes beseglede hans skæbne. Med skrivemaskine og kamera drog han ud i mere end 40 aar. Hans sidste bog er en fængslende fortælling om, hvordan en drengs drømme blev til virkelighed.

Leo Hjort: *Græske billeder.*

En samling væsentlige afsnit af, hvad danske forfattere, arkæologer og kunstnere har skrevet om det brogede mosaik, der hedder Grækenland gennem de sidste 150 aar. Efter læsningen af disse forfatters skildringer, ved man faktisk en hel del om det land, der nylig har modtaget vor yngste prinsesse til dronning.

Gyldendals lommekalender foreligger, og man er som tidligere velklædt med denne lille hukommelses-hjælper.

De ovenstaaende bøger er alle udkommet hos Gyldendal.

Bent J. Muus og Preben Dahlstrøm: *Havfisk og fiskeri.* (GAD)

Det er en bog, som enhver, der holder af og interesserer sig for hav og fisk. Der er beskrivelse af 173 fiskearter, illustreret med 800 tegninger trykt i 6 farver. Bogen behandler fiskeriets historie, moderne fiskeredskaber og fiskefartøjer, den industri, der er baseret paa fisk og anvendt fiskeribiologi. Hvad er nu det for en fisk, spørges der ofte? Har man denne lille bog paa hylden, saa kan man selv løse spørgsmaalet — en udmærket bog, der fortjener at blive solgt.

Knud Andersen: *Første rejse.* (Bogens forlag)

Vi ville have været fattige uden denne digters spændende fortællinger om livet paa søen. Som 14-aarig startedes med forliset af skoleskibet Georg Stage, og senere fulgtes det haarde liv op ombord i en bramsejlsskonert fra Marstal. Det blev til mange bøger, for Knud Andersen kunne andet end sejle, han kunne ogsaa skrive. Hans liv paa havet i ungdomsaarene blev baggrunden for alt det, vi igennem aarene har modtaget i hans bøger, der alle præges af hans aabne sind og varme humor. Hans sidste bog gør endnu engang livet paa søen levende og dragende for hans mange læsere. Knud Andersen skylder vi meget, for han har igennem sine bøger vist vor ungdom, at der er menneskelige værdier at finde paa en gyngende skibsdæk, og jeg vil tro, at hans forfatterskab har draget mangen ung paa havet — ud paa de danskes vej til ros og magt — og det skylder vi Knud Andersen tak for. *jp.*

„Tidsskrift for Redningsvæsen“

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

Ekspedition:

Forretningsf. *Gadgaards 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
Selv. Guld. Obre. Optik
*21211 LEMVIG *21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer

P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. *21222

A. HONORÈ

Isenkram og Udstyrsforretning

ENGGÅRDEN - LEMVIG - TELF. *21566

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. *20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 203359 - Auktionskontoret Tlf. 20513
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 Geismæss - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibsproviantering . Etableret 1809

P. Saxberg A/s

Telf. 41144 (7 Lin.) . Telex 9799

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 41277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 41201

OSCAR SKOUGAARD

aut. installatør . Telefon 41345

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 41538

THISTED

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted Telf. 361

LEDIG

ESBJERG

N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 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

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

Tlf. 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 20938

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 25399

Nybygninger - Reparationer - Smedie

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 233 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	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 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)
 Haveri-Telefon Dag og Nat Central 53010
 Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

DANNEBROG A/S

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG

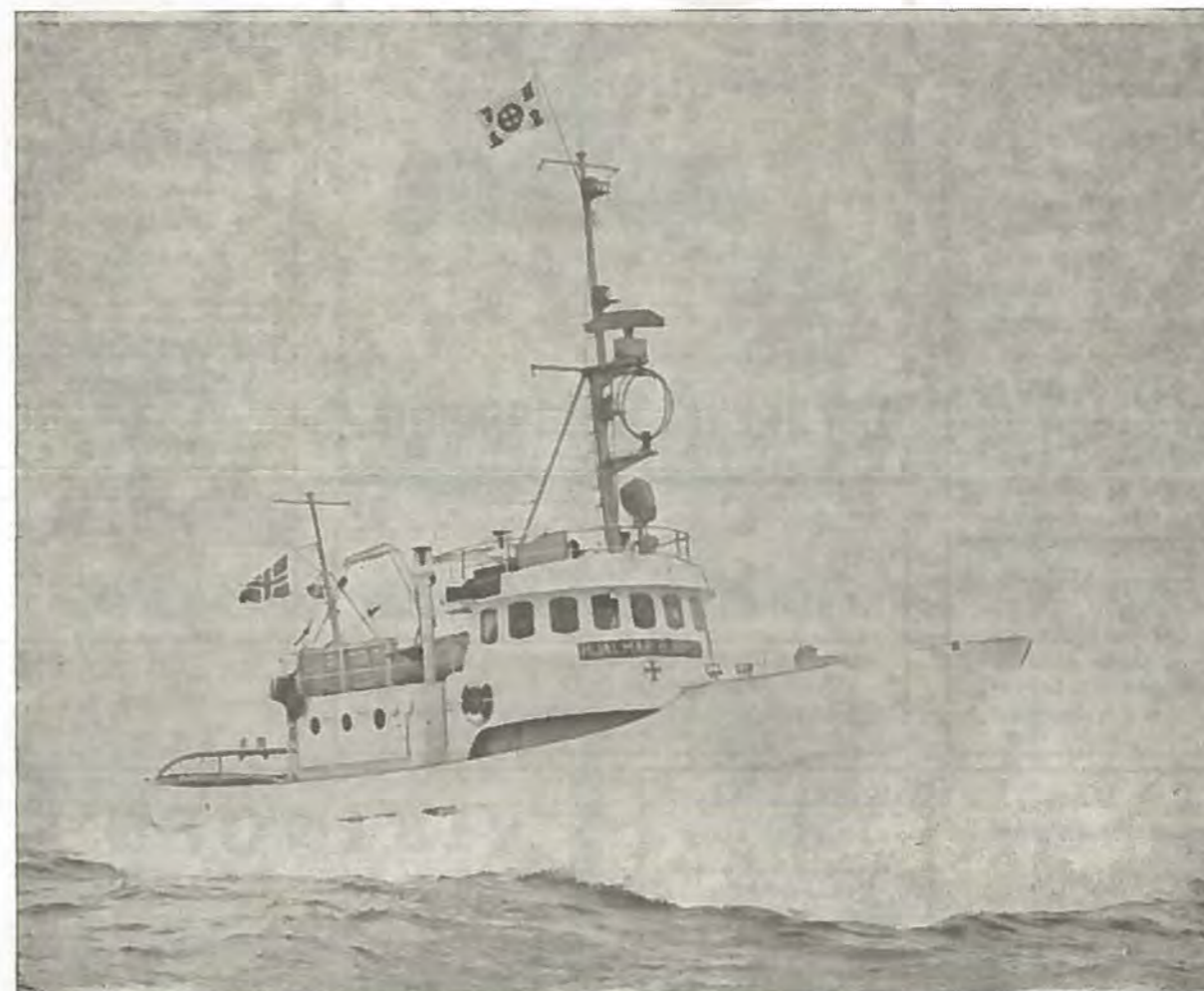


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd


Nr. 2

1. februar 1965

32. Aarg.



Et moderne norsk redningskib

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“
ESBJERG
Indeh. Svend Jørgensen
Kaffe og Smørrebrød
Telefon 2 49 58

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

Damp-
skibsselskabet
TORM
København

GRENAA MOTOREN — til alle maritime formål

KRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
LET AT MONTERE
LANG LEVETID



Leveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.

GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 206 66

**DANMARKS
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE**

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

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg **Vestjysk Krystal Isværk** A/S Telefon 2 00 66

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

J. GRUMSEN
Maskinfabrik
Tlf. 2 33 82
ESBJERG

**Jørgen Hansens
Skibssmedie**
v. K. Nielsen
Smedens Gang
Gl. Havn
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen & Aaens
Vaadbinderi
Hirtshals . Tlf. 180

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime Magasin.

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1965

32. aarg.

Norsk selskab til skibbrudnes redning

(Redningstjenesten og statsstøtten)

Fra det norske redningsblad „Kystvagt“ bringer vi følgende oplysninger om broderfolkets redningsvæsen, som sikkert kan paaregne interesse blandt vort blads læsere.

„Redningsselskabet havde en vis statsstøtte omtrent fra starten for over 70 aar siden og indtil krigen. Da frabad man sig denne støtte, og ved vore prægtige redningsforeningers og andre venners hjælp grejede setskabet sig uden til det i 1953 atter maatte henvende sig til myndighederne. Større fartøjer og udvidet aktionsradius samt almindelig prisstigning gjorde det nødvendigt for at kunne udføre en forsvarlig redningstjeneste. Denne udvikling er blevet stadig mere almindelig. Alle har vi kendt prisstigningen paa kroppen, men sammen med stærkt stigende hyrer, lønninger, sociale udgifter og driftsudgifter er tjenesten blevet stærkt udvidet. I 1955 var den samlet 151½ maaned, mens den for 1965 blev 233 maaned. Flaaden er ogsaa i dag ganske anderledes effektiv og arbejder til dels langt til havs.

— Driftsbudgettet er 6.500.000.

For 1965 søgte redningsselskabet om en statsbevilling paa 3 mill. kr., og hele budgettet er i dag oppe paa 6 500.000, og der kan blive overskridelser. Budgettet er meget nøgtern opsat og er faktisk det minimum, der maa til. Man maa ogsaa være paa det rene med, at landet har indgaaet internationale aftaler paa dette område.

Paa aarets statsbudget er opført 2.600.000 kr. til redningsselskabet, 100.000 mere end for 1964, men det er jo ganske klart, at udgifterne kommer til at øges betragteligt udover de 4 %, som der er tale om. Under budgetbehandlingen i stortinget den 3. december, blev der da ogsaa fra flere sider rejst tvivl om, hvorvidt de 2,6 mill. kr. vil være tilstrækkelig til, at redningsselskabet kan holde sit krydsprogram. Under debatten kom det til orde, at redningsselskabet har en stor og prisværdig opgave at løse, og man maa belave sig paa, at give selskabet de midler, der er nødvendige for en øget aktivitet, som ingen i Norge vil se indskrænket.

— Redningsselskabets nybygning og modernisering.

Vi skal i det følgende opsummere, hvad selskabet har gjort efter krigen, naar det gælder nybygning og modernisering. Til 17 nybygninger er der brugt 13 mill. kr. Det er: 4 redningskrydsere, 1 paa 78 fod og 3 paa 70-72 fod. R/K „J. M. Johansen“ blev søsat i 1949, som selskabets første nybygning efter krigen.

3 staa storkrydsere paa 87½ fod af „Skomvær II“ typen, 2 staa krydsere paa 75 fod af typen „Hjalmar Bjørg“, 6 staa redningsskøjter paa 55 fod. 2 udrykningsbaade paa 42 og 38 fod. R/S „Sørlandsskøjte“ fra 1954 var selskabets første staa baad.

Alle fartøjer har været gaver, bygget for egenkapital alene eller ved at slaa mindre fonds sammen, som hver for sig ikke kunne have skaffet fartøjer i en overskuelig fremtid. Et eksempel er Tritanfonden paa 700.000, som ved at deles op gjorde det muligt at bygge tre 55 fods fartøjer. Salg af udrangerede redningsskøjter har ogsaa givet tilskud til byggeprogrammet. Til modernisering er brugt ca. 4 mill. kr.

Det gælder 15 førkrigsbyggede redningsskøjter, som endnu er i drift: Motorer, ombygning, elektronisk udstyr og redningsudstyr. De er dermed fremdeles gode redningsfartøjer, som hvert aar udfylder sin plads paa de stationer, de betjener. At det er tilfældet, kommer ogsaa af, at de er meget stærkt bygget af første classes materialer, og at der aldrig har været sjusket med deres vedligeholdelse. Lignende modernisering har til dels været foretaget med de fire ældste redningskrydsere. Vi tør vel dermed sige, at samtlige 32 redningsfartøjer, som for tiden sejler, er meget godt udrustet. De sidste 3 faar saaledes nu installeret radar. De 17 millioner kr., der er brugt for at gøre redningsflaaden effektiv, har været absolut nødvendige, men som saa ofte fremholdt før burde vi have haft endnu flere fartøjer. I 1945 havde vi 28 redningsskøjter, hvoraf de 16 rigtignok var bygget i aarene før krigen, og var dengang fuldt paa højde med tiden og udviklingen, men resten

var ældre sejlskøjter, som nok havde faaet installeret motor, men alligevel stod for tur til udskiftning.

At fiskeflaaden fik stadig større fartøjer, og at fiskeriet blev drevet længere til havs og paa fjernere farvande, gjorde det ogsaa klart, at vi skulle have større og kraftigere redningsfartøjer. Det elektroniske udstyr var ogsaa blevet noget andet end før krigen, selvom radar i den første tid baade teknisk og økonomisk var udenfor rækkevidde.

— Et eller to nye fartøjer.

Spejdergaven paa 558,162 kr. gør det muligt med tilskud af fondsmidler, som redningsskabet disponerer over fra før, at bygge R/K „Spejderen“, men som meddelt andetsteds i bladet haaber selskabet at kunne bygge to 75-fods redningskrydsere. Redningstjenesten trænger til dem, og det er selvsagt en fordel baade teknisk og økonomisk at kontrahere 2 samtidig. Forudsætningen er, at vi faar kongelig resolution for ophævelse af navneklausul paa et par større ældre legater, sager der formodentlig bliver afgjort i nær fremtid. De nye fartøjer bliver søsterskibe af R/K „Hjalmar Bjørge“ og R/K „Bergen Kreds“. Agterskibet bliver lidt fyldigere og nogle indre rum omplaceret.

Som man ser, sker der noget i vort broderland Norge, naar man taler om at udbygge det redningsvæsen, som de ogsaa er glade og stolte af.

jp.

Omkring »Risbergen» af Rotterdam's stranding ved Thorup-Strand

Søndag morgen den 24. januar, da jeg begyndte paa mit morgenarbejde — fortæller opsm. N. A. H. Christensen, Thorup-Strand — opdagede jeg nogle lys ude over havet, som jeg syntes var for langt inde til at være lanterner, og heller ikke kunne være lys paa land. Jeg tog da min cykel og kørte til havet, hvor jeg saa, at det var et skib, der var strandet ca. 500 meter vest for landingspladsen, ca. 150 meter fra land paa 2. revle.

Jeg roede ud til strandingen sammen med fiskerne, Lars og Villy Sand, og vi saa da, at strandingen var „Risbergen“ af Rotterdam. Havet var roligt og vejret fint paa dette tidspunkt.

Jeg spurgte, om man paa skibet ønskede assistance, hvortil der blev svaret benægtende, idet der allerede var rekvireret hjælp (man troede paa skibet, at grundstødningen var sket ved Vigsø.) Vi roede derefter i land, og efter at være kommet hjem, ringede jeg til Switzer, og man sagde,

at der allerede var slaaet alarm og „Mimer“ var paa det tidspunkt kl. ca. 7 ved at afsejle fra Esbjerg.

Da fiskerbaadene her fra lejet kom paa havet, sejlede der en af dem hen til strandingen, hvorfra man vinkede ham hen til skibets stævn, og fiskerbaadens mandskab troede, at det var skibets anker, de ville have ført, men saa rystede de paa hovedet. Derefter blev der fra skibet stukket en trosse udover stævnen, og den gjorde fiskerne fast ombord og to andre baade gjorde fast i dem igen, og yderligere en trosse fra skibet blev gjort fast i en fiskerbaad mere — og en i stævnen af ham, hvorefter der ialt var 5 fiskerbaade, der begyndte at trække.

Kl. 9 var „Risbergen“ bragt flot, og kaptajnen vinkede nu en af baadene hen paa siden af skibet, smed en lejder ud, hvorefter en af fiskerne entrede ombord. Fiskeren blev spurgt, om der var nogen, der talte tysk eller engelsk, hvortil fiskeren rystede benægtende paa hovedet. Derefter raabte en af fiskerne nede fra baaden: „Money!“ — hvorefter en af skibets besætningsmedlemmer, som man mener var føreren, trak frakken op over hovedet og rystede paa hovedet.

Medens dette stod paa, laa de andre 4 baade og talte sammen om hvad de skulle forlange for bjergningen. Imens omtalte fisker var ombord, fride man fra skibet nogle flasker spiritus ned paa dækket af baaden. Fiskeren gik ned i sin baad, og derefter sejlede havaristen. Da de 5 fiskerbaade kom hjem om aftenen, talte vi om, hvordan det var gaaet, og vi blev saa enige om, at jeg den paafølgende dag skulle ringe til skibets mægler for at begære bjærgeløn, eller i hvert fald garanti for at rederiet ville klare for det.

Mægleren svarede mig, at det ikke kunne lade sig gøre, hvorefter jeg henvendte mig til en sagfører, som derefter fik udvirket, at der blev stillet en bankgaranti paa 20.000 kr. og, slutter opsm. Christensen, dertil er vi altsaa kommet indtil i dag.

Efter alt at skønne maa der være naturlig baggrund for et krav fra fiskeriside, idet der jo ingen tvivl kan være om, at det var baadene, der trak skibet af grund — og hvorfor stak kaptajnen en trosse udover skibets stævn. Meningen var da sikkert, at de 5 fiskerbaade skulle trække paa ham — og ikke omvendt.

Ærgo — der maa erlægges bjærgeløn, herom er der ingen tvivl efter vor mening. Hvis man har en arbejdsmand i tjeneste, og herunder giver ham en dram, saa betragtes dette som en venlighed, som man da hverken trækker fra dagløn, eller lader være hele betalingen. Det var for let kaptajn!

jp.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Mands Minde

Dødsfald

Den 5. januar afgik opsynsmand og strandfoged ved Lildøre redningsstation, *Christen Gai Kirk* ved døden.

Chr. Gai Kirk, der var født den 18. september 1898, blev ansat som baadmand ved redningsstationen „Liløre“ den 1. oktober 1925 og som opsynsmand den 1. april 1948. Han var dekoreret med redningsvæsenet jubilæumsmedalje.

Fhv. baadformand *Alfred Emil Pedersen Mose*, Kandestederne, afgik ved døden den 4. januar.

Emil Mose, der var født den 8. november 1888, blev ansat som baadmand ved Kandestederne redningsstation den 1. oktober 1913 og som baadformand den 1. oktober 1942. Han afskedigedes paa grund af alder den 1. oktober 1953.

Emil Mose havde deltaget i redningen af 36 skibbrudne og var dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

80 aar

Fhv. baadmand *Anton Marinus Pedersen*, Slettestrand fylder den 17. januar 80 aar.

50 aar

Betjeningsmand ved redningsstationen „Hennegaard“ *Harry Mortensen* fylder den 3. februar 50 aar.

Baadformand ved „Stenbjerg“ redningsstation *Holger Jensen Munk* fylder den 4. februar 50 aar.

Belønning til kaptajn

Kaptajn *Kaj Hindberg*, der fører rederiet J. Lauritsens 4040 tons store fragtskib „Helga Dan“ modtog forleden en guldknappet stok som belønning fra Montreals havnemyndigheder, fordi hans skib var det fætste ved byens kajer i 1965.

„Helga Dan“ kastede anker nytårsdag i Montreal.

I de ved redningsstationerne anbragte bøsser til gaver er der i 1964 indkommet nedenanførte beløb:

Station	Skagen Havn	Kr.	Station	Hennegaard	Kr.
-	Gl. Skagen	72,50	-	Vejrs	4,65
-	Kandestederne	11,00	-	Blaavand	0,00
-	Hirtshals	15,00	-	Esbjerg	25,00
-	Lønstrup	131,35	-	Rindby	7,00
-	Løkken	14,27	-	Sønderho	7,00
-	Slette-Strand	12,59	-	Kirkeby	22,00
-	Thorup-Strand	7,02	-	Sæby	8,00
-	Lild-Strand	5,70	-	Hals	5,00
-	Vigsø	5,00	-	Grenaa-Havn	16,00
-	Hanstholm	44,70	-	Østerby	11,80
-	Klitmøller	25,12	-	Vesterø	18,00
-	Nørre-Vorupør	30,00	-	Anholt-Havn	8,00
-	Stenbjerg	37,50	-	Odden-Havn	15,25
-	Lyngby	8,00	-	Tisvildeleje	20,00
-	Vester-Agger	11,25	-	Stevns	3,25
-	Thyborøn	10,37	-	Klintholm-Havn	38,45
-	Flyvholm	13,00	-	Gedser	22,00
-	Liløre	5,00	-	Snogebæk	59,60
-	Ferring	1,00	-	Rønne	14,00
-	Tuskær	29,00	-	Hasle	12,00
-	Thorsminde	24,00	-	Allinge	12,00
-	Fjand	0,00	-	Gudhjem	12,00
-	Vedersø	1,50	-	Svaneke	38,07
-	Søndervig	5,00	-	Christiansø	12,00
-	Hvide-Sande	95,25			
-	Bjerregaard	8,00			
-	Nymindegab	17,00			

Overføres kr. 661,55

I alt kr. 1068,62

Dette beløb er uddelt til 20 trængende enker efter redningsmænd.

G. Askov Petersen.

Larssen fra 64

En gammel fyrskippers oplevelser til lands og til vands

Fuldmægtig i redningsvæsenet G. Honnens de Lichtenberg, har skrevet en bog om fyrskibskaptajn, Peter Johan Larssen, der var købmandsøn fra Sæby og deltog i begge slesvigske krige, i 23 år var fører af Læsø rende fyrskib, senere af Drogden fyrskib, for efter at have taget afsked fra fyrvæsenet, efter et mere bevæget liv end der normalt bliver flertallet til del, at bosætte sig paa Skagen, hvor han levede et par årtier, helligende sig sin hobby — husflidsarbejder.

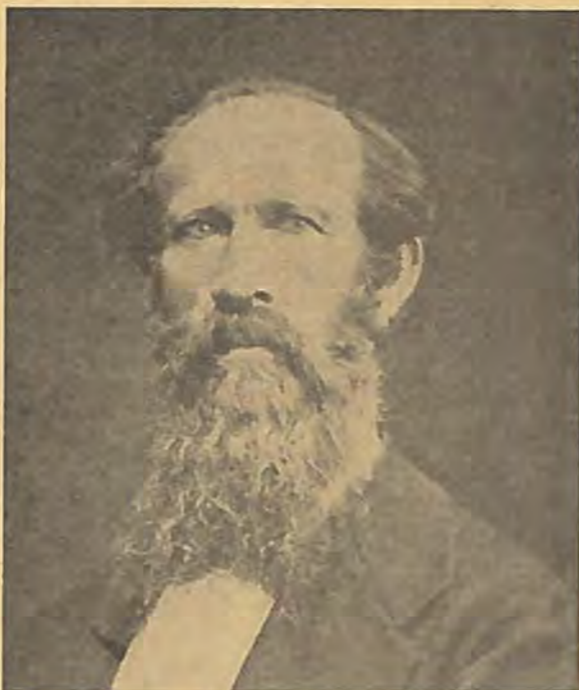
Bogen, der tæller 170 sider, er udgivet af Marinehistorisk Selskab i kommission hos Ejnar Munksgaard.

Det kan straks slaas fast, at den gamle søulk i sit bevægede liv spændte over et stort repertoire saasom sømand, købmand, lodsoldermand, kanonbaadschef, fyrskibsfører, frivillig artillerist paa Dybbøl, Mineekspert, Selvbestaltet spion, baadfører i aarøes strejfkorps, sejlspioner, redningsinteresseret, husflidsarbejder og meget andet.

Som det vil være antydning indledningsvis har „Larssen fra 64“ givet emner nok til en bog, som forfatteren ogsaa har formaaet at skrive, nydende godt af et væld af kildemateriale, der intet savner i dokumentation.

P. J. Larssen blev født i Sæby i 1822 og døde i Skagen som en gammel mand i 1896. Han skulle have været købmand, men havet drog, og det resulterede i nogle aar til søs i sejskibe, for derefter at leve det meste af sit liv ombord paa noget saa stationært som fyrskibe. Var fyrskibstjenesten „stillesejlende“, saa var samme Larssen det stik modsatte, hvad der vel nok fremgaar af den haandfuld interesser, der er antydning i indledningen. Larssen var dynamisk, varmhjertet, nationalsindet, kampglad og maaske ogsaa en smule stridslysten, en ener, forud for sin tid i mange henseender, en mand der hadede alt det konventionelle, og aldrig var bange for at bryde en lanse for, hvad han mente, der burde være ganske anderledes, og her var der visse en hel del, der burde rettes ved baade paa land og hav. Det kunne saaledes være meget godt at ligge fast paa et fyrskib, mens krigen rasede omkring en — men bare ikke for Larssen. Han ville selv ind i tumultens brændpunkt, drog til København og meldte sig, — der var eventyrlyst i aarerne, ogsaa.

Imidlertid vil vi ganske springe en nøjere anmeldelse om fyrskibskaptajn P. J. Larssens krigsmeritter over — det kan man overbevise sig om ved køb af hans bog, eller rettere bogen om ham, som enhver sø- og redningsinteresseret bør købe — og berette lidt om, hvad



Peter Johan Larssen

han virkede for vort redningsvæsen, der var et af hans hjertebørn.

Hans interesse herfor gjorde, at han blev taget med paa raad om de til Læsø bestemte baade, samt den rette konstruktion af vore redningsbaade og indførelse af forbedringer ved forhaandenværende baade. Det menes saaledes, at det skyldes denne mand, at vore redningsbaade indrettedes til sejlføring, ihvertfald var han en kraftig fortalere herfor. Indførelse af kompas og kikkert. Helt op i alderdommen havde redningsvæsenet hans interesse, hvad han gav udtryk for, ved at skænke en sølvpokal til det frivillige redningsmandskab ved barken „Eratos“ stranding ved Skagen den 2. februar 1894.

To hovedinteresser i livet

I nogle erindringer, som den gamle kaptajn skrev — dateret Højen 12. december 1893 — slutter han nogle betragtninger med at udtale: Jeg har haft to hovedinteresser i mit liv. Den slesvigske sag og redningsvæsenet, og sat mit liv og ære ind paa begge, men kun mødt skuffelse. Han fortsætter: Jeg har dels gennem blade dels privat, ført en ihærdig kamp for en forbedring af denne smukke institution, der fra de overordnede side har været temmelig forsømt. Der var det mærkelige i denne strid, at medens marineministeriet paa det skarpeste (truede med

afsked) foreholdt mig, at jeg ikke burde skrive imod en admiral, var jeg i den bedste forstaaelse med indenrigsministeriet, under hvem redningsvæsenet sorterede, Netop som jeg havde de bedste udsigter til at naa maalet, trods den mægtige og myndige direktør Baches ihærdige modstand, berøvede døden mig i løbet af kort tid min trofaste og indflydelsesrige protektor (General de Jonquières, Minister Skeel), samt det højst elskværdige ægtepar, kammerherre Shested-Juul og hustru, hvoraf navnlig den sidste med sit store rige hjerte, varme interesse og aldrig svigtende ihærdighed utvivlsomt ville have bragt denne sag til en gunstig afslutning, ligesom hun kunne skaffe Lars Kruse oprejsning, idet hun havde vundet kronprinsens fulde interesse for sagen, som jeg personlig blev overtydet om. Jeg kan her udtale, at samme dag den mægtige direktør Bache ytrede til kommandør Schulz: Lars Kruse skal aldrig blive indstillet — blev han indstillet utvivlsomt efter paalæg fra højeste sted.

Otium i Skagen

Et afsnit af bogen omhandler den gamle fyrkaptajns otium paa Skagen (Højen), der er hentet i Vensyssel aarbøger 1962, fra en artikel af den kendte form. for Skagen fortidsminder, strandfoged Chr. Thagaard, der, lad det være sagt i parantes, har udført et aarelangt fortjenstfuld folkloristisk arbejde, og er en af vor tids bedste kendere af Skagen af i gaar og i dag.

Om „Larssen fra 64“ og hans ankomst til Skagen hedder det: En sommeraften i 1883 da højenboerne efter sædvane stod paa havklitten og tog kending paa vejret for den kommende dag, og de drøftede de forbisejlede skibes egenskaber, undgik det heller ikke deres opmærksomhed, at en lille sejljolle kommende langs land fra øst, søgte landing ved deres landingsplads. Da de god sædvane tro kom til stranden for at hjælpe med at løfte baaden op paa det tørre, viste det sig, at baadens mandskab bestod af en gammel fuldskægget mand, og denne ene mand var fhv. fyrskipper, Johan Peter Larssen. Da baaden var paa det tørre, spurgte han de tilstedeværende fiskere, om der kunne faas logi for natten der paa pladsen, hvortil man svarede ja og henviste til Ole Christian Christoffersens hus, som laa indenfor havklitten omsust af vind og flyvesand. Hjemmet var iøvrigt præget af solid velstand, og kaptajnen, hvis plan det var at bosætte sig paa en ensom ø i den norske skærgaard, fandt behag i forholdene hos Ole Christian og Marie og indgik lejemaal om 3 værelser og kost (Larssen var ugift), og dette lejemaal varede indtil hans død.

Det hedder videre i denne beretning om den gamle søulks „stranding for livet“. — der kom med kaptajn Larssen en pust af civilisation til den ellers saa primitive egn. Han indhegnede

et stort areal omkring huset, hvor der tilførtes det karrige flyvesand, mergel og muldjord. Der gødedes, plantedes og anlagdes græsplæner. saa der dannedes en hel idyl ved huset. Et par skibsruf fra strandede skibe indrettedes til værksted for hans store hobby: Udkæringsarbejde, fremstilling af møbler i teak og maghogni, med udkæring og indlæg med rav og perlemor. Som sine haandgangne mænd til dette arbejde havde han Jens Gajhede fra Højen og senere Christen Snedker fra Skivern.

Morgendagen begyndte kaptajnen om sommeren ved kl. 6 at tage solhøjen fra klittens top, og hans interesse for fiskeribefolkningen gav sig udslag i, at han paa orlogsværftet lod bygge en jolle, som han skænkede til en af stedets fiskere vel for muligt at ændre ved den bestaaende baadtype II.

Kaptajnens flid i udkæringsarbejde og fremstilling af de mærkelige og snurrige møbler var saa overvældende, at de findes paa flere vensysselske musæer, ligesom de, der har besøgt Skagen fortidsminder, vil have set den i kældersalen.

Han var mindet værd

„Larssen fra 64“ var først og sidst en dansk mand. Det kom til orde med al mulig tydelighed ved en lejlighed i 1891, da han kom i skarp modstrid med bestyrelsen for Dansk forening for Lystsejlad, hvis æresmedlem han var. Man havde indbudt ham til en flerdages kapsejlad med tyske deltagere, hvad han afslog med en haanlig bemærkning: Det er et foragteligt syn, at danske mænd har tyskere som deres gæster under dansk flag.

Det kan jo godt give visse tanker om, hvad den gode gamle søulk ville have sagt til vor situation i dag. Der er ingen tvivl om, at der ville være kommet en ganske anderledes ramsalt kommentar til den ting.

Vi skal imidlertid slutte, og det skal gøres med en kompliment til forfatteren, i sikker overbevisning om, at lignende opgave daarlig kan lægges i bedre hænder.

Og saa vil vi slutte denne anmeldelse med at give ordet — til hvem anden end netop til fyrskibskaptajn Peter Johan Larssen:

Købmand før jeg blev sømand.

Fører før jeg blev styrmand.

Først officer — saa menig.

*Sølvkorset til officeren, guldkors som menig,
og haandværker nu i mit 60. aar.*

jp.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Et tredje redningsskib -

Phv. baadformand i Sønderho paa Fanø, Hans Pedersen, der nu er fyldt 77 aar, har stadig en levende interesse for, hvad der vedrører fiskeri, redningsvæsen og skibsfart.

Hans Pedersen har sendt os denne artikel, der understreger værdien af et nyt redningsskib, og berører mange andre ting. Vi takker for det venlige brev Hans Pedersen, og sender dig venlig hilsen,

I vor epoke fra aarhundredskiftet til vor tid er der sket en mærkbar forandring indenfor søfarten og redningsvæsenet i alle henseende for bjergning af liv og ejendom, som vi ældre, der i mindere om en anden tid, kan glæde sig over den gode forbedring, og een af de mest værdifulde er den traadløse, baade for at tilkalde hjælp og tillige at faa nøjagtig bestemmelsessted, dog tror jeg, at mange endnu levende fra sejskibstidens sejllads, og dens ofte farefulde færd, er der trods alt en glorie af gode minder. Dog erkender jeg gerne, at den farefulde sejllads under de 2 verdenskrige, som menneskers ondskab skabte, kender intet for søens folk, og andre paa landjorden, hvor ogsaa hjem blev ødelagt, og Gud give, han ikke vil tillade en krig igen, da vi ved, at mange nationer er i besiddelse af dæmoniske kræfter for at ødelægge hinanden. Dog bliver disse bundne kræfter ogsaa brugt i den godes tjeneste.

I en fredelig tid var jeg som ung forhyret med et sejskib, hvor vi med aars mellemrum gik ud fra en svensk by (i Kattegat) lastet med træ, begge aar i novbr. maaned, hvor ofte stormene raser. Vi skulle ned paa sydbredden første gang til Magellan-strædet, og aaret efter til Beira i Østafrika, den første rejse gik vi nord om Skotland, og deroppe fik en haard SV storm, men der var plads til at drive for svigtende mersejl. Men aaret efter ville kaptajnen prøve at gaa gennem den engelske kanal, og førend vi naaede tværs af den hollandske kyst, havde vi stormen, saa det kneb os at klare kysten, og paa denne rejse havde vi dækslast af planker, og vi blev henad aftenen kaldt agter, og kaptajnen oplyste, at vi maatte prøve at kaste dækslasten ud for mulig at kunne sætte flere sejl og komme ud fra kystlinien, som ogsaa lykkedes, da vinden rummende gik nordligere. Jeg anførte dette; thi i denne periode fra begyndelsen af aarhundredskiftet til 1914 var der mange sejskibe paa havene, som ikke havde nogen midler via traadløs for at tilkalde hjælp, og vindsejlernes tal var stor dengang, jeg een juledag i 1905, vi laa paa Port Elisabeths red, og paa denne højtidsdag havde alle skibe deres nationalflag hejst, og vi talte 30 store norske sejskibe, tillige tyske og engelske sejskibe og vi var to danske, og det var blot een havn paa hele kloden dengang, og saavidt jeg husker var baade passagerskibe og fragtskibe kulfyldte damp-

skibe dengang, og de almindelige lastbaade løb næppe mere som 8 kv.mil pr. time, og fiskefartøjer havde ikke masskinkraft af nogen betydning, jeg husker en fiskekutter blev bygget i Esbjerg af 4 Sønderhøninger, og den fik en lille maskine installeret og blev prøvekørt i dokkavnen, og den løb meget lidt igennem vandet for fuld kraft.

Saavidt jeg husker, var det i 1910 at Ø. K.'s Selandia var paa sin første rejse som dieselmotorskib, som vi alle kan glæde os over dansk arbejde og snilde. Fra førnævnte aar blev skibene bedre udrustet, dog husker jeg fra efteraaret 1911, at vi paa rejse fra New York og herhjem med en stor lastbaad, at vi endnu ikke havde traadløs telefon; thi de store linere forespurgte os pr. morse-system pr. lampe, og en saadan fik vi anbragt paa broen før næste rejse. Roredningsbaade findes maaske enkelte steder ved nogle stationer, hvor der kan gives forhold, hvor det kræves, men nu har vi faaet mange gode motorredningsbaade med radiotelefon til vore kyststationer, der er værd at paa-skønne, men det er jo et begrænset omraade, hvor disse baade kan hjælpe og redde menneskeliv og eventuel mindre fartøjer i aaben sø, derfor er det meget nødvendigt nu at faa endnu et redningsskib (med hospitalsrum sygeværrelse - ved redning af tilskadekomne mennesker), som jeg har forstaaet, der savnes i de andre 2 redningsskibe. Den ny station bør være Hirtshals eller Skagen, med et omraade for den nordlige Kattegat, Skagerak og den nærmeste del af Nordsøen, og der bør ikke tøves med bygning af et saadan skib, thi er menneskeliv i fare, kræves der hurtig hjælp, som er dobbelt hjælp, selvom vi alle ved, at saa hurtigt et nødsignal bliver udsendt, vil ethvert skib, der opfanger nødsignalet straks afbryde sin kurs, og er rede til at hjælpe, ligesom flyvekorpslet altid er parat, men et redningsskib er til for det samme og er altid parat, og tøver ikke med at gaa til den mest nødstedte besætning, selvom den er gaaet ud for at hjælpe et andet skib, der i øjeblikket har mindre hjælp behov.

Nu har vi faaet mange nye kræfter ind i folketinget som jeg har forstaaet ligesom deres forgængere har stor interesse og velvilje ogsaa for denne sag, og det er glædeligt at erfare for enhver, der har forstaaelse af sølivet og dens fare, og ikke mindst iblandt vor store fiskeribefolkning.

Sønderho, Fanø

Hans Pedersen

Jubilær i redningsbaadstjenesten.

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.

Der er nært fællesskab mellem mennesker - naar det gælder

En medarbejder ved Politiken (E. O. H.) interviewede forleden den nysudnævnte form for „Den almindelige Lægeforening“, overlæge Jens Larsen, Ørsted, der under samtalen udtalte bl. a. disse smukke ord om vore fiskere.

Men naar De spørger om de ting, der har gjort indtryk paa mig i min lægegerning, kan jeg heller ikke lade være at mindes en episode fra min tid som kirurg i Esbjerg. Jeg havde radiokontakt med en kutter, hvor en mand af besætningen var alvorligt syg. Paa grundlag af skipperens oplysninger stillede jeg diagnosen perforeret mavesaar, og det viste sig senere at være rigtigt. Vejret var haardt, og det gjaldt om, at patienten havde saa rolige forhold som muligt. Derfor anbefalede jeg kutteren at sejle til England.

Det, der bevægede mig ved denne lejlighed, var ikke selve det dramatiske med den dødsenssyge mnd, uvejret og forsøgene paa via radiokontakt at bringe hjælp. Nej, det fantastiske var, hvordan alle kuttere paa havet tog del i den syges skæbne. Luften glødede af tilbud om hjælp fra alle de andre, der havde aflyttet vor radio-korrespondance. Det udtryk for fælles-menneskelighed glemmer jeg aldrig.

En kommentar til nyttaarshilsenen fra Thorup strand

Jeg føler trang til at takke de gæve folk i Thorup Strand for den gode radioudsendelse nyttaarsaften. Det er jo rigtigt, at det har været alt for længe med at faa robaaden ombyttet med en motorredningsbaad, og det har bevilingsmyndighederne godt af at blive kritiseret for, men indenfor redningsvæsenet har vi dog altid haft topledelsen paa vor side, hvilket alligevel har stor moralsk betydning, naar man kæmper for sin ret. Hvis de øvrige institutioner — klitdirektoratet, kystfredningskommunerne og til dels naturfredning ikke havde haft topledelsen vendt imod os, ville meget paa den jyske vestkyst have set bedre ud i dag.

Jeg forstaaer den unge redningsmands hustru, naar hun siger, at det under disse forhold er uforsvarlig at lade en mand gaa paa strandvagt alene. Jeg har selv som strandfoged og redningsmand haft den bedste indblik i, hvilken gene den motoriserede ralindustri er for strandfogeder og redningsmænd, og jeg giver den gæve redningsmands hustru ret i, at en redningsmands liv slet ikke kan komme i vægtskaalen som modvægt imod den ralindustri, som ødelægger vor strand og nedbryder vor kyst.

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

er hende ret i, at det er meningsløs, strien tillades at bortfjerne kystens, sae kystfredningen stadig rykkes til, gaende dobbeltvagt kan jeg sige, at os os ikke lader sig praktisere af mandsskab — men at vi mener, at det en mindstekrav fra kystens vagtmand- forstranden maatte forefindes i en saa- fffenhed, at det ikke er livsfarligt at na stranden om natten saa vel som

var det oplevende at høre at folk i strand, unge som ældre, vil fortsætte spor, trods de efterhaanden forskellig- nskeligheder, som truer deres eksistens. er fuldstændig enig med klitplantøren at man maa ogsaa have fredede om- en saa maa man ikke gøre som her, disse omraader og jage turisterne bort. Ole Künell — Tak for din aldrig svig- elighed til kystens folk. nelsen fra Thorup Strand kunne være g afslutning paa din udsendelse sidste Langs den vestjyske Redningssti". Den redningssti er paa sine steder i fare- ls af militær og især af ralindustrien. bor langs stien og har vor livsgerning e kyst, er vist i overvejende grad d folk fra Thorup Strand i, at fort- ædres spor og gøre dagens gerning re humanitære pligter.

Chr. Dahl

gelsk skibsbesætning reddet

lske skib „Amethyst“, der ud for Vinga ejlingen til Göteborg, havde forleden gr. slagside og udsendte nødsignaler, opfanget af Læsø nord fyrskib. Det sat af flere tililende skib samt iøvrigt gsvæsenet fra svensk side. Ogsaa fær- nsessan Margaretha“ gik til undsætning. ke skib „Birtelil“ opsamlede 7 mand af s“s besætning, der var gaet fra borde, re blev bjerget af det svenske rednings-

ekassen for Lemvig og Omegn

August 1847 Telefon *21311 . Postgros 851,00
Kontortid: 9,30—11,30 og 14—16
redag 9,30—11,30, 14—17,30, Lørdag 9—12
Thyborøn Afd. . Tlf. 148
tid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv . Guld . Øre . Optik
*21211 LEMVIG *21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer
P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. *21222

A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning
ENGAARDEN - LEMVIG - Telf. *21566

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. *20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 203359 - Auktionskontoret Tlf. 20813
Privat 20504

LEMVIG VAADBINDERI

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

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 Geisnæs - 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 16-18
Telegramadresse: »Saxbergshipe«

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. Eriandson

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

Tlf. Kontor og Lager 20047, privat 20386

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri
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

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 233 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	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 gennemgående 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)
 Havarit.-Telefon Dag og Nat Central 53010
 Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	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 1965

32. Aarg.



Redningsskibene »Vestkysten« og »F. V. Mortensen«
 bjerger en engelsk damper

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

Gadgaard Nielsen . Lemvig
Bogtrykkeri . Papir en gros . Konto'etablering
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 58

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

Damp-
skibsselskabet
TORM
København

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg **Vestjysk Krystal Isværk** A/S Telefon 2 00 66

GRENAA MOTOREN — til alle maritime formål

KRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
LET AT MONTERE
LANG LEVETID



Leveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.

GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 206 66

**DANMARKS
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE**

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

VIKINGEN
Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magasin

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

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

J. GRUMSEN
Maskinfabrik
Tlf. 2 33 82
ESBJERG

**Jørgen Hansens
Skibssmedie**
v. K. Nielsen
Smedens Gang
Gl. Havn
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen & Aaens
Vaadbinderi
Hirtshals . Tlf. 180

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1965

32. aarg.

Nye redningskibe

paa vej ind i fiskeriet

Der er et gammelt ord der siger om den mand, der ikke har særligt travlt, at han ikke rider den dag han sadler. Selv med fare for at blive betegnet som kritiker, vil jeg alligevel paastaa, at noget lignende tør siges om opfyldelse af fiskerønsker omkring bygning af et redningskib til det nordlige Nordse. Glædeligvis synes det nu at være, om ikke paa trapperne, saa dog indenfor sandsynlighedens grænse, og det er vor nye fiskeriminister, Risgaard Knudsen, der har fundet ud af, at nu maa den megen snak og halve løfter omsættes i handling.

Der var engang en anden fiskeriminister, hvis navn fremover vil forblive tilknyttet loven om kvalitetskontrol med fisk. Vor nuværende fiskeriminister har chancen nu for til sene tider at faa sit navn sat i forbindelse med bygning af to nye redningskibe til Vestkysten. Det ene til Vendsysselkysten og det andet til det sydlige Nordse, hvor Esbjerg-fiskerflaaden trænger haardt til en snarlig afløser for det nuværende „F. V. Mortensen“, der med aarene er blevet noget tung i travet.

Hvilken af de to havne, Hirtshals eller Skagen, der skal være basehavn for nybygningen, er foreløbig uafklaret, og selv om der jo nok kan blive lidt tovtrækkeri og argumentation med ryk fra begge sider, saa er det primære ikke placeringen, men at der bliver sat et dygtigt og tidssvarende redningsfartøj ind til hjælp og støtte for en tusindtallig fiskerflaade, der mærkværdigvis har maattet vente efter et saadant i mere end en menneskealder, mens fiskeriet længere sydpaa fik sit første redningskib efter den store Harboøre-ulykke i 90-erne.

De nye redningskibe, der nu er tale om, befinder sig paa tegnestuen hos ingeniørfirmaet Knud Hansen, der af fiskeriministeriet har faaet opgaven betroet at projektere to skibe med forskellig tonnage-størrelse. Selv om bygning af et moderne redningskib jo er en bekostelig historie, saa er det jo saare nødvendigt.

Det kunne løses i forrige aarhundrede med et snuptag, hvor vor samlede fiskeri vel laa paa ca. 12—15 mill. kr., mens fiskeriet i dag er stærkt paa vej mod milliarder. Iøvrigt har jeg aldrig ment, at redningsmidler bør sættes i relation med hvad vore fiskere formaar at sætte paa kaj af værdier, men alene være en menneskelig haandsrækning, der gives til et befolkningsudsnit, der driver deres erhverv med livet som indsats. At de samme folk, som aarene er gaaet, har præsteret det formidable kunststykke nu at placere sig som landets tredje største eksporterhverv, gør det ikke mindre rimeligt, at de i faarestunder paa havet ikke skal kalde forgæves paa hjælp.

Som det er kendt, har vor regering efter fiskerierhvervets ønske udvidet vor fiskerigrænse til 12 sømil. Fiskerigrænsen har hidtil ligget paa 3 sømil. Denne betydelige udvidelse betyder øgede erhvervsmuligheder for dansk fiskeri. Og den betyder samtidig et udvidet kontrolapparat af hurtiggaaende inspektionsskibe til overvaagelse af, at intet ulovligt fiskeri finder sted. Jeg har set nævnt, at der skal være overvejelser gaaende ud paa en kombination af rednings- og inspektionstjenesten langs den jyske vestkyst, iøvrigt en tanke, der ikke er ny, men har været diskuteret ogsaa i fiskerikredse.

Der er ingen tvivl om, at fiskeriets folk vil forlange, at redningsopgaven som saadan ogsaa fremover maa have en ubetinget førsteprioritet. Paa den anden side vil anvendelsesmuligheder som nære inspektionsopgaver vel ingen hinder være for en hurtig omdirigering, naar der er brug for øjeblikkelig hjælp.

Det er sidste er et problem, som fiskeriorganisationerne og administrationerne nok taler sig til rette om. Hovedsagen er rigelig, stærk og driftssikker redningsmateriel, og det er glædeligt, at nyt initiativ nu endelig synes at være paa vej.

Maagen.

Da Esbjerg nye M/redningsbaad gik til assistance for »Zoodohospigi«, der var i fare for at strande paa Horns Rev.

Kære redaktør J. Pedersen:

I „Tidsskrift for Redningsvæsen“ for januar maaned d. aar bringes en omtale af rednings-skibet „F. V. Mortensens“ assistance til det libanesiske fragtskib „Zoodohospigi“, som den 13. december f. aar under en storm fra SW. var i overhængende fare for at drive paa grund paa Horns Rev.

Sidst i omtalen oplyses, at lodskutteren sammen med Esbjerg redningsbaad og bugserbaaden „Åsbjørn“ ventede indenfor Skallingen for at assistere hvis nødvendigt.

Denne oplysning er imidlertid ikke rigtig for saa vidt angaar redningsbaaden, idet denne fortsatte sin sejlads mod den opgivne position ved Horns Rev, indtil den ca. 17 sømil w. for Graadyb Barre modtog meddelelse om, at „F. V. Mortensen“ nu havde situationen under kontrol og at redningsbaadens assistance ikke mere var paakrævet.

Til evt. brug for „Tidsskriftet“ skal jeg derfor oplyse følgende hovedpunkter af den fra redningsstationen i Esbjerg modtagne rapport vedrørende den paagældende sejlads.

— Søndag den 13. dec. 1964 kl. 15,45 blev redningsstationen alarmeret fra Blaa vand Radio med anmodning om at sende motorredningsbaaden til en position ca. 5 sm. NV for Vyl Fyrskib, hvor det 2000 ts. store skib „Zoodohospigt“ af Beirut med 22 mand om bord var i overhængende fare for at drive paa grund paa Horns Rev.

Kl. 16,00 afsejlede motorredningsbaad nr. 29 (16-ts. baaden) fra Esbjerg med kurs mod den opgivne position og med det formaal at bistaa „F. V. Mortensen“, bl. a. ved i tilfælde af, at fragtskibet skulle strande, da at gaa ind i arbejdet med at bjærge de ombordværende.

Kl. ca. 19,00 modtog MBR nr. 29 meddelelse om, at „F. V. Mortensen“ havde situationen under kontrol og at der ikke var mere behov for motorredningsbaadens assistance. — MRB nr. 28, som befandt sig ca. 27 sm. W for Graadyb Barre, returnerede derpaa til Esbjerg, hvor besætningen hjemsendtes kl. 22,30.

Redningsforetagendets varighed: 7 timer. Udsejlet distance: ca. 50 sm.

Vind; SW drejende mod W, styrke 8 og i bygerne op til ca. 10.

Sø: Meget svær.

Turen, der i rapporten karakteriseres som meget haard, forløb paa tilfredsstillende maade bortset fra et havari paa vinduesviskerne som følge af paavirkningerne fra den meget svære sø.

For Redningsvæsenet har turen iøvrigt interesse derved, at det var første gang ved redningsstation „Esbjerg“, at den nye MRB nr. 29 har været i anvendelse i aaben sø (uden for Graadyb Barre) under saa daarlige vejrforhold.

Med venlig hilsen
G. Aaskov Petersen.

Abide with me . . .

Af P. LODBERG JENSEN, Esbjerg

Det var en herlig oplevelse en aften sidst i maj paa TV-skærmen at se pokal-finalekampen paa Wembley stadion i London. Man saa en smuk og fair kamp, hvor den engelske sportsaand ikke fornægtede sig, heller ikke, da slaget var forbi. De slagne kunne smilende ønske sejrherterne til lykke.

Men det, der særligt tog en om hjertet, var det, der skete umiddelbart før kampen. da den 100.000 store tilskuerskare rejste sig og sang den skønne hymne „Abide with me“.

Der er noget ejendommeligt ved de briter. Mon det kunne ske noget andet sted i verden, at man før en fodboldkamp rejste sig og sang et par vers af en salme? Sikkert ikke! Saa dyb en rod har kristendommen i det engelske folks hjerter. Det er vel derfor, vi holder af dem.

„Abide with me“, som vi nu ogsaa har i vor danske salmebog under titlen „Vær du mig nær“, blev skrevet for 117 aar siden af den engelske præst Henry Francis Lyte fra Brixham i Devon. Han døde 1847. Nogle dage før han lukkede sine øjne, havde han skrevet den hymne, som i de næste hundrede aar skulle synges ind i utallige hjerter. Forfatteren er blevet inspireret af den skønne beretning fra Lukasevangeliets om Jesus, der efter sin opstandelse vandrer vejen til Emmaus sammen med de to disciple, der var saa optaget af samtalen med mesteren, at de ikke kunne slippe ham, men sagde: „Bliv hos os, thi det er mod aften, og dagen hælder“. — Og han gik ind for at blive hos dem og aabenbarede dem sin herlighed.

I øst og vest, paa hav og i land, i store forsamlinger og i bitter ensomhed har salmen gjort sin gerning. En soldat, som var krigsfange hos japanerne under sidste krig og led meget ondt, fortæller, at han for at holde modet oppe hver dag gentog første vers af salmen. Kun dette ene vers kunne han udenad, og han ønskede inderligt, at han havde haft hele teksten. Efter 2 aars fangenskab saa han en dag en medfange rulle en cigaret af noget daarligt tobak og avis-papir. En pludselig indskydelse fik ham til at bede om at laane avisen — og dér fandt han alle versene til „Abide with me“.

Da „Titanic“ i 1912 stødte sammen med et

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadformand *Josef Nielsen Josefsen*, Lyngby, er afgaaet ved døden den 28. december f. aa.

Josef N. Josefsen, der var født d. 14. septbr. 1888, blev ansat som baadmand ved stationen „Lyngby“ den 1. okt. 1920 og som baadformand den 1. okt. 1939. Han afskediges p. g. a. svagelighed den 30. sept. 1945. *Josef N. Josefsen* havde deltaget i redningen af 45 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadformand *Lars Chr. Sørensen*, Hals, afgik ved døden den 20. januar.

Lars Chr. Sørensen, der var født den 21. decbr. 1880, blev ansat som baadmand ved stationen „Hals“ oprettelse den 1. august 1921 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. sept. 1943. Han havde deltaget i redningen af 82 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstega.

70 aar

Fhv. baadformand *Chr. Larsen Christensen*, Thyborøn, fylder den 15. marts 70 aar.

Fhv. betjeningsmand *Johannes D. Jensen*, Christiansø, fylder den 20. marts 70 aar.

60 aar

Baadmand ved redningsstation „Nymdegab“ *Kristian Henrik Jørgensen* fylder den 5. marts 60 aar.

isbjerg og led et frygteligt tab af menneskeliv, fortalte en af de overlevende, en ung maskin-assistent, at skibets orkester standsede med dansemusikken og spillede „Nearer my God to The“, og da redningsbaadene blev sat i vandet, blev hundreder af skrækslagne passagerer beroliget ved tonerne af „Abide with me“ — det sidste, de hørte i dette liv, før Nordatlanten tog dem i sin favn.

„Abide with me!“ — bliv hos mig herre!

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 21311 . Postg. 851.00

Kontortid: 9,30—11,30 og 14—16

Fredeg 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

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.

Ordensdekoration

Redningsbestyrer *G. Aaskov Petersen*, *Gustav Hallgreen*, Esbjerg, og opsynsmd. i Rindby, *Svenning Boye*, er udnevnt til ridder af Dannebrogordenen.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Liløre“

Betjeningsmand *Niels Rønn Larsen* er p. g. a. alder og svagelighed afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar md.

Niels R. Larsen, der er født den 29. novbr. 1903, blev ansat som baadmand den 1. oktbr. 1933 og fortsatte som betjeningsmand ved stationen efter dennes omdannelse til raketstation 1950.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er midlertidig ansat *Niels K. Vejlbj Noermark*.

Redningsstationen „Neksø-Snogeæk“

Baadmand *Kai Thorvald Pedersen* er p. g. a. alder og svagelighed afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af januar md.

Kai Th. Pedersen, der er født den 12. decbr. 1903, blev ansat ved stationen i Snogeæk den 1. oktbr. 1931. Han har deltaget i redningen af 24 skibbrudne.

Da stationens personale skal reduceres, har der ikke fundet nyansættelse sted.

Baadmand *Aage Julius Poulsen* er blevet ansat som reserve-motorpasser.

Norsk skib gaet ned paa jomfrurejsen

— danske søfolk reddede 19 skibbrudne i orkanen.

Det 1000 tons store danske motorskib „Kim“ reddede forleden under en haard storm i Biscayen 19 norske søfolk fra det norske skib „Fossum“, der havde en besætning paa 29 mand. Sammen med et britisk skib „Pelayo“ deltog det danske skib i en eftersøgning af den norske skibsbesætning i ikke mindre end 7 timer. Den var med undtagelse af kaptajnen gaet i to redningsbaade, der endelig blev fundet, og de forkomne søfolk taget ombord. Senere da „Fossum“'s slag-side blev yderligere truende, blev kaptajnen ogsaa taget ombord i „Kim“. Senere gik det norske skib ned; det var lastet med malm, saa i det forrygende vejr var der ikke større chancer. 10 af de norske søfolk blev taget ombord i omtalte britiske skib. Det danske skib, der øvede det smukke redningsarbejde, tilhører rederiet P. V. Christensen, og dets kaptajn er Magnus Thim Nielsen.

Det norske skib forliste paa sin jomfrurejse.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Kong Georgs julegave barberskaal i Lønne

I Lønne, ca. 3 km øst for Nymindegab, bor Jacob Høy — en mand, der har oplevet meget i sit 84 aar lange liv. Foruden at han har været med som orlogsgast i Grækenland, har han været en ivrig fisker og landmand, og han har ogsaa forstaaet at nedfælde sine tanker paa papiret baade i prosa og poesi.

Noget af det mest interessante, Jakob Høy har oplevet, er sikkert, da han dansede om juletræet sammen med kong Georg af Grækenland, og han af kongen fik en metalskaal med græske tegn. Jakob Høy har stadig kong Georgs julegave, som han i mange aar har brugt som barberskaal og stadig anvender til dette formaal.

Kong Georg var kong Konstantins bedstefar. Han var søn af kong Chr. den 9., der blev kaldt hele Europas svigerfar.

— Hvordan gik det til, at du fik en julegave af kong Georg?

— Jeg laa „til orlogs“ i krydseren „Hejmdal“. Det traf sig saadan, at vi var gaaet ind til Piræus — forstaden til Athen — og skulle blive der hele julemaaned.

Kong Georg kom da ned for at fejre juleaften sammen med os. Jeg husker tydeligt, da han dansede om juletræet, hvor han hoppede og sprang, saa frakkeskøderne slog om ham.

— Han var sikkert glad for at være sammen med landsmænd?

— Aah ja, det er da klart nok. Saavidt jeg husker var vi 165 mand om bord. Vi fik alle et lille minde fra kongen. Der blev trukket lod om gaverne, og jeg fik denne skaal.

Da kongen gik efter julefesten, sad vi i rigningen og alle vegne og vinkede til ham.

— Var kongeparret ofte ombord paa „Hejmdal“?

— Ja, de ville gerne om bord til os. Dengang var der krig mellem Japan og Rusland. Derfor laa der ofte mange russiske krigsskibe i Piræus. Naar de kongelige kom om bord hos os, vinkede og raabte dronningen til russerne. Hun var, saa vidt jeg husker, af russisk afstamning.

Jakob Høy sidder og tænker tilbage og mindes, hvorpaa han siger: Kong Georg blev skudt kort tid efter. Det gjorde mig nu ondt.

Tyfus-krydseren

— Hvordan gik det til, at du kom med til Grækenland?

— Jeg meldte mig som frivillig, men hørte dog siden, at jeg allerede paa det tidspunkt var udtaget til at skulle med. Jeg var med „Hejmdal“ et aar. Marinere laa ellers kun inde 3 eller 6 maaneder. Havde jeg bare ført journal

over alt, hvad jeg dengang saa og oplevede, men det maatte vi ikke „til orlogs“.

Der er dog mange ting, man aldrig glemmer. For eksempel Akropolis. Hvor var det underligt at gaa der og tænke paa, hvordan mennesker havde faaet de store marmorsejler op. Mange steder var de rejst ud til stejle skrænter, hvor der var over 100 meter ned. I Alexandria stod en søjle som en fabrikksskorsten med en krone paa. Det var en faraos mindesten. Soklen var en massiv sten saa stor som statuen her — 5—6 meter i diameter.

Nogle af mine kammerater om bord fik en daarlig skæbne. Der gik vandsælgere rundt paa gaden med vandet i tørrede dyreskind. Benene strittede ud til alle sider. Vi fik at vide, at vi ikke maatte drikke vand, kun spiritus. Jeg har siden ofte tænkt paa, at det var et daarligt raad at give en flok unge mænd.

Jeg ved ikke, om nogle af mine kammerater alligevel drak vand. Men først fik skibslægen og senere nogle af de menige tyfus. Vi var i havn et par steder med syge marinere. Men vi hørte aldrig siden, hvor de blev af. Skibslægen døde. Jeg var med i havn for at hente hans kiste, som blev sendt med en damper til Hamborg og derfra transporteret til Danmark.

Da vi kom hjem med „Hejmdal“, erfarede vi, at den hjemme i Danmark blev kaldt „Tyfus-krydseren“.

Jeg havde en lille forgyldt porcelæns-gondol med hjem fra Venedig. Den var meget sjælden. „Huset“ paa gondolen var blækhus. Den lille gondol blev desværre borte, antagelig slaet i stykker, uden jeg ved det.

— Hvad saa, da du kom hjem fra orlogstjeneste?

— Da tog jeg til Esbjerg som fisker. Jeg fiskede ogsaa ved baade Færøerne og Island. Jeg maa tit tænke tilbage paa det storslaaede klippeland. Der er mange minder, men de svinder med aarene. Det var forsøgsfiskeri, vi drev. Sport var det, men vi tjente ikke meget ved det.

Naar jeg mindes Esbjerg, som den var i halvfemserne, saa er der vel nok sket store forandringer. Af Kongensgade var kun en del brolagt, og det var med plankeender. Resten var grusvej. Og havnen var kun et lille hul, hvor kutterne kunne ligge.

Vi havde en lille motor til at trække spillet. Kutterne blev kun drevet frem ved sejl. Men var det stille vejr, maatte vi ro kutterne til fiskepladsen.

— Hvordan skal det forstaas?

— Jo, vi gik om bord i en pram, fik et tov paa kutteren og slæbte den saa bagefter pram-

men, med strømmen ganske vist, ellers kunne vi slet ikke trække den. Jeg har været med til at slæbe kutteren baade frem og tilbage til fiskepladsen paa samme fisketur. — Det var sejt, men vi sad og „malkede ved“ hele tiden.

— Gav det saa godt med fisk?

— Det var godt nok, Vi kunne fange 50 snee i trækket. Vi tog dem saa langt inde mod kysten, at vi slog rødspætterne op paa land med aarerne. Det kunne nok gaa for os, men der laa nogle travlere fra Blankenese i Tyskland. De kunne ikke gaa saa langt ind, saa de maatte ligge og se paa, at vi samlede rødspætterne op.

En af travlerne kom op og prajede os. Da han hørte om den gode fangst, vi tog, spurgte skipperen, om de ikke kunne købe rødspætter af os, da de gerne ville hjem til pinse med last.

De havde ingen penge at betale med, men fik alligevel fisken. De viste os bare en købmandsregning med navn og nummer paa skibet. De skulle saa siden betale os 40—50 øre pr. snee. — Vi fik ogsaa godt nok pengene. Men jeg tænker paa: Mon fiskerne nu om dage ville overlade en last fisk til en anden nation, kun med en gammel købmandsregning som kaution?

Den første fiskekutter med skrue

Jakob Høy fortæller videre: — Vi spekulerede paa at faa skrue paa skibet. Vi havde en 5 hk motor til at trække spillet. Fik vi en skrue paa baaden, kunne vi styre den. Men turde vi bore hul i skibet til skruen? Ville skuden ikke synke? Vi vovede forsøget — som de første. Den dag, kutteren gik i vandet med skruen sat paa, var kajen sort af mennesker. Det gik fint, og motorerne blev større efterhaanden.

Der blev oprettet et selskab i Esbjerg, der sendte fiskedampere paa sildefiskeri. Jeg kom med den første, „Anna“. Vi fiskede vest for Doggerbanke. Om bord kunne vi have 600 tønder sild. Vi behandlede dem selv, saltede dem og gemte dem i afskoddede lastrum. Vi fik fast løn, 1 engelsk pund (18 kr.) ugentlig samt fuld kost. Det var en god betaling. Det fiskeri varede kun to aar, saa var det forbi. Det kunne ikke forrente sig.

— Hvornaar kom du saa hjem til Nymindegab?

— Omkring 1910. Jeg blev gift i 1912.

— Har du ikke haft udlængsel siden?

— Nej, det har jeg ikke. Jeg har haft et godt hjem.

— Har du fisket fra stranden?

— Jeg har prøvet det hele. Det var meget usikkert her, da de flyttede udløbet frem og tilbage. Vi var et par, der fik en kutter byg-

get hos Andreas Jensen i Sdr. Lyngvig. „Dan“ var en stor kutter dengang, men den var næsten rundbuet. Det skulle den være, da der næsten aldrig var vand nok.

Men fisken kostede intet. Vi sejlede engang til Ringkøbing med en last rødspætter og fik 6 øre for pundet. Det var godt betalt. Der var ingen eksport dengang.

Da min kone var ked af at bo i Nymindegab og ønskede sig et lille sted med et par køer, købte vi en lille, gammel ejendom i Lønne. Vi ville bygge den op, men det var umuligt at købe saa meget som en mursten, Jeg maatte stadig passe fiskeriet, for landbruget gav underskud, kan jeg se af regnskabet, som jeg førte.

Senere byggede vi et nyt hus. Men hvor ringe det gamle end var, saa har jeg aldrig haft det bedre end dengang; børnene kom springene glade imod mig. Men jeg kan se tilbage paa minderne. — Jeg har kun gode minder.

Aldrig manglet penge . . .

— Vi har aldrig manglet penge. Det skal siges til Karens ære, at hun forstod at holde hus med det, vi havde. Naar vi tjente noget, passede hun paa, til vi tjente noget igen. Naar jeg fiskede aal, eksporterede jeg dem selv. Det hjalp godt til. Saa fik jeg ogsaa selv hele for-tjenesten.

Jeg har levet i en god tid. En tid med en kolossal udvikling. Jeg tvivler paa, at selv om mennesker i dag har mere, end vi havde dengang, at de da er mere tilfredse — tværtimod.

Det er 9 aar siden, Karen Høy døde, Jakob Høy siger: Jeg mangler stadig den ene at dele alt med.

Jakob Høy er en mild og følsom mand, hvilket ogsaa har givet sig udslag i en mængde digte, han har skrevet. Dejlige digte, ogsaa fra krigsaarene. Som han selv siger: Under krigen blev jeg følsom — saa skrev jeg.

Han har en hel dyngestilehæfter fyldt, ikke alene med digte, men ogsaa med optegnelser fra de svundne tider.

Tilfældigt slog vi op og fandt et digt, der siger en hel del om Jakob Høys kærlighed til havet og hjemmet. Vi faar lov at citere:

*Jeg elsker havet, naar det smiler mildt,
jeg stred med havet, naar det bruste vildt,
umod mit hjem dog altid gik min il,
min bedste løn var det at møde smil.*

*Om havet end kan være grum og vild,
min gerning dér jeg dog ej bytte vil.
Mit hjem med alt hvad kært jeg ejer dér
i tanken fulgte mig paa al min færd.*

*Som leg det gik, naar lykken var mig god,
tit var dog vind og sø og strøm imod.
Naar efter slig en færd jeg naade havn,
jeg hvile fandt i hjemmets lune favn.*

*Nu ikke mer' som i de unge aar
med skum for boven jeg ved roret staar,
min længsel som gik da mod fremmed stavn,
fortøjet er i hjemmets stille havn.*

E. T.

Redningsskibene

M/S „F. V. Mortensen“

Redningsskibet „F. V. Mortensen“ har i aaret 1963 været paa station i Esbjerg eller i virksomhed paa Nordsøen i 314 dage. Den øvrige tid er anvendt til aarligt eftersyn af skrog og maskineri, som dels er foregaaet i Esbjerg og dels paa B. & W.'s værft i København.

Der er ydet assistance til 79 kuttere for skader, som afbrændte lejer, grejer i drivskruen, rorskade, lækage og skruerhavari. I det forløbne aar har der været mange tilfælde, hvor kutterne har faaet nylonvod i drivskruen.

Den haarde frost i aarets første måneder havde til følge, at redningsskibet i adskillige tilfælde gik til assistance for saavel kuttere som fragtskibe, der løb fast i indsejlingen til Esbjerg, ligesom man i frostperioden ved daglige sejladser brød isen for ialt ca. 250 kuttere.

I dagene 10.-13. marts deltog „F. V. Mortensen“ i eftersøgningen af „Dagmar Larsen“. Endvidere er der i aarets løb ydet assistance med lægehjælp i to tilfælde: den 22. januar til engelsk travler „Ross Eagle“ GY 656, og den 14. april til Esbjergkutteren „Kaluna“.

Paa grund af de mange lækager, har man anskaffet endnu en moderne motorlæsepumpe, saaledes at man nu er i stand til samtidigt at vde assistance til mindst to skibe med lækager.

I efteraarsmaanederne foretog man fra redningsskibet 5 forsøg med drivende gummiredningsflaader, ligesom man deltog i søværnets forsøg med en bemanded flaade. Man søger ved disse forsøg at udforske flaadernes drift samt hvilket udstyr, der vil være det bedste.

„F. V. Mortensen“ har i juli maaned foretaget to sejladser til fyrskibene Vyl og ER, medens fyrinspektionsskibet „H. V. Ravn“ var paa værft.

I aaret 1963 har redningsskibet udsejlet ca. 7.100 sømil med kuttere under bugsering. Ialt er udsejlet ca. 15.300 sømil, der fordeler sig over 125 sejladser.

M/S „Vestkysten“

Redningsskibet „Vestkysten“ har i aaret 1963 været paa station i Thyborøn eller i virksom-

hed i farvandet der omkring i 332 dage. Den øvrige tid er anvendt til aarligt eftersyn i Lemvig og paa B & W i København, samt til afmagnetisering.

„Vestkysten“ har i aarets løb været i aktion 49 gange for at yde assistance af forskellig slags. 35 kuttere er blevet bugseret til Thyborøn eller Esbjerg. I to tilfælde er man afgaaet med læge, for at yde hjælp til syge og kvæstede. I marts maaned deltog „Vestkysten“ i eftersøgningen af 3 mand fra kutteren „Dagmar Larsen“. To gange er man gaaet efter nødmeldinger. I det ene tilfælde ledsagede „Vestkysten“ havaristen til Thyborøn. I det andet tilfælde var anden hjælp naaet frem før. I aarets løb har skibets transportable pumper været anvendt i tre kuttere, som alle naaede velbeholdne i havn. Paa 5 forskellige positioner i Nordsøen har der været afholdt drivforsøg med gummi-flaader. Under isvinteren brød „Vestkysten“ to gange isen ind til Lemvig og tog de kuttere ud, som ønskede det.

For Fyrvæsenet har „Vestkysten“ i aarets løb sejlet ca. 16 dage under udskiftning af lysbøjer og vagere i farvandet omkring Thyborøn, samt udskiftet sømærket „Bragerne“. Samtlige vagere og lysbøjer er blevet vedligeholdt, rengjorte, skrabet og malet og repareret. Lystønderne er blevet forsynet med gasflasker. Hertil er anvendt motorbaad i ca. 200 timer.

„Vestkysten“ har i aarets løb sejlet 8742 sømil, deraf 2987 sømil med kuttere under bugsering.

Saavel de nautiske installationer som radio-stationen har i aarets løb haft almindelige reparationer og vedligeholdelse.

M/S Rednings- og forsøgskutteren

„Jens Væver“

Fra aarets begyndelse til slutningen af maj arbejdede „Jens Væver“ med stationen i Nekse som redningsskib for fiskekuttere i Østersøen.

Der indbugseredes i dette tidsrum 20 kuttere og ydedes assistance til kuttere, der var i isvanskeligheder. Endvidere deltog redningsskibet i eftersøgning af et nedstyrtet postfly. Der sejlede ialt 2.144 sømil i redningstjenesten i dette tidsrum.

I juni var kutteren paa bedding i Frederikshavn og i København for at faa rettet kompas og pejlere.

Fra begyndelsen af juli og til aarets udgang var „Jens Væver“ paany stationeret i Nekse og indbugserede 25 kuttere.

Ialt blev der i 1963 foretaget 45 indbugseringer og sejlet ca. 5.000 sømil i redningstjenesten.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Redningsbaad gennem »Lydmuren«

I Deres artikel „Haarde opgaver for vore redningsskibe“ i januar nr. af vort blad staar der, at indenfor Skallingen laa lodskutteren samt Esbjerg redningsbaad klar til assistance, men det er ikke rigtigt. Esbjerg redningsbaad var ca. 18—19 sømil ude paa vej til Horns Rev i vindstyrke 10—12, og vi fik rigtig lejlighed til at afprøve vort nye skib. Ude over Barren stod jo et godt hav, og vi gik igennem med fuld kraft, og maskinerne gik som symaskiner. Dem bliver der jo ogsaa kælet for af Verner Diers. Men det var dog for haardt for baaden, for pludselig løb vi ud af toppen paa en rigtig „brækker“ og fløj en baadlængde med hele skibet ind i den næste sø, og det mærkedes som vi faldt 4 a 5 favne ned paa et cementgulv. Efter vores opfattelse var vi brudt gennem lydmuren. Saa blev der slækket op paa maskinen og vi gik fint igennem. Eneste havari blev en motor til vinduesviskeren, som ligefrem knækkede af ved stødet. Og Jørgen Andersen, som sad forude i lukafet, blev hamret op under dækket. Nu vil han anskaffe sig en styrthjelm.

Men i det store og hele klarede skibet sig fint i den haarde sø. Den er mere levende end vor gamle baad, men jeg tror, at hvis vi fik 500 kg udenbords ballast i kølen, saa havde vi den helt ideelle redningsbaad.

Jeg er selv baadbygger og kan se, det er godt og solidt kram, men jeg kunne lige tænke mig en konstruktør med paa saadan en tur, saa ville han høste en del praktisk erfaring.

Men i det store og hele er vi tilfredse med vort skib, nu da der er foretaget forskellige smaa forbedringer. Nu haaber vi bare paa snart at faa baadhuset i orden, saa den kan komme under tag, men det bliver der vel raad til nu efter den sidste „Statsbuket“.

Med venlig hilsen

Jens P. Sørensen,
Skjoldgade 12, Esbjerg.

Tak for venlig korrigerig, J. P. Sørensen. Som det vil ses, er der indgaaet endnu en artikel om samme sag til bladet. Desværre kan det ske, at man faar en forkert eller ufuldstændig opgivelse af en redningsbegivenhed. Det giver os anledning til at anføre dette overfor vore redningsmænd i Esbjerg som ved andre stationer langs kysterne: Vi har et blad, der hedder „Tidsskrift for Redningsvæsen“, og det er redningsmændenes eget blad, der meget gerne modtager kopi af indberetninger om spændende redningsopgaver, der læses ved stationerne mellem aar og dag.

En lignende henstilling er tidligere fremsat af redaktionen. Her er den igen — med en tyk strek under, og en venlig hilsen. red.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv - Guld - Sølv - 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. 21866

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. *20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harbøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20369 - 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

Beretning om Det danske Redningsvæsens virksomhed i aaret 1. april 63 til 31. marts 64

Den 31. marts 1964 fandtes der under redningsvæsenet ialt 54 redningsstationer. Af disse er 28 baad- og raketstationer, hvoraf de 26 i Jylland og 2 paa Bornholm. 8 baadstationer (5 i Jylland, 1 Sjælland, 1 Møen, 1 Falster), 18 raketstationer, hvoraf 10 i Jylland, 2 Sjælland, 1 Møen, 4 Bornholm, 1 paa Christiansø.

Redningsvæsenet raader over 28 motorredningsbaade. Der sorterer under redningsvæsenet mange telf.stationer, ialt 243, hvoraf de 68 er anbragt i alarmeringshuse ved strandene.

Redningsvæsenets materiel samt baad- og opbevaringshuse er anslaaet til en statusværdi paa 5.762.004 kr. Statens samlede udgifter til redningsvæsenet har i finansaaet 1963-64 andraget 2.504.966,45 kr. Lønninger til tjenestemænd 89.398,97 kr. Vederl. til redningsmandskab samt lønninger til kontorfunktionærer 972.950,22 kr. Redningsvæsenets samlede legatkapital udgjorde d. 31. marts 1964 ca. 560.000 kr.

Der er i aarets løb reddet 28 mennesker, og der er givet assistance til 88 fartøjer. Der er udført ialt 33.227 timers vagttjeneste, der har kostet 201.085,02 kr. Der har i finansaaet været afholdt 225 øvelser ved stationerne.

Siden redningsvæsenets oprettelse er der reddet ialt 12.854 mennesker.

Nyt selskab

ti byder førstehjælp paa søen

Nordsøfiskerne, der driver fiskeri i en radius paa ca. 250 km fra Thyborøn omfattende omraaderne omkring fiskebankerne og helt op under den norske kyst, vil nu kunne tegne abonnement hos et privat service- og redningsselskab, der er blevet oprettet i Thyborøn under betegnelsen Førstehjælp til søs.

Meddelelsen om det nye selskab blev givet paa Thyborøn Havns Fiskeriforenings generalforsamling i Harboøre lørdag eftermiddag, hvor skibstømrer K. E. Richardy, Thyborøn, der har en 25 fods havkrydser under bygning, tilbød vesterhavsfiskerne sin assistance.

Den nye havkrydser, der kan sejle med en fart paa 20 knob, udstyres bl. a. med radio og decca-anlæg, pejleapparater og et fuldstændigt frømandsudstyr.

Førstehjælp til Søen tilbyder fiskerne lægehjælp paa havet samt afhentning af syge eller tilskadekomne. Endvidere vil der fra service-krydseren kunne foretages reparationer ude paa selve fiskepladsen, ligesom mindre lækager vil kunne tætnes paa havet.

I tilfælde af maskinhaveri tilbyder man at udbringe de nødvendige reservedele, og hvis det ønskes, kan ogsaa en montør stilles til raadighed.

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



Skibsproviantering . Etableret 1809
P. Saxberg A/S
 Telf. 4 11 44 (7 Lin.) . Telex 9799
 Adresse: Havneplads 16-18
 Telegramadresse: »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 1348
SKAGEN

AKTIESELSKABET
SKAGEN ISVÆRK
 Skagen . Telf. 4 1538

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

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN
 Skibsværft
 Thisted Telf. 361

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 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 09 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 *3 14 11	LEDIG
---	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
 " " " Rønne " 23,00

I sommermåneden tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
 DAMPSKIBSSELSKABET 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

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

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1965

32. Aarg.



Tuskjær redningsbaad, der nu skal sælges, paa vej ud til det engelske motorskib »Eminence« - september 1953

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

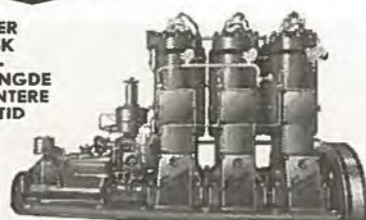
Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri
Tlf. 2 20 53
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester
Alt Skibsmaler-
arbejde udføres
Telefon 2 33 67
Gl. Havn . EsbjergMarketenderiet
„NY HAVN“ESBJERG
Indeh. Svend Jørgensen
Kaffe og Smørrebød
Telefon 2 49 58Esbjerg Skibsværft
& Maskinfabrikv. Søren Andersen
& Søner . 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
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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 66Hirtshals
Fiskeriauktion
N. C. Jensen- statsaut. -
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen & 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 - Havens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1965

32. aarg.

Kommentarer til vort redningsvæsen

I et indlæg i „Tidsskrift for Redningsvæsen“, nr. 2, af 1. februar 1965, kommenteres en radioudsendelse, som nyttaarsaften fandt sted fra Thorup-Strand.

I forbindelse hermed udtales bl. a., at det jo er rigtigt, at det har været alt for længe med at faa robaaden ombyttet med en motorredningsbaad og at bevillingsmyndighederne har godt af at blive kritiseret herfor.

Nu er forholdet imidlertid det, at bevillingsmyndighederne ingen andel har i, at robaaden i Thorup-Strand endnu ikke er udskiftet med en motorredningsbaad, og det er derfor Redningsvæsenets indtryk, at der kunne være behov for en orientering med henblik paa at rette den misforstaaelse, der aabenbart gør sig gældende.

Uden iøvrigt at kende den i ovennævnte indlæg omtalte radioudsendelse skal der saaledes i det følgende gives en fremstilling af sagens hovedpunkter.

Umiddelbart efter at Redningsvæsenet havde modtaget projektet og overslagsberegning vedr. udbygningen af redningsstation „Thorup-Strand“ fra robaadsstation til motorbaadsstation, blev der indgivet bevillingsansøgning den 12. september 1964, og efter behandling i de respektive ministerier tiltraadte Finansudvalget den 21. oktober 1964, at der paa forventet efterbevilling blev stillet det ansøgte beløb til raadighed for Redningsvæsenet.

Da der selvfølgelig skal regnes med en vis tid til behandling af sagerne ved de paagældende myndigheder, og det endvidere maa erindres, at der er mange sager til behandling foruden Redningsvæsenet, samt at der indtraf folketingsvalg netop mens den her omhandlede sag var til behandling, kan der sikkert være enighed om, at sagen tvært imod at være sinket saa har nydt fremme hos bevillingsmyndighederne m. fl.

Som i sin tid forudsat var motorredningsbaaden til Thorup-Strand klar til forlægning ultimo september 1964, men da det stundede mod vinter og bygningstjenesten paa det tidspunkt ikke var klar med projekteringen af det nye stationshus, fandt Redningsvæsenet det ikke tilraadeligt at lade baaden henstaa paa stranden vinteren igennem, hvorfor den blev afrig-

get, taget paa land paa Orlogsværftet og konserveret.

Der har forøvrigt ikke hidtil ved stationen været mulighed for at faa baaden ind i huset, selv om ogsaa dette havde været klar, idet eftersynet paa det elektriske spil til indhivningen først kan forventes afsluttet i den nærmeste fremtid.

Denne omstændighed skyldes heller ikke bevillingsmæssige årsager, men udelukkende, at spillet, inden det kunne gaa til eftersyn, skulle frigøres i Klitmøller, hvilket ikke kunne lade sig gøre, før denne station fik sit nye spil. Dette nye spil kom til Klitmøller den 24. febr. 1965 efter en leveringstid paa ca. 8 måneder, og samme dag blev det hidtidige spil sendt til eftersyn m. v. i Fjerritslev.

Som man vil se, er der forskellige faktorer, som spiller ind og skal passe sammen for at faa opgaverne løst, og Redningsvæsenet har ikke i alle tilfælde tidsmæssig indflydelse paa disse faktorer. Det vil endvidere fremgaa, at bevillingsmyndighederne ingen andel har i, at udskiftningen af robaaden i Thorup-Strand til motorbaad endnu ikke har fundet sted.

Med den givne anledning finder Redningsvæsenet at maatte bringe i erindring den forstaaelse, der fra myndighedernes side er vist for Redningsvæsenets særlige forhold og for det berettigede og nødvendige i, at paakrævede bygge- og moderniseringsarbejder kommer til udførelse og som i det seneste 1½ aar har givet sig udtryk i bevilling til

udbygning af RST. „Thorup-Strand“
" " " „Klitmøller“
" " " „Nørre Vorupør“
" " " „Stenbjerg“
" " " „Esbjerg“
dieselmotor til MRB. „Lækken“
" " " „Stenbjerg“
opførelse af RST. „Rømø“
bygning af MRB. paa 16 ts.
" " " 3 ts.
projektering af MRB. paa ca. 20 ts.
leje m. v. af kutter i Thorsminde.

Der er her søgt redegjort for og bibragt forstaaelse af de faktiske forhold vedr. bl. a. redningsstationen „Thorup-Strand“'s udbygning, og

med foranstaaende „erindringsliste“ som grundlag vil det sikkert staa klart, af Redningsvæsenet for sit vedkommende og som udviklingen hidtil har formet sig, ikke med føje kan nære utilfredshed med bevillingsmyndighedernes behandling af sagerne — ej heller den tidsmæssige.

G. Aaskov Petersen.

I den relative korte tid, redningsbestyrer Aaskov Petersen har staaet paa „broen“, er det vor bestemte mening, at enhver har faaet indtryk af hans faste og positive holdning til alt, hvad der kan gavne og fremme det vi forstaar ved et effektivt redningsvæsen.

Ikke mindst fortæller bl. a. jo den liste, der findes i redningsbestyrerens artikkel, at der er alvor i bestræbelserne for at give vore redningsmænd baadmateriel, der er forsvarligt for dem selv at gaa ombord i og at redde nødstedte medmenneskers liv med.

Naar fhv. opsm. P. C. Dahl, vor gamle ven paa Holmsland klit, i den artikkel, som redningsbestyreren kommenterer, skrev bl. a. følgende i dette blads februarnummer: „Det er jo rigtigt, at det har varet alt for længe med at

I Vendsyssel Tidende

skriver Carl Hermansen i sit ugebrev:

— Det var kun en yderst beskeden notits i Vendsyssel Tidendes Skagens-rubrik forleden dag. Der stod, at tilførslerne til Skagen fiskeauktion den paagældende dag kun havde været yderst ringe, fordi saa mange kuttere havde deltaget i eftersøgningen af kutteren S. 255 „Liberty“ af Skagen.

En yderst beskeden notits, men unægtelig én, der sagde noget meget betydningsfuldt. Naar der til en af landets største fiskeauktioner kun landes smaa mængder, saa er man klar over, at her drejer det sig ikke om smaa penge, saa er det endog meget store summer, der er udgaaet af omsætningen, penge, der ikke er gaaet i fiskernes lommer, ikke fordi der ikke var fangstmuligheder, men fordi der var større ting at tænke paa end penge og profit. Men altsaa noget, der ikke bliver slaet op som noget stort, ganske simpelt, fordi vore fiskere betragter det som en selvfølge, at selv om mulighederne for at finde de tre mand, der savnes, er meget smaa og svindende, saa skal der gøres alt, hvad der staar i menneskelig magt for at finde den savnede kutter, det er menneskeliv, det drejer sig om, og saa faar hensynet til dagens fortjeneste vige, selvfølgelig faar det vige.

Det tjener vore fiskere til ære, at de tænker paa denne maade. Midt i en tid, hvor det ofte

faa ro-redningsbaaden ved Thorup-Strand ombyttet med en m-redningsbaad — saa er vi helt villige til at tage den redegørelse, som redningsbestyreren giver, for dækkende sagen fra det øjeblik, da det blev bestemt, at en forandring til det bedre skulle ske ved stationen Thorup-Strand, og iøvrigt ogsaa ved Stenbjerg. Men naar dette er indrømmet, saa vil vi være de første til at sætte en tyk streg under P. C. Dahls bemærkning — bag hvilken en længere udvikling anes.

Det har varet alt for længe med at faa ro-redningsbaadene paa den aabne farlige vestkyst ombyttet. Det har varet mindst 50 aar for længe. Om det saa er redningsvæsenets ledelse gennem skiftende aartier eller bevillingsmyndighederne, der maa bære skylden, er jo saa en sag, der ikke antaster den kendsgerning, at der i det stykke er handlet ilde overfor en naturlig udvikling.

Ikke mindst den tid, vi lever i, med en teknisk udvikling paa alle fronter, saa intensiv, at den er ved at tage pusten fra os, maa det blankt indrømmes, at vi endnu kører med stude indenfor redningsvæsenet, saalænge der ikke er motor i den sidste redningsbaad.

red.

ser ud, som om vi tilhører et forkælet folk, der bare har lært at kræve ind, bare at tænke paa sig selv og sin egen bekvemmelighed, er der noget usigelig velgørende i at møde dette sindelag, der viser, at der dog endnu i dette land er mennesker, der ved at leve op til de stærke Blicher-ord, der staar paa Søren Kanne-mindestenen i Grenaa: „Saa skulle og alle I danske mænd af hjertet elske hinanden, i faren og nøden sig give hen, den ene med fryd for den anden“.

Det var dette, vore Skagen-fiskere viste i den uge, som nu er gaaet. Uden pral, uden at gøre sig til helte og store folk har de givet hele nationen et eksempel til efterfølgelse.

Men her er der ingen, der tænker paa statsbelønninger — hverken paa 30.000 eller paa 10.000 kr. — for resten heller ikke fiskerne selv, skønt himlen skal vide, at der havde det været paa en værdigere plads end at belønne ølhundens glammen over det ganske land med 30.000 aarlig til forfatteren.

Denne enkle daad, dette offer, der ikke tales om, det giver dog haab om, at der endnu er sundhed og styrke i vort folk. Det en menneskeliv, det drejer sig om, og for livets skyld er ingen indsats for dyr.

Paa denne baggrund bliver episoden i Esbjerg, hvor et par unge labaner sidder og leger med skibradioen og laver falske nødmeldinger, der sætter stort eftersøgningsarbejde i gang, for sjovs skyld, for nogle timer senere over den

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Marinus Madsen*, Klitmøller, er afgaaet ved døden den 22. februar.

Marinus Madsen, der var født den 8. maj 1892, blev ansat som baadmand ved Klitmøller redningsstation den 1. november 1917 og afskedigedes paa grund af svagelighed den 30. september 1948. Han havde deltaget i redningen af 117 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadformand *Christian Martinus Andersen*, Hals, er afgaaet ved døden den 12. marts.

Chr. M. Andersen, der var født den 22. december 1890, blev ansat som baadmand ved „Hals“ ved stationens oprettelse den 1. august 1921. Han blev baadformand den 1. oktober 1948 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1951. Han havde deltaget i redningen af 108 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. borgmester *Svend Unmack Larsen*, Aarhus, er afgaaet ved døden, 71 aar gl.

Naar vi netop bringer dette dødsfald i vort blad, er det fordi *Unmack Larsen* paa mange maader smukt bevidnede sit venskab overfor danske redningsmænd, hvem det altid var ham en glæde at mødes med. Vi mindes saaledes i taknemmelighed den storslaaede modtagelse *Unmack Larsen* gav aarsmødets deltagere paa raadhuset i Aarhus for nogle aar siden.

Her i vort blad skal der lyde et: Æret være hans minde.

60 aar

Baadformand *Thomas Jensen*, redningsstation „Vedersø“, fylder den 15. april 60 aar.

Baadmand v/ r/st. „Klintholm-Havn“ *Axel Marius Jørgensen*, fylder den 17. april 60 aar.

Baadmand v/ r/st. „Stenbjerg“ *Kristian Bonde Mikkelsen*, fylder den 22. april 60 aar.

50 aar

Baadmand *Jack Jensen*, r/st. „Tuskær“ fylder den 19. april 50 aar.

samme radio at meddele, at det hele er bare „gas“, som de saa smagfuldt udtrykker sig, dobbelt hæslig.

Efter en afhøring hos politiet faar de lov til at gaa igen. En sølle, forhutlet fyr, der bryder ind i et spisekammer for at spise sig mæt, han faar visselig ikke lov at gaa igen, naar han er taget. Og dog er han en lysets engel i sammenligning med disse to, for hvem menneskeliv kun er noget, man leger med.

Det værste er, at man vel ikke engang kan give de to fyre en ordentlig „gas“-regning. Det havde ikke været saa ilde, om man her i landet havde individuelle strafmuligheder, som dommerne i USA har. For saa kunne man jo passende have undersøgt, hvor stort de unge menneskers cigaretforbrug var, eller deres ølforbrug, og dommeren kunne have lagt deres ugentlige forbrug til grund for domsafsigelsen:

80 aar

Fhv. baadmand *Lars Peder Larsen*, Østerby, fylder den 25. april 80 aar.

Guldbryllup

Fhv. baadmand og motorpasser *Kristian Andreas Sørensen Gulddammer* og hustru, *Lildstrand*, kan fejre guldbryllup den 6. april.

Guldbryllupet blev ansat ved Redningsvæsenet 1/10 1915 og afgik p. g. a. alder den 1/10 1955. Han er dekoreret med Dannebrogskorset.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Thorup-Strand“.

Baadformand *Kristian Peter Styrbæk* er paa g. a. alder afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Kristian Peder Styrbæk, der er født den 10. marts 1902, blev ansat ved stationen som baadmand den 1. oktober 1924 og som baadformand den 1. oktober 1938. Han er dekoreret med ridderkorset af Dannebrog og Redningsvæsenet jubilæumsmedalje.

Som baadformand er valgt *Johan Kristensen*.

Baadmand *Søren Charles Sand* er p. g. a. svagelighed afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Søren Charles Sand, der er født den 21. juni 1910, blev ansat som baadmand ved Thorup-Strand redningsstation den 1. november 1947.

Redningsstation „Tuskær“.

Baadmand *Mads Benjamin Jakobsen* er p. g. a. svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af marts maaned.

Mads B. Jakobsen, der er født den 19. november 1910, har været ansat ved stationen siden 1. oktober 1946.

Saa mange penge, som de ugentlig sætter i dette forbrug, skal hver uge indbetales. indtil hele eftersøgningen, de foraarsagede, er fuldt betalt med renter og rentes renter.

Saa skulle de nok, og andre ligesindede, være kureret for at lave den slags gas for al fremtid.

Men det var godt, at dette billede ikke var det eneste, den sidste uge viste os. Det er dog skagenfiskernes indsats, der staar stærkest.

Dem til ære og os andre til et godt eksempel.

„Tidsskrift for Redningsvæsen“

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

Ekspedition:

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

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Sejlende kirurg i al slags vejr

af Ole Bergh

Man kan ikke altid forlade sig paa special-hjælpen. Der er stadig brug for den alsidigt orienterede læge ude i praksis. En af de haardest udsatte er Kaare W. Strunk i Thyborøn, der kan blive udsat for at operere 100 sømil til søs — i stormende kuling og med en nedstryger fra maskinrummet. Artiklen fortæller om denne praksis, hvor lægen i mange tilfælde kun har sig selv og sin samvittighed at raadsørge.

Der var ingen amputationssav i skibskisten. Det er ikke tilraadeligt at foretage saa store indgreb under primitive forhold til søs. Men hvad med den haardt kvæstede patient, der havde blødt i 15 timer, og hvis liv afhang af hurtig handling? — Han blev reddet. En nedstryger fra maskinrummet steriliseredes. Der blev arbejdet saa hurtigt og dygtigt, at patienten endda fik lov at beholde sit ben.

Saadan er vilkaarene for den praktiserende læge i et øde placeret fiskersamfund. Naar han træffer sin patient, er der maaske ni timer mellem ham og nærmeste sygehus. Krigskirurgien og kirurgien til søs har meget at gøre med hinanden. Krigskirurgien har blot et bedre udstyr.

Læge Kaare W. Strunk i Thyborøn har en ønskeseddel, der er saare beskedet i forhold til det, han kan komme ud for. Paa sedlen staar bl. a. et narkoseapparat og en amputationssav. Hvis han skal vente ret meget længere, maa han anskaffe de ting for sine egne penge og udstationere dem i statens redningsskib — selv om det ikke er tilraadeligt med saa store indgreb, som disse ting forudsætter!

Naar de eneste valgbar muligheder er patientens død eller indgreb, er der ikke megen mening i at radiotelefonere til land og spørge, om det nu gaar an.

100 mil fra land

Læge Strunks arbejde paa Harboøretangen med en aktionsradius paa over 100 sømil til søs er et af faa eksempler i dansk sygdomsbekæmpelse paa den enkelte mands helt suveræne rolle. Han har specialisterne og det store hospitalsudstyr i ryggen — hvis der er tid til og mulighed for at naa dem i tide. Hans vigtigste hjælpere er en dygtig jordemoder, en lige saa dygtig distriktssygeplejerske — og en besindig, men altid snarraadig fiskerbefolkning.

Hans praksis hjemme i fjordgade fungerer som en filial af sygehusets skadestue. Her er den opmuntrende bekræftelse paa, hvor vigtigt det er med en alsidigt uddannet lægestand. Praksis er mere end fyldepen, receptblok og bjerge af papir.

Alt det skriveri

Reservelæge Kaare W. Strunk kom til Thyborøn fra overkirurg Hroar Haldbos afdeling i Glostrup for fire aar siden. Hans oprindelige maal var en kirurgisk uddannelse — og saa fjernede han sig saa langt, han overhovedet kunne fra uddannelsens centre.

— Det har mange mennesker været forbløffede over, siger Kaare W. Strunk. Jeg sprang af to grunde: fordi jeg fik et tip om, at her var en praksis, der virkelig byggede paa kirurgisk formaaen, og fordi jeg ikke kunne tage mig sammen til at faa overstaaet alt det skriveri, der kræves af en doktordisputats.

Nu er det heldigvis saadan, at man kan faa udløsning for sin videnskabelige trang paa anden maade. For tiden arbejder jeg paa en opgave, der forhaabentlig snart skal resultere i offentliggørelse af et lille arbejde: en blodsygdom, der er beskrevet to gange tidligere i Skandinavien. De røde blodlegemer er elipseformede, og symptomet paa sygdommen er en blodmangel som følge af hinfald. Sygdommen findes ret ofte medfødt i middelhavslændene, men kun i ganske faa tilfælde i Norden. Det er en besynderlig ting, at den træffes i to familier i saa lille en befolkning som Thyborøns.

Fortrød ikke

Naa, det der fik mig til at springe var i sidste række, at man her kunne vente at finde en helt selvstændig lægegerning. Jeg fortrød ikke springet. Baade menneskeligt og fagligt giver arbejdet her værdier i et uvurderligt størrelsesforhold.

Denne selvstændige placering betyder jo ikke at man kaster sig hovedkuls ud i hvad som helst. Er det menneskeligt muligt, henviser jeg selvfølgelig til højere kvalificeret behandling, hvis der er mindste anledning til det. Selv om Thyborøn ligger afsides, har vi dog kun to gange 17 minutters ambulancekørsel fra Lemvig og tilbage igen. Hvis vejen altsaa er farbar. Thyborøn har ikke selv ambulance, men det er saamænd ikke den, vi savner mest — og slet ikke i forhold til en saa stor mangel som fast jordemoder i byen. Fra gammel tid er der tra-

dition for, at distriktsjordemoderen skal bo i Harboøre. Det gør Fru Madsen, og hun er sin vægt værd i guld. Men hun kan kun være eet sted ad gangen. Under en af de haarde besættel-vintre var min forgænger læge J. Lindum i Harboøre ude for at bistaa ved en kompliceret nedkomst i samarbejde med fru Madsen.

Over isen med patient

Under dette arbejde gik en kone i Thoborøn i fødsel — og efterbyrden blev siddende. Lindum maatte gribe ind telefonisk. Der var kun eet et at gøre, faa den kone paa Lemvig Sygehus og det ganske omgaaende. Dengang var der 3000 tyske soldater i Thyborøn — og en dansk befolkning paa 1500. Det siger sig selv, at der ikke kunne være nogen heftig modstandskamp under saadanne vilkaar. Tværtimod bestod et ganske skikkeligt forhold — bl. a. fordi kommandanten var dansk sydslesviger. Han improviserede hurtigere, end det kan fortælles. To baarehold med fire soldater paa hvert løb — skiftevis bærende baaren — over isen til Lemvig. Patienten døde inden Knopper station, men tildragelsen siger lidt om vilkaarene. Havde Lindum været hjemme, var den efterbyrd ganske givet ikke gaaet fast.

Under alle forhold er den lægelige indsats paa disse kanter afhængig af den forhaandenværende hjælp — og af den betænksomme redbonhed, hvormed den ydes. Fiskerne kan man altid forlade sig paa. De handler med omtanke og uden panik, og hver af dem har solide forudsætninger for at øve førstehjælp.

Selv om lægen er langt væk, er han som regel i hurtig telefonisk kontakt med den kvæstedes omgivelser. I dag har næsten alle havkuttere radiotelefont. Det er ikke sjældent, at man maa praktisere over en til tider daarlig radioforbindelse.

Uheld paa uheld

— Hvad siger lægen saa, naar det viser sig, at nedstrygeren fra maskinrummet er det eneste brugeligt instrument — naar han omsider er fremme paa skuepladsen?

— I det øjeblik siger han bestemt ingenting. Han har ikke tid. Reaktionen og de mørke tanker kommer bagefter.

I dette tilfælde gik det nu ganske udmærket med nedstrygeren. Det var min første og hidtil mest dramatiske udrykning — den 27. januar 1962.

Fiskeren havde faaet sin benlæsion langt til søs. En pressing var blæst af dækslasten, og han var gaaet ud paa dækket for at fastgøre den. Han ser ikke, at dækslet over spilllets aksel er gledet til side, træder ned og faar benet kværnet mellem den roterende aksel og karmen. Drivremmen var blevet vaad, og havde trukket sig sammen. Det var uheld paa uheld.

Redningsskibet „Vestkysten“ stod ud fra Thyborøn kl. 9 om morgenen, kl. 23 var vi paa

siden af kutteren. I mellemtiden havde jeg over telefonen ordineret morfin og søgt at forebygge den fuldstændige forblødning. Men fiskeren havde blødt i 15 timer, han var chokeret og var meget tæt ved at udaande.

Alt dette kunne jeg vide uden at se ham. At jeg overhovedet kom til det var i sig selv en bedrift hos fiskerne og redningsskibets besætning. Der var blæst op til styrke 8-9, stormende kuling, da vi var hos kutteren.

Matrosens andel

Kan man forestille sig, hvordan 2 fartøjer opfører sig under saadanne vilkaar, naar de skal ligge stille side om side — saa stille, at man kan overføre en haardt kvæstet mand.

Matros Peter Holm paa Vestkysten havde sin særlige andel i, at det lykkedes. Han stod ved lønningen, da vi smed baaren over til kutteren. Næste gang kutteren passerede os, sprang han — uden at være opfordret til det — $2\frac{1}{3}$ m ud i den klare stormende luft.

Han naaede kutteren, var med til at surre den kvæstede fast og med til at kaste baaren tilbage til os. Den var sikret med tove fra begge fartøjer, men kastes skulle den for at naa os. Ogsaa det lykkedes. Peter Holm fik Carnegie-fondens medalje for sin optræden den dag.

Paa det tidspunkt var vi 100 sømil vest for Thyborøn. I en saadan situation er man befriet for et hvert tyngende forbehold — iberegnet den søsyge, der indtil da havde holdt mig i den sløjest tænkelige form.

Fiskeren skulle opereres ganske omgaaende. I skibssalonen var operationslejet rigget til, der laa sterile hulstykker parat, kitler og det kirurgiske udstyr, der findes i den sterile skibskiste. Bortset altsaa fra amputationssaven.

Før vi gik i gang skete det vidunderlige, at fiskeren rettede sig. Han fik blodserum, takket være et fantastisk elegant kast pr. gummibaad fra en af flyvevaabnets Catalina'er. Ved samme lejlighed kom der blodtypekort.

Sidste mulighed

Det ublødte menneske kunne bringes i lokalbedøvelse. Paa det tidsdunkt var hans mishandlede ben i en saadan tilstand af gasgangræn, som man ellers kun ser i krigslæsioner. De gamle krigskirurger anvendte denne fremskredne betændelse som indikation for de mest brutale amputationer.

Midt i alle de ulykkelige omstændigheder, som havde præget denne læsion, fik jeg chancen for at bevare benet. Trods gangrænnet og kvæstelsernes omfang var der stadig overfladisk blodcirkulation i storetaen. Jeg kunne indskrænke mig til to indgreb i dødt knoglevæv i skinnebenet og til fjernelse af det øvrige angrebne med aabninger ind til alle hulheder, som gasgangrænnet havde fyldt med luft. Alt dette skal ikke siges for dramatikens skyld, men for at

give et eksempel paa en opgave, som man ikke ville drømme om selv at udføre, hvis det var i land.

Kokken var udpeget til operationssygeplejerske. Han sank et par klumper, da han saa nedstygeren.

En fattig trøst

— Hvorfor skal den slags finde sted?

— Fordi amputationsraven ikke er opført i den officielle liste, hvorefter den store og den lille skibskiste er udstyret. En alvorligere mangel er et narkoseapparat et ganske enkelt, men effektivt narkoseapparat til brug den dag, da det er livsvigtigt at aabne bughulen for at fjerne en bristet blindtarm eller behandle en indeklemt brok. Sker det 100 sømil til havs — eller inden for en langt kortere distance, skal indgrebet foretages paa stedet. Jeg har søgt officielt for at faa det narkoseapparat. Tilsvarende modeller findes i samtlige feltambulancer, hvor de bruges til øvelse et par gange om aaret.

Der findes en begrundelse, givet af fiskeriministeriet: Efter samtale med sundhedsstyrelsen, der ikke finder det tilraadeligt at foretage saa store indgreb uden for en egnet operationsstue, kan man ikke give os narkoseapparatet.

Jeg ved ikke, om man tror, at jeg og ligeindede laver den slags indgreb, fordi det morer os? Nej, vi tvinges af den bitre nød, det er indgrebet eller patientens liv.

Jeg haaber paa en snarlig afklaring, for der er gode kræfter i gang. Men lykkes det ikke, maa jeg anskaffe disse ting for egen regning.

Dette narkoseapparat arbejder med en blanding af æter og ilt. Er narkosen først indledt, er sikringen saa total, at det simpelthen ikke er muligt at give æter uden ledsagelse af en fuldt dækkende ilt-tilførsel.

Jeg tænker meget nødig paa mig selv i den situation at skulle være tvunget til et indgreb i bughulen — og være afskaaret fra det, fordi man langt væk inde i land har skønnet, at det ikke er tilraadeligt. Det bliver en fattig trøst til de efterladte.

Skibsmodel fra Varde til det nye hotel »Marina«

Toldkontrollør Andreas C. S. Nielsen, Varde, har solgt model af elegant engelsk fuldrigger til hotellet

Ingeniør og entreprenør P. C. Christiansen, der lader opføre det nye hotel i Vedbæk, hotel »Marina«, har under et besøg i Varde af toldkontrollør Andreas C. S. Nissen, købt en smuk skibsmodel til anbringelse paa hotellet, formentlig i baren. Hotel »Marina«s direktør, Gunnar Nielsen, tidligere hotel Varde, henlede under arbejdet med hotellets udsmykning opmærksomheden paa toldkontrollør Nissens skibsmodeller, der er repræsenteret med ikke mindre end 25 paa fiskerimuseet i Esbjerg og 2 paa handels- og søfartsmuseet, og hotellets bygherre sikrede sig under besøget i Varde en elegant fuldrigger, der skal indgaa som et led i den maritime udsmykning af »Marina«.

Det er en model af den engelske The Clipper »Cutty Sark«, der omkring 1870 sejlede te til England fra Kina. Med den specielle engelske sans for spil og konkurrence arrangeredes dengang kapsejladser mellem skibene, der bragte te hjem til London — ikke blot var der udsat flotte præmier, men den last te, som hvert aar naaede først frem, opnaaede ogsaa den højeste pris. Det inspirerede i høj grad rederne til at sætte de hurtigste og bedste skibe ind paa te-sejladser. »Cutty Sark« blev bygget af rederen John Willing, en tidligere kaptajn, der var gaaet i land og havde startet sit eget rederi. »Cutty Sark« var under sin tid som te-clipper paa højde med verdens hurtigste, men uheld forfulgte den, og uheldene begyndte i starten. Skibsbyggeriet Scott og Linton i Bumbarton, der havde faaet overdraget at bygge den, gik nemlig falit, og firmaet Denny Brothers maatte fuldføre den. 1869 blev den søsat, og 1870 stod den ud paa sin første rejse til Kina, hvorfra den vendte tilbage fra London i foraaet 1871.

Paa jomfrurejsen mistede den roret ved Kap det gode Haab og den maatte liste hjem med nødror. »Thermopylæ«, som var anset for dens nærmeste konkurrent, naaede før til London — fagfolk har senere fastslaaet, at i lette vinde var »Thermopylæ« den hurtigste, men i haardt vejr havde »Cutty Sark« fordelene paa sin side. Dens hurtigste ture blev senere gennemført i uldfarten til Australien. En af »Cutty Sark«s skippere var for øvrigt en af cykelsportens pionerer. Han medbragte altid sin cykel om bord og kørte rundt paa mellemdækket paa sejladserne fra London.

Naar skibsbyggeriet, der byggede »Cutty Sark« i sin tid gik fallit skyldtes det, at man byggede for godt og anvendte for dyre materialer, men takket være denne soliditet er »Cutty Sark« bevaret den dag i dag, idet den ligger i en beton-tørdok ved Greenwich-museet. Her kan man overbevise sig om, at toldkontrollør Nissens model er korrekt indtil mindste detalje, herunder gallionsfiguren, der er udført i elfenben.

Trækkene fra »Cutty Sark«s historie er gengivet af toldkontrollør Nissen, der ikke blot nøjes med at genskabe skibene i formindsket udgave, men ogsaa gennemføre omfattende studier af deres historie. Modellen af »Cutty Sark« blev færdig for 18 aar siden og har indtil nu prydet en skænk i Nissens spisestue — om kort tid leveres den til hotel »Marina«, der tages i brug i slutningen af marts.

To roredningsbaadsstationer nedlægges

Redningsbaadene fra Vedersø og Fjaltring udbydes til salg, men stationerne opretholdes som raketstationer

Redningsstationerne Vedersø og Fjaltring bliver nu nedlagt som stationer med redningsbaade, men opretholdes som raketstationer. De to roredningsbaade er udbudt til salg.

Dette sker som følge af 1954-betænkningen efter hvilken et større antal ro-redningsbaadsstationer nedlægges.

Udviklingen er i de senere aar helt løbet fra ro-redningsbaadene. Saavel i Vedersø som Fjal-

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Selv - Guld - Ubre . 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 - Thybørn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 20389 - 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

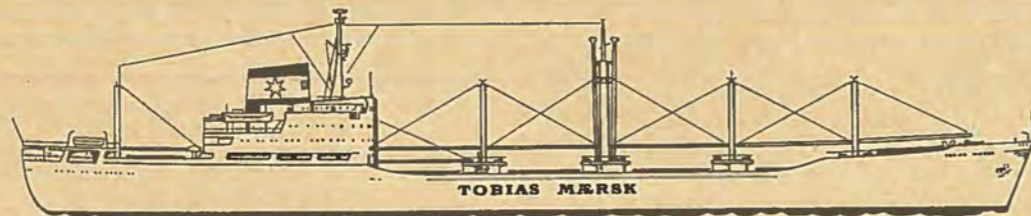
VESTJYSK SPORTSMAGASIN

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

Rederi-Aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende Redere
HOLM & WONSILD



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS - MAERSK TANKERS

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

Thybørn Afd. . TH. 148
Kontortid: 10,30-12 og 16,00-17,00 . Lørdag 10,30-12

tring kan det i dag blive svært at skaffe en tilstrækkelig stor besætning af folk, som virkelig kan ro de kraftige baade i haardt vejr. Det er ogsaa mange aar siden, baadene har været i funktion. Vedersø-baaden var saaledes sidst paa havet ved en stranding i 1954.

Fjaltring-baaden er fra 1914 og Vedersø-baaden er bygget i 1924. De er 9,6 m lange, 2,5 m brede og stikker paa middelspant 0,9 m. Med baadene følger en del tilbehør.

Der har vist sig betydelig interesse for de to redningsbaade. Mange har henvendt sig hos opsynsmændene for at se paa fartøjerne, der er overordentlig velholdte. Nogle kan tænke sig at installere motor i dem og bruge dem til lystsejlad, andre har planer om at anvende baadene som pramme til bundgarnsfiskeri etc.

Et større antal ro-redningsbaade fra nedlagte stationer er tidligere solgt til Grønlandsk Handel, der bl. a. anvendte dem til transport af faar i grønlandske fjorde.

De to stationer er af vore ældste, idet begge er oprettet i 1852.

Siden oprettelsen har der ved Vedersø været reddet 38 mennesker, heraf 16 med baad, og ved Tuskjær 53 mennesker, heraf de 22 med baad.

Stationerne fortsætter som nævnt som raketstationer.

Af »Fru Julie Augusta Ovesens legat til fordel for trængende fiskere ved Vestkysten eller dissers 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 under lignende omstændigheder.

Personer, der mener at opfylde de anførte betingelser, kan faa ansøgningskema udleveret ved skriftlig henvendelse til legatbestyrelsens formand.

landsretssagfører Rudolf Sand,
Nørresøgade 7, København K,
til hvem skemaerne tilbagesendes inden den 1. maj 1965.

Legatbestyrelsen.



HIRTSHALS

Hans Svendsens
SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger
samt Reparationer

Hirtshals . Telefon 132

A/S Hirtshals Fryse- & Kølehus
Hirtshals Isværk

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

Filial af A/S Hjørring Diskontobank

Tlf. 44 . 244

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN - Telefon 39

Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLÅ«

Telef. 74 CARL JENSEN - Hirtshals

Frugt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN

Lys . Kraft . Skibsinstallation

Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK

HURUP

Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø
Støbegods

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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

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



Skibeproviantering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

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

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergships«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 1201

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 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. Eriandsen

Repræsentant for »TUXHAM«

Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen

Statsautoriseret

Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

C. M. Nørskov Laursen

Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 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 69

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. 233 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	LEDIG
--	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
 " " " Rønne " 23,00

I sommermåneden tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser 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 Nat Central 53010
 Telegram-Adresse: HANSEN

Korresponderende Reder for

D DANNEBROG A S

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

LEMVIG

Nr. 5

CENTRALBIBLIOTEK

32. Aarg.



EN USÆDVANLIG 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) *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
& Makinfabrikv. Søren Andersen
& Søner . Esbjerg
Alt i Nybygninger
og ReparationDamp-
skibsselskabet
TORM
KøbenhavnBrugsforeningen
»FREM«
Kolonial- & Skibshandel
Telefon 372 - 872
Skolegade 40, EsbjergAKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNIEsbjerg Vestjysk Krystal Isværk ^{a/s} Telefon 2 00 66GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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. 233 82
ESBJERGJørgen Hansens
Skibssmediev. K. Nielsen
Smedens Gang
Gl. Havn
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen & Aaens

Vaadbinderi
Hirtshals . Tlf. 180DANMARKS
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDEUafhængigt Ugeblad for Udenrigshandel og Shipping
Abonnement: 20 Kr. aarlig.
bestilles paa ethvert Posthus samt paa Ekspeditionen
Fiolstræde 24 - København K - Telefon Central *8284

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

1. maj 1965

32. aarg.

Eneste overlevende

December 1939 blev en sorgens måned for mange danske hjem. Det neutrale Danmark havde faaet at mærke, at den anden verdenskrig — saa ny den end var — ikke kun var et anliggende mellem de krigsførende, at den i allerhøjeste grad angik alle nationer. I hvert fald alle søfartsnationer. Neutrale landes skibe minesprængtes i stort tal, navnlig i Nordsøen, andres skæbne blev beseglet af torpedoer fra tyske undervandsbaade. Ogsaa Danmark blev ramt. Føleligt og smerteligt. Den 4. november var ØK's motorskib »Canada« blevet minesprængt ud for Grimsby, men hele besætning var reddet, og saa var ulykken jo saadan set ikke saa stor. I julemaaned kom det derimod til at se helt anderledes ud. En hel serie af krigsforlis krævede en lang række danske søfolks liv.

Den 6. december kom der meddelelse om, at damperen »Ove Toft« var minesprængt i Nordsøen og at 6 var omkommet. Faa dage efter minesprængtes damperen »Scotia« i Nordsøen. 19 søfolk omkommer. mens kaptajnen og andenstyremand reddes efter at have drevet om i 14 timer. Den 20. december maa to rederier meddele, at de har mistet hvert et skib, rederiet Ove Skous kuldamer »Jytte« minesprængtes eller torpederedes i Nordsøen. 10 mand omkommer, 8 bliver reddet.

Samtidig minesprængtes dampskibsselskabet Baltic's kuldamer »Bogø« ved Skotland. 14 drukner, mens to fyrbødere og en letmatros bliver samlet op af en engelsk trawler. Dagen efter bliver trawleren sænket af tyske flyvere, men baade besætningen og de reddede danskere overlever. Den 22. december forliser SS »Jægersborg« i Nordsøen med 18 mand, og efter jul kom der meddelelse om endnu et forlis, rederiet Ove Skous »Hanne«, fra hvilket 15 mand omkommer.

Redningsflaade tårnede mod trawler

Til rækken af forliste danske skibe i december 1939 hører ogsaa Det forenede Dampskibsselskabs »Magnus«, som blev minesprængt eller torpederet uden varsel lørdag aften den 9. december.

Man fik først kendskab til katastrofen om morgenen den 13. december, da en redningsflaade fra »Magnus« tårnede imod siden af en skotsk trawler, der laa for anker i et af fiskerfelterne i den nordlige del af Nordsøen. — Paa redningsflaaden laa to mænd: en andenstyremand, som var død, og en letmatros, der var saa medtaget, at han var holdt op med at reagere paa noget som helst. Han var døden nær, men fik langsomt fornyet livskraften gennem behandling paa et hospital i Aberdeen.

Frimærkehandel

Den eneste overlevende fra »Magnus«, daværende letmatros Orla Emil Risvad, har i dag frimærkehandel i en lille kælderbutik i en af sidegaderne paa Nørrebro i København. Frimærkehandleren i kælderen aabner kl. 14 og lukker med gadens øvrige handlende. Der er ingen »strøghandel«, naar man bor i en sidegade, og den faste kundekreds har indstillet sig paa, at der kun handles frimærker om eftermiddagen. Frimærkerne er fra at være hobby blevet den tidligere sømands levevej. Orla Risvad har ikke tjent handelsflaaden siden han oplevede sine december-skæbne døgn i Nordsøen i 1939. De forløbne 25 aar har afsat adskillige pund paa den »pind« af en sømand, som vendte tilbage til Danmark efter at være blevet nogenlunde restitueret paa det skotske sygehus. Middelhøje Orla Risvad er i dag, hvad man forstaar ved »godt i stand«. Saadan kan 25 aar forandre mangt og meget, men det, der skete i Nordsøen hin december-aften, da SS »Magnus« stævnedes mod den engelske kyst for at hente en last kul hjem til Danmark, staar usvækket i Orla Risvads erindeing.

Havde sejlet med »Magnus«
i tre maaneder.

— Jeg var 19 aar dengang og havde været med »Magnus« i omkring 3 maaneder, havde netop naaet at faa sejltiden til matros, men var endnu paamønstreret som letmatros. Vi var gaet af sted fra København og var i ballast, idet vi skulle over efter kul. Jeg kan ikke mere huske, om det var Glasgow eller Newcastle, vi skulle til, men det er vel heller ikke saa vigtigt . . .
— Kan De huske forliset?

— Ja, det skulle jeg mene. Det skete lige efter vagtskifte kl. 19, og jeg var kommet til rors. Det staar saa tydeligt for mig, som var det sket for kort tid siden. Jeg har altid haft svært ved at komme op, og saadan var det den 9. december 1938. Lige før vagtskiftet var de nede for at ruske mig vaagen, og jeg havde netop naaet at sluge et stykke mad og en kop the, før jeg maatte op til rortjansen. Det var uroligt vejr, omkring vindstyrke 8, og det var buldrende mørkt ...

Hele skibet røg i luften

Ikke saasnart havde jeg overtaget roret, før vi hørte et bump mod skibssiden, men der skete ikke videre. Det kom først et kvarters tid senere. Førstestyrmand og andenstyrmand stod netop og snakkede om, at vi sikkert aldrig fik opklaret, hvad der kunne have foraarsaget bumpet, da braget lød, og hele skibet røg i luften. Det er vistnok den almindelige mening, at vi minesprængtes, men jeg tror nu, at „Magus“ blev torpederet. — Det faar vi formentlig heller aldrig klarhed over, og det kan jo ogsaa være nogenlunde ligemeget i dag. Konsekvenserne af eksplosionen ville formentlig være blevet de samme, om det var mine eller torpedo. 18 mand omkom, og kun jeg blev reddet.

Foliset skete som sagt lige efter vagtskifte, og hovedparten af besætningen var da under dæk og havde saa at sige ingen chancer for at komme op. Fra eksplosionen skete, og til „Magus“ var forsvundet fra havets overflade, gik der kun et par minutter. Allerbøjest. Bedst som vi sejlede kom det øredøvende brag, alt blev smadret, og skibet begyndte straks at synke.

Lagde sig paa redningsflaade

— Hvordan reagerede De?

— Jeg stod til rors iført en tyk frakke og store søstøvler, og jeg gjorde det ejendommelige, at jeg tog frakke og vanter af og smed begge dele fra mig, inden jeg begyndte at løbe hen mod agterlugen, hvor redningsflaaden laa. Jeg lagde mig paa den og holdt krampagtigt fast med begge hænder. Mens jeg laa der, kom en af matroserne og sprang op til mig. Han havde været henne agter for at læse loggen af. „Tror du, vi klarer den?“ raabte han, og jeg svarede: „Bare hold fast, saa har vi chancen!“ Netop som jeg sagde det, gik skibet ned med stævnen forrest. Redningsflaaden gled da fremefter og ramte masten, og ved dette stød blev matrosen slaaet af. Han havde alligevel ikke holdt ordentlig fast, og jeg saa ham aldrig mere.

— Da skibet sank, tørnede redningsflaaden rundt, saa jeg, der før havde ligget oven paa den, nu befandt mig under den nede i vandet. Suget fra det synkende skib var saa stærkt, at mine søstøvler, som jeg havde trukket helt op, blev krænget ned om anklerne paa mig. Da

suget tog af, kunne jeg gaa armgang nede under fladen og dermed komme op paa den, temmelig udmattet men i hvert fald undsluppet den første fare. Redningsflaaden var af den type, som var almindelig dengang, tomme tønder med en slags tremmegulv paa begge sider. Der var ikke paa nogen maade beskyttelse mod vand, vind og kulde — og min frakke havde jeg som sagt kastet fra mig straks, da braget lød.

Kunne ikke hjælpe

Hørte eller saa De noget til Deres kammerater:

— Jeg hørte nogle korte raab om hjælp, men kunne ikke foretage mig noget for at undsætte. Det blæste vindstyrke 8, og søen var høj. Jeg fik imidlertid selskab paa fladen af andenstyrmand. — Han havde faaet fat i en luge og kom drivende hen mod redningsflaaden, og jeg hjalp ham over til mig.

— Var der forsyninger paa fladen?

— Ja der var en tank med drikkevand og en tank med skonrogger — en slags tvebakker.

— Smagte det godt?

— Jeg ved det ikke, eftersom jeg ikke fik nogen af dem. Vi kunne nemlig ikke faa dækslerne op, hverken til tanken med skonrogger eller til drikkevands-tanker. Disse tanker kunne aabnes fra begge sider paa fladen, men under skibstilsynets kontrol af redningsmateriellet har man formentlig kun prøvet den side af fladen, som vendte opad, og nu var der jo sket det, da „Magus“ gik ned, at fladen var tørnet rundt, og andenstyrmanden og jeg laa nu paa den ikke inspicerede side af redningsflaaden og kunne ikke faa hverken vaadt eller tørt. Bagefter burde jeg selvfølgelig have sagt mig selv, at et skibstilsyn ikke kan lave fejl. Da jeg fremførte det her nævnte under søforhøret, blev jeg vist nærmest betragtet som en gal mand. Saadan er der saa meget. — Kendsgerninger er det imidlertid, at vi under opholdet paa fladen ikke fik noget at spise og kun havde havets vand at drikke. Dækslerne paa tanken gav sig ikke. Det gjorde andenstyrmand derimod ... han døde allerede søndag aften af udmattelse, forfrysninger og maaske ogsaa skuffelse over, at vi var blevet forbisejlet af et par skibe, det ikke havde set eller hørt os. Det første døgn laa jeg uafslædigt og skreg og sang paa skift, blot for at foretage mig noget og i et forsøg paa at faa lidt varme og holde humøret oppe. Vi havde jo intet som helst at dække os med, blev ustandseligt overskyldt af søerne og var drivende vaade. Men det værste var kulden. Temperaturen var lige omkring frysepunktet, og allerede den første nat meldte forfrysningerne sig. Arme og ben begyndte at hæve, tæer og fingre blev krumme og stive, og knoerne sprængtes. Andenstyrmand bad mig om at blive ved med at synge og ind imellem talte han om sin kone. Han havde haft lidt tobak i sin lomme, shagtobak var det, den

Mands Minde

50 aar

Baadmand *Aksel Tornvig*, redningsstation „Vedersø“. fylder den 11. maj 50 aar.

Baadmand *Peder Pedersen Sand jun.*, redningsstation „Vedersø“ fylder den 12. maj 50 aar.

70 aar

Fhv. baadmand *Jens Chr. Stage Lodberg*, Søndervig, fylder den 29. maj 70 aar.

Ordensdekoration

Opsynsmand ved redningsstation „Gl. Skagen“ *Hans Chr. Andersen*, er tildelt ridderkorset af Dannebrogordenen

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Snogebæk - Neksø“.

De seks midlertidigt ansatte baadmænd *Hardy Johannes Hansen Hansen, Edgar Oluf Poulsen, Hans Peter Haakonsson, Verner Pedersen, Robert Busk Kristensen og Aren Pedersen* er meddelt afsked af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juni maaned i anledning af station „Snogebæk“ nu er omdannet til raketstation.

tyggede vi. Det var vor føde og stimulans. Søndag aften døde han lige saa stille.

Jeg tror nok, styrmanden var blevet enig med sig selv om, at der var nul redning, men jeg regnede hele tiden med, at der maatte vise sig et eller andet ... i hvert fald havde jeg ikke i tankerne taget afsked med dem herhjemme.

— Havde De Gud i tankerne?

— Javist, jeg er ikke mere religiøs end folk er flest, men jeg bad til Vorherre, det er vel ganske naturligt, naar man er ude i en faretime. Naar det er sidste instans!

Tre et halvt døgn

— Hvorlænge var De paa redningsflaaden?

— Det varede nøjagtig 3 1/2 døgn. „Magus“ gik ned lørdag aften, andenstyrmand døde søndag aften, og jeg blev fisket op onsdag morgen ... ja, ja, andenstyrmand kom ogsaa i land, men han hjalp det jo ikke noget.

— Hvorfor beholdt De den døde mand paa fladen?

— Hvorfor skulle jeg ikke det ... jeg ved ikke, hvad folk i almindelighed forestiller sig om den slags situationer. Min situation var den, at jeg var nærmest stivfrossen. — Fingrene var krogede, stive og følelseløse, og alle sanser var svækket. Vi havde ligget tæt op ad hinanden paa fladen i et forsøg paa at give hinanden varme, og for mig betød den døde mand en smule læ mod blæsten.

— Hvor skete forliset, og hvor blev De fisket op?

— „Magus“ maa være gaaet ned ca. 50 sømil fra den skotske kyst ... derimod er jeg i stand til at sige, paa hvilken position, vi blev fisket op. Jeg var holdt op med at reagere paa det tidspunkt.

— Hvem fandt Dem?

— Fandt er saa meget sagt ... fladen tørnede mod en skotsk trawler, der laa for anker. Jeg havde set den i nogen afstand, men var som sagt holdt op med at reagere i nogen som helst retning. De skotske fiskere blev varskoet af bumpet mod trawleren, og ikke saa snart var den døde andenstyrmand og jeg bragt om bord, før de kappede deres garn og satte kursen mod Aberdeen.

Arme og ben

dobbelt saa tykke som normalt

Orla Risvad kom paa hospital i Aberdeen ... med forfrysninger, der havde gjort arme og ben dobbelt saa tykke som normalt samt kroget tæer og fingre i en saadan grad, at der maatte taalmodighed og genoptræning, aars brug af ortopedisk fodtøj og sluttelig en operation til for fysisk at normalisere den eneste overlevende fra „Magus“.

— Jeg blev sendt hjem efter 6 ugers hospitalsophold, siger Orla Risvad, og bortset fra at jeg i 1940-41 aftjente min værnepligt i søværnet og var ude med en ministryger, har jeg ikke været til søs siden forliset i Nordsøen ... ikke fordi jeg har været bange for at gaa til søs, men i en aarrække var jeg faktisk ikke ret meget værd helbredsmæssigt. Jeg har lidt af svimmelhed, har haft daarlige nerver — dog uden at være sindssyg, — har haft besvær med at gaa, ja, har prøvet alverdens sygdomme i de forløbne aar. Nu har jeg imidlertid fundet melodien. Det er frimærkerne, der har helbredt mig. Naar man har dem, blæser man alt andet et stykke. Jeg begyndte at samle for 12 aar siden, kørte derefter rundt og handlede og har nu haft shop'en her i et par aar.

»Hvorfor netop mig«

— Drømmer de ofte om de 3 1/2 døgn paa redningsflaaden?

— Nej, ikke nu mere. Jeg drømmer i det hele taget ikke ret meget. Men jeg har ofte funderet over, hvorfor jeg skulle reddes som eneste mand ud af en besæning paa 19. De andre var dog gift, mens jeg kun havde mig selv at sørge for. — Svaret maa vel blive, at min regning skyldtes et spil af tilfældigheder: at jeg stod til rors og at jeg reagerede paa den maade, det skete.

— Har De held i alle forhold?

— Da jeg var ude at faa mine krumme tæer opereret lige, sagde lægen til mig, at naar jeg var eneste overlevende, burde jeg give mig til at spille poker. Jeg maatte være sikker vinder. Det har jeg nu ikke mærket. Ganske vist spiller jeg ikke poker, men jeg har spillet i lotteri og har tippet og søgt legater og hvad ved jeg ... lige lidt hjælper det, saa økonomisk har jeg ikke oplevet det store held. Men det kan jo ogsaa tænkes, at man skal være taknemmelig alene for det held, man har haft. Som eneste overlevende!

t t.

De meget triste meldinger fra havet -

Aviserne fortæller det, statistikken understreger det, at fiskernes sikkerhed paa havet aldrig har været saa truet, som den er det i vor tid. Det er ikke blot vejr og hav, hvor truende og uregerligt, det end kan være, der alene udsætter havets folk for død og forlis, der en noget, der tegner til at blive en lige saa haard og ubarmhertigt fjende, nemlig de fremstormende skibe, der følger kursen, i havblik som i storm, i sigtbart vejr som i taage. Kursen synes at være lagt, og maskinkapasiteten udnyttes fuldt ud — for hvem har vel tid til at lade sig forsinke af en pludselig forekomst af taage, selvom man ved, at der er mange andre paa søen end een selv. Skemaet er fastlagt, saa mange timer i søen og saa mange ved kaj. Det er penge, det gælder, og det ser stundom ud som om det er menneskeskæbner, der rangerer i anden række.

★ ★ ★

Denne sørgelige kendsgerning synes at præge vor moderne tid, i langt højere grad, end en fredelig arbejdende fisker kan føle sig tilfreds og tryk overfor. Vi kender til fuldkommenhed vor tids triste budskaber fra havet, saa hyppigt melder de sig, at de paarende paa land, og fiskeren i hans baad, i langt højere grad idag frygter taagen over havet, end stormmeldingen. Jo, for stormen, den kan fiskeren tage kampen op imod, men taagen og dens følger staar han hjælpeløs og raadvild overfor.

Den er en fjende for hans liv og velfærd, nat som dag, og var samme fisker ikke gjort af et saa godt stof, saa gav samme taage og de mange ulykker, den fører i sit kølvand, ham flossede nerver med det resultat, at han opgav det farlige liv paa havet.

Der er ingen sekunder at spille for besætningen paa kutterdækket, naar braget lyder som dommedag. Er livet i behold, saa er det til gummiflaaden, og derefter timer eller døgn i drift for vejr og strøm — indtil et vagtsomt øje, en naadig haand rækkes ud til frelse.

Søens folk er gennemgaaende gentlemen, men der er med skam at melde ogsaa dem, der løber fra ansvaret, eller skal man tro, at et skib kan knuse en særdeles solidt bygget kutter, uden at andre hører en lyd, end netop besætningen paa kutteren, der blev sejlet ned.

★ ★ ★

Det er et haardt liv at være fisker i dag, og det er ogsaa drøjt at være hende og børnene derhjemme. Dette forhold maa vi bøde paa med alle midler — men gør vi det?

I den senere tid har vi herhjemme været optaget af en kulturdebat, og betydelige summer er med rund haand uddelt til baade skidt og kanel.

Men for mig at se var slige „belønninger“ givet ulige bedre ud til de medborgere, der trodser farer af enhver art ude paa Fladen Grund, eller hvor det nu er, 100-200 mil fra hjemlig kyst, reddende sig fra en synkende, smadret kutter, til en skæbne, der er mere end uvis.

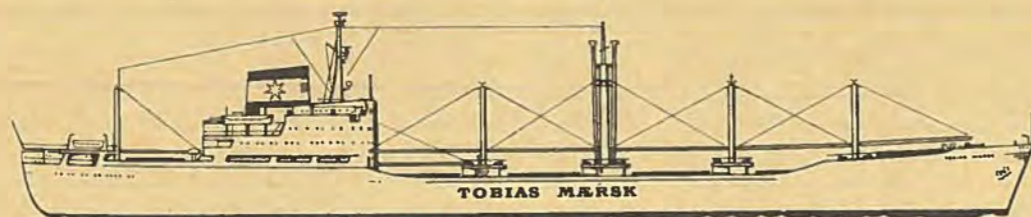
De forlanger ingen legater — men hvordan er det egentlig, har samme fiskere ikke i det høje folketing et beskedent skattekrav liggende til behandling.

Mon ikke de seneste dystre meldinger om forlis af liv og materiel har talt sit tydelige sprog, saadan at vi der har vort paa det tørre, viser at vi anerkender fiskernes farefulde liv paa havet.

De sejler for sig selv — ja, men har vi rent glemt, at deres indsats ogsaa er for os?

De lever deres dagligliv i et saa farligt erhverv, at vi rent faktisk burde give dem mere end de i beskedenhed paa papiret har bedt om.

Maagen.



A. P. MØLLER THE BLUE TANKERS · MAERSK TANKERS

En usædvanlig redningsbaad

Royal National Lifeboat har i London fra United States Coast Guard modtaget en redningsbaad, som maa siges at være ikke saa lidt for sig selv.

Baadens hoveddata er følgende:

Længde overalt	44 ft.	10.5 in	13.667 m
Længde i vandlinien	40 ft.		12.192 m
Bredde, største	12 ft.	8 in	3.861 m
Bredde i vandlinien	10 ft.	10 in	3.302 m
Dybdegaaende	3 ft.	10.5 in	1.170 m
Deplassement			15.8 tons

Brændselsbeholdningen er 1260 liter, vandbeholdningen 60,5 liter, ahk maximum 400, prøvetursfart 15,3 knob, aktionsradius ved 10 knob 290 miles og ved 15 knob 163 miles. Blokkoefficienten 0,52 og middelspantkoefficienten 0,73.

Stabilitetskurvens udstrækning er mere end 175,0 GM (metacenterhøjden) 1,8 ft. 0,548 m, KG (tyngdepunktets højde over kølen) 4,8 ft. 1,452 m.

Under krængningsprøve var baaden ca. 2-3 sekunder om at rejse sig fra kæntræt til oprejst stilling. Det selvlænsende midtskibs cockpit har 4 in spytgatter med kugle intraventiler. Det tog ca. 55 sekunder, før det ved kæntringsprøven indtagne vand var løbet ud. Skodderne er af blødt staal ligesom skroget, spanter, trunk over maskineriet og dækket i cockpitet. Yderklædningen er udført af 4,8 mm Corten staal, der er med speciel lavt kulindhold og af stor styrke og modstandsevne mod kurrision.

Trunkene over messen, passagerum og reserverummet er af aluminium 5086-H32, ligesom vindspejlet og andre dele af overbygningen. Styrepladsen er forsynet med Morse-haandtag til betjening af maskinspjæld og kobling, rat, instrumenttavle, et særligt kompas og elektronisk fjernstyringsudstyr.

Passagerummet har to tværskibs sæder med skumgummipuder og seks sikkerhedsbælter, som til biler. Messen er udstyret paa lignende maade med et enkelt tværskibs sæde til tre personer, og desuden de begrænsede kabysforhold, der bestaar af et bord med vask og en varmtvandsbeholder. Et særligt lukket toiletrum findes bekvemt for messen. Reserverummet har to tværskibssæder med sikkerhedsbælter til fem personer. Her findes ogsaa en Stokes baare og skumslukningstilbehør. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 dieselmotorer, hver paa 200 aht. forsynet med hydraulisk bakke og reduktionsgear. De trebladede skruer er støbt af manganbronze. Akslerne er af monelmetal og løber i vand-smurte gummilejer. Hver motor er forsynet med en 2000 wat 28 volt jævnstrømsdynamo. Elektriciteten gaar gennem en strømtavle til to 750 watt omformer for 115 v. vekselstrøm til den elektroniske udrustning. Et nødbatteri er installeret.

(Efter Ship & Boat Builder International, februar 1965. „Vikingen“.

Hvad de øved' vil vi mindes

Vi strejfede i sidste nummer af vort blad den omforandring, der har fundet sted ved de to redningsstationer, Vedersø og Tuskær, der nu er overgaaet til raketstationer. Nyheden fik vi saa sent, at der ikke blev nogen tid til at tage ordentlig afsked med det, der har været og virket saa smukt igennem hele vor redningsvæsens historie. Nu er det jo ikke saaledes, at de nævnte stationers historie er skrevet, de fortsætter begge deres gerning, omend ikke i samme skikkelse, som hidtil. Men dette sidste er der intet at gøre ved, tidens krav og omstændighedernes skiften maa ogsaa redningsvæsenet gaa ind under, men fremover vil der stadig blive udført redningsarbejde med de forhaandenværende redningsmidler og i samme aand sikkert, som har været baggrund for et hundreearigt aktivitet fra stationerne Vedersø og Tuskær. Vi bøjer os i ærbødighed for den indsats, der er øvet fra denne kyststrækning af de to stationers skiftende generationer af redningsmænd, der nu ved aflevering af deres redningsbaad staar som nogle af de redningsstationer, der har reddet flest nødstedte mennesker ind paa den aabne kyst.

Vi kan ikke lodde de anstrengelser eller den modgang, der er baggrund for øvet daad, men vi, der er opvokset paa kysten og har fulgt færden over revlerne i de smaa aabne ro-redningsbaade, vi fatter ligesom en smule af det mod og den vilje, som altid var med ombord.

Det, der var godt dengang, maa vige for det nye og bedre materiel, der tid efter anden kommer frem, men glemme øvet daad og linjen bagud til dem, der var før os, det maa vi ikke, for saa bliver vi fattige.

Derfor en tak og en hyldest til Vedersø og Tuskær redningsslægter, der ingenlunde maa tage stationernes omkalfatering som en ydmygelse, men som et nødvendigt led i en udvikling.

Med denne hilsen vil vi repetere de to redningsstationers virke fra deres oprettelse til dagen idag, og her er den i tal, der er historie bag.

Ved Vedersø er der reddet ialt 337 mennesker, heraf 172 med redningsbaad, 160 med raketapparat og 5 med begge dele i forening.

Ved Tuskær er i samme tidsrum reddet ialt 567 mennesker, heraf 342 med redningsbaad, 192 med raketapparat og 33 med begge dele i forening.

jp.

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

Ro-redningsbaad i auktion

Ro-redningsbaaden fra Thorup-strand var sidst i forrige maaned i aktion i anledning af et par kystbaade, der var gaaet paa fiskeri, og blev overrasket af en storm der satte havet i stærkt oprør. Den sidste af baadene, der naaede hjem



fra en fiskeplads, der ligger ud for „Svinkløv“, var „Nordstjernen“, hvis besætning bestod af fisker Lars Sand og hans to sønner. Det blev en streng tur med storm og hav imod, men som det heldigvis for det meste sker, klarede baaden sig fint og landede i god behold.

Redningsbaaden og dens mandskab havde en kold og vaad tur, idet de laa til assistance i ca. 1 1/2 time med al den overvand indover som nu en aaben baad er udsat for. Vi bringer her et par billeder fra hændelsen.



— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Søsætning af ny redningsbaad

Gennem redningsvæsenet er det bragt i erfaring, at motorredningsbaad nr. 33, som er under bygning paa orlogsværftet, efter beregningen vil blive søsat tirsdag den 4. maj 1965.

Efter søsætningen skal endnu visse installationer m. v. færdiggøres og diverse prøver og afsluttende beregninger foretages, ligesom en del af den fremtidige besætning skal instrueres med hensyn til det nye fartøj og dets betjening.

Præsentation og overdragelse paaregnes, om intet forudset indtræffer, at finde sted ca. den 9. juni, og fartøjet skulle derefter ca. den 11. juni kunne afsejle til Hvide-Sande, hvor det efter planen skal stationeres indtil videre.

MRB nr. 33 er en saakaldt 16-ts. baad og af samme type som den i Esbjerg stationerede MRB nr. 29, idet dog de erfaringer, som i sin tid blev indvundet med MRB nr. 29 under dette fartøjs afprøvning ved redningsstationerne Esbjerg - Hvide-Sande - Thyborøn - Hirtshals og Skagen, i videst mulig udstrækning er kommet MRB nr. 33 til gode.

En nærmere omtale og beskrivelse af MRB nr. 33 vil senere fremkomme her i bladet. —

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.

I drift mod en mole

En lille motorjolle fra Thyborøn med en enlig fisker ombord, kom lørdag den 10. april ved middagstid i en farlig situation, da han laa med sine ned-redskaber udenfor kanalen. Redskaberne kom i skruen, og jollen drev derefter lige ind mod den store havmole paa Aggertangen, idet uhelbredt ville, at et udkastet anker ikke kunne holde. 10 m før fartøjet naaede molen, hvor i mod der gik ubehagelige dønninger, tog ankeret fat i bunden, og saa nær molen var baaden, at fiskeren kunne raabe til en lystfisker, der tilfældig befandt sig paa molen, om at rekvirere assistance fra Thyborøn redningsstation. Fra Agger redningsstation blev budet sendt til Thyborøn, og samtidig kørte 2 redningsmænd fra Agger, opsynsmand Chr. Ruby og endnu en mand ud til den store mole, hvor de med redningsmateriel stod klar til at bjerge Thyborøn-fiskeren, hvis han skulle drive videre fra hans ankerplads mod molen. Lidt efter naaede Thyborøn-redningsbaaden frem, tog fiskeren og hans baad paa slæb ind til Thyborøn.

„Ofelia“

Det brændende skib ved Thorsminde

Fra Thorsminde skrives den 25. november 1906 til „Vendsyssel Tidende“:

Paa den store Nissumfjord saas igaar baad ved baad, fulde af folk, der ville til Thorsminde for at se det strandede skib.

Men det var ogsaa en stranding, der vakte sensation. Et brændende skib paa revlen er noget af en sjældenhed, og strandingsfeberen, som altid griber kystboerne, naar raabet „En stranding“ lyder, var dennegang meget forstærket.

Om selve begivenheden kan iøvrigt fortælles følgende:

Beboerne ved kysten sad fredag aften (23/11) og var lige færdig til at putte sig under dynerne, da pludselig en dampers voldsomme tuden lød ind over de sandede klitbjerge. Man var straks klar over, hvad der var paa færde, og i sydvest for Mindet saas blusenens skær op i luften.

Man ilede over de store sluseværker og kom til Mindeløbet ud i havet. Her maatte man færges over, idet damperen stod syd for dette i den bekendte strandfoged Laust Bjerres strandlen. Stønnende stod dampskibet ude paa revlen ca. 6-700 alen fra land. Fra sydvest rullede søerne ind paa den flade strand og steg mod skibets sider, saa der lød ligesom klagesuk ude fra revlen. At sætte en redningsbaad ud paa havet var umuligt, men raketapparaterne fra Bjerghuse ankom snart til strandingsstedet.

Hvirvlende for en dobbelt raketline ud til skibet men i mørket blev den uklar, saa redning af de nødstedte søfolk foreløbig ikke kunne ske. Havet larmede voldsomt, og uhyggen ved strandingen forøgedes i betænkelig grad, da man saa, at flammerne pludselig slog ud i agterskibet, og at ildhavet bredte sig sig over det ulykkelige skib. Røgen drev ind over kysten, og ildens knitren, i forbindelse med besætningens skrig, naaede ind paa strandbredden.

Man kunne se, at søfolkene gjorde gentagne forsøg paa at undgaa flammerne, saa godt det nu engang lod sig gøre. Men hvad mon damprens last bestod af? Ville der mon ske en eksplosion, i saa fald ville det snart være ude med de skibbrudne.

Man tænkte paa at faa redningsdamperen fra Thyborøn kanal herved for at redde besætningen, men da havaristen yderligere var drevet ind mod land, kunne damperen jo ikke gaa til strandingsstedet.

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
Frukt Blomster Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN
Lys . Kraft . Skibsinstallation
Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK
HURUP
Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

Marsø
Støbegods

Paany forsøgte redningsbaaden fra Vederø og Thorsminde at gaa ud, men dette var forgæves.

Saa blev raketlinen atter skudt ud, og denne gang fik man solid forbindelse med strandingen, saa at redningsstolen kom igang.

En efter en blev mandskabet nu halet ind paa stranden. Da strandbredden her var noget flad, kunne linen ikke strammes i tilstrækkelig grad, hvilket havde til følge, at søfolkene ikke kunne undgaa at faa en dukkert i havet. Man fik dog omsider den 18 mands store besætning lykkelig i land, og det samme gjaldt en mand, der var som passager.

Dampskibet „Ofelia“, hjemmehørende i Helsingør, var paa rejse til Stettin. Det var nu havareret paa sit hjemlands kyst, og det blev paa grund af ildsvaaden en af de mest spændende strandinger, der har fundet sted paa vestkysten i mands minde. „Ofelia“, der var et ældre fartøj og paa 1000 tons, var flot udhalet. Mandskabet opholder sig nu hos Laust Bjerre, Bjerghuse i Fjand, men paa revlen staar damperen, forladt, raseret af ilden og overgivet til sin skæbne. Da branden var slukket, opdagede man, at kaptajnens kahyt var gaaet op i luer, hvorved bl. a. skibspapirerne var gaaet tabt.

Kaptajnen, der var en middelaldrende mand, oplyste, at „Ofelias last bestod af 1800 tons olie-kager, foruden zink- og kobbererts.

Det var, ifølge C. P. Eisenreich: Det norrøyske redningsvæsen, redningsmandskabet fra stationen Tusker, som bragte de forulykkede søfolk i land. *Ved P. Chr.*

„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.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Selv. Guld. Øvre. 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 - Harbøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 203359 - 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

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. 41144 (7 Lin.) . Telex 9799

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 41277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 41201

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 41345

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 41538

THISTED

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted Telf. 361

LEDIG

ESBJERG

N. N. NIELSEN . MASKINFABRIK

Esbjerg . Telf. 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. 28000

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 20884 - 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. Sviters Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITERSALVAGE

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI 1/2

Esbjerg — Telefon 25399

Nybygninger - Reparationer - Smedie

Andersen & Jensen

Skibs- og Baadebyggeri
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95

Thyborøn Fiskeauktion

(Statsautoriseret)
v. Alb. Steen
Tlf. Thyborøn *3 14 11

LEDIG

SEJL TIL BORNHOLM

med „66“-bådene

„Bornholm“
„Kongedybet“,
„Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
" " " Rønne " 23,00

I sommersæsonen tillige dagture flere af ugens
dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser
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

DANNEBROG

Skaarup & Salskov

Smede- & Maskinværksted
Thyborøn . Tlf. 3 10 61

Indehaver. J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Telefon *3 12 44

RESERVERET

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR. LEMVIG

LEMVIG
CENTRALBIBLIOTEK
LEMVIG
TIDSSKRIFT
FOR



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1965

32. Aarg.



Redningsflaader af speciel type afprøves i Esbjerg

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

Marketenderiet
„NY HAVN“
ESBJERG
Indeh. Svend Jørgensen
Kaffe og Smørrebrød
Telefon 2 49 58

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

Damp-
skibsselskabet
TORM
København

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg Vestjysk Krystal Isværk ^{A/S} Telefon 2 00 66

**GRENAA
MOTOREN**

— til alle
maritime formål

KRAFTIG
DRIFTSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
LET AT MONTERE
LANG LEVETID



Leveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.



GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 20666

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

J. GRUMSEN
Maskinfabrik
Tlf. 2 33 82
ESBJERG

Jørgen Hansens
Skibssmedie
v. K. Nielsen
Smedens Gang
Gl. Havn
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen & Aaens
Vaadbinderi
Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS
HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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 1965

32. aarg.

Redningsflaade af speciel type til Redningsvæsenet

Redningsvæsenet har besluttet at udstyre M/redningsbaade med gummiflaader. — Nordisk Gummibaadsfabrik »VIKING« i Esbjerg fremstiller flaaderne. — Om dette nye initiativ fortæller redningsbestyrer G. Aaskov Petersen til »TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«.

Adskillige landes kyst- og søredningsvæsen har gennem de senere aar udstyret deres fartøjer med oppustelige redningsflaader af særlig udformning med henblik paa anvendelse under redningsforetagender, bl. a. hvor det paa grund af omstændighederne kan være udelukket, yderst risikabelt eller vanskeligt at komme „langs siden“ af det paagældende skib eller fartøj.

Disse flaader afviger almindeligvis væsentlig fra de almindeligt anvendte gummiredningsflaader, ligesom de ogsaa som oftest er forskelligartede landene imellem, idet de som nævnt er udformet, saa de bedst muligt opfylder netop de krav, det enkelte lands redningsvæsen stiller til dem efter de særlige forhold, hvorunder de skal anvendes.

De forekommende flaader af den art er imidlertid som regel af en saadan størrelse og vægt, at de ikke umiddelbart er praktisk anvendelige i det danske redningsvæsens fartøjer.

Henset hertil og idet de adspurgte redningsstationer delte Redningsvæsenets opfattelse af, at der ogsaa her i landet var et behov for saadanne særlige flaader i motorredningsbaadene, indledte man for nogle maaneder siden med „Redningsudvalget“'s tilslutning og efter indhentede oplysninger og vejledning fra Søværnets Havariskole et samarbejde med Nordisk Gummifabrik „VIKING“ i Esbjerg om fremstilling af en speciel redningsflaade til anvendelse i Redningsvæsenets tjeneste.

Den første af disse flaader er netop nu afleveret fra firmaet og installeret i den nye MRB nr. 33. der fra medio juni d. å. og indtil videre skal stationeres i Hvide-Sande.

Flaadens data er som følger:

Selvoppustelig gummiredningsflaade uden overdækning, men med 2 opdriftsringe af største tværnsdiameter.

Flaadens egendiameter er 300 cm udvendig og 220 cm indvendig.

Vægt 60 kg.

Dimensioner i pakket stand: Længde 90 cm. diameter 40 cm.

Oplæsningen foregaar ved kultsyre, der er under et tryk paa ca. 50 ato., og oplæsnings-tiden er ca. 20 sekunder efter træk i udløser-linen.

Kapaciteten er 10 mand, men er udelukkende bestemt af de pladmæssige hensyn, idet bæreevnen opgives at ligge væsentligt ud over det antal personer, som kan faa plads i flaaden.

Flaaden er selvløsende og ens paa begge sider, og da bunden er fastgjort mellem de 2 opdriftsringe, er det uden forskel, hvilken side der efter oplæsningen vender opad.

Flaaden er forsynet med klatrelejder for ombordstigning fra søen, endvidere er den forsynet med udvendige og indvendige gribeliner (redningsliner) samt en 100 m lang nylonline, som i lighed med dens fastgøringssteder kan modstaa et træk paa mindst 1500 kg.

Opdriftsringene er paasat lysreflekterende materiale for bedre synlighed i projektørlys.

Med flaaden følger særskilt et reparations sæt med pumpe.

Af hensyn til driftssikkerheden skal flaaden hvert aar efterses og ompakkes af firmaet eller





paa et af dets servicestationer. Tilsvarende gør sig gældende, naar flaaen har været i anvendelse.

De her gengivne billeder stammer fra flaadens afprøvning, som fandt sted i havnebassinnet ud for redningsstationen i Esbjerg, og er stillet til raadighed af Nordisk Gummibaads-fabrik.

Efter tilsagn fra redningsstationen i Hvide-Sande vil flaaen nu i sommerens løb blive afprøvet under saa forskelligartede forhold som muligt, saa man bliver i stand til at danne sig et indtryk af, om flaaen virker tilfredsstillende i sin nuværende udformning, eller det vil være ønskeligt at indføre visse ændringer for de efterfølgende flaadere vedkommende.

Det er Redningsvæsenets ønske fremover at anskaffe disse flaadere i den udstrækning, behovet indicerer og de bevilgende midler tillader.

Fisken med de grønne ben

Naar ellers vi smaa mennesker vil holde fingrene i nogenlunde afstand fra maskineriet, saa skuffer naturen sjældent i større stil. Det faar man nu og da rent haandbrigelige beviser for, ved betragtning af det der omgiver os. Man kan udmærket, uden fare for at være altfor rørstrømsk, betragte det som et under, at visse fiskearter til ganske bestemte tidspunkter aflægger de aarlige besøg med et urværks præcision.

Se disse forhold er vore fiskere a jour med, det indretter de deres levevis og redskaber efter. De bygger paa fædres erfaringer, og hvad der ikke er mindre vigtigt, de gør deres egne erfaringer ogsaa. Tager nye redskaber i anvendelse og bringer „nye“ fiskearter paa markedet. Fiskeriet er altid paa vej, og havet er den store ager, der giver mindst lige saa mange afgrøder, som tilfældet er paa landjorden.

★

I de nærmeste maaneder har vi saaledes vore sommergæster fra havet, helt inde ved kysten. Vi kan nævne den ædleste i flokken, tungen, der er saa fornem og dyr, at den som hummeren ikke bliver faldbudt af fiskemanden ved hvermands dør. Den har en særlig forkærlighed for farvandet Thyborøn-Hvidesande-Esbjerg, og den trækker en mængde andre knapt saa velkomne gæster med sig, nemlig fiskere fra snart enhver fiskerihavn i kongeriget. For ikke sandt? Her er chancen, og havet er som nævnt den store fælles ager, som alle med lige ret maa pløje og høste afgrøderne af.

★

Men der er visselig andre sommerfisk end de to mest pebrede: tungen og rødspætten. Der er ingen grund til at fortvivle, for i tungens kølvand arriverer paa samme tid hornfisker og makrellen, og det er der god grund for husmødrene til at være lykkelige over, for de to arter vil fiskehandleren i de kommende maaneder kunne tilbyde for en pris, der siger sparto til alt andet godt og sundt fra havet.

Skal der endelig i forbigarten nævnes noget nedsættende om hornfisker, saa er det dens urimelige mange ben, men de er grønne og dens kød er hvid, saa der er en relativ chance for registrering. Nogle mødre afbener fisken før den serveres. Min mor, mindes jeg, fordelte ansvaret, men vi var ogsaa 12 omkring skiven, naar alle var samlet. Og saa stod der gerne en tallerken med et par skiver tørt rugbrød, hvis uheldet ville, at et ben gik fast i barnhalsen. — Mors kommandostemme lød da — ganske som om intet var hændt — taa en bejbrø. dreng! — Et yderst værdifuldt raad i slig situation, et raad, som gerne tillige viste sig virkningsfuld.

Derfor medgives det gratis her, da hornfiskesæsonen staar for døren, og fisken er stadig udstyret med de infame grønne ben. Forunderligt i øvrigt, at saa mange er nødvendige, da den jo ikke skal gaa paa dem.

Men ser man bort fra benene, og den fare der er for at faa mere i halsen, end godt er, saa kan den, der skriver disse linjer, betro enhver, at stegt hornfisk ikke er at kimse af, og det er sandelig ikke denne fisk, der faar prisetallet til at skyde ryg. *Maagen.*

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

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. betjeningsmand *Laurits Chr. Hansen*, Svaneke, er afgaaet ved døden den 16. april.

Laurits Chr. Hansen, der var født den 10. oktbr. 1876, blev ansat som betjeningsmand ved stationen i Svaneke den 1. jan. 1913 og afskedigedes paa grund af alder den 30. septbr. 1939. Han havde deltaget i redningen af 27 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadformand *Thomas Nielsen Noermark*, Liløre, er afgaaet ved døden den 30. april.

Thomas Noermark, der var født den 13. decbr. 1896, blev ansat som baadmand ved Liløre redningsstation den 1. oktbr. 1929 og som baadformand den 1. oktbr. 1945 og afskedigedes p. g. a. alder den 31. decbr. 1956.

Fhv. baadmand *Niels Peter Christensen*, Blokhus, er afgaaet ved døden den 10. maj.

Niels Peter Christensen, der var født den 19. marts 1889, var ansat som baadmand ved den daværende redningsstation i Blokhus fra 1. oktbr. 1925 til 1. oktbr. 1949, da han afskedigedes p. g. a. alder.

Fhv. baadmand *Harald Jørgensen*, Manø, er afgaaet ved døden den 1. maj.

Harald Jørgensen, der var født den 31. aug. 1897, var ansat som baadmand ved den daværende redningsstation

paa Manø fra 1. oktbr. 1912 til 1. oktbr. 1942, da han afskedigedes p. g. a. alder. Han var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

25 aars jubilæum

Baadformand ved redningsstationen „Kandestederne“ *Robert Chr. Leed* har den 1. juni været ansat i Redningsvæsenets tjeneste i 25 aar.

85 aar

Fhv. opsynsmand *Holger A. Melchiorsen*, DM., Østerby, fylder den 22. juni 85 aar.

80 aar

Fhv. baadmand *Peder Hansen Brinch*, Sønderho, fylder den 9. juni 80 aar.

75 aar

Fhv. baadformand *Gravers Jensen Munk*, Stenbjerg, fylder den 9. juni 75 aar.

70 aar

Fhv. baadmand *Chr. Kjøjby*, Skagen, fylder den 20. juni 70 aar.

60 aar

Betjeningsmand *Chr. Andreas Andersen*, r/st. „Hasle“ fylder den 20. juni 60 aar.

50 aar

Baadformand *Peter Odder Jensen*, r/st. „Klitmøller“ fylder den 12. juni 50 aar.

Navigatøruddannelsen forældet?

Opsigtsvækkende udtalelse af Rederiforeningens formand i Vikingens tekniske aarshefte

Danmarks Rederiforening mener, at den nugældende navigatøruddannelse bør rationaliseres og bringes i overensstemmelse med det praktiske livs behov

I Vikingens tekniske aarshefte besvarer formanden for rederiforeningen, skibsreder *Ove Amsinck*, en række meget aktuelle skriftspørgsmaal. Om navigatøruddannelsen siger formanden bl. a.:

— Jeg er uenig i, at den teoretiske udannelse for navigatører bør forlænges fra 2 til 3 aar — ganske vist mod en tilsvarende afkortning af sejliden, saaledes som bl. a. navigationsdirektøren saa ofte offentlig har gjort sig til talsmand for. Det er bl. a. forkert at tro, at det nu til dags, med den hastige tekniske udvikling, selv med en 3-aarig læsetid vil være muligt at bibringe en ung navigatør kundskaber, der vil kunne dække hans 40-aarige, fremtidige virke-

Ove Amsinck gaar ind for, at man giver den farende navigatør adgang til deltagelse i opfølgingskurser.

Det tekniske aarshefte bringer som sædvanlig en række oversigtsartikler om dansk skibsfart og skibsbygning med billeder og oplysninger om alle nye danske skibe, om værfternes beskæftigelse o. l. Traditionen tro bringes der ogsaa helsides billeder af epokegørende nybygninger i farver. Og af hensyn til den stigende interesse for heftet i udlandet er en del af stoffet trykt paa baade dansk og engelsk.

Rederiforeningen bringer en oversigt over dansk skibsfart i 1964 og kaster samtidig et blik ind i fremtiden.

Civilingeniør *P. Bech* ser ogsaa paa fremtiden — men inden for skibsbygningen. Hans kollega *Henry Klinton* fra B&W fortæller om moderne maskinrum.

— Vi har ikke en klink i kassen, siger *København*s havnedirektør, *Aage Hendrup*. Men han understreger, at selvfølgelig kan man faa pengene til at arbejde for sig. En ny kajstrækning arbejder dog bedre. Havnedirektøren fortæller om, hvordan han i sit snart ti-aarige virke har brugt 80 millioner og samtidig nedbragt havnens gæld med andre 20 millioner.

Civiling., direktør H. D. Lees fortæller i en instruktiv og interessant artikel, at hver søfarende „indtjener“ ca. 50.000 kr. om året i udenlandsk valuta. Direktør for maskinmesteruddannelsen, Chr. Knak-Christensen, skriver om de unges fremtid i maskinrummet. Forstander, civiling. E. Mathiesen fortæller om Københavns Maskinskoles fremtidsplaner.

Ingeniør J. A. Thornvang fortæller om problemer for skibsbygningsindustrien hjemme og ude. I et moderne skib, skriver han bl. a., er skrogprisen næppe mere end 40 pct. af skibets pris.

Der er en stor artikel om det svenske kæmpeskiftsværft Kockums og en oversigt over svenske værfters produktion i 1964.

Salgschef J. Skikkild møder med en interessant artikel om elektroovnen til søs, og der bringes en artikel om den store tanker „Fina Scandinavia“, som B&W afleverede sidste aar.

Direktør, civilingeniør Hans Harboe skriver om den sensationelle bjergning af m/s „Al-Kuwait“ i Kuwaits havn. Det var et stykke dansk arbejde, som vakte opsigt i hele den maritime verden.

De omtalte artikler er kun et udsnit af det stof, der findes i dette aarshefte. Samtlige artikler er rigt illustrerede. Og som sædvanlig er der gjort meget ud af baade clichéer og bogtryk. Aarsheftet har skabt respekt om sig selv baade i ind- og udland, og der er altid rift om det.

Niels Jensen fra Blokhus udstiller i Holland

Fiskeren, redningsmanden og kunstmaleren Niels Jensen, Blokhus, er stadig paa sikker vandring frem i sin kunst. — Ingen formaar som denne kunstner at granske havets og klitternes tonskalaer og han er i stadig udvikling.

Det er ikke blot paa udstillinger herhjemme og i vore broderlande, Niels Jensen vækker opmærksomhed, det er ogsaa videre ud, man ønsker at faa lejlighed til at se hans produktion. Havet og stranden og klitternes farvespektre er Niels Jensens speciale, og han mestrer baade pensel og palet. Nu om kort tid udstiller han paa Groningen i Holland, og paa forhaand vil vi tipse paa, at han ogsaa her vil møde den medvind, som han er blevet saa vant til at møde paa de snart talrige udstillinger i ind- og udland, denne særprægede maler gennem aarene har haft.

Det er ikke gaaet ham til hovedet. Han er den samme stille og beskedne mand, bag hvis lune og varme smil vi aner baade fiskeren, redningsmanden og kunstneren. jp.

Britisk redningshold hædret

For redning af 6 danske søfolk

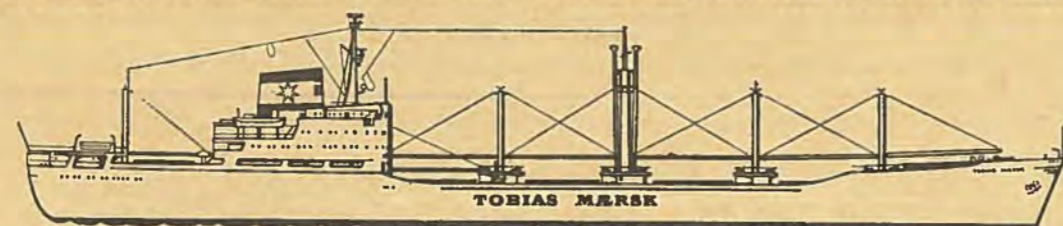
Et britisk redningshold er belønnet med det britiske handelsministeriums æresplakette for redning af den seks mands store besætning paa det danske fragtmotorskib „Northwind“, der den 21. december sidste aar strandede ved Torbay i det sydvestlige England.

Redningsmandskabet — der bestod af frivillige — har faaet æresplaketten for den bedste redningsindsats i 1964, oplyses det.

Strandingen fandt sted i haard storm, og redningsmandskabet maatte paa en farefuld klatretur paa klippekysten, før det lykkedes at faa en redningsstol ud til skibet.

Det 229 brt. reg. tons „Northwind“ blev leveret af Sønderborg skibsværft i oktober sidste aar og har som korresponderende rederi „Tradewind Navigation Company“ i Kongens Lyngby.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



A. P. MØLLER

THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Et mærkeligt møde paa Vendsyssels vestkyst

Engelsk kaptajn, der havde reddet
en ung vendelbos liv,
forlist med sit skib paa kysten

I begyndelsen af aaret 1905 strandede ud for Tornby strand den engelske tankdamper „Beacon Light“ 2700 tons drægtig, ført af den 32-aarige kaptajn J. G. Kell.

Denne begivenhed blev særlig bemærkelsesværdig paa egnen af flere aarsager, ikke blot ved de store vanskeligheder, der var forbundet med at bringe skibsbesætningen frelst i land, men tillige med den omstændighed, at bjærgningsarbejdet paa grund af hyppige storme, ledsaget af høj sø, snart maatte indstilles, saa havaristen i omtrent fire maaneder maatte forblive paa Tornby strand. Damperen bragtes først flod ved Switzers hjælp en af de sidste dage i april.

Saa vel redningsbaaden fra Nr. Tornby som fra Lilleheden var ude flere gange uden at kunne udrette noget, fordi man som følge af den voldsomme søgang og strømsætning ikke var i stand til at forcere første revle, ligesom det ogsaa var umuligt at etablere nogen forbindelse ved hjælp af raketterne, der alle fo'r forbi paa grund af damperens meget uheldige stilling. Den laa med agterstavnen vendt mod land. Da den i løbet af nogle timer løsnede sig fra grunden og kom til at ligge i en noget skraa stilling, tildels med bredsidens mod land, saa havet inden for blev smult, kunne redningsforsøgene genoptages i fuldt omfang.

Bjærgningsarbejdet meget vanskeligt

Endelig faldt en udsendt raket over et af tovene mellem mastetoppene, og da man fra land kunne iagttage en mand entre op i rigningen for at bjærge linen, drog man, som det hedder et lettelsens suk, men glæden varede kun kort, for pludselig blev man vidne til, at den paa-gældende sømand styrtede ned paa dækket.

Imidlertid var begge redningsbaade atter blevet sat ud. Hirtshalsbaaden, ført af Peder Rimmen, naaede først ud til damperen og optog halvdelen af besætningen, og umiddelbart efter naaede redningsbaaden fra Tornby under Lars Sørensens førerskab ud og optog resten, deriblandt kaptajnen.

Ifølge søforhørene havde „Beacon Light“ forladt København i ballast for at gaa til South Shields. Da man var naaet ca. 140 sømil vest for Hanstholm, fik damperen en læk, saa vandet strømmede ind i maskinrummet og umuliggjorde fyringen, og da pumperne samtidig var blevet uklare, var man prisgivet storm og strøm. Efter forgæves at have prajet en ubekendt dansk

damper fik man forbindelse med den svenske damper „Adolph“, hvis kaptajn lovede at bugserere. Det var imidlertid umuligt at faa fat i trossen, og saa gik l. styrmand, baadsmand samt fire matroser i skibets storbaad for at gøre forsøg paa at faa forbindelse i stand, men storbaaden tabtes snart af syne. Man antog, at dens seks mands besætning var taget op af en skonert. Mærkeligt nok drev baaden siden ind paa Tornby strand, ikke langt fra det sted, hvor „Beacon Light“ grundstødte.

„Beacon Light“ vedblev imidlertid at drive. Ud for Rubjerg forsøgte man at ankre op ved hjælp af en 100 favn lang kæde, men grejerne sprang, og den følgende dag strandede skibet ved Tornby. Kort efter modtog man meddelelse om, at de seks mand fra storbaaden var blevet landsat i Gøteborg i god behold.

Under bjærgningsarbejdet den 30. januar rejste der sig en voldsom storm ledsaget af store braadsøer, just da godt en snes mand fra Tornby bjærgerlav befandt sig om bord. Efter at de havde sendt en flaskepost i land, blev de alle bragt ind i redningsstol.

Mange belønnet

Den 2. september forelaa der meddelelse fra London om, at den engelske regering havde tildelt nogle af de to redningsbaades mandskaber sølvmedaljer, ligesom „Beacon Light“'s rederi agtede at uddele kikkerter og pengebeløb til flere andre, der havde ydet hjælp ved strandingen. Sjældent er der paa én gang blevet uddelt saa mange belønninger til redningsmænd paa Vestkysten som ved denne lejlighed.

De, der modtog sølvmedalje, var: P. Rasmussen, Jens Gaardboe, Chr. Nielsen Peter Ravndrup, M. Mikkelsen, B. Jensen, S. Thomsen, Godtfred Berg, P. Haugaard, Jørgen Heilesen, S. Grønhøj, S. Tækker, alle hørende til Lillehedens redningsbaad. Af Tornby baadmandskab fik følgende sølvmedalje: Lars Sørensen, Lars Nielsen, J. Thomsen, J. Christensen, Jørgen Larsen, Ths. Christiansen, Ths. Thomsen, Iver Nielsen, J. Peter Andersen, Peter Christiansen, Niels Jensen, K. Jensen og Niels S. Nielsen.

N. I. Jensen, N. Jensen, Peder Rimmen, K. Thomsen, J. Thomsen, P. Heilesen, J. Heilesen og Th. Grønhøj, alle fiskere i Hirtshals, modtog tillige pengebeløb. Vagtmændene Jensen, Hirtshals, og J. Thomsen, Tornby, fik hver en kikkert, mens de to baadformænd tildeltes hver to pund sterling.

En ung vendelbos forlig og redning

Mærkeligt kan de forhold være, under hvilke søfolk kan træffe sammen, og hvorunder de atter kan mødes.

Paa Aalborg navigationsskole læste i 1905 en ung mand, Niels Laurids Madsen, Horne

Terp, til styrmandseksamen. Da han ser i aviserne, at en kaptajn Kell er strandet med sit dampskib ved Nr. Tornby, kun faa kilometer fra Horne, dukker der et minde op hos ham. Det var for et par aar siden, at han forliste i Atlanterhavet. I flere dage drev han sammen med nogle kammerater rundt, klamrende sig til bunden af deres kæntrade fartøj, en bark. Livet opholdt de ved at spise af den majs, hvorved barken havde været ladet og som nu drev omkring i vandoverfladen. Det tegnede allerede til at blive den bitre død for dem.

Men pludselig kom et fartøj styrende hen mod de ulykkelige skibbrudne. Dette skibs fører var kaptajn Kell, der bjærgede dem om bord, hvor de fik en god og omsorgsfuld pleje og snart kom til kræfter. — Styrmandseleven tog straks til Tornby, hvor han traf den engelske kaptajn, og at mødet mellem de to var baade hjerteligt og rørende, vil enhver kunne forstaa.

For øvrigt havde kaptajn Kell paa lignende maade mere end én gang gjort sig fordelagtigt bekendt, idet han paa en rejse over Atlanten havde reddet besætningen paa det canadiske skib „Osmua“, der var i havsnød og drev omkring uden master og rigning.

I en orkan havde skibet, der var lastet med tømmer, tillige mistet skibsbaaden, som var slaaet itu, og rufferne var skyllet over bord, saa fartøjet og besætningen befandt sig i en fuldstændig hjælpeløs tilstand.

For denne smukke indsats omtales kaptajn Kell med megen ære i den engelske søret og rostes for godt sømandsskab. Det samme var tilfældet med hensyn til hans forhold under „Beacon Light“s stranding ved Tornby. I efteraaret 1906, godt halvandet aar efter, grundstødte paa Skallerup strand et endnu større engelsk jernskib, „Athenia“, ladet med foderstoffer. Dets kaptajn, Kell, var fætter til J. G. Kell, der strandede ved Tornby. — Herom en anden gang. P. Chr.

Snogebæk redningsstation paa Bornholm

er en af de ældste redningsstationer i landet, idet den oprettedes i 1852. Siden da har den fungeret som baad- og raketstation. I dens mere end sekellange tilværelse paa klippekysten i Østersøen, har den reddet 321 mennesker ved 51 redningsforetagender.

Imidlertid er nu dens status som baadstation forbi, idet den, som tilfældet er ved de to vestjyske redningsstationer Vedersø og Tuskjær, er overgaaet til at fungere som raketstation. I den anledning er 6 midlertidigt ansatte baadmænd ved stationen meddelt afsked fra redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juni maaned.

I forbindelse med ovenstaaende bringer vi dette billede af en redningsaktion, der fandt sted i 1958, da en lystkutter, „Saturn“ af Stet-



tin, drev ind paa Dueodde den 14. april. Vinden var S.V. med vindstyrke 8—9 og tilsvarende sø.

Redningsvæsenet blev tilkaldt og redningsbaaden blev sat i vandet ved Snogebæk og blev taget paa slæb af en stor fiskekutter op til det nærdste fartøj, hvis besætning, 9 mand og 2



kvinder, blev reddet af de to fartøjer i forening — ogsaa lystkutteren blev bjærget. Det andet billede viser en redning fra 1. februar 1949, da den vesttyske fiskekutter BX „Orion“ af Bremen gik paa grund. Vinden var N.Ø. og 7—8 i vindstyrke. Ved den lejlighed blev besætningen, 6 mand, reddet i redningsstol. jp.

Redningsvæsenet moderniserer

Hvide Sande redningsstation har, som det er tilfældet ved flere stationer, en redningspram, der hidtil har været drevet frem ved hjælp af aaren. Nu har redningsvæsenet besluttet at prammen skal forsynes med motor, nærmere betegnet en 9½ HK paahængsmotor af mrk. EVENRUD.

Dersom forsøget falder heldigt ud ved Hvide Sande paa-tænkes det, oplyser redningsbestyrer Aaskov Pedersen, at redningspramme ved stationer, hvor saadanne haves, ogsaa skal moderniseres.

Handelsfregatten »Cronprinz« af København i storm i Nordsøen

Efter at have passeret Schagens fyr kom Dansk-asiatisk kompagnis fregat paa vej til Kina ud i haard vinterstorm

Et havari i Nordsøen i aar 1797, hedder en interessant artikel i A/S Randers rebslaaeris personaleblad Rebslaaeren, der skildrer den dramatiske start paa Dansk-asiatisk kompagnis handelsfregat „Cronprinz“ rejse til Kina fra København lige efter aarsskiftet 1796-97. Beskrivelsen af den dramatiske hændelse er hentet fra en bog, udgivet af civilingeniør Julius Lehmann, hvis oldefar deltog i sejladsen.

★

Fregatten „Cronprinz“ havde for en del kinesisk besætning, og før afsejlingen fra København var der opstaaet en lille ufred om bord, hvorefter en af kineserne blev arresteret og sat i bøjlen for opsætsighed. Skildringen giver et glimrende indblik i datidens vilkaar og forhold til søs.

Den fængslede kineser havde truet med kniv, og kaptajnen skrev til selskabets ledelse for at „blive ham quit, da jeg ellers maa lade ham sidde i Jern under hele Rejsen, hvorved han vil kunne crepere, i besynderlighed i kulden“. Han bliver i bøjlen og efter et par dages forløb møder de nitten andre kinesere op hos overstyrmanden paa skansen, „og med Gebærder tilkendegav, at deres Begiering var at løslade den i Bøyen sættende kineser. Samme blev bekiendtgjort for Captainen, der resolverede at løslade ham igjen, paa Grund af saavel Formandens som Kinesernes Forbønd“.

Nytaarsdags morgen gaar „Cronprinz“ saa under sejl, næste middag observeredes Schagens fyr i W.t.N. og kl. 7½ ses land af Norge.

★

Det er haardt vejr med nordvestlig dønning. Skibsprotokollen noterer:

„January 4 Kl. 11 Formiddag tog Veiret til forrygende Storm, hvorved Forre Stageil fløj bort. Mesanmasten skørnede. Søen overmaade oprørt og krap. Skibet tog meget svære og korte Overhalinger formedelst den høye og rasende Sø, der kom fra flere end én Kant.“

Straks efter at vi var gaaet op i Vinden, sprang det forreste Store Mast Vandt om Bagbord, Kl. 3 gik Krys Stangen og straks derpaa Store Masten med sin hele Rejsning“.

Mange andre havarier forefalder, ræer styrer ned, to matroser gaar over bord og bliver borte, og en kvartermester brækker laarbenet. Videre beretter skibsprotokollen:

„Gik strax i Arbejde med at kappe alt hvad som kunne holde paa Store Masten, hvilken

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

med den svære Sæ og Skibets Arbeidning laae og huggede meget stærkt under Agter Skibet. Kappede tillige fra os den brækkede Forre Mærse Raae. Kl. 6 var Masten fri fra Skibet som slingrede meget stærkt, da der ingenting var til at støtte med imod den overmaade svære Sæe.

★

5. Havde nogle og tredive Mand syge som ej kunne gøre Dæk Tjeneste.

6. Hejste Gæs fra Fortoppen for om mulig at faa Fartøj ombord fra Land af, men forgiæves. Saae et Eyland i NO. t.N. To Svin døde og overbord kastet. 13 Mand syge. Skibet rullede meget.

8. Saae Land af Norge omtrent 10 a 11 Mil af, havde en meget krap og rasende Sæe hvorved Skibet slingrede og arbejdede overordentlig stærkt. Kl. 10 Aften brækkede Forstangen i Æselhovedet, faldt agter over ned og spolede Shaluppen og Jollen. Alle Hønsesusene gik tillige med Creatureerne og Sprøjterne over bord.

10. Det urolige Veir continuerede. En ny Raa søgtes sat op, men to Mand slingrede fra den i Sæen og forsvandt, og andre paa Raaen tabte Modet og gik ned".

Kaptajnen tilbyder nu folkene ti spanske Piastre (ca. 25 kr.) pr. mand for at gaa op paa raaen, men ingen byder sig til; med magt kan han ikke faa dem dertil. „En Matros, der ved enhver Leilighed har vist sig som en retskaffen Matros, gik dog straks op paa Raaen og allene knobede alle Raaebaand, hvorfor han fik Belønning 20 Piastre.

For at holde skibet flvdende maa der pumpe uafsladelig i disse dage".

★

Den 11. findes to stude og otte svin døde og kastes over bord, sæen er bleven roligere, der kan atter laves mad i kabyssen, og der gives ærter og flæsk; men kl. 9 dør skibskokken. Fokken er nu det eneste brugelige sejl til støtte for skibet mod sæen. Skibsraades beslutter at søge den første den bedste havn, hvorefter der straks holdes indefter.

Atter bliver kabyssen ubrugelig, der kan ikke laves mad under skibets voldsomme rulning. Tømmermænd og sejlmagere har en haard tørt med at rejse nødrig. Først efter fem dages forløb ses paa ny land af Norge, og fra tid til anden skydes skarpe skud for lods, men intet fartøj viser sig før næste dag, den 17., da skibet kommer ind mellem Jæderen og Egernsund.

Endelig faas lods ombord, og kaptajnen indberetter havariet til kompagniet, og ender: „Gud være lovet, at vi kunne holde den læns med én Pompe ved at pompe bestandig. De fleste af vore Folk er syge, og fire Mand gaet overbord, samt Kokken død".

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv - Guld - Øhre - Optik
1888
*21211 LEMVIG *21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer
P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. *21222

A. HONORÉ

Isenkram og Udstyrsforretning
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 21868

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. *20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thybørn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 203399 - Auktionskontoret Tlf. 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 Thybørn 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 Geismas - Telegr.-Adr.: Fiskeauktion
Telefoner: Kontor 41200 (Statst.) Privat 41029 (Statst.)



Skibeprovisiantering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

Telf. 41144 (7 Lin.) . Telex 9799
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergships«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 41277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri
Telefon 41201

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 41348

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 41838

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

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn

Telefoner: 20584 - Privat 20718

anbefales med saavel Nybygning
samt Reparation

BRØDRENE MATHIASSEN

Ny Havn

Tlf. Kontor og Lager 20047, privat 20388

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 %

Esbjerg — Telefon 25399

Nybygninger - Reparationer - Smedie

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	LEDIG
---	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
 " " " Rønne " 23,00

I sommermåneden tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser 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

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

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG

LEMVIG BIBLIOTEK

LÆS STUEN



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1965

32. Aarg.



Frå søsætningen af Huide Sandes nye 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) *215 00

Brødr. Lauridsen

Skibsbyggeri
Tlf. 2 20 53
ESBJERG

Mogens Andersen

Malermester
Alt Skibsmaler-
arbejde udføres
Telefon 2 33 67
Gl. Havn . EsbjergMarketenderlet
„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 ^{A/S} Telefon 2 00 66GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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. 2 33 82
ESBJERGJørgen Hansens
Skibssmediev. K. Nielsen
Smedens Gang
Gl. Havn
Telf. Esbjerg 2 12 33

Carlsen & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magazin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1965

32. aarg.

Skibsførersønnen,
der blev en af Danmarks store mændVed hårdt arbejde, sparsommelighed og aarvaagenhed skabte A. P. Møller
sit eget imperium inden for skibsfart og industri

I dansk erhvervslivs historie klinger navne som C. F. Tietgen, H. N. Andersen og A. P. Møller i en pompøs treklang af virkelyst, vovemod og selvtillid. De har i industriens, handelens og søfartens annaler prentet deres tidsalders bekendelse til egen evne og formaen i en velordnet verden for den dristige og virkelystne mands uhmæmede initiativ til med stærk vilje at underlægge sig et frit samfunds erhvervsmuligheder.

— Hvad finansmanden Tietgen havde i tanker i genopbygningsaarene efter 1864 med sine storforetagender, det formede skibskaptajnen og handelsmanden H. N. Andersen til sin ildnende fanfare „jorden er ikke større, end at den kan ompændes af tanken“ og skabte det Østasiatiske Kompagni som det omfattende og forgrenede verdenserhverv.

A. P. Møller var en mand af samme sind og livsholdning, men verden blev anderledes, og han kom til at udføre den betydningsfulde del af sin livsgerning under en ny tids vidt forskellige og stadig skiftende vilkaar. Selv om det næppe kan siges, at han forstod eller billigede de ændrede forhold, saa forstod han at møde udfordringen med vaagen sans for dens muligheder. Hans signal i treklangen blev det strenge paalæg, at den, der har evnen, har ogsaa pligten til at stræbe efter at løse opgaverne ved hårdt arbejde, aarvaagenhed og sparsommelighed, og heri tegner sig konturerne af A. P. Møller i hans livsværk som dansk shippingmand af verdensformat.

Det karakteristiske i A. P. Møllers livsværk har været hans evne til at vurdere øjeblikkets muligheder med fremtiden for øje og disponere efter de ændrede konjunkturer fremover. Det skete før krigsudbruddet i 1914. Det skete, da han i tyverne tog sine skibe ud af hjemlig og europæisk fart for at sende dem paa tram- og liniefart i fjerne farvande. Det var ogsaa med fremsyn, han tidligt begyndte at bygge tank-skibe til det verdensomspændende oliefræmstød. Yderligere bestyrkede han sin position, da han imødesaa omslaget i trediverne fra højkonjunk-

tur til depression og nedgang og disponerede derefter.

Det skete endelig, da han og sønnen, McKinney Møller, døgnet før den 9. april 1940 opgjorde position og ordrer for hvert af rederiernes 46 skibe. Hver kaptajn fik sendt telegrafisk instruktion og besked om ikke mere at modtage ordrer hjemmefra. A. P. Møller havde beskikket sit hus, men af flaaen overlevede kun 15 skibe.

★

A. P. Møller var af gammel skipperlæggt fra Rømø, men fødtes i St. Magleby paa Amager den 2. oktober 1876. Da drengen var fire aar gammel flyttede familien til Svendborg, hvor faderen, skibsfører Peter Mærsk Møller mange aar senere i 1904, sammen med sønnen gik fra dør til dør for at skrabe halvdelen, 75.000 kr., sammen af aktiekapitalen til dampskibsselskabet „Svendborg“, den anden halvdel indskød de selv. Dette selskab blev sammen med søsterselskabet „Dampskibsselskabet af 1912“ grundstammen i de A. P. Møller'ske foretagender, og disse aktiebreve er blevet forgyldt nogle gange.

A. P. Møllers virksomhed har ikke ensidigt været skibsrederens. Allerede i slutningen af første verdenskrig opførte han Odense staa-skibsværft, som nu er suppleret med Lindøværftet. I 30'erne købte han 14.000 hektar urskov og savanne ved foden af Kilimanjaro, hvor der nu dyrkes sukkerrør, han opførte for nogle aar siden pyrolyseværket ved Københavns havn, ejer motorfabrikken BUKH i Kalundborg, og

A. P. Møller og hans to rederier har faaet en 50-aarig koncession paa olieboringer i Danmark og har tegnet sig for halvdelen af aktiekapitalen paa 40 mill. kr.

A. P. Møller nød i internationale søfartskredse stor anseelse for sine faglige evner, finansiell dygtighed og forudseenhed. Det kan ikke undgaas, at en mand af hans støbning med haarde standpunkter og en opfattelse, som ofte gik paa tværs af herskende meninger, hjemme mødte modstand og manglende forstaaelse. Han har dog ved sin retlinede karakter og i sin alderdom ved sit succesfyldte livsværk skabt respekt om sit virke.

Endnu en god redningsbaad til flaaden

Det er ikke længere sjældent, at et nyt redningsfartøj indsættes paa vore kyster og tages i brug i det haarde arbejde paa søen. Enhver, der følger vort redningsvæsen, kan ikke undgaa at bemærke, at der paa det sidste ligesom er kommen mere alvor i nybygningen og i moderniseringen, som for blot 10 aar siden omgav sig mere med ord end handling. Denne lykkelige ændring er vi glade og tilfredse med, og vi ønsker at give udtryk derfor.

Nu er der atter kommen en nybygning til Vestkysten. Denne gang er det Hvide Sande, der har faaet sin nye redningsbaad, der er bygget paa Orlogsværftet og er paa 16 tons med to motorer. Løvrigt en redningsbaad mægt til den, der blev stationeret ved stationen Esbjerg for et aars tid siden efter visitter forskellige steder paa vore kyster for afprøvning. Disse foretagne afprøvninger resulterede i, at der blev givet en række raad fra de praktiske redningsmænd om dette eller hint, og disse raad, eller nogle af dem, har den nye Hvide Sande-redningsbaad, der nu er kommen paa station, nydt godt af.

Den nye redningsbaad blev forleden afhentet i København af mandskabet fra Hvide Sande, der sejlede den hjem. Det var baadfmd. Chr. Mose Enevoldsen, motorpasser Ansgar Pedersen og baadmand Johannes Poulsen. — For at være til assistance paa første-rejsen fulgte en montør fra Orlogsværftets værksted med over til Vestkysten, hvor baaden jo først nu for alvor skal afprøves, før der tilfulde kan udtales noget, men allerede nu udtales der ros, idet baadformand Enevoldsen udtaler: Baaden er ualmindelig manøvreedygtig. Orlogsværftet har gjort sig vældig flid, og det er et godt arbejde, der er udført. Men de egenskaber, redningsbaaden har i høj sø, kan vi ikke udtale os om, før vi har været ude i daarligt vejr. Baadens to motorer er hver paa 153 HK og giver redningsbaaden en fart paa ca. 10 mil.

Gammel nytaarstradition til søs —

Som bekendt angives tiden til søs med et slag paa skibsklokken hver halve time, hvad der kaldes: at slaas glas.

Naar man er naaet igennem til otte glas, fortæller bladet „Under Dannebrog“, begynder man forfra ved næstfølgende halvtimes paany at slaas eet slag, og da de „hele“ glas skal slaas med dobbeltslag, bliver f. eks. 7 glas slaaset som 2+2+2+1 slag.

Ordet glas menes at komme fra det gammel-dags timeglas, sanduret, der blev vendt hver halve time. Da hver vagt oprindelig var paa 4 timer skulle glasset altsaa vendes 8 gange i vagten. Tiden 00—04 kaldes for hundevagten, 04—08 hed dagvagten, 08—12 og 12—16 var henholdsvis formiddags- og eftermiddagsvagten, derefter fulgte aftenvagten eller „Platfoden“, som det hed i gamle dage til kl. 20 og saa tilsidst førstevagten til midnat.

Og saa er der et gammelt ord, der siger, at sømanden han kan sagtens, han faar 8 glas hver 4. time!

Een gang om aaret slaas dog seksten glas eller rettere 2×8 glas, nemlig ved midnat, nyt-aarsnat.

Der slaas først otte glas for det gamle aar, som løber ud, og derpaa otte glas som indledning til det nye aar.

Man har i vor tid fulgt den skik, at samtlige 16 glas slaas af yngste mand om bord, men det er dog ikke helt rigtigt. De 8 glas for det gamle aar skal slaas af den ældste og de derpaa følgende 8 glas af den yngste mand i skibet, og de paagældende skal tilhøre skibets besætning, altsaa ikke passagerer eller en lejlighedsvis ombordværende sømandspræst eller lignende.

Dersom man ligger til ankers i nærheden af et britisk orlogsskib, vil man bemærke, at glassene paa skibsklokken her naturligvis slaas efter samme regler som hos os, dog med een undtagelse. Naar alle andre kl. halvsv om morgenen slaar fem glas, slaar Engelskmanden kun eet slag!

Og hvorfor?

Jo, det er en gammel traditionsbunden skik. I 1791 laa den britiske flaade til ankers ved Nore. Skibenes besætninger var misfornøjede og besluttede at gøre mytteri. Det aftalte signal for tidspunktet til mytteriets begyndelse var ved fem glas paa dagvagten, men da mytteriplanerne var røbet over for officererne, ændredes ordren til at slaas fem glas til kun at slaas eet glas, hvad der skabte stor forvirring blandt „mytteristerne“, og hele aktionsplanen faldt sammen.

Siden den dag slaar den britiske orlogsgast til stadighed kun eet glas i stedet for fem glas kl. halvsv hver morgen.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Søren Christian Sørensen*, Hals, er afgaaet ved døden den 28. maj.

Søren Chr. Sørensen, der var født den 30. november 1887, blev ansat som baadmand ved stationen „Hals“ oprettelse den 1. august 1921 og afskedigedes p. g. a. alder den 30. november 1947. Han havde deltaget i redningen af 85 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. baadmand *Peder Lauridsen Bakkesen*, Blaavand, er afgaaet ved døden den 30. maj.

Peder L. Bakkesen, der var født den 1. marts 1917, blev ansat ved stationen i Blaavand den 1. oktober 1938 og afskedigedes p. g. a. svagelighed den 30. juni 1964.

Opsynsmand *Niels Peter Jacobsen*, Vesterø, er død den 13. juni.

N. P. Jacobsen, der var født den 10. februar 1898, blev konstitueret som baadmand ved Vesterø redningsstation den 1. oktober 1927 og fratraadte p. g. a. reduktion af stationens personale den 1. august 1930, men genindtraadte i tjenesten som fast ansat baadmand den 1. oktober 1936. Han blev baadformand den 1. november 1946 og opsynsmand den 1. oktober 1947. Niels Peter J. havde deltaget i redningen af 25 skibbrudne.

85 aar

Fhv. Baadmand *Jakob Johnsen Høj*, Nymindegab, fylder den 29. juli 85 aar.

75 aar

Fhv. baadmand *Chr. Broe Madsen*, R. af D., Flyvholm, Harboøre, fylder den 1. juli 75 aar.

60 aar

Baadmand ved stationen „Esbjerg“ *Jørgen Fr. M. Andersen* fylder den 14. juli 60 aar.

Sølvbryllup

Baadmand *P. Munk Pedersen* og *Hustru*, Nr. Vorupør, fejrer sølvbryllup den 14. juli.

Ansættelser og afskedigelser

Baadmand og motorpasser ved Nørre-Vorupør redningsstation *Hans Peter Josef Jensen* er paa grund af svagelighed blevet afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af juni maaned.

Hans P. J. Jensen, der er født den 29. jan. 1912, blev ansat ved stationen den 1. oktbr. 1941 og har deltaget i redningen af 26 skibbrudne.

Som ny motorpasser er ansat baadmand, reservemotorpasser *Kristian Thomsen*, og i den ledigblevne plads som baadmand og reservemotorpasser er midlertidigt ansat fisker *Knud Erik Jensen*.

Foreningen

af danske Redningsmænd

afholder aarsmøde i Skagen lørdag den 31. juli d. aa. kl. 10 paa restaurant „Grenen“ med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Formandens beretning.
3. Regnskabet fremlægges.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer. Følgende afgaar efter tur: Verner Diers, Esbjerg, P. Munk Pedersen, Vorupør, Jørgen Hejlesen, Hirtshals, Karl Olsen, Bornholm.
6. Valg af suppleant til bestyrelsen.
7. Valg af revisor.
8. Eventuelt.
9. Næste aars mødested?

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

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

Tag damerne med og vel mødt i Skagen den 31. juli.

Med hilsen

Wenzel Rasmussen,
fmd.

De fire største —

Danmarks fire største rederier tegner sig for tre fjerdedele af den danske handelsflaadetonnage, der ved aarsskiftet af Danmarks Rederiforening er opgjort til 3.547.098 ton dødvægt, fordelt paa 808 skibe. Ved forrige aarsskifte omfattede vor handelsflaade 760 fartøjer paa tilsammen 3.226.000 ton dødvægt.

A. P. Møllers flaade disponerer over 88 skibe med en samlet dødvægtstonnage paa 1.589.522. Paa andenpladsen følger ØK med 38 skibe paa 458.741 tdw., paa trediepladsen J. Lauritzen med 30 skibe paa 265.470 tdw. og paa fjerdepladsen DFDS med 71 skibe paa 209.421 tdw. Tilsammen ejer landets fire største rederier 227 skibe paa 2.523./54 tdw. Det ses af ovenstaaende, at Det Forenede og J. Lauritzen, der efter rekonstruktionen af DFDS i fjor blev nært sammenknyttede, tilsammen har en større tonnage til raadighed end ØK.

Af de 808 skibe i handelsflaaden er 94 tank-

skibe med en samlet dødvægtstonnage paa 1.503.387. Med den voldsomme vækst i bestanden af de store skibe maa man forvente, at de i de kommende aar vil udgøre en stadig voksende procentdel af den samlede tonnage i handelsflaaden.



Thyborøn Vartegn -

Det første øjet møder i fiskerihavnen Thyborøn, er det store anker, der er blevet byens vartegn.

Man imponeres baade over dens smukke form og størrelse, og

stiller uvilkaarligt sig selv spørgsmaalet: Er denne opstilling, der tillige siger noget om byen, hvor ankeret er anbragt, nu ikke smukkere end et moderne skulptur.

Og saa har ankeret historie, idet det stammer fra det store russiske krigsskib „Alexander Newsky“, der i aaret 1868 strandede ved Langerhuse i Harboøre. Ved denne lejlighed blev der øvet smuk redningsdaad, idet 780 marinere blev bjerget ind paa kysten og kun 5 af skibets besætning mistede livet. Skibet blev vrag, og det er et af kæmpeankrene, der ses her.

Esbjerg redningsbaad i hus

Efter tegninger fra Forsvarets Byggetjeneste har Raun Bybergs skibsbyggeri bygget en ny vogn til brug for Esbjerg redningsbaad, der siden stationeringen har ligget under aaben himmel i fiskerihavnen, hvad der ikke har været godt for fartøjet.

Vognen erklæres efter sigende ideel efter hensigten, og saa snart skinnemateriellet er i orden vil redningsbaaden paa en let maade kunne fragtes op fra det vaade element til huset, hvor materiellet kan opbevares forsvarligt mellem udrykningerne.

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. . Til. 148

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

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 sig 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 paa togt til 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 i baal og brand — Kun et lysglimt, men i dage sorte stolt var sejren dog ved Helgoland. Naar i storm det hylede fra oven og det kom paa sømandskundskab an. Bølger sang i skumsprøjt foran boven, Hvidtfeldt, Juell og fjerde Christian.

Jeg er Jylland. Jeg med bølger leged' naar passaten fyldte mine sejl dansende jeg over dammen fejed' mangan skude saa mit agterspejl. Hver gang bølger hugged', 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 stolthed hvisker om min stav.

Jeg er Jylland. Danske mænd og kvinder kom og lyt til oldingskibets 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 —

Er vore fiskere konservative?

Et godt og velment raad, hvor saa end det kommer fra, skal ingen kimse af. Heller ikke de, der fremsættes i relation til fiskeriet. De gode raad, der gemmer en baggrund af klogskab og erfaring, er de bedste og bør aldrig desavoueres, men tages om bord af enhver fisker, der er i færd med at lægge fra kaj. Der er ogsaa raad, man uden at miste noget bør lade gaa ind ad det ene øre og ud af det andet, fordi de virker mere bedrevidende end egentlig realistisk betonet. Ogsaa saadanne raad præsenteres fiskeren overfor, og sandt at sige gør det saamænd intet, at man betegner ham som konservativ, hvis ikke han lytter ærbødig og oplagt til ethvert signal fra ethvert skrivebord, for gjorde han dette, saa var det sikreste, at han sejlede skuden paa grund.

★

Vi maa have rationalisering koblet paa indenfor dansk fiskeri. Vi skal engageres i storfiskeriet og have hele det nye tekniske — industrielle — apparatur med om bord. Den smule vand, der kendertegner Østersø, Skagerak, Kattegat og Nordsøen, er for trange vilkaar — se til de andre store fiskerinationer, som de kan. Der er ekspansion i deres kølvand. Vore fiskere er alt for konservative. Vi maa have dem til at forstaa den kunst at omlægge deres fangstformer, at rationalisere — og i halen af saadanne „gode“ raad kan man være nogenlunde sikker paa at faa vor ejendomsret til Grønland præciseret som værende et forsømt område paa verdenskortet m. h. t. dansk fiskeriinitiativ — hvad jo egentlig ogsaa er det mest sande i hele vrøvlet.

★

Nu er en vis konservatisme slet ikke at foragte, heller ikke hvis den bundfældes i vore fiskeres sind omkring deres erhverv, og den kan være meget nyttig den lære, at det er uklogt at skræve videre, end bukserne holder. Mange af de sikkert mere velmenende end velovervejede raad, der tid efter anden strømmer ind til dansk fiskeri, om kursændring her og der, synes mig at være mere vildledende end vejledende. Dansk fiskeri skal ikke regeres, det skal udfolde sig frit og selvstændigt og aldrig lægges en bidsel i munden, der anviser den vej eller maal.

★

Det maa ikke misforstaas, naar jeg mener, at dansk fiskeri har fundet sin egentlige form, formodentlig lang tid fremover. Jeg indrømmer, at det kan skure i ørerne paa dem, hvis raaber: Rationalisering og nye veje. Men hvordan er billedet hentet udefra til sammenligning?

Prøv fra hvilken som helst fiskerination i verden at pille 13.000 fiskere ud og sammenlign

disses aarsindtægt og øvrige vilkaar med vore 13.000 fiskeres og find hvis status, der er bedst, og derefter kan vi saa tale sammen, om danske fiskeres indsats og den paastaaede konservatisme i driftsformer etc. er saa ringe endda.

★

Jeg tror, at man skal lade fiskerne selv til en hver tid finde de former, der passer, og selv bestemme kursen. Han har fornemmelsen af, om det er mest rentabelt at drive dette eller hint fiskeri i øjeblikket, og han er ikke sen til at rigge om til andre driftsformer, hvis der er flere muligheder her. Denne sandhed vil være klart understreget af kendsgerningerne, at erhvervets udvikling er gjort af erhvervet selv og formodentlig vil fortsætte. Det, man kan hjælpe erhvervet med er noget helt andet, nemlig at skabe den bedste baggrund for fiskerens virke i alle henseender, og her er der hjælp og gode raad at hente hos erhvervets prøvede og sagkyndige folk. Dette med fremskridt og rationalisering i dets mulige og umulige former — det tror jeg helt sikker, at han selv finder ud af i det aartusindgamle erhverv.

Maagen.

Vi mødes i Skagen —

Som meddelt andetsteds i bladet, afholder „FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND“ aarsmøde i Skagen den 31. juli. — Denne bestemmelse vil sikkert glæde mange redningsmænd, der ikke før har haft lejlighed til at se denne vor nordligste købstad, og for dem, der har været der, er sagen oplagt, de gentager gerne rejsen.

Udover aarsmødet, der naturligvis er det primære, har bestyrelsen fastlagt et par overraskelser i glædelig retning. Efter aarsmødets afslutning vil der blive lejlighed til at besøge et par af landets største seværdigheder, nemlig Skagen Fortidsminder og maleriudstillingen paa museet.

Vi har sikret os en kyndig vejleder paa turen, nemlig strandfoged Chr. Thagaard, Skagen, der iøvrigt er formand for fortidsmindesamlingen, og vil forklare samlingen og fortælle om den rolle, redningsvæsenet gennem tiderne har spillet ved grenen.

Skibsbygger Christensen, Thisted, der i sin tid byggede Klitmøller-redningsbaaden, vil efter opfordring vise sin prægtige farvefilm fra en redningsaktion ved Klitmøller.

Vi fletter fingre for fint rejsevejr, for selvom vejr og vind ingen rolle spiller for en redningsmand, saa er det nu bedst med sol og høj himmel paa en udflugtsdag, hvor konen skal med — for det skal hun jo ved denne lejlighed, og det skulle jeg sige, at hun var velkommen til.

Vel mødt i Skagen lørdag den 31. juli. jp.

Det tyske redningsvæsen 100 aar

I Tyskland blev der først i 1800-tallet gjort et forgæves forsøg paa at faa oprettet et redningsvæsen, bygget paa indsats af lodseriet, men først i 1860 blev et redningsselskab dannet i Bremen. Tyskland var dengang delt i mange smaastater, men i maj 1865 blev de enkelte redningsselskaber samlet i een organisation: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, som hele tiden siden har været drevet ved frivillig støtte, bortset fra den støtte, staten gav efter de to verdenskrige.

Med saa langstrakt kyst tiltrængtes der baade kystredningsbaade og søgaaende redningsfartøjer. Moderne skibsfart krævede mere moderne udstyr, som ogsaa kom frem, og tyskernes hurtiggaaende (over 20 knob), 70 fods meget søgaaende redningskrydsere med datterbaad til udsætning, er en flot nyskabning, naar det gælder redningsmateriel.

Siden starten er ca. 12.500 mennesker reddet, blandt dem ca. 3000 udlændinge.

Hvert aar er der ca. 300 redningsaktioner, dels fra kysten og dels i rum sø.

Vi gratulerer vore tyske redningskollegaer med jubilæet.

Sad fastklemt i kutterens spil med aabent benbrud

Kvæstet fisker til Thyborøn efter 5 timers hjælpeaktion, hvori deltog en helikopter og en kutter — begge med læge om bord.

En ulykke om bord paa Hirtshals-kutteren „Milton“ HG 236, der befandt sig 30 sømil vest af Thyborøn Kanal, gav forleden anledning til en større redningsaktion, hvori baade deltog en helikopter og en Thyborøn-kutter, begge med læge om bord. Hjælpeaktionen blev gennemført under dramatiske omstændigheder i haardt vejr til havs, og den havde vareet op mod 5 timer, da den kvæstede fisker, Chr. Jensen Christensen, Hirtshals, blev bragt i land fra Thyborøn-kutteren „Tommy Jensen“ L. 375, i Thyborøn Havn.

Thyborøn Radio blev underrettet om ulykken kl. 13 af flyvevaabnets redningstjeneste i Karup, som meddelte, at Hirtshals-kutteren „Milton“ HG 236 befandt sig 30 sømil vest af Thyborøn med en kvæstet fisker, der var klemt fast i spillet, og at der var sendt en helikopter af sted med læge og en mand med en skære-

brænder om bord. Imidlertid anmodede redningstjenesten om ogsaa at faa sendt en kutter ud fra Thyborøn med læge om bord, da det i det haarde vejr var usikkert, om helikopteraktionen kunne gennemføres.

Hurtig udrykning med Thyborøn-kutter

Fiskeskipper Herluf Jensen, Thyborøn, paa sig at gaa ud med sin kutter „Tommy Jensen“ L. 375. Kokken befandt sig om bord paa kutteren, og det lykkedes i hast at finde to andre fiskere, som gik med ud, ligesom læge K. Strunk, Thyborøn, og en mand med en skærebrænder fra Skaarup & Salskovs maskinværksted kom om bord i kutteren, der afsejlede kl. 13,30.

Helikopteren var startet en timestid før kutterens afsejling fra Thyborøn, men den skulle først til Bovbjerg Fyr for at blive tanket op med brændstof, hvorefter den satte kursen ud over havet, og helikopteren og kt. „Tommy Jensen“ naaede frem til Hirtshals-kutteren omtrent samtidig. Det var meningen, at en mand med skærebrænderen fra helikopteren sættes ned paa Hirtshals-kutteren og befri den kvæstede fisker, som havde faaet benet i spillet og ikke kunne komme fri, hvorefter den tilskadekomne skulle hejses op i helikopteren. Denne skulle lande ved Bovbjerg, hvor en ambulance i lang tid holdt og ventede — parat til at køre den kvæstede til amtssygehuset i Lemvig, hvor man var underrettet om den forestaaende indlæggelse og forberedt paa at tage imod den tilskadekomne.

Lægen halet over i en gummiflaade

I helikopteren blev man imidlertid klar over, at redningsaktionen vanskeligt kunne gennemføres paa den planlagte maade, da det blæste for stærkt og havet var i oprør. Det blev derfor bestemt, at hjælpeaktionen skulle overlades til Thyborøn-kutteren. Over radioen blev der mellem de to kuttere truffet aftale om, hvorledes den skulle gennemføres.

Fra kutteren „Milton“ blev gummiredningsflaaden sat i vandet, og man lod den flyde agterud, og da de to kuttere sejlede imod hinanden, kunne man fra „Tommy Jensen“ faa fat paa gummiflaaden. Læge Strunk blev sat om bord i denne, og flaaden blev i høj søgang halet over til Hirtshals-kutteren, hvor lægen blev taget om bord.

I mellemtiden var det lykkedes at faa den tilskadekomne fisker fri af spillet, saa det blev ikke nødvendigt at faa skærebrænderen ført over til Hirtshals-kutteren. Lægen konstaterede, at Chr. Jensen Christensen havde paadraget sig aabent benbrud paa venstre ben under knæet. Mens kutteren sejlede ind mod Thyborøn fik den tilskadekomne smertestillende indsprøjtning

ger flere gange, og hans tilstand var tilfredsstillende efter forholdene.

Kl. 17,10 kom kutteren i havn i Thyborøn, hvortil der ogsaa var sendt en ambulance fra Falck-Zonen i Lemvig. Den tilskadekomne blev imidlertid ikke kørt til det nærmeste sygehus — amtssygehuset i Lemvig —, hvor man havde truffet forberedelser til at modtage ham. Læge Strunk beordrede ham nemlig kørt til central-sygehuset i Holstebro, da der var tale om et benbrud, som kunne gøre efterfølgende ortopedisk behandling nødvendig.

★

Naar det denne gang var en Thyborøn-kutter, der maatte gaa ud med læge om bord, skyldes det, at redningsskibet „Vestkysten“ ikke var i havn. Redningsskibet er som bekendt paa havet næsten uafbrudt i denne tid for at slæbe kuttere i havn, og det befandt sig langt fra Thyborøn, da der blev brug for lægehjælp paa havet.

Danmark blandt de store fiskerinationer

Danmark er et lidet, fattigt land, har en af vore store digtere fortalt os. Hvordan man nu end i vor tid vil taksere digterens dom faar staa hen — et kan ikke nægtes, nemlig at der i den svundne sekel er blevet mere at dele, og at alle har deltaget i denne deling. For bare et par aartier siden dominerede landbruget som eksport erhverv betragtet og er jo da ogsaa i dag den tap, hvorom landets væsentligste økonomi drejer sig. Men i vor nyere tid har jo industrien faaet 7 miles støvler paa, hvad da klart ogsaa er tilfældet med fiskerierhvervet, der fra for 50 aar siden næsten intet var til i dag at have kæmpet sig op til at staa som vort tredje største eksport erhverv og marcherer nu paa 12. aar i træk mod nye rekorder.

Denne stadig stigende linie i dansk fiskeri har medført, at vi nu rangerer mellem verdens største fiskerinationer, hvad der af en saa lille nation som vor, og med et saa relativt beskedent antal fiskere, maa siges at være godt skuldret.

Til trods for stigende effektiviseret fiskeri synes havene at kunne give stadig mere og mere, og efter hvad de seneste statistikker vidner blev der sidste aar draget 46,6 millioner tons fisk op af vore have.

Hidtil har Japan ligget klart i spidsen som fiskerination nr. 1, men nu er det, hvad ingen undrer, blevet degraderet til andenpladsen af den geografisk set langt mindre stat Peru, der som bekendt for nogle aar siden var ved at sætte danske fiskere graa haar i hovedet ved sin fremstormende konkurrence paa sildemel-

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sole. Gulds. Øvre. Opsik
*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. *21868

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

TH. *20777

Kontorér i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harbøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen TH. 203369 - 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

og oliemarkedet. Som henholdsvis nr. 2 og 3 ligger herefter Japan og Kina, og i dette selskab rangerer Danmark-Færøerne paa 6. pladsen. Ogsaa i Europa er der tale om rekordfiskeri, og som ventelig ligger her Norge i spidsen, efterfulgt af Spanien og med Danmark paa tredjepladsen.

Det kan i denne forbindelse anføres, at der til Norge blev fisket 1.387.800 tons, Spanien med 1.097.900 tons og Danmark 985.000 tons, eller for eget vedkommende 56.000 tons mere end foregående aar. Det er resultater, man ikke naar uden haardt slid og risikofyldt liv paa havet, givende afkald paa mangt og meget, som man paa landjorden betragter som selvfølgeligheder. Derfor vil der fra samfundets side være endog god anledning til at imødekomme erhvervsønsker om dette eller hint, der kan tjene til en beskeden kompensation til dem, der har deres haarde dont paa havet. Desværre er dette synspunkt ligesom ikke kommet til sin ret endnu — hvad der er en stor fejl for opretholdelse og fremgang i erhvervet. Det ville tjene ikke blot det eksisterende fiskeri, om en ændring til det bedre skete i dette forhold. Det ville betyde endnu mere for en kommende slægt, hvis den følte sig i højere grad opmuntret og tilskyndet til at gaa ind i et erhverv som fiskeriet, der i stigende grad stræber mod at blive et af samfundets økonomiske bærepiller.

Maagen.

Skagens Fortidsminder

Det danske Redningsvæsen har opfyldt et stærkt ønske fra bestyrelsen for Fortidsminderne i Skagen ved at forære foreningen den gl. ro/redningsbaad, der indtil nu har været stationeret i Thorup Strand. Denne station venter paa en stedfortræder i form af en m/redningsbaad i indeværende sommer.

„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. 21337. — 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 2 17 66. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

HIRTSHALS



**Hans Svendsens
SKIBSBYGGERI**

Alt i Nybygninger
samt Reparationer
Hirtshals . Telefon 132

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

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

HIRTSHALS SØMANDSHJEM
Telf. 37
God borgelig Middag - Pæne Værelser
Bestyrer 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 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. 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 80 00
Dæksmaskineri 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
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

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	LEDIG
---	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
 " " " Rønne " 23,00

I sommersæsonen tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser 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 S

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

LEMVIG BIBLIOTEK August 1965

32. Aarg.

LÆSESTUEN



Hirtshals gamle ro-redningsbaad og nuværende 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) *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-
skibsselskabetTORM
KøbenhavnBrugsforeningen
»FREM«Kolonial- & Skibshandel
Telefon 372 - 872
Skolegade 40, Esbjerg

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{a/s} Telefon 2 00 66GRENAA
MOTOREN— til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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) 2 06 66

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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1965

32. aarg.

Nye søvejsregler

Den 1. september 1965 træder de internationale søvejsregler, der blev vedtaget paa søsikerkonferencen i London i 1960, i kraft. Fra samme dato gælder ogsaa nye regler for sejlads i visse danske farvande.

De vigtigste ændringer i de internationale søvejsregler vedrører

- lys og signalfigurer for skibe, der slæber,
- lys og signalfigurer for skibe, der udfører minestrygning,
- skibsllys i sejskibe,
- lys, signalfigurer og taagesignaler for skibe, der er i færd med at fiske,
- dagsignal for et skib, der er under sejl, og som tillige fremdrives ved maskineri,
- sejlads i taage under brug af radar,
- vigeregler for sejskibe,
- lyssignaler for tilkendegivelse af manøvrer, og
- nødsignaler.

ad a (reglerne 3 og 5).

Et maskindrevet skib, der slæber, skal om natten føre 3 hvide toplys, det ene lodret over det andet, naar slæbets længde overstiger 183 m, uanset om slæbet bestaar af et eller flere skibe.

Om dagen skal — naar slæbets længde overstiger 183 m — baade det skib, der slæber, og de skibe, der slæbes, føre en sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant ophængt ved en af spidserne.

ad b (regel 4).

Et skib, der udfører minestrygning, skal om natten foruden et hvidt toplys føre et grønt lys paa fløjknappen og desuden i den ene eller begge ender af forraaen paa den eller de sider, hvor der er fare, endnu et grønt lys. Om dagen skal de grønne lys erstattes af sorte kugler.

ad c (regel 5).

Et sejskib kan foruden sidelys og agterlys føre 2 lys paa toppen af fokkemasten, øverst et rødt, derunder et grønt, begge synlige fra ret forud til 2 streger agten for tværs paa hver side.

ad d (reglerne 9 og 15).

For skibe, der er i færd med at fiske, er fo-

reskrevet to sæt kendingslys, der om natten skal føres, hvad enten skibene er let eller ligger til ankers.

Skibe, der er beskæftiget med trawlfiskeri, skal føre 2 lys, det ene lodret over det andet, begge synlige hele horisonten rundt. Det øverste skal være grønt og det nederste hvidt.

Skibe, der er beskæftiget med anden form for fiskeri end trawlfiskeri, skal ligeledes føre 2 lys, men det øverste skal være rødt og det nederste hvidt.

Naar skibe, der er i færd med at fiske, gør fart gennem vandet, skal de desuden føre side-lys og agterlys.

Om dagen skal skibe, der er i færd med at fiske, — hvad enten de er let eller ligger til ankers — føre en sort signalfigur bestaaende af to kegler med spidserne mod hinanden (skibe under 19,8 m i længden kan erstatte signalfiguren med en kurv). Hvis fiskeredskaberne strækker sig over 153 m ud i søen, skal der desuden i retning af redskaberne føres en sort kegle med spidsen opad.

I taage skal et skib, der er i færd med at fiske, saavel naar den er let, som naar den ligger til ankers, med mellemrum af højst 1 minut give 3 paa hinanden følgende toner, nemlig 1 lang tone efterfulgt af 2 korte toner.

ad e (regel 14).

Et skib, der er under sejl, og som tillige fremdrives ved maskineri, skal om dagen forude føre en sort kegle med spidsen nedad.

ad f (regel 16).

Dels er reglerne om sejlads i taage udvidet med en bestemmelse om, at et maskindrevet skib, som konstaterer tilstedeværelsen af et andet skib foran for tværs, før dets taagesignal høres, eller før det kommer i sigte, i god tid kan tage effektive forholdsregler for at undgaa, at skibene kommer klos paa hinanden, dels er der i et tillæg til søvejsreglerne givet nærmere anvisninger med hensyn til saadanne forholdsregler, ikke mindst brugen af radaroplysninger som hjælp til at undgaa sammenstød.

ad g (regel 17).

For sejskibe, der nærmer sig hinanden saaledes, at der kan opstaa fare for sammenstød, gælder:

1. Naar de har vinden ind paa modsatte sider, skal det skib, der har vinden bagbord ind, gaa af vejen for det andet.
2. Naar begge har vinden ind paa samme side, skal det skib, der er til luvart, gaa af vejen for det, der er i læ.

ad h (regel 28).

Lydsignaler, der benyttes af skibe i sigte af hinanden for at tilkendegive en manøvre, kan ledsages af samtidige lyssignaler.

ad i (regel 31).

Gruppen af nødsignaler er udvidet med: et haandblus, som viser et rødt lys, et røgsignal, der afgiver orangegul røg, og langsom og gentagen hævnning og sænkning af armene udstrakt til hver sin side.

De vigtigste ændringer i de nye nationale regler for sejlads i visse danske farvande (handelsministeriets bekendtgørelse af 11. marts 1965) vedrører:

- a. skibsllys i færger, der ved kæder eller lignende bevæger sig paa en fast rute,
- b. lys, signalfigurer og taagesignaler for uddybningsmateriel,
- c. kendingslys for lange eller dybgaaende skibe under sejlads i et snævert løb
- d. sejlads med mindre lystfartøjer og baade, og
- e. advarselssignaler ved sejlads i nærheden af krumninger i løb, bro- og kajanlæg eller lignende.

ad a (§ 4).

Færger, der ved kæder eller lignende bevæger sig paa en fast rute, skal føre 3 røde lys anbragt i en langskibs, lodret, ligesidet trekant med spidsen opad.

ad b (§ 6).

Uddybningsmateriel, der paa arbejdspladsen kan vanskeliggøre andre skibes fri sejlads, skal foruden de i de internationale søvejsreglers regler 4 og 11 foreskrevne signaler for et skib, der er beskæftiget med undervandsarbejde, føre følgende signaler:

1. Fra den side, paa hvilken uddybningsmateriellet skal passeres:
Om natten: 2 grønne lys synlige hele horisonten rundt, det ene lodret over det andet.
Om dagen: En sort signalfigur, der viser form af en ligesidet firkant, ophængt ved en af spidserne.
2. Fra den side, paa hvilken det er forbudt at passere uddybningsmateriellet:
Om natten: 2 røde lys synlige hele horisonten rundt, det ene lodret over det andet.
Om dagen: En sort kugle.

I taage skal uddybningsmateriel afgive følgende signaler:

1. Naar det ligger til ankers: Det i de internationale søvejsregler foreskrevne signal for

et skib, der ligger til ankers, efterfulgt af en række enkeltslag paa klokken (mindst 6), naar andre skibe skal passere uddybningsmateriellet, som om dette var et rødt sømærke, og en række dobbeltslag (mindst 6), naar andre skibe skal passere uddybningsmateriellet, som om dette var et sort sømærke.

2. Naar det er let: Det i de internationale søvejsreglers regel 15, c. 5 foreskrevne signal (1 lang og 2 korte toner) efterfulgt af et af de i pkt. 1 foreskrevne klokkesignaler:

ad c (§ 8).

Et skib, der paa grund af sit dybgaaende eller sin længde er nødsaget til at holde sig i den dybere del af et snævert løb, kan om natten føre 2 grønne lys synlige hele horisonten rundt anbragt symmetrisk paa hver sin side af diametralplanet.

ad d (§ 9).

Lystfartøjer og baade, som under sejlads i et snævert løb ikke paa grund af deres størrelse er nødt til at sejle i selve løbet, maa ikke vanskeliggøre andre skibes sikre passage.

ad e (§ 14).

Et maskindrevet skib, der nærmer sig en krumning i et løb, et bro- eller kajanlæg eller lignende, der kan forhindre, at et andet skib observeres i tide, skal give 1 lang tone med fløjten først i 1/2 sømils afstand fra krumningen eller forhindringen og derefter kort før krumningen eller forhindringen naas.

★

Ændringerne i reglerne for sejlads m. m. i visse danske farvande skyldes dels ønsket om at forebygge forveksling mellem de i de nye internationale søvejsregler foreskrevne skibsllys og de særlige skibsllys, der under visse forhold anses nødvendige i danske farvande, dels ønsket om at naa til størst mulig ensartethed mellem de nordiske landes nationale sejlads- og signalregler.

„Tidsskrift for Redningsvæsen“

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

Ekspedition:

Forretningsaf. Gadgaard Nielsen, Lemvig, tlf. Lemvig *21500

Hovedbestyrelse:

Fmd. Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, telf. 21337. — 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 21766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand Peder Hansen Brink, Sønderho, er afgaaet ved døden den 16. juni.

P. H. Brink, der var født den 9. juni 1885, blev ansat som baadmand ved Sønderho redningsstation den 1. oktober 1910 og afskedigedes paa grund af svagelighed den 30. april 1937. Han havde deltaget i redningen af 13 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Lars Michael Sørensen, Løkken, afgik ved døden den 1. juli.

Lars M. Sørensen, der var født den 25. august 1878, blev ansat som baadmand ved Løkken redningsstation den 1. december 1922 og som opsynsmand den 1. oktober 1929. Han afskedigedes p. g. a. alder den 30. september 1948. Lars Sørensen havde deltaget i redningen af 38 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogskorset og Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

85 aar

Fhv. opsynsmand Peter Hjorth, DM., FM., RIM., Kandestederne, fylder den 12. august 85 aar.

80 aar

Fhv. baadmand Niels Nielsen Kollerup, Lildstrand, fylder den 3. august 80 aar.

70 aar

Fhv. baadmand Chr. Jensen Vinther, Tversted, fylder den 1. august 70 aar.

Fhv. baadmand Niels Andreas Jensen, Løkken, fylder den 11. august 70 aar.

60 aar

Fung. opsynsmand ved r/st. „Liløre“, betjeningsmand Stinus Lilleøre, fylder den 15. august 60 aar.

50 aar

Betjeningsmand ved r/st. „Liløre“ Thomas Vrist Jakobsgaard fylder den 9. august 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Stenbjerg“ Poul Munk Pedersen fylder den 21. august 50 aar.

Opsynsmand ved r/st. „Skagen-Havn“ Peter Mose fylder den 23. august 50 aar.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Vestero“

I den ved opsynsmand N. P. Jacobsens død ledigblevne stilling som opsynsmand er fra 1. juli ansat baadformand Laurits Christian Beck.

Laur. Chr. Beck, der er 62 aar, blev aasat ved stationen som baadmand den 1. oktober 1937, og har været baadformand siden 1. oktober 1947.

Som ny baadformand er ansat baadmand Henry Petersen, der er 55 aar og har været ansat ved stationen siden 1. oktober 1945.

Svigtede materiel i redningsbaaden

Jeg mindes engang som dreng, at have set min far, der var redningsmand i mere end 30 aar, viske en drilvorn taare bort fra øjet. Det skete ved hans hjemkomst fra et totalt mislykket redningsforsøg fra kysten.

Efter næsten umenneskelige anstrengelser fik han og kammeraten, under en hård kuling og svær sø paa land, redningsbaaden udenfor stoksoernes vældige braad, men flere efter hinanden følgende overhalinger i forbindelse med en rivende strøm langs kysten knækkede 5 aarer, og resultatet blev, at roredningsbaaden kastedes tilbage paa stranden som en vingeskudt fugl. I egentligste forstand var det ikke selve nederlaget mod havet, der ydmygede min stærke far — det var noget, der var langt værre. De spydige bemærkninger fra tilskuerne til dramaet. Bemærkninger om redningsvæsenets ufuldkommenhed, manglende effektivitet og tidssvarende motorkraft, for allerede da havde fiskerne motorer i deres fartøjer, medens redningsbaaden en menneskealder efter maatte betjenes med aarer. Først i disse dage — 40 aar efter — faar stationen en motorredningsbaad — vi sprænger i sandheden ikke lydturen inden for dansk redningsvæsen.

★

Forleden var Hirtshals redningsmandskab ude for en ubehagelig oplevelse, der meget vel i sin konsekvens taaler sammenligning med det her skildrede. Vel var der motor i redningsbaaden, men denne svigtede, hvilket er hændt nogle gange tidligere for samme motor. Er det underligt om slig svigten skaber mistro blandt mandskabet og giver et daarligt „klima“ i redningsbaaden.

I det afgørende øjeblik svigtede altsaa materiellet, og redningsmandskabet, der skulle yde assistance, maatte selv bugseres i havn. Det eneste lyspunkt i den affære var, at der ingen liv gik tabt, hvad sikkert mange takkede Gud for.

★

Men i Hirtshals forleden, som ved Stenbjerg for 40 aar siden, opstod sikkert samme menneskelige reaktion, for kritikken faar ved slige lejligheder frit løb. Det er den, jeg mener, vore redningsmænd bør skaanes for, saa længe de er parate til at sætte deres liv i vove for opgavernes løsning. Det var ikke dem, der svigtede, det gør redningsmænd aldrig. Det var derimod redningsmateriellet, der ikke slog til — men det er dem, der maa inkassere de kritiske bemærkninger, der falder i slige situationer. Fra redningsbestyrer over opsynsmand til baadmanden gøres der en redelig indsats ved

vore stationer, for at alt skal klappe — hvorfor skal disse mørke situationer saa opstaa i dagens billede af vort redningsvæsen?

Hvorfor smider vi ikke de gamle, ustabile motorer i stranden og installerer nye og driftsikre i stedet, som praktiske redningsmænd kræver det?

Det er faktisk synd for vore uforfærdede redningsmænd, at de fortsat skal skamme sig over den kritik, der til tider berettiget rejses mod det forhaandenværende materiel. Det skaber uheldige situationer, og redningsmandskaber tvinges senere til en reaktion, der er lige uønsket af dem, som den er af samfundet.

Og mon saa iøvrigt ikke vore motorredningsbaade burde have 12 øvelsesture om aaret, i stedet for som nu fire om aaret. Derved ville chancen for at konstatere fejl i motor og materiel i tide være større. *Maagen.*

Fire fiskere fra Hirtshals druknet - en tysk fragtbaad sænkede deres kutter

Det vendsysselske fiskeri er endnu en gang blevet ramt af en tragedie. Fire fiskere fra Hirtshals er omkommet, da deres kutter H 67 »Ivan« blev paasejlet og sænket af den 999 tons store tyske fragtbaad »Otto Porr« af Hamborg. Paasejlingen skete 18 sømil nordvest af Hirtshals, mens »Ivan« var i færd med at fiske makrel. En omfattende eftersøgning blev straks indledt, men der er ikke fundet spor af overlevende, og de fire fiskere maa anses for omkomne.

Skipper *Peder M. Lynge*, Højersgade 17, Hirtshals, 48 aar. Han kom til Hirtshals fra Hanstholm sammen med andre hanstholmere i 1943, da de blev evakueret hertil. Foruden hustru efterlader han to sønner, hvoraf den ene gaar i skole.

Fisker *Marthinus Dige Jespersen*, Fynsgade 5 B, Hirtshals, 53 aar. Han stammer fra Vekse og flyttede herfra til Hirtshals. Foruden hustruen efterlader han fem børn, hvoraf et er i den skolepligtige alder.

Fisker *Aksel Otto Mikkelsen*, Mikkelsgade 38, Hirtshals, 58 aar. Han er født i Hirtshals og har tilbragt næsten hele sin tid her og fisket lige siden sine unge dage. Foruden af hustruen overleveres han af en datter, der er gift med tømrer *Mogens Larsen*, Tornby.

Fisker *Allan Helenius Kristensen*, Vanggaardsgade 28, Hirtshals, 21 aar. Han stammer fra Thorup strand, hvor hans forældre, fisker *Johannes Kristensen* og hustru bor. Han er ugift. Tre af hans brødre fisker fra Hirtshals.

Paasejlingen fandt sted ved midnatstid, og efter det frygtelige sammenstød alarmerede det tyske skib Skagen radio. Det tyske skibs navn er »Otto Poor«.

Sammenstødet var saa voldsomt, at »Ivan« sank øjeblikkeligt, uden chance for den 4 mands besætning, der gik ned med kutteren.

Den tyske kaptajn har hævdet, at kutteren laa for anker uden lanterner tændt, men dette er bestridt fra anden side.

»Ivan« var paa fiskeri med makrel-drivgarn, og det er almindeligt under dette fiskeri at kutterne oplyst patruillere langs drivgarnene, for at paase, at alt fungerer planmæssigt.

Straks efter meldingen om ulykken sattes en omfattende eftersøgning igang gennem søværnets operative kommando, og denne blev bistaaet af en række kuttere, der laa i omraadet.

Den paafølgende morgen blev det meldt, at en marinekuttes havde fundet »Ivan«s styrehus, ligesom der ogsaa fandtes en del anden vragskud fra kutteren.

Det er fra kuttere i omraadet fastslaaet, at »Ivan« havde det obligatoriske lys tændt, da paasejlingen fandt sted. »Ivan«, der var paa godt 17 tons, sank paa 54 meter vanddybde. Den var bygget i 1942 og var forsikret for 85.000 kr.

Den triste tildragelse har rørt befolkningen haardt i Hirtshals, der i de senere aar har været haardt ramt af ulykker paa havet, og der samler sig megen medfølelse med de haardt-ramte hjem.

Redningsbaaden fra Hirtshals fik motorstop

- og maatte slæbes i havn

Hirtshals redningsbaad gik forleden ud til assistance for en del fartøjer, der var kommet i vanskeligheder under en pludselig kuling, der havde sat havet i stærk oprør ved indsejlingen til havnen.

Den sidste jolle, der forcerede indsejlingen, fik herunder en meget kraftig sø, og for tilskuere til dramaet saa det ud som om »Skagerak« var ved at gaa ned med de tre fiskere ombord.

Redningsbaaden satte straks, for hurtigst muligt at være tilstede med hjælp, fuld fart frem efter, men saa skete der det, at baadens motor satte ud efter en svær overhaling.

Situationen saa faretruende ud i øjeblikket, hvor redningsbaaden truede med manøvreudgygtig, som den laa og drev i søen, at blive slynget imod havnens stensætninger.

Det skete lykkeligvis ikke, og »Skagerak« undgik kæntring og kom vel i havn sammen med alle de øvrige fartøjer. Redningsbaaden og

dens besætning undgik en voldsom skæbne, der i øjeblikke var frygtet, og den blev bugseret ind i havnen af kutter »Fortuna«.

Efter den uheldige redningsaktion var mandskabet naturligvis meget bitre over det skete, idet det iøvrigt er tredje gang redningsbaadens motor sætter ud under et redningsforetagende. Senere blev der paa opsynsmand *Jørgen Heilesens* foranledning foranstaltet et møde mellem mandskabet og redningsbestyrer *Aaskov Pedersen*, hvor sagen blev drøftet, og mulighederne for en snarlig ændring i det forhaandenværende materiel var under debat.

Det første, der er sket, er at motoren er under reparation af monterer fra orlogsværftet, der i nogle dage har opholdt sig i Hirtshals.

Da de gamle udtjente skibe mødte deres skæbne paa Vendsyssels vestkyst

Hvis man gennemblader redningsstationernes indberetninger fra ældre tid, vil man snart gøre den opdagelse, at antallet af strandinger og skibsforlis den gang var langt hyppigere, sammenlignet med vor tids. Dette skyldes vel i væsentlig grad fartøjernes store mængde og mindre drægtighed — paa den tid var der jo fortrinsvis kun tale om sejlskibe — i forbindelse med manglende vejrtjeneste samt forskellige andre forhold.

Men aarsagerne til de hyppige strandinger var endnu flere, saafremt man tør fæste lid til den hos samtidens kystbeboere ret udbredte opfattelse, som gik ud paa, at en stor del udtjente skibe tit blev dirigeret ind over revlerne med velberaadt hu, for at rederne derved kunne faa udbetalt en rummelig assurancesum. I hvert fald strandede der ikke saa faa skibe i sommermaanederne.

En saadan stranding var da ogsaa en saare kærkommen begivenhed for kystbefolkningen, af hvilken en stor del optraadte som bjærgere ved slige lejligheder, saa at det kom til at gaa

her, som det hedder i ordsproget, at naar det regner paa præsten, drypper det paa degenen.

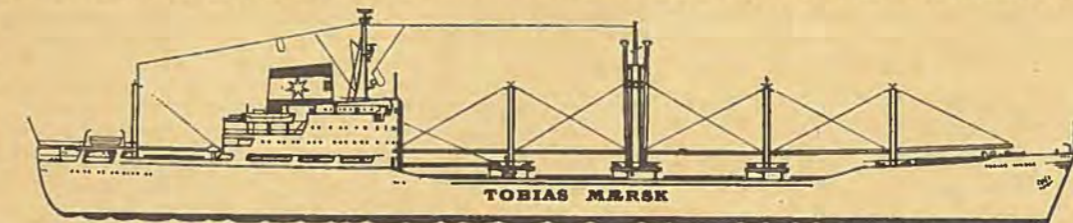
Pastor *Friis*, sognepræst i Horne-Asdal omkring midten af forrige aarhundrede, ivrede baade i tale og skrift mod dette uvæsen ved stranden, som han kaldte det.

»Den 20. marts 1860«, skriver han i sine optegnelser, »ilandsattes en Oldenburgerkaptajn, *Schumacher*, sit velassurerede skib paa Horne forstrand. Det er alles overbevisning, at dette skete med fuld forsæt. Og desværre begunstiges slige kæltringstreger. Jeg saa straks, at skibet kunne være kommet ud igen, men man tog endog ankrene i land af frygt for, at dette skulle ske af sig selv. Skibet kom ovenikøbet i land ved lavvande«.

»I 1861, den 18. juli«, meddeler *Friis* videre, »kl. 1 om natten grundstødte skibet »Prærogativ« paa 2. revle mellem Lilleheden (Hirtshals) og Asdal sognegrænse. Fartøjet, fra før af kaptajn *Johnson*, var paa rejse fra Sverige til London med planker. Alt tyder paa, at skibet var bestemt for kysten. Disse kæltringstreger foregaar her saa ugenert, at man taler om det som den naturligste ting i verden, og glæder sig ved, at skibet netop kom her og ikke i et andet pastorat. Det er tredje eller fjerde gang, at samme kaptajn lider skibbrud«.

En indsender, hjemmehørende i Frederikshavn, ironiserer i følgende dagbladsartikel fra 1861 om samme forhold. Det hedder saaledes:

»Paa Jyllands vestkyst, hvis forhold i almindelighed er nogle ganske andre end paa de øvrige kyster i riget, forekommer ofte nogle »naturfænomener«, som vi ikke kunne henføre til »skipperhistorier«, da de dertil gentager sig alt for hyppigt, men som derfor ogsaa desto mere burde tildrage sig sagkyndige mænds opmærksomhed. De forekommer i reglen i lyse eller højst i halvmørke nætter med almindelig luft og rolig sø og kendes om morgenen først derpaa, at man finder et eller andet skib staaende paa 2. revle, hvorhen det, ifølge skipperens udsigende, er blevet ført ved en »snestorm«, en »taage« eller en »tykning«, som ingen har



A. P. MØLLER

THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

lagt mærke til forinden. Heldigvis medfører disse „fænomener“ nu aldrig nogen ulykke, men det er ingeniørene derfor, at vi gør opmærksom derpaa; thi vedkommende skibe er altid mer eller mindre gamle, disse saavel som ladningerne uden undtagelse, vel assurerede, og mandskabet har stedse valget mellem enten at gaa i land med deres tøj i egne baade, naar de finder det for godt, eller benytte sig af kystboernes tjenstagtighed i ovennævnte hensigt. Intet under, at en saadan stranding hilstes med stor glæde af folkene paa det sted, hvor det sker, og blander der sig nogen malurt i samme glæde, saa er det frygten for, at det maaske ikke turde lykkes at holde fast paa skibet, især naar dette er lastet med tømmer osv.“

Samme tankegang var heller ikke fremmed for St. St. Blicher. I sit skrift: „Vestlig profil af den cimbriske halvø fra Hamborg til Skagen“ 1839, omtaler han paa sin egen snurrige maade en stranding ved Tversted. Det hedder saaledes:

Derinde paa Tversted strand kom da for en halv snes aar siden (altsaa i 1820'erne) et skib til ulykke, som det gaar med saa mange. Det var en brig, en engelskmand, og han huggede paa den yderste revle. Dette saa nogle inde paa land, og saa samledes folk til. Men de kom ikke bare for at se til, de satte baad ud for at redde besætningen. Dette holdt haardt, de blev kastet ind igen, og endelig, langt om længe, naaede de briggen, og de arme engelskmænd var ikke sene til at plumpe i redningsbaaden. Kaptajnen var den sidste, for han ville have haft sin rommunk med, og denne kunne han ikke finde, fordi han var fuld.

Da de alle var kommet paa tør land, takkede engelskmændene oprigtigt dem, der havde vogtet deres liv for at frelse dem, men kaptajnen spurgte efter rom. Da deraf intet fandtes, udsendte han ligeledes af et oprigtigt hjerte de inderligste forbandelser over de danske og bad dem gaa ad H. til.

Dette gjorde de nu rigtignok ikke, men derimod plejede de bæstet saa vel som de andre skibbrudne, og lod dem saa fare, hvor de ville. Enten det nu var til H. eller til en anden plads, ved jeg ikke, men jeg haaber, at kaptajnen i Fladstrand (Frederikshavn) har forsynet sig med en fylde rommunk til videre rejse.

Der er ved denne begivenhed noget højt sælsomt, ja ganske anomolisk (uregelmæssigt). Naar ellers nogen strand, da er et af de to gerne tilfældet: Enten er kaptajnen ædru og alle folkene fulde, eller ogsaa er de allesammen ædru. Det sidste indtræffer, naar nogen strand for alvor, det første, naar det er spøg, som kaptajnen og rederne har for med assurandørerne. Det er en selvfølge, at denne maade at strande paa er ikke nær saa farlig som den anden.

P. Christensen.

En gammel sømand vender tilbage

84-aarig tysk sømand vil rejse til Vestjylland for at dvæle paa stranden ved Fjand, hvor han for 67 aar siden reddede sig i land efter et forlis, der kostede tre kammerater livet.

En juli-nat i 1898 vaklede den 17-aarige tyske letmatros Albert Lohse ind paa stranden ved Fjand, gennemblødt, gennemkold og næsten vild af skræk, mens brændingen paa revlen hamrede den tyske brig „Anna“ — en bundraadden plimsoller, som intet assuranceselskab ville have med at gøre — i stumper og stykker! Der var syv mand om bord. Kun fire slap levende i land.

Forleden modtog kommunekontoret i Ringkjøbing et brev fra Hamborg — haandskrevet — en rystende gammelmandsskrift. Det var underskrevet Albert Lohse fra Hamborg.

Han er nu 84 aar, men den frygtelige hændelse i juli-natten for 67 aar siden staar endnu i hans erindring.

Men allerklarest for ham staar den hjælpesomhed og venlighed, han mødte efter redningen, baade hos befolkningen i Fjand og i Ringkjøbing, hvor han nød gæstfriheden, til han atter kunne vende hjem til Tyskland.

Nu vil han, mens det endnu er tid, i den høje alderdom tilbage til de steder, hvor han oplevede rædslen og næstekærligheden. Det sidste staar klarest i hans erindring. Det var i Ringkjøbing, gode folk tog sig af en sølle forkommen 17-aarig dreng, der ved forliset havde mistet alt undtagen livet.

Han husker ikke mere, hvor forliset skete, men han vil saa gerne, inden han dør, endnu en gang se det sted, hvor han vaklede ind paa den frelsende strandbred, mens havet tordnede bag ham og splintrede den raadne plimsoller „Anna“.

Og han vil gerne gense den by, hvor han opdagede, at der ogsaa er gode og hjælpsomme mennesker til. Maaske kan han træffe børn af nogle af de mennesker, der hjalp ham. Derfor skrev han til Ringkjøbing Kommune.

Her bad man Ringkjøbing Amts Dagblad om hjælp til at finde tilbage til begivenhederne den skæbnesvangre juli-nat for 67 aar siden.

I Ringkjøbing Amts Dagblad kan man den 9. juli 1898 læse følgende notits om strandingen:

Ringkjøbing, d. 8. juli.

I Nat ved 2-Tiden indstrandede i Fjand ved Bjerrehuse en tysk Brig, „Anna“, Kapt. Tobbens, kommende fra Tottenborg med Kokes til

til Stockholm. Besætningen bestod af 7 Mand, hvoraf 4 reddedes, og 3 druknede.

Onsdag den 13. juli følger en detaljeret beskrivelse af forliset:

Briggen »Anna« stranding

Fra Fjand skrives til os: Som før meddelt i Bladet strandede Briggen „Anna“ af Papenburg ud for Fjand den 8. juli Kl. 2 Nat. Briggen kom fra Emden, der ligger ved Ems-Floden, og skulle til Stockholm med en Ladning Kokes, 240 Tons. Briggen, der førtes af Kaptejn Tobbens og havde en Bemanding af 7 Mand, hvoraf de tre desværre druknede, nemlig Styrmanden, en Matros og Kokken, var et Skib paa 198,82 Registertons. En Fjandbo, der var ude at bede Hestene paa Engstrækningen langs Havet, saa henad Kl. 3¹/₂ om Morgenen en barhovedet og barbenet Mandsperson komme sig i Møde. Fjandboen, der antog den kommende for en kjendt Thorsmindebo, tiltalte ham med de ret kraftige om just ikke kjønne Ord: Hvor i kan det være, du kommer her saa tidligt? Hvad er der paa Færde?

Den kommende gjorde Tegn og Fagter: „Ein Stranding“. Disse Ord lyste op i Fjandboens morgengnavne Ansigt, og han fik travlt. Hestene fik passe sig selv, og i Løb gik det ad Bjergehuse til, hvor Beboerne endnu laa i den søde Søvn og kunde naturligvis ikke tænke, der var sket en Stranding.

Den strandede Sømand blev præsenteret. Nogle til Redningsvæsenet hørende Sager blev i en Fart gjort klar, og af Sted gik det til Strandingssstedet, hvor der stod tre Sømand og saa ud mod de sørgelige Rester af „Anna“.

Der var ingen Strandvagt. Alle mente, der var ingen Grund dertil. Mage til Masning af en Skude vides ikke at være set før her paa Strækningen. Lige fra Laurids Bjergets til ca. 300 Alen Nord for „Vesta“ (en strandet østrisk damper) ligger Træstumper og Kokes, og paa den lange Strækning findes ikke 50 Vragstykker, der er over 5 Alen lange. Hvor Vesterhavet maa have en vældig Kraft! Eller hvor raadden en Skude betroede ikke disse 7 Mand deres Liv til.

Briggen var bygget 1885. Den var ikke forsikret. Intet Assuranceselskab har villet have med den gamle Skude at gøre. Kokes og Træ-

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

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Sølv . Guld . Ubre . Opsik
*21211 LEMVIG *21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer
P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. *21222

A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. 21566

Aktieselskabet

LEMVIG BANK

Tlf. *20777

Kontorer i

Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillingsgaard

Auktionshallen Tlf. 203359 - Auktionskontoret Tlf. 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

splinter ligger spredt Stranden langs sammen med Ølankre, Oljedunke, Vandtønder, Stumper af Geleonsfiguren og af Kaptejnens Kabyt, Hundehus, Sigtebrød, Beskøjter o. s. v.

Kaptejn kom i Land ved Hjælp af Svømmebælte. De tre svømmede i Land uden Bælter. Det er Strømsætningen, der er Skyld i Ulykken. Kaptejn troede at være et godt Stykke Nord for Hanstholm og antog Bovbjerg Fyrtaarns Fyr for en Skibslanterne. Da Kaptejn opdagede Land, forsøgte han at klare Sagerne ved at gøre en Kovending. Dette Forsøg førte ham imidlertid ind over Revlen. Og saa er det ude med at klare den længere! — Strax efter Grundstødningen faldt Stormasten, og kort efter brækkede Skibet helt over, saa Agter- og Forskib skiltes helt. Mandskabet opholdt sig paa Agterskibet. En af Mandskabet sprang over Bord og svømmede i Land. Lidt efter blev en Matros slaaet over Bord af en Sø og druknede. Kaptejn raadete saa Mandskabet til at springe i Søen og redde sig, om de kunde.

Han og to Matros kom ogsaa i Land ved Hjælp af nogle Stumper Tømmer. Styrmanden og Kokken blev imidlertid paa Vragstykket og druknede. X

NYE BØGER

Dansk skibsfarts renæssance: H. C. Røder. (Høst & Søns forlag).

Der hersker ingen tvivl om at flertallet af os, der har vort paa det tørre, burde kende en del mere til sømandens liv og kaar paa havet og paa land.

Der foreligger en reel chance for at faa slag-siden her rettet op ved erhvervelse af et digert to-binds værk under ovenstaaende titel, skrevet af en kapacitet paa området, en mand, der selv har gjort rejsen, fra dæksdreng til kaptajn paa broen, nemlig forfatteren til den kendte tidligere udkomne bogværk: De sejlede bare. Kaptajn Røder.

„Dansk skibsfarts renæssance“ omfatter vort skibsfarts historie fra 1894 til idag, samt en gammel skippers erindringer fra ikke mindre end 55 aar tilsøs.

Værket bestaar som nævnt af 2 bind 640 tekstsider med 161 illustrationer. Der er tale om aldeles spændende læsning, saavel for sømanden, fiskeren og landkrabben. Har man læst dette værk, der maa betegnes som et værdifuldt kildekrift, saa ved man en hel del mere om deres liv, der sejler ogsaa for os.

Lad det være sagt: Her er et dejligt emne til julegaven, til en usandsynlig lav pris som 43 kr. hæftet og 65 kr. indbundet.

Der er selvfølgelig tale om en favorpris, og værket kan bestilles paa adr.: Høst & Søn, Bredgade 35, København K.



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

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

statautoriseret v. Aaga 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 9799

Adresse: Havneplads 16-18

Telegramadresse: »Saxbergship«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 12 01

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 13 45

SKAGEN

AKTIESELSKABET

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telf. 4 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER

Brdr. Jensen . Sten- og Billedhuggeri

Thisted . Telefon 94

LEDIG

KROG & CHRISTENSEN

Skibsværft

Thisted Telf. 361

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 . Th. 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

Th. Kontor og Lager 2 00 47, privat 2 03 86

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vaadbinderi og Tovtjæveri

Ny Havn - Telefon 2 21 53

H. J. Christensen privat Telefon 2 14 82

HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

Ny Havn . Esbjerg . Telefon 2 32 88

ROUST & NIELSEN

Maskinværksted

Ny Havn

Telf. 2 03 87

Gravmonumenter

Martin Billeschou

Stormgade 59

Telefon 2 08 38

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

KVÆSTHUSGADE 1 - KØBENHAVN K.

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI %

Esbjerg — Telefon 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie

Andersen & Jensen

Skibs- og Baadebyggeri
Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95

Thyborøn Fiskeauktion

(Statsautoriseret)
v. Alb. Steen
Tlf. Thyborøn *3 14 11

LEDIG

SEJL TIL BORNHOLM

med „66“-bådene

„Bornholm“
„Kongedybet“,
„Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
" " " Rønne " 23,00

I sommermåneden tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET 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

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

Skaarup & Salskov

Smede- & Maskinværksted
Thyborøn . Tlf. 3 10 61

Indehaver. J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Telefon *3 12 44

RESERVERET

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

GADGAARD NIELSENS BOGTR.-LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1965

32. Aarg.

LEMVIG BIBLIOTEK **Luftfoto af Skagen**
LÆSESTUEN



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

Marketederlet

"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 A/S Telefon 2 00 66

GRENAA
MOTOREN- til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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

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 & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets Ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1965

32. aarg.

Efter det, der er sket af nybygning og modernisering

indenfor redningsvæsenet i de sidste aar,

har vi grund til at haabe, at vi snart er paa højde med tidens krav

Denne udtalelse findes i den beretning, som formanden for „Foreningen af danske Redningsmænd“, Wenzel Rasmussen, gav paa årsmødet i Skagen. At de forsamlede redningsmænd i overvejende grad sad med lignende meninger, fremgik af den efterfølgende forhandling, der dog væsentligt kom til at dreje sig om løn- og ansættelsesforhold, forsikringspørgsmaal m. m.

Formandens velkomst.

Wenzel Rasmussen aabnede årsmødet med at byde den store forsamling velkommen i følgende ord:

Jeg vil gerne byde alle tilstedeværende velkommen til vort årsmøde her i Skagen. — Velkommen til redningsbestyrer Aaskov Pedersen, til Dansk Fiskeriforenings formand Henry Sørensen, til Vestjysk Fiskeriforenings formand Lodberg Jensen, til skibsbyggerne Krog og Chr. Christensen, Thisted, til strandfoged Chr. Thagaard, Skagen og til vor gode ven, redaktør Jørgen Pedersen, Ydby.

Forsvarsministeren har været inviteret, men har meldt afbud, grundet optaget andet sted, ligeledes har vort æresmedlem, Peter Eriksen, Harboøre, sendt afbud, da som han skriver, rejsen er lang og at han bliver ældre. Vi savner Peter Eriksen her i dag, han er jo vant til at aabne mødet med en lille andagt, som er blevet en smuk tradition her ved vore årsmøder. Han har bedt mig overbringe forsamlingen sin bedste hilsen, og vi vil her fra sende ogsaa ham en hilsen.

Før vi indleder vort møde vil jeg udbede mig forsamlingens tilslutning til at sende et telegram til Hans Majestæt Kongen med følgende ordlyd:

„Foreningen af danske Redningsmænd“, samlet til årsmøde i Skagen, sender vor hjerteligste hilsen til Deres Majestæt med gode ønsker om en lykkelig kongegering“.

Siden vi sidst var samlet, for 2 aar siden i Grenaa, har vi indenfor det danske redningsvæsen gudskelov været forskaanet for ulykker som har kostet menneskeliv, dog er flere af vore gode venner og kammerater gaaet bort grundet sygdom eller høj alder — det var mænd, som altid var parat til at hjælpe, naar andre var i nød.

Flere fiskere og søfolk har sat livet til under deres gerning paa havet, og vi vil her standse en kort stund for at ære deres minde.

Æret være deres minde.

Foramlingen gav tilslutning ved at rejse sig.

Efter afsyngelse af „Aldt frejdig“ holdt baadmand Weise, Hvide Sande, en kort andagt ud fra Salme 90, og inden formanden afgav sin beretning, valgtes Jørgen Hejlesen, Hirtshals, til ordstyrer.

Beretning.

Wenzel Rasmussen fik derefter ordet, og udtalte bl. a.:

Atter gik der 2 aar, siden vi sidst var samlet til årsmøde i Grenaa. 2 aar, hvor der er sket en hel del med hensyn til nybygninger af m/redningsbaade og en del omplaceringer ved flere stationer. — „Esbjerg“ har faaet sin ny 16 t baad, „Klitmøller“-baaden er stationeret, „Nørre Vorupør“ har faaet en ny 9 t baad, og endelig en ny 16 t baad er fornylig afleveret til „Hvide Sande“ og en 3 t baad er ved at være færdig og skal stationeres paa Rømø.

Af omplaceringer sker eller er sket følgende: „Nørre Vorupør“-baaden flyttes til „Lildstrand“ og „Lildstrand“ afleverer sin nuværende baad til „Løkken“, „Løkken“ afleverer sin nuværende baad til „Thorup Strand“, „Klitmøller“ afleverer sin forrige baad til „Stenbjerg“. Kutteren „Jette“ af Thorsminde er midlertidig indsat som redningsfartøj i Thorsminde, indtil „Thorsminde“ overtager den forrige „Hvide Sande“ m/redningsbaad og endelig vil den nu-

værende m/redningsbaad i Thorsminde blive stationeret paa Anholt.

„Hvide Sande“, som ogsaa har en redningspram, der udstyres med en 9¹/₂ HK paahængsmotor som forsøg og det kan nævnes, at den ny 16 t baad i Hvide Sande er udstyret med en gummiredningsflaade, der har en kapacitet paa 10 mand, hvilket vi maa sige kan være en god hjælp i givet tilfælde.

Vi kan vist være enige om, at efter de nævnte nybygninger og omplaceringer, der her er sket inden for de sidste 2 aar, giver os et haab om, at vi indenfor en overskuelig fremtid maa se vort materiel blive moderniseret saaledes, at det kommer paa højde med tidens krav.

Vedr. foreningsarbejdet har vi for tiden en ansøgning inde ved ministeriet ang. muligheden for at komme i betragtning af det saakaldte „Tjenestemandslønneforslæb“ — dette ligger for tiden til behandling og undersøgelse i Finansministeriet — om resultatet af dette kan paa nuværende tidspunkt intet siges.

Søtøj. Ligeledes er indsendt ansøgning til ministeriet om forhøjelse af vederlaget for søtøj — resultatet af dette foreligger endnu ikke.

Forsikring. Et spørgsmål vedr. vore forsikringsmæssige forhold har været indsendt til ministeriet, hvor der blev givet det svar, at redningsmændene i henhold til den almindelige ulykkesforsikringslov er sikret ganske den samme hjælp i ulykkestilfælde, som alle andre arbejdstagere, der er ansat i statens eller privat tjeneste samt personer, der driver fiskeri, jfr. ulykkesforsikringslovens kap. 7.

Et spørgsmål, som er indgaaet fra flere pensionerede redningsmænd, til foreningen, om hvorfor pensionen ikke i lighed med andre lønninger er steget, vil jeg overlade til redningsbestyreren at besvare.

Dette er i korte træk hvad der er sket i de forløbne 2 aar, og jeg slutter hermed min beretning med at rette en tak til vor redningsbestyrer for et godt og loyalt samarbejde — saavel indenfor den almindelige tjeneste som i foreningsarbejdet. — Tak til den danske presse for dens aldrig svigtende interesse naar det gælder de danske redningsmænds ve og vel.

Der skal ligeledes lyde en tak til de mænd uden for redningsvæsenet, som altid har talt vor sag saa varmt. Tak til medlemmer af redningsudvalget for godt samarbejde. Tak til førere og mandskab paa vore redningsskibe for godt samarbejde.

Endelig skal der lyde en varm tak til vor gode ven, redaktør Jørgen Pedersen, for hans store interesse og arbejde med udgivelsen af vort blad, og til bogtrykker Gadgaard Nielsen for bladets pæne udførelse.

Til sidst retter jeg en tak til mine bestyrelseskammerater for godt samarbejde og slutter hermed med ønsket om, at vi maa faa et godt møde her i dag, saa vi kan gaa herfra med

fornyet virkelyst for vor forening og det danske redningsvæsen.

Den efterfølgende forhandling.

Efter beretningen og i tilslutning til denne havde flere i forsamlingen ordet for at stille spørgsmål, der væsentlig drejede sig om forsikringsmænd ang. redningsmænd, der kommer til skade i tjenesten, eller angaaende sygdom som afskedigelsesgrund. Saadanne spørgsmål blev fremsat af Kyora Odder, Klitmøller, N. C. Andersen, Vorupør, og P. Munk Pedersen. Søren Madsen, Thorsminde, kom ind paa den alm. aflønning, som han ikke mente fulgte andre honorarlønnede i statens tjeneste.

N. C. Andersen, Vorupør, fandt at man i den gældende reglement for ansatte kunne læse meget om begrebet pligt, men tilsvarende lidt om rettigheder, — men derudover ville han sige regningsbestyreren oprigtig tak for den omsorg han, siden sin ansættelse som chef for redningsvæsenet, lægger for dagen, naar det drejer sig om omsorg for ansatte og forbedringer samt udbedring af redningsmateriellet. Der er i hans tid — som formanden i beretningen ogsaa berørte — sket meget glædeligt igennem de sidste aar. Han mente, at naar en redningsmand i forholdsvis ung alder bliver sygemeldt, saa bør man mindst have et aar, og den endelige afskedigelse bør ikke komme overraskende; han bør snarere selv have lov at søge den.

Søren Madsen sagde om de nye redningsbaade, at det var hans haab, at man ved bygning af disse ville tage noget af det bedste med, der findes i Thisted-baaden. Han slog til lyd for den mulighed at ombytte de gamle manillatrosser, der ligger paa stationerne, med de mere smukke nylonrosser, og takkede for bestyrens arbejde i redningsvæsenet.

Brandi, Klitmøller, ville gerne stille spørgsmaalet om, hvem der bestemte omkring bygning af redningsbaadsmateriel, og han fandt at mandskabet, der bruger det, burde tages med paa raad.

Holler, Klitmøller, var ikke tilfreds med reglen vedrørende de „midlertidig“ ansatte og fandt det helt urimeligt, at en redningsmand staar i tjenesten som saadan i 10 aar og ofte derover, for derefter at blive afskediget uden nogen form for pension, medens kammeraten ved hans side i baaden afaar fra tjenesten med fuld pension.

Formanden: Jeg har personligt aldrig hørt til at være blevet fast ansat, men det kan jo være at det kommer. (Munterhed)

Holler fortsatte: Jeg mener ogsaa at lønnen, der gives for vagttjenesten, er alt for lille. Vi maa fra huse ved vintertide i al slags vejr og om natten — ingen arbejdsmand ville gaa i vort sted for den betaling — og fandt, at en ændring her og i hele lønspørgsmaalet var baade ønskeligt og naturligt, og bad bestyreren og foreningens ledelse om at støtte kravet.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadmand *Jens Martinus Sørensen*, Blokhus, er afgaaet ved døden den 25. juli.

Jens M. Sørensen, der var født den 8. oktober 1882, var ansat som baadmand ved den daværende redningsstation i Blokhus fra 1. oktober 1909 til 1. oktober 1943, da han afskedigedes paa grund af alder. Han havde deltaget i redningen af 18 skibbrudne og var dekoreret med Redningsvæsenets jubilæumsmedalje.

75 aar

Fhv. opsynsmand *Hans Hansen*, R., Svaneke, fylder den 7. september 75 aar.

Fhv. opsynsmand *Chr. Langer*, DM., FM., RJM., Flyvholm, Harboøre, fylder den 23. september 75 aar.

50 aar

Baadmand ved redningsstation „Grenaa-Havn“ *Edvard Hansen*, fylder den 11. september 50 aar.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Kandestederne“.

Midlertidig ansat baadformand *Robert Christensen Leed* er paa grund af alder afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af august maaned.

Robert Chr. Leed, der er født den 29. august 1902, blev ansat som baadmand den 1. juni 1940 og har siden 1. oktober 1953 fungeret som midlertidig baadformand ved stationen. Han har deltaget i redningen af 10 skibbrudne.

I den ledigblevne stilling som midlertidig ansat baadformand er antaget midl. ans. baadmand *Leo Frøstrup*, og som ny midlertidig baadmand er antaget strandfoged *Carl Fr. Jensen*.

Damgaard, Løkken, fandt ligeledes at kravet om lønforbedring var rimeligt, og der maatte vel kunne findes et sammenligningsgrundlag for lønydelse til redningsmandskabet, saa denne blev nogenlunde tidssvarende.

Søren Madsen mente, at den nye gummiredningsflaade kunne blive et vigtigt supplement til redningsstolen.

Holler anbefalede Ecco-lod anbragt i de nyere redningsbaade, det ville være til stor hjælp.

Diers, Esbjerg, mente, at alt talte for at benzintmotoren i reenningsbaade burde forbydes.

Chr. Baltesen, Vorupør: Jeg har efter bedste evne prøvet paa at røgte det hverv, der er givet mig i redningsudvalget. Jeg haaber, og

vil henstille, at kravet til stadig bedre materiel maa blive fulgt af myndighederne, og i lige høj grad, hvad enten kravene kommer fra øst eller vest.

Redningsbestyrer *Aaskov Pedersen* replacerede til de faldne udtalelser og takkede indledningsvis for indbydelsen, Det er mig en stor glæde at være sammen med redningsmænd fra stationerne paa disse aars-, eller rettere, hvert andet aars møder og høre, hvad der saadan rører sig i det daglige arbejde ude ved stationerne.

Maa jeg sige om reglementet, at der er tænkt paa en ny, og det er da meningen forud at vi vil kontakte hovedforeningen, før paragrafferne endelig fæstnes til papiret.

Hvad angaar afskedigelse ved enten sygdom eller som følge af ulykker, da er ca. et aar sygdomsperiodenormen. Siger lægen, at en raskmelding derudover i løbet af et halvt aartid er muligt, saa bliver det accepteret. Det er finansministeriets læge der, paa grundlag af den lokale læges undersøgelse, træffer afgørelsen i slige sager, og jeg kan tilføje, at den almindelige tjenestemandspraksis her bliver fulgt. Naar N. C. Andersen videre spurgte, hvad der ville ske med en ansat, der afskedigedes paa grund af sygdom og efter 2-3 aars sygdom atter blev rask, da er der dertil at sige, at en stilling ikke kan staa vakant udover det omtalte aar.

Ulykkeserstatningen ligger paa samme plan som tilfældet er indenfor fiskeriet.

Hvem der bestemmer omkring bygning af redningsbaade, blev der spurgt. Ja, redningsvæsenet gør sig jo sine tanker, ligesom ogsaa det siddende redningsudvalg. Vi har som bygningsraadgiver firmaet Knud Hansen. Vi indhenter tegninger m. m. fra udlandet, og det vil jo ikke være ukendt, at redningsmandskaberne tages med paa raad netop ved bygning af redningsbaade. Naar baaden saa er tegnet, ja, saa indhentes der tilbud paa bygning af samme, og saa tages i reglen det tilbud, der arbejdsmæssigt og prismæssigt er acceptabelt. Det er den almindelige fremgangsmaade mellem statinstitutioner og statsadministrationen. Men jeg gentager, at vore redningsstationers mandskaber stadig vil faa et ord at sige netop i det her omtalte problem, iøvrigt anser jeg til enhver tid en fornuftig forhandling omkring dette eller hint som det ønskelige.

Vi overvejer, sagde bestyreren videre, forsøg med nylonrov og -reb. Ogsaa gummiflaaden er indført, og vi haaber at den kan blive til stor hjælp i fremtiden. Vi er ikke fremmede for tanken om Ecco-lod i redningsbaade. Jeg kan endvidere oplyse, at vi har under overvejelse at indføre redningsbaadsøvelse ved stationerne een gang i maaned.

Niels Jensen, Vorupør, mente, at det var af overordentlig værdi, da det drejer sig om at materiellet er i orden, naar det gælder, og en



Wenzel Rasmussen



N. C. Andersen



Gustav Hallgreen

hyppigere øvelse, foretaget i søen, vil givet være af stor betydning.

Bestyrer Aaskov Pedersen sagde videre i sine kommentarer: Hvad nu angaar spørgsmaalet om aflønning m. v., da er der jo fra flere sider givet udtryk for at denne ligger i underkanten af det, som men mener er rimeligt. Imidlertid har jeg ingen kompetence til hverken at give eller love lønforhøjelser. Vejen her maa jo som altid i slige sager gaa om ad hovedbestyrelsen, der træffer kontakt med ministeren, der saa tager stilling til evt. rejste krav.

P. Munk Pedersen, Vorupør, takkede for bestyrelserens udførlige redegørelse paa de spørgsmaal, der er rejst med adresse til ham, og det tør for det sidste spørgsmaals vedkommende siges, at er der noget her i landet, der er ringe betalt, alt taget i betragtning, da er det vagt-aflønningen.

Formanden: Ogsaa jeg og min bestyrelse mener, at der i dette problem er god grund til at forudse imødekommelse fra ministerens side — vi er jo ikke blandt dem, der stiller de højeste krav for os selv.

Jørgen Hejlesen: Jeg tror at vi nok kan være enige heri.

Vilh. Nørgaard, Hirtshals: Vi skal paase, at udbedring af materiellet og forbedringen sker ligeligt til alle pladser, og at det sker saa hurtigt som muligt.

Redningsbestyrer Aaskov Pedersen: Som værende en Benjamin i forsamlingen vil jeg takke for deltagelse i den stedfundne forhandling, der er ført paa en baade saglig og loyal maade. Tak ogsaa for baade raad og raad, ogsaa tak til redningsudvalget, der sammen med os arbejder hen imod stadig bedre materiel. Det er min overbevisning, at vi er godt paa vej, og det er mit haab, at solen fortsat maa skinne over opgavernes rigtige løsning.

Regnskab og valg til bestyrelsen

Regnskabet oplæstes for de sidste to aar af

kassereren P. Munk Pedersen og godkendtes enstemmigt.

Til bestyrelsen genvalgte Diers, Esbjerg, og Jørgen Hejlesen, Hirtshals. Da P. Munk Pedersen efter mange aar i bestyrelsen og som kasserer, ønskede at trække sig tilbage, valgtes i hans sted baadmand N. C. Andersen, Vorupør, der iøvrigt paa et senere bestyrelsesmøde ogsaa valgtes til kassererposten.

Som revisorer genvalgte opsynsmd. Niels Jensen og baadformd. Chr. Baltesen, begge Vorupør.

Udnævnelse af nyt æresmedlem i foreningen

Ved en lille højtidelighed blev mangeaarigt bestyrelsesmedlem, kasserer og formand i foreningen, fhv. opsynsmand Gustav Hallgreen, Esbjerg, udnævnt til æresmedlem.

Ved diplomets overrækkelse udtalte formanden: Som en beskedent tak for mere end 25 aars dygtigt arbejde for dine kammerater, er det os en stor glæde paa denne maade at hædre dig for din indsats. Det er mig en særlig glæde at kunne give dig udmærkelsen her i Skagen, i den by, du er vokset op i. Hjertelig tillykke, Gustav Hallgreen!

Forsamlingen gav sin tilslutning ved at rejse sig.

Gustav Hallgreen takkede for udnævnelsen til æresmedlem. Det er mig en stor glæde og ære at modtage denne udmærkelse. Tak for den velvilje, I viser mig derved.

Formanden bragte P. Munk Pedersen en hjertelig tak for et fleraarigt loyal arbejde i bestyrelsen. Vi ville gerne have beholdt dig, men vi respekterer den afgørelse, du selv har taget.

Formanden for Dansk Fiskeriforening, Henry Sørenten, takkede for indbydelsen til at være gæst blandt redningsmændene. Dette har været en stor glæde for mig. Ikke mindre var det under de førte forhandlinger en glæde at høre

den ros og anerkendelse, der blev redningsbestyreren til del. Det er fortjent for den indsats han øver i alle redningsvæsenets forhold. Det er mit haab, at vi stadig maa faa lettere ved at fremskaffe bedst mulig materiel til vore redningsmænd. Kritik er sund, naar den er vel underbygget. Tillykke, Hallgreen, med den hæder, du modtog.

Formanden for Vestjysk Fiskeriforening, Fr. Lodberg Jensen: Jeg har været glad for samværet, og jeg er glad for at maatte være med i opgavernes løsning i redningsudvalget, hvori jo baade formanden Wenzel Rasmussen og Chr. Baltesen har sæde og gør et solidt arbejde. Jeg tror trygt at turde mene, at de i forsvarsministeriet har gode mænd, der fuldtud er sig redningsvæsenets betydning og udbygning bevidst, og det skal ogsaa understreges, at jeres redningsbestyrer er rede, naar det drejer sig om mandskabets og materiellets problemer. Vi har grund til at tro, at vi nu er paa vej mod det tilsigtede, det bedste materiel til at redde mennesker i nødsituationer langs vore kyster.

Lykke fremover paa den ansvarsfulde post. Formanden sluttede generalforsamlingen med en tak for saglig debat om fælles arbejde og fælles maal. Han benyttede lejligheden til at byde velkommen til borgmester Berg og frue, der var kommen tilstede, og takkede borgmesteren for en flagsmykket by.

Efter frokosten, hvori alle deltog, var der arrangeret filmsfremvisning i biografen, hvor skibsbygger Christensens film om Klitmøller-redningsbaaden og endnu en film, hentet fra den amerikanske stillehavs-kyst og visende en moderne redningsbaad under øvelsestur, blev forevist.

Wenzel Rasmussen takkede henholdsvis skibsbygger Christensen og redningsbestyrer Aaskov Pedersen for de to films tilstedeværelse.

Efter eftermiddagskaffen var strandfoged Thagaard den kyndige omviser paa Skagen fortidsminder.

Samværet i Skagen var et vellykket arrangement, et udbytterigt aarsmøde. jp.

Hvem skulle vi ellers flage for i Skagen — hvis ikke for vore redningsmænd

Skagen er en smuk by, og den er det i særlig grad naar Dannebrog vajer over byens røde tage imod en ren blaa sommerhimmel — og det var tilfældet, da danske redningsmænd gæstede byen i anledning af aarsmødet, der afholdtes lørdag den 30. juli paa hotel „Grenen“.

Mon redningsmænd noget andet sted i højere grad, end netop herude paa landets nordligste spids, kunne blive mindet om træk fra deres aarhundredgamle traditioner.

Dette blev da ogsaa dagen igennem tilfældet paa forskellig vis, idet foreningens bestyrelse havde tilrettelagt dngen saadan, at vi der var deltagere i mødet, af byens repræsentanter blev mindet om livsnerven i Skagens bys tilværelse i dag som for aarhundrede tilbage — fiskeriet og redningsvæsenet.

Det var formanden for Skagens fortidsminder, strandfoged Chr. Thagaard, der i korte rids skildrede mænd ved ror og aarer over revet.

Det er altid smukt og rigtigt at mindes dem, der ikke er mere, og mon da ikke vi, der var tilhørere, hver især ved samme lejlighed lod tankerne gaa tilbage, hvor vi kom fra, for at mindes nogle, da redningsmandsnavne som Lars Kruse og Christian Resmussen blev nævnt i den mindekrans, taleren bandt, da vi sad hyggeligt bænket ved frokostbordet med vid udsigt over det hav, der binder os sammen om fortid, nu-tid og fremtid.

Skagens bys borgmester og frue glædede ligeledes redningsmændene ved deres nærværelse: og i sin velkomsttale indledede han med at sige:

Hvem skulle vi ellers flage for, om ikke for redningsmænd, der fra alle kanter af landet gæster byen i dag. Min far var selv redningsmand, og som byens borgmester kan jeg da prale lidt med, at jeg som ganske ung fisker har siddet ved aarerne i en redningsbaad.

Tiden er gaaet, og selv om livet er blevet lettere i dag for vore redningsmænd ogsaa, saa er det dog nu som før oftest med livet som indsats, I øver daad for en ringe løn.

Skagens bys 550-aarige historie, som Thagaard har givet rids af her, er i overvejende grad levend i fattigdom og flyvesand. Men fattigdommen er i dag afløst af almindelig velstand, som er vel værd at takke for som en gave, væsentlig fra havet, der omgiver byen. Flyvesandet er bekæmpet med beplantninger, der tillige forskønner vor by. Denne beplantning startedes omkring 1890. I 1907 fik vi vor havn, der siden er udvidet efter de stadigt voksende krav, og i 30-erne fik vi vejen til vor købstad — og vi kan sige det saadan, at banen, vejen, havnen og fiskeriet, og ikke mindst det sidste, er det, der dominerer Skagen i dag, hvor vi raader over landets næststørste fiskerflaade med ca. 450 fiskekuttere — ja, og saa har vi da ogsaa turismen. Borgmester Berg sluttede med at sige: Tak fordi I ville holde jeres aarsmøde

i Skagen, og vær sikker paa, at I vil være velkommen her ogsaa en anden gang.

Formanden, Wenzel Rasmussen, takkede for de venlige borgmesterord, og ligeledes for den kyndige redegørelse omkring redningsvæsenet paa stedet, der er givet af Chr. Thagaard.

jp.

Den svenske kaptajn i Hirtshals

Den 5. marts 1872 strandede ved Hirtshals skonnert „Alexander“, kaptajn Nelson, af Gøteborg paa rejse fra hjemstedet med planker. Kaptajnen ønskede foreløbig ingen assistance, skønt en stor del fiskere roede ud og tilbød deres hjælp. Skibet havde 6 mands besætning.

14 dage senere strandede paa Hirtshalspynten jagt „Enigheden“, kaptajn Ejjert Andreasen, Frederikshald, paa rejse til Kalundborg med brædder. Der var en voldsom storm af nord-øst ledsaget af stærkt snefog og høj søgang, hvilket vanskeliggjorde bjergningen af mandskabet. Da et forsøg med en af kystens fladbaade mislykkedes, sendtes der bud efter redningsbaaden i Nr. Tornby, men budet vendte tilbage med uforrettet sag, fordi vejen var ufremkommelig som følge af snefaldet.

Endelig lykkedes det at redde kaptajnen samt 3 mand i land, om end i meget forkommen tilstand.

Særlig „Alexander“'s stranding gav, efter Jørgen Heilesens meddelelser til auktionsmester N. C. Jensen, anledning til flere episoder, idet lasten, der, som nævnt, bestod af planker, blev bjerget, og senere besørgede havet skibet slaet i stykker. Det hele solgtes ved auktion. I den anledning blev skibets kaptajn i Hirtshals resten af foråret. Han var, ifølge samstemmende beretninger, ikke en helt almindelig mand.

Da jagt „Enigheden“ strandede d. 20. marts, blev der fra kystboernes side udfoldet store anstrengelser for at frelse de nødstedte søfolk, og her var kaptajn Anders Nelson (Ajs Nielsen) særlig virksom. Skibet stod med breddens vendt mod land lige ud for kroen, med kappet mast, der sammen med rigningen flød inden for skibet, og da der paa dette sted var en mængde store sten, var det næsten umuligt at nærme sig havaristen, men Anders Nelson vidste raad, han sprang ud paa den flydende mast, „avancerede“ med en line og fik paa den maade forbindelsen i stand, saaledes at de alle blev reddet. Kokken var saa stivfrossen, at man maatte skære tøjet af ham. En tragikomisk scene udspandt sig ved denne lejlighed, idet madam Holst (enke efter toldkontrolløren, der døde 1870), til hvis hjem han var blevet bragt, nærmede sig ham med en brødkniv for at skære

hans tøj løst med. Den unge mand misforstod imidlertid situationen og bad ynkeligt for sit liv.

De første kystboere, der naaede ud til „Alexander“ om morgenen d. 5. marts i det taagede vejr, var Jørgen Heilesen, dengang en dreng paa 16 aar, samt en ældre fisker, Jørgen Bruun, som ville paa fiskeri i sin lille pram.

Kaptajnen spurgte dem, hvor det var, han var strandet, og da han fik svaret, at det var ved Hirtshals, bandede han grumt. „I gaar kvæl saa jag Nässet!“ Hermed mente han Lindesnæs, men da taagen kort efter lettede, saaledes at toppen af Hirtshals fyr blev synligt, raabte han: „Ja, ta' mig Fa'en, dér staar han, den Jäkel!“

Anders Nelson var klog paa mange ting, saaledes ogsaa paa heste. Han kunne bestemme disses alder, dog ikke ved at kigge dem i munden, men ved at føle dem paa haleroden, og daværende sognefoged og strandfoged Peder Høyer, der var kendt som en dygtig hestekender, forsikrede, at svenskerens bedømmelse passede nøjagtigt.

Bjergningen og tilrettelæggelsen af lasten og vragsbunkerne til auktionen forestod kaptajnen, som ikke ville have budene for store, for, som han ytrede, man fik lige saa meget for et eet-øglæs som for et toøgs.

Da den sidste strandingsauktion var tilende, og han stod uden for kroen sammen med auktionsholderen og mange af de venner, han under sit ufrivillige ophold havde erhvervet sig, udtalte han vemodigt: „Ja, jeg har nu gjort det saa godt for min reder, jeg har kunnet, men jeg faar nok aldrig skib at føre. Naa, men lige meget, lad os gaa ind og faa en sup i det store glasset“.

Det blev naturligvis ikke ved den ene sup, men jo flere, der gled ned, desto lysere kom han til at se paa forholdene. „Ja, naar jag kommer hem, er der nok en ny skuta færdig til mig!“

Man havde her paa stedet nogen mening om, at kaptajnen nok ikke var helt uden skyld i skibsforsøret, hvilket ikke var saa ualmindeligt i de tider, og en episode, der just indtraf, kunne godt bestyrke denne antagelse:

En af skibets matroser havde borttaget noget af kahytinventaret samt er par kobbergryder o. lign. og foræret krokonen disse genstande, antagelig for at indynde sig hos hende.

Dette opdagede kaptajnen og tvang manden til at bringe tingene tilbage, hvilket matrosen tog meget unaadigt op og forsøgte at hævne

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

sig. Dette skete under søforhøret vedrørende strandingen, som fandt sted paa kroen, og som herredsfoged Uttenreiter ledede. Til stede var ogsaa kaptajnen, strandtoldkontrolløren, strandfogderne samt nogle af skibsbesætningen.

Under forhøret blev der pludselig banket paa døren, og da toldkontrolløren lukkede op, viste det sig, at det var matrosen, der bad om at maatte komme ind og vidne. Da det blev ham foreholdt, at noget saadant overhovedet ikke kunne lade sig gøre, raabte han med høj røst ind i retssalen: „Jag vill seje, at kaptanen satte skutan paa land med fri vilje og forsätt!“

Om Uttenreiter hørte, hvad der blev raabt, vides ikke, men da han spurgte kontrolløren om, hvad matrosen havde sagt, lød svaret let henkastet: „Aa, han var fuld!“

P. Christensen.

Løkken redningsbaad hjemme igen

Med flaget hejst og tudende med skibsfløjten sejlede Løkken redningsbaad ved 20-tiden ind over revlerne og i land, efter at den i længere tid har været til reparation paa orlogsværftet i København.

Paa stranden stod foruden løkkenfiskere og redningsmandskabet en mængde mennesker, der var mødt op for at modtage baaden og byde de tre af redningsbaadens mandskab, der har sejlet baaden tilbage, fiskerne Holger Jensen, Poul Jensen og Arne Froholt Pedersen, velkommen hjem. De har sejlet baaden den lange vej fra København, og ombord var ogsaa en montør fra værftet.

Redningsbaaden har faaet en ny kraftig motor, og rorpinden er udskiftet med rat, saaledes at skipperen kan betjene baade motor og rat. Desuden har baaden faaet et gennemgribende eftersyn.

Turen hjem gik tilfredsstillende. Baaden er tilsyneladende i fin stand, og man havde godt vejr paa turen.

To motorredningsbaade sejlet hjem til Vestkysten

Tre redningsmænd fra stationen i Stenbjerg, nemlig opsm. N. J. Poulsen, baadfm. Holger Munk, og baadm. Otto Mikkelsen, har været i København efter deres redningsbaad, der tidligere har haft station i Klitmøller, men efter endt kølhaling paa orlogsværftet faar station i Stenbjerg, hvor man siden stationens oprettelse i 1894 har maattet nøjes med aaredrevet redningsbaad.

Hjemfærden blev ingen egentlig solskinstur,

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

idet hele rejsen foregik i stormende kuling. Men det var jo trods alt nogenlunde indenskærs, selv om det ikke gik tørt af fra Gilleleje til Grenaa. Værst blev det dog med fremfærden, da Thyborøn naedes, og her maatte der ligges ved kaj i hele 3 dage, da havet var meget uroligt udenfor kanalen — og der var dog ingen grund til at tage unødige chancer.

Da redningsbaaden tørnede stranden ved Stenbjerg, var der mange fra fiskerlejet mødt op for at byde den baad velkommen, der i fremtiden betyder hjælp til fiskere, søfolk og hvem der eller trænger til en hjælpende haand paa havet.

Opsynsmand N. J. Poulsen siger efter hjemkomsten og efter en senere foretagen øvelse: Det er min overbevisning, at vi bliver glad for denne baad — alt gik fint paa overfarten og øvelsen bestyrkede os i, at vor længe nærede haab til en m/redningsbaad, der jo givet er noget ganske andet end en aaredreven baad, nu er opfyldt til vor tilfredshed.

Vorupør redningsbaad ude for uheld

Redningsbaaden fra Nr. Vorupør var forleden ude for et uheld, da den var gaaet til assistance for en kystbaad under vanskelige landingsforhold. En muffer om skrueakslens sprængtes, da baaden manøvrede ude ved revlen og satte derved fartøjet i en hjælpeløs situation, der forværedes derved, at en udsat anker ikke formaaede at holde baaden. En kystbaad, ført af fisker Jørgen Eriksen, udførte en smuk redningsaktion, ved, under de herskende forhold, at faa sin baad fri af stranden, hvorefter han gik ud, fik en slæbetrosse ombord i redningsbaaden, og bugserede heldig den og dens mandskab ind paa land. Det var et smukt stykke redningsarbejde, der her blev udført af kystbaaden „Lykken“ og dens mandskab, der fortjener en rundelig paa-skønnelse — selv om fiskere aldrig bringer hjælp for vederlagets skyld.

Kronprins Frederiks Fond 1865 - 17. september - 1965

Den 17. september er det 100 aar siden „Kronprins Frederiks Fond“ blev oprettet med den opgave at sikre efterladte af dem, som maatte omkomme paa søen under bestræbelse for at redde faretruede medmennesker.

Paa grund af referatet fra aarsmødet, der optager pladsen i dette nr., har vi maattet udskyde en nærmere omtale af fondet — som kommer i oktobernummeret.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv - Guld - Uhr - 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. 203359 - 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

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

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



Skibsprovisiantering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

Telf. 41144 (7 Lin.) . Telex 9789
Adresse: Havneplads 16-18
Telegramadresse: »Saxbergship«

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 41277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri
Telefon 41201

OSCAR SKOUGAARD

aut. 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. Eriandsen
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

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn
Telefoner: 20884 - 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 %

Esbjerg — Telefon 25399
Nybygninger - Reparationer - Smedie

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	LEDIG
---	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
 " " " Rønne " 23,00

I sommersæsonen tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser 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 Lødnings)
 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. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1965

32. Aarg.



Miner i Læsø-rende

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB 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 . EsbjergMarketenderlet
„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 KOMPAGNI

Esbjerg Vestjysk Krystal Isværk & s Telefon 2 00 66

GRENAA
MOTOREN- til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
LET AT MONTERE
LANG LEVETIDLeveres fra 25 til 330 HK i 1-, 2- og 3-cylindret udførelse.
Elektrisk omstyring — Hydraulisk omstyring —
Håndomstyring.
2- akts Semi-Diesel med vendbare skrueblade og elektrisk
start (Glødespiraler).
Populære priser og betalingsvilkår.GRENAA MOTORFABRIK
TELEFON GRENAA (063) 2 06 66Hirtshals
Fiskeriauktion
N. C. Jensen— statsaut. —
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen & Aaens

Vaadbinderi

Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havens - Handels og Hjemmets ill. Magasin

Skandinaviens største mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime Magasin.Abonnement Kr. 15,00 aarl., Kr. 3,78 kvartaarlig
Kontorer: Christiansborggade 1, København

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1965

32. aarg.

Kronprins Frederiks Fond's 100 aars jubilæum

Rids af fondens historie

Kronprins Frederiks Fonds opgave har gennem alle 100 aar været „at sikre et tarveligt udkomme for efterladte af dem, som maatte omkomme paa søen under bestræbelse for at redde faretruede medmennesker“. I det efterfølgende skal vi give et resume af baggrunden for fondens oprettelse.

Den 7. maj 1861 ved dagry strandede ved Søndervig syv km vest for Ringkøbing barkskibet „Hampshire“ af Sunderland, ladet med kul. Vinden var NW med stærk kuling og meget oprørt sø, begge dele i tiltagende opad dagen.

Da skibet stod fast paa den yderste revle, ca. 500 alen fra land, kunne redningsapparaterne fra redningsstationerne Søndervig, Sønder Lyngvig og Vedersø, hvis raketter havde en rækkevidde af 300—350 alen, ikke opnaa forbindelse med skibet. Den i Sønder Lyngvig, halvanden mil fra strandingsstedet, stationerede redningsbaad blev derfor tilkaldt og ankom og saa i god tid, men et virkeligt forsøg paa at sætte den ud blev ikke gjort, da baadens mandskab bestemt erklærede redningsforsøg for umulig.

Skibet sønderlaaet — 10 mand
druknede

Skønt justitsraad, by- og herredsfoged Leuning alvorligt formanede redningsbaadens mandskab at gøre deres pligt og forsøge en redning af de ulykkelige skibbrudne, hvis raab tydelig lød ind paa strandbredden, og skønt han erklærede sig villig til at være personlig ansvarlig for, at den belønning, mandskabet maatte forlange for at vove forsøget, skulle blive bragt tilveje, blev dette dog døvt for alle forestillinger. Trods al forhandling blev resultatet, at intet yderligere forsøg blev gjort, og den stadig voksende skare tilskuere paa strandbredden blev saaledes henad aften vidne til det grufulde syn, at hele besætningen — 10 mand — fandt deres død i bølgerne. Efter at en sagkyndig og grundig undersøgelse var foretaget og udførlig beretning om strandingstilfældet indsendt til in-

denrigsministeriet, blev redningsmandskabet afskediget og ny besætning antaget.

Redningsbaaden var mindre heldig

For dem, der nu efter saa lang tids forløb, vil danne sig en mening om det passerede, skal her tilføjes den oplysning, at den tilstedeværende redningsbaad var af den allerældste type, der har været benyttet her i landet, og i flere væsentlige henseender var mindre heldig, saaledes at mandskabet ikke helt uden grund var bange for at bruge den under saa alvorlige forhold. At begivenheden, der heldigvis er noget nær enestaaende i Det danske Redningsvæsens historie, i lange tider maatte beskæftige sindene paa en egn, hvor alt, hvad der vedrører strandinger og strandingsvæsen, har en særlig interesse, er en selvfølge.

Alle var dog enige om, at der maatte tilvejebringes midler til de efterladte efter redningsmænd. Udover den understøttelse, der efter den gældende lovgivning kunne blive dem til del, samt at efterladte efter personer, der paa lignende maade havde sat livet til uden at være ansat i redningsvæsenet, ogsaa maatte have hjælp.

En af den sørgelige begivenhed særlig greben kvinde, ikke kendt af mange, men anset og afholdt af alle, der kendte hende, Elise Georgine Frandsen, født Smith, gift med proprietær Hans Severin Frandsen, „Breininggaard“, besluttede at søge sagen ordnet ad privat vej. I de følgende aar, og særlig i krigsaaret 1864, tillod forholdene hende ikke at foretage sig noget til realisation af planen, om ved indsamlede midler at stifte en fond for omkomne redningsmænds efterladte. Paa sin dødsdag d. 8. marts 1865 tog hun imidlertid det løfte af sin mand, at han ville gøre, hvad han formaade, for at hendes ønske kunne blive opfyldt.

Et givet løfte blev helligt

Resultatet viste, at denne opgave ikke kunne være blevet lagt i bedre og mere praktiske

hænder. For hendes mand var det aflagte løfte helligt, og han greb det rette øjeblik da kongen i 1865 i september gæstede Ringkøbing, til at søge planen realiseret.

Han opsøgte kongefamilien, der den 17. september var paa udflygt til Husby klitter, og han fandt aabenbar øre for sagen, saavel hos kongen som hos kronprinsen, der med beredvillighed gik ind paa, at det paatænkte fond maatte bære navn af „Kronprins Frederiks Fond“. Han modtog desuden baade af kongen og kronprinsen tilsagn om et større aarligt bidrag til fondet.

Da dette ophøjede eksempel blev efterfulgt af adskillige embedsmænd i kongens følge, kunne Frandsen vende tilbage til Ringkøbing med den glade bevidsthed, at hans længe nærde plan om stiftelse af et fond for redningsmænds efterladte var sikret.

Han fik seks ansete mænd til som medindbydere at underskrive et opraab om at yde bidrag, og opraabet blev endnu samme aften efter Frandsens anmodning affattet af kabinetssekretæren, gehejmerraad Trap.

Opfordringen, der var undertegnet af redningsvæsenets bestyrer, justitsraad C. B. Claudi, proprietær H. S. Frandsen, justitsraad, fysikus E. Holst, Ringkøbing, konsul A. C. Husted, Ringkøbing, etatsraad, by- og herredsfoged Leuning, Ringkøbing, kammerraad E. Møller, Ringkøbing, og stiftamtmand Nielsen, Ribe, blev i de nærmest følgende dage i tusinder af eksemplarer spredt over hele landet, og løfter om bidrag kom ind alle vegne fra.

Den store velgørenhedsinstitution

Efter at der, dels ved den oprindelige indbyrdes foranstaltning, dels ved medvirkning af en komite i København, i løbet af 1866 var indsamlet 20.000 kr. til fonden, vedtog komiteen i Ringkøbing et udkast til statutter, og under 28. december 1866 approberedes det af kronprinsen.

Efter disse statutter var fondens formaal at yde en tarvelig understøttelse til de familier, hvis forsørgere mistede livet eller førigheden under forsøg paa at redde skibbrudne eller mennesker i havsnød, hvad enten disse forsørgere var ansat i redningsvæsenet eller ej, og hvad enten redningsforsøgene var med det offentlige baade og apparater, eller med private. Hvis nogle af mandskabet omkom eller lemlæstedes under de øvelser, der af det offentlige var paabudt udenfor strandingstilfælde for at uddanne mandskabet til dets gerning, skulle den forulykkede eller hans efterladte have adgang til samme understøttelse. Den af fonden efter regnskabet for aaret fra 17. september 1865 til 17. sep-

tember 1866 tilhørende kapital skulle danne fondens grundkapital, der aldrig maatte formindskes.

Fondens kapital er nu paa 880.000 kr.

Efter at fonden ved udgangen af 1867—68 var naaet over 50.000 kr., vedtog bestyrelsen at uddelingen af understøttelser skulle begynde. Der uddeltes i 1868—69 fem portioner til et samlet beløb af 116 kr. til tidligere afdøde redningsmænds efterladte. Ved udgangen af aaret 1872—73 var fonden naaet op paa ca. 90.000 kr., hvorfor bestyrelsen besluttede at lade en bestemmelse om at understøtte de efterladte efter sømænd og fiskere træde i kraft. Man vedtog endvidere, at understøtte det ved Det danske Redningsvæsen ansatte mandskab, der afskediges paa grund af alder og svagelighed. Disse understøttelser maatte ikke overstige 32 kr. for en baadformand, 24 kr. for en baadmand og 16 for folkene ved raketstationerne.

Fondens kapital voksede imidlertid stadig, og i 1878 blev der approberet nye statutter for uddeling af nye understøttelser. I 1891 vedtog bestyrelsen en meget væsentlig forandring, der stort set tog sigte paa en a jourføring efter ændrede forhold.

„Kronprins Frederiks Fond“ har udviklet sig i tidernes løb til at blive en stor velgørenhedsinstitution, og dens midler er ved hjælp af de store gaver, der er tilflydt den, vokset meget betydeligt. Ifølge det sidste aflagte regnskab for 1964 ejer fonden 880.000 kr., og der var samme aar udbetalt ca. 13.000 i understøttelse.

Under Kronprins Frederiks Fond administreres Harbørefonden samt kaptajn Johan Valdemar Witthusens Mindelegat.

I hundredeaaret efter stiftelsen af „Kronprins Frederiks Fond“ bestaar bestyrelsen af proprietær Laurids V. Sørensen, Voldbjerg i Hee (formand), amtslæge dr. med. Vagn Christensen, Ringkøbing, (næstformand), bestyrer af redningsvæsenet G. Aaskov Petersen, København, amtmand Rangel-Nielsen, Rindumgaard, fiskeskipperne Adolf Jørgensen, Skagen, og Frederik Lodberg Jensen, Esbjerg, auktionsmester Albert Steen, Thyborøn, fisker Ole Jørgen Jensen, Aar-gab, samt fiskerikontrollør L. Christensen, Nyborg.

Amtsfuldmægtig Maag Busch er bestyrelsens sekretær og amtsfuldmægtig Aage Storm fondens kasserer.

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. August 1847 Telefon 21311 . Postgiro 851.00

Kontortid: 9,30—11,30 og 14—16

Fredeg 9,30—11,30, 14—17,30, Lørdag 9—12

Thyborøn Ald. . TH. 148

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

Mands Minde

25 aars jubilæum

Nedennævnte redningsmænd kan den 1. oktober 1965 fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenets tjeneste:

Baadmand og motorpasser *Frøde Christensen, Lønstrup.*

Opsynsmand v/redningsstation „Ferring“ *Ole Bro Madsen.*

Baadmand v/redningsstation „Vejs“ *Hans Marius Bloch Jørgensen.*

Baadmand v/redningsstation „Blaavand“ *Viggo Oluf Koch.*

Betjeningsmand v/redningsstation „Liløre“ *Niels Bjerg.*

Baadmand v/redningsstation „Grenaa-Havn“ *Karl Ludvig Rasmussen.*

Baadmand v/redningsstation „Østerby“ *Poul Winther Konrad Pedersen.*

Opsynsmand v/redningsstation „Gedser“ *Kaj Hansen.*

Betjeningsmand v/redningsstation „Hasle“ *Ludvig Johannes Ipsen.*

70 aar

Fhv. baadformand *Antonius N. Poulsen, Vesterø*, fylder den 22. oktober 70 aar.

60 aar

Baadmand v/station „Sønderho“ *Peter With Thygesen*, fylder den 11. oktober 60 aar.

Baadformand v/station „Esbjerg“ *Carl F. Fransen*, fylder den 27. oktober 60 aar.

50 aar

Baadmand v/station „Sæby“ *Kaj Verner Rasmussen*, fylder den 4. oktober 50 aar.

Betjeningsmand v/station „Christiansø“ *Hilmer H. Frit-hiof*, fylder den 31. oktober 50 aar.

Guldbryllup

Fhv. opsynsmd. *Chr. A. Harbo og Hustru, Hanstholm*, fejrede d. 28. september guldbryllup. Chr. Harbo har været en dygtig fisker og redningsmand. I næsten 50 aar har han tjent i redningsvæsenet, først som baadmand, senere som baadformand og de sidste aar af tjenesten som opsynsmand, og har været med til redning af over hundrede mennesker. Han er en rolig og djærv fiskerskikkelse, hvis ord altid har haft vægt i fisker- og redningsmandskredse.

25 aars jubilæum ved Redningsvæsenet

En kendt personlighed indenfor Det danske Redningsvæsen, fuldmægtig G. H. de Lichtenberg, kan 1. oktober fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste. Fuldmægtig Lichtenberg har mange venner blandt redningsmandskaberne ved stationerne, og vi benytter lejligheden til at gratulere med dagen.

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.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Fjand“.

Betjeningsmand *Jens Jørgen Eriksen Græm* er paa grund af alder afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Jens J. E. Græm, der er født den 13. juli 1903, blev ansat ved stationen den 1. oktober 1940 og har deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

Redningsstation „Vedersø“.

Baadformand *Thomas Jensen* er paa grund af alder efter eget ønske afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af august maaned.

Thomas Jensen, der er født den 15. april 1905, blev ansat som baadmand den 1. oktober 1934 og som baadformand den 1. oktober 1951. Han har deltaget i redningen af 17 skibbrudne.

Redningsstation „Klintholm-Havn“.

Baadmand *Axel Marius Jørgensen* er paa grund af alder og efter eget ønske afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Axel M. Jørgensen, der er født den 17. april 1905, blev ansat ved stationen den 1. december 1945 og har deltaget i redningen af 20 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fisker *Jørgen Arent Christensen*.

Et dødsfald forhindrede paatænkt markering af hundredeaarsdag

I anledning af Kronprins Frederiks fonds 100-aars jubilæum som omtales andetsteds i bladet, havde fondets bestyrelse tilrettelagt forskellige former for markering af dagen. Kongen, der er protektor for fondet, havde lovet sin tilstedeværelse, og ligeledes var forsvarsministeren indbudt. I forbindelse med kongens og forsvarsministerens tilstedeværelse skulle der saaledes have fundet en inspektion af redningsvæsenets materiel sted fra havnen i Hvide-Sande, idet man indenfor styrelsen havde ønsket at vise et bredt udsnit af redningsstationernes forskellige artede virkemidler og fartøjstyper og samtidig give et indtryk af kystredningsbaadens udvikling gennem aarene fra robaadene over de aaben kystmotorredningsbaade til de senest byggede helt overdækkede og lukkede motorredningsbaade beregnet til stationering saavel paa den aabne kyst som i havne.

Det var hensigten, at dette skulle være sket allerede den 10. september, altsaa nogle dage

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

før den egentlige jubilæumsdag, men desværre indtraf der en begivenhed, der rørte vestkysten smerteligt, idet amtmanden over Ringkøbing amt, Rangel Nielsen, pludselig afgik ved døden, og af den grund blev hele jubilæumsarrangementet skrinlagt, og en mere beskeden og stilfærdig markering fandt derefter sted paa selve dagen, og den bringer vi andetsteds i bladet „Ringkøbing Amts Dagblads“ referat af.

Da det muligt kan have interesse at læse, hvad redningsbestyrer Aaskov Petersen havde iscenesat for markering af dagen rent redningsmæssigt set, bringer vi her programudkastet, der nogle dage forinden tilgik vort blad.

Følgende redningsbaade ville have deltaget i præsentationen.

Ro-redningsbaad nr. 69, *Nymindegab*. Endvidere forevisning af raketmateriel fra *Søndervig* og *Bjerregaard*. MRB. nr. 30, *Klitmøller*, MRB. nr. 15, *Stenbjerg*, MRB. nr. 21, *Thorsminde*, MRB. nr. 33, *Hvide-Sande*. I forbindelse med sidstnævnte baad prøvedemonstration af den nye selvoppustelige redningsflaade samt den nyan-skaffede baare „Neil Robertson Stretcher“. Der var taget nødvendigt mandskab ud ved de respektive stationer, og alle var klar til at møde, men som nævnt, denne del maatte opgives, men kan maaske ved en senere lejlighed tages frem, i hvert fald var der paa forhaand lagt et arbejde i programmet, som fortjener tak.

Mindegudstjeneste i Hvide-Sande Kirke

I anledning af Kronprins Frederiks Fond's 100 aars jubilæum, har efterladte efter 16 omkomne faaet hver en gave paa 1000 kr.

Arrangementet i anledning af Kronprins Frederiks Fond's 100 aars jubilæum, indledtes med en mindegudstjeneste i Helligaandskirken i Hvide-

Sande, hvor pastor Huus prædikede ud fra Luk. ev. 6,36: Vorder barmhjertig, ligesom Eders himmelske fader er barmhjertig.

Pastor Huus talte desuden om fondets tilblivelse og virksomhed gennem aarene og sagde bl. a.: — Naar vi i dag er samlet til mindegudstjeneste, sker det under mindre festlige former og mere stilfærdigt end planlagt. Kong Frederik havde givet tilsagn om at deltage i jubilæet, men vi ved, at festlighederne paa grund af vor højt skattede amtmands pludselige død maatte aflyses. Døden er alle mands herre og kaster ofte lange skygger ind over vort liv og kuldkaster alle vore planer. Men bestyrelsen har alligevel ønsket at mindes de redningsmænd, sømænd og fiskere, som har sat livet til i forsøg paa at redde andre eller er omkommet under udøvelsen af deres farefulde hverv.

Efter gudstjenesten kørte de nuværende og tidligere bestyrelsesmedlemmer til Ringkøbing, hvor der blev nedlagt en krans paa den mangeaarige formand, kammerherre Karbergs grav. Herfra fortsatte man til Brejning, hvor der var kransenedlægning paa stifteren, proprietær Frandsens grav.

Ved det efterfølgende bestyrelsesmøde paa raadhuset i Ringkøbing udtalte formanden for fondet, proprietær Laurids Sørensen, Voldbjerg, mindeord over afdøde amtmand Aage Rangel Nielsen. Han takkede desuden redningsbestyrer Aaskov Petersen for det store arbejde, han havde gjort i forbindelse med arrangementet den 10., og beklagede, at dette arbejde var nytteløst. I anledning af jubilæet er der blevet udbetalt en gave paa 1000 kr. til efterladte efter 16 omkomne. Ved mødet blev der desuden sendt den traditionelle hilsen til kong Frederik.

Arrangementet sluttede med en middag, hvor foruden bestyrelsen med damer ogsaa deltog afdøde amtmand Aage Rangel Niensens hustru, fru Inger Rangel Nielsen. Hun rettede en tak til bestyrelsen og formanden for den deltagelse, der var vist ved amtmandens død.

Livet paa søen i de gode gamle dage

„Ingen mand vil være sømand, hvis han er opfindsom nok til at komme i fængsel, da det at være paa et skib er det samme som at være i fængsel, med chance for at drukne“.

Saaledes udtalte Dr. Johnsen sig paa en tur med Boswell i Hebriderne, da han hørte, at en af deres folk var blevet shanghøjet om bord paa et krigsskib. Til trods for denne udtalelses voldsomhed, overdrev doktoren ikke. Livet paa søen var før i tiden brutalt, og først langt ind i det nittende aarhundrede begyndte det at blive mere human.

Søfolk var ikke synderligt beskyttede; langt fra lov og ret og udsat for kaptajnens for-godtbefindende. Da handel med udlandet udviklede sig, ansaas lasten for mere vigtig end mandskabet, og mændenes kvarter var utaalelig overbefolket. Da sørejserne blev længere, blev frisk føde og vand et problem, der ofte resulterede i daarligt helbred blandt mandskabet. „En mand i fængsel“, sagde Dr. Johnsen, „har mere plads, bedre føde og sædvanligvis bedre selskab“.

Kun meget haardkogte og hærdede mænd ville frivilligt gaa ind for et saadant liv. Mange søfolk var forbrydere, og folk der ikke kunne tilpasse sig samfundet. De regnede med eventyr og skævede til muligheden af indtægter ved ulovlig handel og røveri. I 1400-1500 tallet sov mandskabet normalt paa dækket paa madrasser, som de selv skulle skaffe sig, og søgte tilflugt i lastrummet, naar vejret var slemt. De havde ikke nogen form for varme og ikke nogen mulighed for at faa tørret vaadt tøj. Paa fiskebaade eller de smaa fartøjer, der f. eks. bragte kul fra floden Tyne til London, var sejltiden ikke saa lang, saa de primitive forhold var ubehagelige, men udholdige. Derimod rejser til Europa, for ikke at tale om Afrika og

Indien, med ladninger af uld, klæde, tin, bly og huder og sejlen retur efter uger eller maaneder med guld, sølv, elfenben, krydderier, vin og silkestoffer, var, især for mandskabet, ikke blot haarde, men ofte forbundet med livsfare.

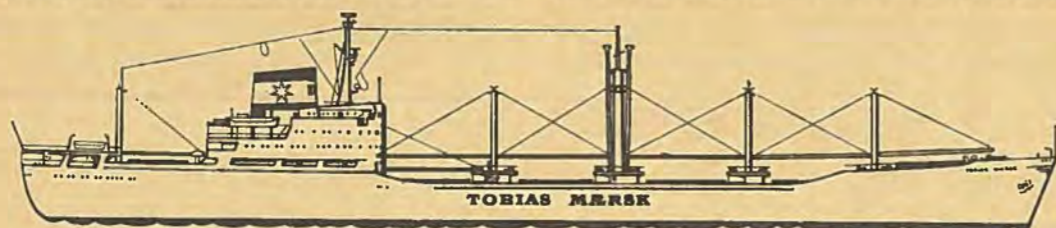
Kvartererne var ikke saa forfærdeligt meget bedre i de senere aarhundreder, hvor mandskabet var flyttet ind under dækket foran masten. Rummet var her mørkt og fugtigt. En sømand har givet en levende beskrivelse af livet „i mandskabskvarteret“ omkring 1830, i et lille skib, der havde en besætning paa 21 mand. Størstedelen af rummet var 1½ meter højt, gulvet var pakket med skibskister, saa der ikke var plads til borde eller stole. Hængekøjer hang fra bjælkerne, og rotter kravlede hen over folkene, naar de sov. Det eneste lys og luft kom fra et lille hul, som mændene krøb ind gennem paa hænder og knæ fra dækket. I daarligt vejr skyllede søerne ind, og stadigvæk fortættedes den stinkende atmosfære, der blev forstærket af lugten fra bundvandet. Den digter, der paa daværende tid skrev „Havet, det aabne hav, det blaa, det friske, det evigt frie“ har sikkert ikke prøvet at sejle foran masten.

Gennem aarhundreder var besætningens føde omtrent den samme — 1 pund brød (i form af beskøjter) pr. dag, salt, kød og flæsk, ris eller havremel, bønner og somme tider vin eller øl. Føden var sædvanligvis tilstrækkelig, men af daarlig kvalitet. Skibe købte frisk proviant, naar de kom i havn, og nogle havde endog levende kvæg, køer og høns med, men normalt fik mandskabet skørbug paa grund af mangel paa frisk frugt og grøntsager. Lime juice blev i 1700-tallet indført i the Royal Navy og paa nogle handelsskibe (amerikanerne har lige siden den tid kaldt engelske sømænd for „limeys“), men ikke før et aarhundrede senere begyndte man rigtigt at forstaa behovet for frisk frugt og grøntsager som et middel mod skørbug.

Paa grund af skørbug, gul feber, kopper og madforgiftning var dødeligheden ubyggelig. Nogle skibe havde ligefrem ekstra mænd med, fordi de regnede med, at man mistede nogle undervejs. Som handelen florerede, blev livet gjort endnu farligere. Man sendte skibene ud for tungt lastede og med daarlige navigatører. Macaulay skrev om „gentlemen kaptajner“ paa Charles II's tid, mænd, der ikke havde spor kendskab til sømandsskab, men i begærlighed efter profit sejlede guld og sølvbarer fra havn til havn. De var klædt, som om de var til galla i Versailles, spiste den bedste mad, drak vin og holdt et helt harem om bord, medens sult og skørbug huserede blandt mandskabet, og lig kastedes over bord.

Udover hvad mandskabet kunne opnaa af belønninger under krig og piratplyndringer, var det sommetider tilladt mandskabet — omkring det 15. og 16. aarhundrede — at have plads om bord til fragt for egen private fortjeneste.

Af **Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat** til understøttelse af trængende danske kystbeboere, som har sat livet i voev ved redning af menneskeliv paa søen, og for enker eller børn efter saadanne, der ved redningsforsøg har *tilsat* livet, vil der i december maaned 1965 blive uddelt nogle portioner. De, der maatte ønske at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa ansøgningskema ved henvendelse til **Redningsvæsenet, Overgaden o. Vandet 48 C, København K,** hvortil skemaerne tilbagesendes inden 1. november d. aa. **Legatbestyrelsen.**



A. P. MØLLER

THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Den legale løn var meget lav og blev normalt først udbetalt, naar man kom hjem fra rejsen.

Disciplinen ombord paa skibene før det 20. aarhundrede var meget streng og uretfærdig, men tiderne var haarde, og daarlige elementer blandt mandskabet maatte holdes under kontrol. Desertering var den største forbrydelse og blev i middelalderen straffet med brændemærkning i ansigtet, senere med piskning eller indsætning i jern. Saa sent som i det 19. aarhundrede blev hasardspil straffet med kølhaling — d. v. s. at man trak delinkventen under kølen af skibet. Beskadigelse af lasten paa grund af skødesløs stuvning maatte erstattes ud af det ansvarlige mandskabs løn. Drukkenskab var den mest almindelige last ombord. Fordi det var saa svært at skaffe mandskab i det 16. aarhundrede til flaaen begyndte man at shanghaje folk. Priser, der kunne opnaas for at tvinge en mand om bord, varierede med behovet. I 1570 var prisen 3sh9d, i 1756 £114 og gik helt ned til £6 ca. 40 aar senere. Det bedst brugbare materiale, som man kunne shanghaje til flaaen, var søfolk fra handelsflaaen. Mange af de ikke søvante folk, man shanghajede, var saa daarlige, at de faktisk var ubrugelige.

Igennem tiderne blev der gjort forsøg paa at forbedre forholdene paa søen. Saa tidligt som i Richard I's regeringstid, blev der udstedt love, der gav søfolk ret til under visse omstændigheder at forsvare sig selv imod voldelige overgreb fra deres officerers side. Selv i middelalderen foreskrev mandskabets „gilder“ lærlingetid og uddannelse. Men helt op til vore dage afhang forholdene mest af, hvordan redere og skibsofficerer var. East India Company var f. eks. en god og effektiv arbejdsgiver. Velfærdsorganisationerne opstod, der tog sig af sømands- enker og børn og uarbejdsdygtige søfolk. William af Oranien undersøgte personligt klager angaaende korrupsion af the Navy Board og grundlagde Greenwich hospitalet for behandling af sømænd.

I løbet af det 19. aarhundrede opstod der flere love til beskyttelse af søfolk, men først i den allerseneste tid har mandskabet til søs opnaet gode og trygge vilkaar.

Hirtshals redningsstation fejrer 75 aar

Den 1. oktober er det 75 aar siden redningsstationen blev oprettet. Hidtil havde man haft et par større flodbaade, der benyttedes, naar der var fare paa færde, men disse kunne naturligvis ikke yde den hjælp, som en redningsbaad ville kunne.

Man havde igennem flere aar kæmpet bravt for en redningsstations oprettelse, men hidtil var der intet sket for at løse problemet, til trods for at der fra stedet — ogsaa da — blev øvet

et ret betydeligt fiskeri, og mange skibe gennem aarene var forlist paa kyststrækningen.

Imidlertid indtraf der fra fiskerlejet i 1890 en begivenhed, der maaske blev det, der gav stødet til, at der kom en redningsbaad til Hirtshals.

Det var en januardag, da ikke færre end 24 smaabaade var gaaet ud paa fiskeri, og det da blæste op til en haard storm. De kom alle i land uden ulykker indtraf, men begivenheden skal alligevel have gjort et saa stærkt indtryk, at der ligesom blev lyttet til de røster, der argumenterede for at ret og rimelighed maatte ske fyldest.

Fra omegnens kvinder, ca. 140, blev der indsendt et andragende til myndighederne, og samtidig skrev den gamle enke efter fisker Thomas Gaardboe. Margrethe Christensdatter, til dronning Louise. I brevet fortalte hun om, hvorledes hendes mand var druknet, just da fremtiden tegnede sig lyst for hjemmet, og om hvordan hun i lange tider derefter sejlede langs stranden efter mandens lig.

Thomas Gaardboe druknede sammen med 4 andre fiskere den 8. marts 1878 tæt udenfor Lilleheden, da de var paa vej hjem fra Skagen med 2 baade. Kun en mand blev reddet, nemlig den senere bekendte fiskeeksportør Chr. Løth, der drev ind paa en aare.

Redningsbaaden kom altsaa til Hirtshals 1. oktober 1890 og blev der til 1926, da den blev ombyttet med en anden, der igen afløstes af en motorredningsbaad.

Stationens første opsynsmand var kaptajn Jens Chr. Jensen, der afløstes af P. Hansen Rimmen i 1906, som beklædte pladsen til sin død 1923. Han efterfulgtes af kaptajn Jensens søn, baadformand og senere auktionsmester N. C. Jensen. Stationens nuværende opsynsmand er Jørgen Hejlesen.

Skønt Hirtshals redningsstation er blandt vore yngste, er der siden oprettelsen udført en lang række dygtige redningsforetagender, som vi i en senere artikel skal vende tilbage til.

Minefaren lurar stadig i vore farvande

Endnu saa lang tid efter sidste krigs ophør findes der stadig miner i vore nære og fjernere farvande. Man registrerer dem i og ved de minestrøgne sejlruiter, og vore fiskere stifter nu og da saa intim berøring med dem, at det løber koldt ned ad ryggen paa os, der har tilskuerens mere sikre plads.

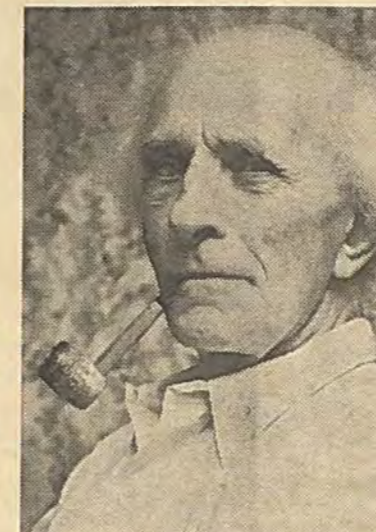
Vore minører har en vanskelig og farlig opgave, som de røgter aaret rundt med baade dygtighed og mod, og vi er dem megen tak skyldig.

Forhaabentlig lykkes det at indkredse den allersidste mine i vore farvande, inden de gør

skade paa liv og materiel, og at menneskene med tiden bliver saa kloge, at de viger tilbage for at lægge sligt djævelskab i havet.

Forsidebilledet viser en af de minestrygere, der har til opgave at opspore og uskadeliggøre eksisterende miner i farvandene omkring vore kyster.

Bog anmeldelse



Havets digter fylder 75

(Borgens forlag)

Som forfatter har Knud Andersen en stærk position i dansk litteratur, og mange venner ud over landet, der venter spændt paa bog efter bog, og der er jo kommet nogle stykker, siden han ombyttede det egentlige sømandsliv med pennen.

Den 11. september fyldte digteren 75 aar, og gav os en dejlig fødselsdagsgave, en ny bog „Matros“, om firmasterten „Arrow“ af London paa rejse fra New York til Kina og hjem til Baltimore. Knud Andersen fortjener tak og saa for den sidste bog. Han er den redelige forfatter, der ved, hvad han skriver om. Og paa hans 75-aarsdag takker vi for rækken af de gode bøger, han gav os fra havet. Som søfartsnation skylder vi denne forfatter uendelig meget.

Bøger fra Gyldendal

Anthony Smith: Tre mand i balon fra Zanzibar til Serengeti. Paa dansk ved Merete Engberg.

Det var forfatterens længe nærede drøm at svæve hen over det vældige afrikanske kontinent i en — balon, og derfra iagttage Afrikas store vildtflokke. Ideen var god, men tillige uhyre vanskelig at se realiseret. Men den blev gennemført, og med balonen, der med sine 27.000 kubikfod er paa størrelse med en 5-etagers ejendom, glider nu de tre mænd fra Zanzibar paa Afrikas østkyst ind til Tanzania og videre ind over fastlandet. I ord og smukke farvefotografier lærer man dette store land at kende, næsten som var man selv med paa færden. Kun delvis kan det forklares hvorfor mennesker drages mod bjergbestigning og balonfærd — men det at læse om de modige be-

LEMVIG

E. SMEDEGAARD

Selv. Guld. Ubre. 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 - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret

v. P. Trillinggaard

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

drifter er spændende læsning, og her følger man med fra første til sidste blad, for hver side har sin særlige rige oplevelse.

Stephen Coulter: Drama i dybet. Paa dansk ved Knud Muller.

Den engelske atom-ubaad „Uranus“ er paa spiontogt i russiske farvande og befinder sig, da en eksplosion ryster baaden, paa en dybde af 270 fod under overfladen. Kun kaptajnen kender den opgave, han er givet, og besætningen ved, det drejer sig om en træningsopgave. Nu er det kaptajnens opgave at holde ud, til der kommer hjælp — om der kommer hjælp — og haabe paa, at russerne ikke er klar over, at u-baaden befinder sig paa deres omraade. Det tør antydes, at det er en spændingsmættet roman.

Jørgen Bitsch: Sort ekstase.

Hvem følger ikke gerne denne forfatter paa endnu en spændende rejse paa en del af kloden, hvor almindelige mennesker ellers ingen levende chance har for at komme. Bogen indledes af en dramatisk skildring af forfatterens biltur gennem Sahara sydpaa til Sudan og Ækvatorialafrika, der er det egentlige rejsemaal. Paa grænsen mellem Saharas ørken og Sudans sletteland besøger han det utilgængelige Fort Lamy, og kommer her paa sporet af den mærkelige Massana-stamme. Den kan fremvise afrikas smukkeste mennesker, der endnu lever i en tilstand af relativ og lykkelig afsondrethed fra den problematiske nutid. Et af bogens højdepunkter er beskrivelsen af den store safari, som forfatteren faar stillet paa benene i Sudan.

Jørgen Bitsch nye bog er skrevet paa baggrund af forfatterens intime kendskab til det mørke fastlands natur og mennesker fra mange rejser. Det er en af de bøger, der giver læseren et værdifuldt indblik i disse menneskers fester, tanker og problemer. Farvefotografierne er enestaaende vejledning til det skrevne ord.

Af »Kasserer Gotlieb Ølsted's Legat« vil der i december maaned 1965 blive uddelt nogle portioner til:

- 1) Gamle, afskedigede medlemmer af mand-skabet ved de *nørrejydske baad-redningsstationer*.
- 2) Midlertidig hjælp til enker efter eller børn af redningsmandskabet, fortrinsvis medlemmer som er omkommet under udøvelsen af redningsarbejdet.

De, der maatte ønske at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne faa ansøgningskema ved henvendelse til

Redningsvæsenet,
Overgaden o. Vandet 48 C, København K,
hvortil skemaerne tilbagesendes inden 1. november d. aa. Legatbestyrelsen.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

HIRTSHALS

**Hans Svendsens
SKIBSBYGGERI**
Alt i Nybygninger
samt Reparationer
Hirtshals . Telefon 132

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

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

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

CHR. JEPSEN - Telefon 39
Altid 1. Kl.s Kød og Paalæg

»VIOLA«
Telef. 74 **CARL JENSEN - Hirtshals**
Frukt Blomster - Kranse

LEVORSEN & JØRGENSEN
Lys . Kraft . Skibsinstallation
Betjening Dag og Nat

THYLANDS BANK
HURUP
Bedsted . Hørdum . Koldby . Vestervig

*Morsø
Støbegods*

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

Skibsprovisantering . Etableret 1909

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

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 42, 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 Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 2 33 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	LEDIG
---	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23,30
 " " " Rønne " 23,00

I sommersæsonen tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser 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

DANNEBROG

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	---	------------



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1965

32. Aarg.



Stenbjerg gl. redningsbaad

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"
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 A/S Telefon 2 00 66

GRENAA
MOTOREN- til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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 66Hirtshals
Fiskeriauktion
N. C. Jensen- statsaut. -
Telefon 34 Privat 54

J. GRUMSEN

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

Carlsen & Aaens

Vædbinderi
Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1965

32. aarg.

Foreningen af danske redningsmænd
fejrer 50-aars jubilæum

Den 20. november er det 50 aar siden „Foreningen af danske redningsmænd“ blev stiftet. Baggrunden for oprettelsen af foreningen var ønsket at styrke fællesskabet mellem dem, der stod i redningsvæsenets tjeneste. Det danske redningsvæsen blev ifølge lov oprettet i 1852 paa initiativ af en mand paa Lemvigegnen, justitsraad *Christopher Berent Claudi*, der boede i Vandborg, og ejendommeligt nok blev det ogsaa en mand fra Lemvigegnen, som tog initiativet til oprettelse af den forening, der skulle komme til at omfatte alle danske redningsmænd, nemlig baadmand *Jacob Pedersen Knopper*, Vrist.

Det forberedende arbejde

Det første skridt til dannelse af foreningen blev gjort ved et møde, der afholdtes den 11. okt. 1915 hos *Jacob Pedersen Knopper*. I mødet deltog foruden indbyderen, *Chr. Ovesen Christensen*, *Thyborøn*, *Sigvald Christensen*, *Thyborøn*, *Anders Rønn*, *Vejlby*, *Axel Nicolajsen*, *Vrist* og *P. Møllerup*, *Vrist*. Desuden var redaktør, *Hans Lilholt*, *Lemvig*, efter indbydelse, kommet tilstede, *Jacob Knopper* bød velkommen og udtalte, at hensigten med mødet var, at faa dannet en forening, som kunne varetage redningsmændenes interesser. Efter nogen forhandling om sagen vedtoges det at udarbejde et forslag til love for den paatænkte forening, og det vedtoges at sende følgende henvendelse til samtlige nørrejske redningsstationer:

Da vi ved flere lejligheder har følt savnet af en samlet optræden angaaende berettigede ønsker fra redningsmandskabets side, har vi undertegnede besluttet os til at rette en samlet henvendelse til samtlige nørrejske redningsstationer om at være med til at danne en forening for nørrejske redningsmænd.

Vi har været samlet til møde i Harboøre den 11. oktober d. aa., hvor vi blev enige om hoslagede udkast til love, som vi herved anbefaler til velvillig overvejelse. Vi har tænkt at afholde en stiftende generalforsamling i løbet af fire uger, saafremt der bliver tilstrækkelig tilslutning til vort forslag om dannelse af en forening.

Hver redningsstation skulle da sende en repræsentant, som har bemyndigelse til at stemme for de redningsmænd ved stationen, som vil være medlem af foreningen.

Der vil blive udsendt nærmere meddelelse om dagen for generalforsamlingen. Ved det kommende møde vil vi foruden vedtagelse af love for foreningen foreslaa, at man behandler et andragende, som vi har tænkt at indsende til regering og rigsdag om forskellige krav, vi mener, man bør søge opfyldt allerede i indeværende rigsdagsamling.

Vi mener, at vi f. eks. kan søge om følgende:

- 1) Forhøjelse af timelønnen for strandvagt.
- 2) Mandskabets forsyning med olietøj og søstøvler.
- 3) Mandskabets fritagelse for indkaldelse til sikringsstyrken eller, saafremt dette ikke opnaas, at stedfortræderen lønnes.

I haab om at i kan give ovenstaaende jeres tilslutning, beder vi om, at der inden otte dage bliver sendt en repræsentant til mødet. Denne meddelelse bedes sendt til *Jacob P. Knopper*, Harboøre.

Endnu et forberedende møde

Den 6. november blev der holdt et nyt forberedende møde om sagen, og tilstede her var fra Tuskjær redningsstation, *P. Jensen Kjærsgaard* og *Jens Kjærdside*, fra *Liløre Andr. Rønn* og *Jacob Knopper*, fra *Flyvholm Eskild Vinkel* og fra *Thyborøn Sigvald Christensen*. *Jacob Knopper* meddelte, at der var indkommet svar fra 28 stationer og af dem havde 27 givet ubetinget tilslutning til tanken om at danne forening.

Man vedtog nu at indkalde til stiftende generalforsamling i Struer lørdag den 20. november, og der blev nedsat et arbejdsudvalg, der kom til at bestaa af *P. Jensen Kjærsgaard*, *Fjaltring* (fmd.), *Jacob Knopper*, *Vrist*, *Eskild Vinkel*, *Langerhuse* og *Sigvald Christensen*, *Thyborøn*. Udvalget vedtog at indbyde til mødet i Struer, folketingsmand *Jens Munk Poulsen*, *Vorupør*, *P. Møllerup* og *Mads Kruse Jensen*, begge *Vrist* og redaktør *Hans Lilholt*, *Lemvig*.

De redningsstationer, der paa forhaand havde givet tilslutning var: *Grenaa Havn*, *Fornæs*, *Gl. Skagen*, *Højen*, *Spirbakken*, *Nr. Tornby*, *Skallerup Klit*, *Lønstrup*, *Løkken*, *Blokkhus*, *Klitmøller*, *Vester Agger*, *Thyborøn Nord*, *Thyborøn*, *Flyvholm*, *Liløre*, *Ferring*, *Tuskjær*, *Thorsminde*, *Vedersø*, *Søndervig*, *Hennegaard*, *Esbjerg*, *Sønderho*, *Manø*, *Vestersø* (Læsø), *Sæby*, *Haurvig* og *Slettestrand*. Ialt 29 stationer.

Stiftende generalforsamling

Lørdag den 20. november 1915 blev den stiftende generalforsamling afholdt paa hotel Struer i Struer. Formanden for arbejdsudvalget, P. Jensen Kjærsgaard, Fjaltring, redegjorde for hensigten med mødet og omtalte det nedsatte udvalgs arbejde. Der var mødt repr. for 26 stationer, repr. 247 mand. Til foreningens første bestyrelse valgtes opsynsmand Th. Sørensen, Agger, baadformand P. Jensen Kjærsgaard, Fjaltring, Baadmændene Jacob Knopper, Vrist og baadmand Niels Grønbek, Løkken. N. H. Hansen, Sønderho, Viggo Hansen, Grenaa og betjeningsmand S. Gundersen, Hennegaard.

Til revisorer valgtes Eskild Vinkel, Harboøre og Sigvald Christensen, Thyborøn. Til sekretær valgtes S. Gundersen, Hennegaard.

Dermed var foreningen altsaa dannet. Allerede 10 dage efter oprettelsen afholdtes den 30. november det første bestyrelsesmøde i Lemvig, hvor man vedtog at udarbejde et andragende til marineministeriet, hvorunder redningsvæsenet da sorterede, omfattende følgende punkter:

- 1) Forhøjelse af timelønnen for vagttjeneste fra 50 til 75 øre.
- 2) Forhøjelse af den månedlige løn fra 12 til 25 kr.
- 3) Et årligt tilskud paa 15 kr. til anskaffelsen af søtøj og søstøvler.
- 4) Forbedring af pensionsforhold.
- 5) Mandskabets fritagelse for indkaldelse til sikringsstyrken eller, hvis dette ikke kan lade sig gøre, at stillingsmanden lønnes af staten, uden at der sker fradrag i den indkaldtes løn.

Det vedtoges endvidere at indsende meddelelse til samtlige stationer om foreningens dannelse, og om hovedindholdet af andraget til ministeriet. Der var allerede tilgaaet yderligere tilmeldelser, saa foreningen nu talte 31 stationer.

Foreningens første resultater

Den 1. juli 1916 afholdtes den første generalforsamling efter foreningens dannelse i Struer, hvor redningsmændene stiftede bekendtskab med hinanden, og hvor der herskede en god kammeratlig stemning. Store resultater var der ikke at opvise. Trods mange forhandlinger med autoriteterne, var der ikke sket forbedringer af nogen art af det, der var ønsket. Men den glæde havde man da, at medlemstallet var steget, saaledes at foreningen nu havde 31 stationer tilmeldt.

Den 12. august 1917 blev der i marineministeriet afholdt et møde angaaende vore lønningssforhold. Hertil var indbudt 24 redningsmænd fra forskellige stationer, og resultatet heraf blev følgende:

Fra 1. oktober 1917 forhøjedes timelønnen for vagt fra 50 til 75 øre, og der bevilgedes 15 kr. til vedligeholdelse af olietøj og søstøvler. Fra 1. januar blev vederlaget for kvartalsøvelser forhøjet fra 4,50 til 6,00 kroner pr. mand ved raket-

stationerne og til 9,00 kr. pr. mand ved baadstationerne. Vederlaget for redningsforetagender ved raketstationerne forhøjedes fra 6,00 kr. til 12,00 kr. pr. mand, og ved baadstationer fra 15,00 til 20,00 kr., a. 50 kr. efter omstændighederne, efter redningsbestyrerens indstilling.

Løvrigt arbejdede bestyrelsen med mange spørgsmaal, saasom pension og ulykkesforsikring og havde flere forhandl. med marineministeriet.

Ved generalforsamlingen 1918 stillede N. H. Hansen, Sønderho, det første forslag om udgivelsen af et medlemsblad, men forslaget blev forkastet. Derimod vedtoges det, at man skulle udsende en aarsberetning og et referat fra generalforsamlingen. Tanken om et medlemsblad havde altsaa meldt sig allerede da, men der er ingen tvivl om, at det var økonomien, der traadte hindrende ivejen for planens gennemførelse. Der var ikke store penge at rutte med, men det blev bedre med aarene, ligesom foreningen ikke trættes i bestræbelserne for at faa rettet den meningsløse lave betaling for ydet indsats op i et stadigt højere leje, hvilket meget tiltrængtes.

Det var altid paa det jævne

Resultatet blev gerne en kroners penge i forbedring for dette eller hint, men fremad gik det dog gennem de følgende aartier. Det bør dog tilføjes, at det kun blev opnaaet i kraft af foreningens ihærdige medvirken.

Paa de første sider i den gamle protokol møder vi navnet: Folketingsmand J. Munk Poulsen, Vorupør, der iøvrigt var lærer, men i sin tid tidligste ungdom havde været fisker og derfor vidste, hvor skoen trykkede, og han rakte villigt haanden ud og hjalp nybegynderne med baade raad og daad.

Ved generalforsamlingen den 11. juli 1923 dukkede bladspørgsmaalet paany op, idet havnefoged, opsynsmand Bilde, Grenaa, tilbød i samarbejde med en annonce-agent i København, at udgive et medlemsblad, imod at hvert medlem i foreningen ydede en krone årligt. Forslaget blev vedtaget, men det skal siges, at bladet havde trange kaar, og det gik atter ind, da Bilde døde i foråret 1923. Men efter forskellige forhandlinger med bestyrelsen paatog redaktør Lilholt, Lemvig, og lærer J. Gr. Pinholt, Houe, at udgive og redigere et nyt blad, der som det gamle, fik navnet „Tidsskrift for Redningsvæsen“. Bladet, der udkommer som månedssblad, bliver helt udskrevet for redningsmændene og de interesserede, der knytter sig til redningsvæsenets forhold. Det første nummer udkom den 1. december 1933.

Ved et tilbageblik i redningsmændenes forening og historie vil redaktør Hans Lilholts navn altid være i forreste linie, fordi denne fine og noble personlighed gav saa meget i foreningens tjeneste gennem de mange aar. Indtil sygdom forhindrede hans varmhjertede virke, var han foreningens sekretær, dens redaktør og sande ven.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. baadformand *Oscar Emil Wiis*, Vestrø, er afgaaet ved døden den 20. september.

Oscar E. Wiis, der var født den 22. februar 1891, blev ansat som baadmand ved Vesterø redningsstation den 1. oktober 1915 og blev baadformand den 1. oktober 1937; han fratraadte efter eget ønske den 1. december 1945. Oscar Wiis havde i tjenestetiden deltaget i redningen af 46 skibbrudne.

25 aars jubilæum

Baadformand v/st. „Klintholm-Havn“ *Carl Christoffer Jørgensen*, kan den 1. november fejre 25 aars jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

75 aar

Fhv. betjeningsmaud *Peder Cornelius Pedersen*, Tisvildeleje, fylder den 8. november 75 aar.

70 aar

Opsynsmand ved r/st. „Rindby“ *Svenning O. Boye*, R. af D., RJM. fylder den 10. november 70 aar.

50 aar

Baadformand ved r/st. „Slette-Strand“ *Robert Madsen*, fylder den 10. november 50 aar.

Baadmand ved r/st. „Hanstholm“ *Marius Chr. Harbo*, fylder den 29. november 50 aar.

Han døde den 18. juni 1950. Lilholt havde som medredaktør af bladet den kendte lærer J. Gr. Pinholt, der ligeledes forstod fiskernes og redningsmændenes kaar og arbejdede ihærdigt for en højnelse af disse. Han døde i 1949. For dem begge gjaldt, at de var æresmedlemmer af foreningen. Efter anbefaling af redaktør Lilholt opfordrede den daværende bestyrelse redaktør Jørgen Pedersen, Ydby, til at overtage redaktionen, efter at han i en aarrække havde været medarbejder ved bladet, og han har siden januar 1949 redigeret „Tidsskrift for Redningsvæsen“, og bogtrykker Gadgaard Nielsen har siden januar 1936 trykt bladet, hvis forretningsfører han ligeledes er.

Foreningens formænd

Jacob Pedersen Knopper blev som nævnt foreningens første formand. Han var baadmand ved Liløre redningsstation og var en energisk mand, der fik gennemført flere forbedringer i redningsvæsenets forhold. Han afgik ved døden den 24. maj 1932 i en alder af 59 aar. Paa sin sygeseng blev han overrakt dannebrogsmændenes hæders tegn af daværende redningsbestyrer *V. Fabricius*.

Hans efterfølger som formand blev baadfor-

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstation „Hirtshals“.

Baadmand *Aksel Hejlesen* er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Aksel Hejlesen, der er født den 28. november 1924, blev ansat ved stationen den 1. december 1960.

I den ledigblevne plads er midlertidig ansat vobinder *Ole Høgenhaug Jensen*.

Redningsstation „Bjerregaard“.

Betjeningsmændene *Evald Lodberg* og *Svend Kristensen* er efter eget ønske afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september.

I de ledigblevne pladser er midlertidig ansat fiskerne *Henry Fjord Petersen* og *Frede Bolle-rup Nielsen*.

Redningsstation „Fjand“.

I den ledigblevne plads som betjeningsmand er fra 1. oktober midlertidig ansat fisker *Magnus Poulsen*.

Redningsstation „Vesterø“.

Baadmand *Ivar Nielsen* er paa grund af svagelighed afskediget af redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af september maaned.

Ivar Nielsen er født den 23. oktober 1924 og har været ansat ved stationen siden den 1. november 1946.

mand ved Esbjerg redningsstation, *Fr. Lambertsen*. I hans tid blev saavel foreningens som hjælpefondets love revideret. Han gjorde meget for at vække interesse for hjælpefondet og hans indsats fremmede medlemstallet betydeligt. Til sorg for alle fik denne stoute personlighed kun lov til at virke som formand i faa aar. Den 29. oktober 1935 blev Lambertsen under et redningsforetagende i haard storm og hav slaet overbord fra redningsbaaden og druknede. Ved hans begravelse paa Esbjerg kirkegaard var hele bestyrelsen tilstede, og ved generalforsamlingen aaret efter blev der afsløret en smuk mindesten paa Frederik Lambertsens grav — stenen var skænket af redningsmænd fra det ganske land.

Foreningens næste formand var bornholmer. Han hed *Chr. Poulsen* og var fra Gudhjem. Han fulgte sine forgængere ved at vise interesse for forbedring af de kaar, der arbejdedes under, og hans indsats var betydeligt. Chr. Poulsen døde den 16. februar 1945.

Den efterfølgende formand blev *Chr. Kjeldgaard*, Slettestrand, der ledede foreningen i 2 aar, indtil han paa grund af alder afgik af redningsvæsenets tjeneste. Han afløstes da af foreningens næstformand, opsynsmand *Erik Jensen*, Vorupør.



Jacob P. Knopper



Frederik Lambertsen



Chr. Poulsen



Chr. Kjeldgaard



Erik Jensen



Niels Sørensen



Gustav Hallgreen



Redaktør Pinholt



Redaktør Lilholt

Han havde været med siden foreningens stiftelse og ledede den i de følgende 2 aar, indtil han i 1945, paa grund af alder, blev bevilget afsked fra tjenesten. Det laa Erik Jensen meget paa sinde at se redningsmændene samlet omkring fælles interesser.

Han efterfulgtes af *Niels Sørensen* fra Lyngby. Han var formand fra 1945-1953, da han paa grund af sygdom maatte trække sig tilbage. Niels Sørensens indsats for kammeraterne var betydelig, og en bedre og mere hjertevarm fortaler kunne man ikke have anbragt i formandsstolen. Det skyldtes ikke mindst ham, at lønspørgsmaalet kom ind i et mere acceptabelt leje, ligesom kravet om forbedring af redningsvæsenets materiel udgik fra et i hans formandstid afholdt bestyrelsesmøde i Struer den 20. september 1952. Det førte til nedsættelse af den kommission eller udvalg, der af forsvarsministeriet fik til opgave at undersøge redningsvæsenets forhold samt derefter afgive betænkning, der udkom i 1954. I dette udvalg havde 3 medlemmer af foreningens bestyrelse sæde, nemlig opsynsmand *Niels Sørensen*, Lyngby, opsynsmand *Gustav Hallgreen*, Esbjerg og baadmand *Johs. Christensen*, Thorup-Strand. Paa foreningens generalforsamling i Hvide-Sande i 1953 blev opsynsmand *Gustav Hallgreen* valgt til formand for foreningen, efter at han, som sin forgænger, i en lang aarrække havde bestridt posten som foreningens kasserer. I det omtalte redningsudvalg øvede Hallgreen en meget dygtig indsats, ligesom han som formand i foreningen intet

sparede for at tale sine kammeraters sag i alle de spørgsmaal, der tid efter anden var aktuelle.

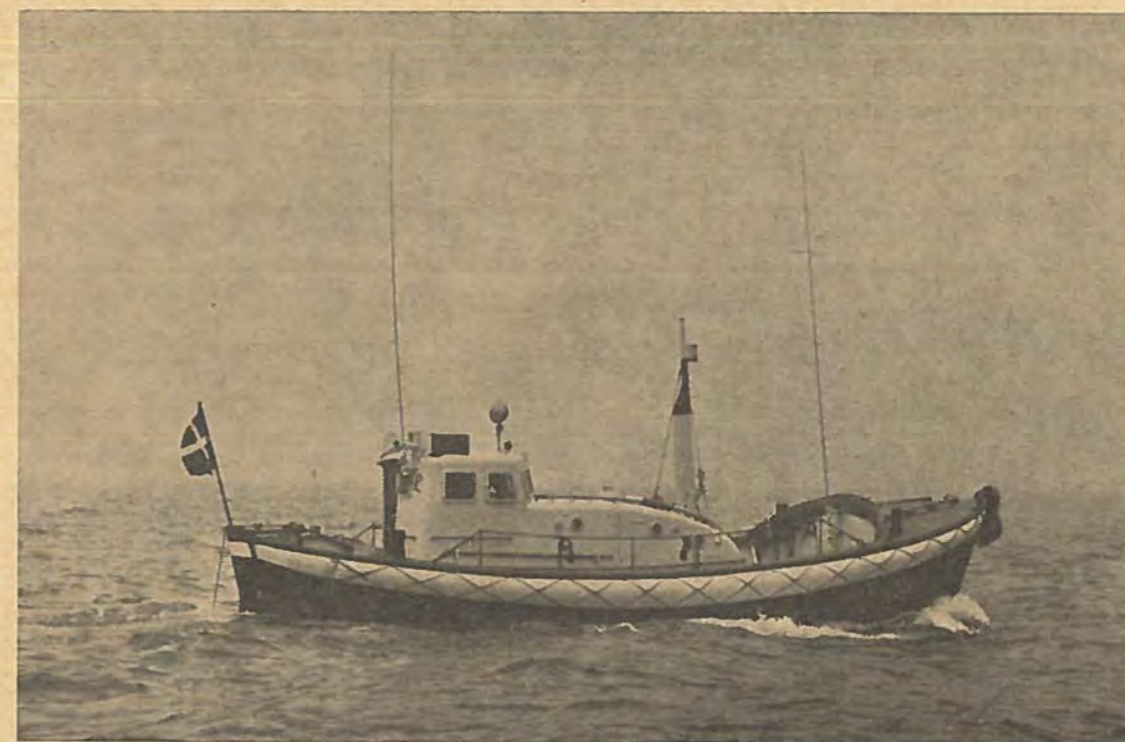
At hans lange arbejdsdag i foreningen blev paaskønnet kom til udtryk ogsaa paa den maade, at Hallgreen blev udnævnt til æresmedlem af foreningen.

Ved generalforsamlingen i Esbjerg i 1957 trak Hallgreen sig tilbage som formand, og som hans efterfølger blev enstemmigt valgt opsynsmand *Wenzel Rasmussen*, Grenaa, der efter gentagne genvalg med tilslutning fra alle sider sidder ved roret nu, da foreningen altsaa runder 50-bøjen. Sammen med sin bestyrelse har han udrettet meget i hans tid, hvad der da ogsaa i nogen grad maa tilskrives realisering af en del af de planer, der blev vedtaget i den før omtalte kommission, saavel med hensyn til modernisering som nybygning indenfor redningsvæsenet.

Der er saaledes i de seneste aar fra orlogsværftet til stationerne tiigaet en række større moderne redningsbaade saavel til havne som aaben kyst, ligesom de derved frigjorte redningsbaaee er moderniseret og placeret ved andre stationer, hvor gammel baadmateriel er kasseret. Det kan ogsaa anføres, at der udenfor orlogsværftet, paa Thisted skibsværft, er bygget en m/redningsbaad, der er placeret i Klitmøller og en fra Rantzausminde baadebyggeri ved Svendborg til Rømø.

De mørke skygger

Et rids af foreningens historie kan ikke skrives uden at at mindes de fem onde krigsaar, der



Nørre Vorupør redningsbaad



Redningsvæsenets
nuværende formand
Wenzel
Rasmussen

medførte saa store og smertelige tab for fiskere og søfolk. Ikke blot under krigen, men helt op til i dag driver der miner i havet, og gør sejlladsen farebetonet, ligesom det særlig i de første aar efter krigen ingen behagelig opgave var at gaa strandvagt.

Hvad foreningslivet da angik, kan man flere steder i protokollen læse sætningen:

„Af hensyn til de stedse tiltagende trafikvanskeligheder er det kun blevet til brevveksling og enkelte bestyrelsesmøder, hvor et par af medlemmerne mødtes“. Saadan forløb tiden fra krigens begyndelse til enden, og i tiden 1940-1945 blev der ingen generalforsamlinger holdt i foreningen.

Hvide Sande ulykken i vinteren 1951, hvor 5 af redningsbaadens mandskab druknede, og 5 hustruer og 12 børn blev faderløse, rørte os dybt. Foreningen tog det smukke initiativ at rejse en mindesten for de omkomne kammerater paa Nørre Lyngvig kirkegaard, bekostet af danske redningsmænd. I forbindelse med generalforsamlingen den 15. august 1953 i Hvide Sande blev mindestenen afsløret under overværelse af en stor forsamling, deriblandt repræsentanter fra redningsstationer over hele landet med daværende redningsbestyrer Niels Hansen i spidsen.

Af ulykker ved andre redningsstationer siden foreningens start kan nævnes tilfældet ved Løkken, hvor ro-redningsbaaden den 9. juni 1929 kæntrede under forsøg paa at hjælpe fiskere under landing, hvorved 3 af redningsmandskabet forulykkede.

Den 3. august 1948 fandt en ulykke sted ved Slettestrand under lignende omstændigheder, hvorved en baadmand omkom.

Endvidere forulykkede, som vi tidligere berørte, baadformand Frederik Lambertsen ogsaa under udøvelse af en redningsaktion i tjenesten.

Hjælpefondet

Foreningen af danske redningsmænd startede i 1928 et hjælpefond, hvis opgave det siden har været at mildne kaarene for foreningens med-

lemmer og deres efterladte. Fondets midler søges tilvejebragt paa følgende maade:

- 1) Ved gaver og frivilligt tegnede bidrag fra foreningens medlemmer.
- 2) Ved gaver og tegnede bidrag fra udenforstaaende, som har interesse for foreningen og dens medlemmer.
- 3) Ved tilskud af foreningens kassebeholdning efter bestyrelsens indstilling og aarsmødets vedtagelse.

Da redningsmændenes forening jo er relativ lille, og fondets midler kun udgør et beskedent paalignet beløb i aarlig medlemskontingent, har der jo aldrig været de store penge at uddele, selv om trangen til støtte til gamle medlemmer igennem aarene har været tilstede. Hjælpefondets midler er i dag paa 21.350 kr.

Samarbejdet med administrationen

Gennem de forløbne 50 aar har foreningen haft et godt samarbejde med foresatte — redningsbestyrere, ministre og embedsmænd. Det var i redningsbestyrer P. K. Nielsens tid, at foreningen blev oprettet, og helt nægtet kan det vel ikke, at man i „toppen“ blev en smule overrasket over, at redningsmændene nu ogsaa dristede sig til at danne forening. Men man saa jo, som tiden gik, at det ingen oprørsforening var, men en forening, hvis bestyrelse førte rolige besindige krav frem.

Siden blev P. K. Nielsen efterfulgt af V. Fabricius, i hvis tid en redningskommission blev nedsat, der blandt andet resulterede i bygning af en række mntorredningsbaade. Han døde pludseligt uden forudgaaende sygdom og efterfulgtes af daværende fuldmægtigt i redningsvæsenet Niels Hansen, i hvis tid den anden kommission blev nedsat, og han var jo ogsaa bestyrer i de fem meget vanskelige krigsaar. Han afløstes af den nuværende bestyrer, G. Aaskov Petersen, i 1963. For dem alle gælder det, at der med foreningen har været og er det bedste samarbejde. Som nævnt var foreningen repræsenteret i kommissionen, der afgav betænkning i 1954, og er det ogsaa i det udvalg, hvis opgave det er at følge nybygning og modernisering af redningsbaade. Det er vort indtryk, at der i de seneste aar er kommet mere fart i fremskaffelsen af bedre materiel, flere moderne og større redningsbaade til stationerne og modernisering af eksisterende redningsbaade, et initiativ, der tiltrængtes i meget høj grad. Et andet forhold bør nævnes, som foreningen i høj grad værdsætter, at ledelsen tager den praktiske redningsmand med paa raad vedrørende nybygningsspørgsmaal, idet jo forholdene ved de forskellige stationer afviger meget.

Naar dette nævnes, saa er det baade for at understrege administrationens voksende vilje til nærmere kontakt med den menige redningsmand, men ogsaa for at understrege, at slige spørgsmaals løsning har redningsmændenes forening selv sagt haft indflydelse.



Klitmøller redningsbaad

Redningsvæsenets tilhørsforhold m.m.

Mens vi er ved administrationen, vil det jo være kendt, at spørgsmaalet om redningsvæsenets tilhørsforhold nu og da dukker frem om en eventuel overflytning til fiskeriministeriet.

Redningsmændene og deres forening har uden vaklen i rækkerne ønsket at forblive under forsvarsministeriet af flere grunde. Foreningen har igennem aarene haft et meget godt samarbejde med skiftende forsvarsministre og deres embedsmænd, der altid med beredvillighed har drøftet redningsproblemer, hvad enten det nu drejer sig om det materiel, der aldrig kan blive for godt eller lønspørgsmaal.

Ogsaa hvad sidstnævnte angaar er der jo sket forandringer til det gode, siden foreningen dannedes for 50 aar siden, og de allerførste beskedne krav blev fremsat gaaende ud paa, at faa timelønnen for strandvagt vristet nogle faa øre op over de 50 øre i timen, som den da laa paa, samt de andre takster der var i samme plan, endog der blev krævet liv som indsats.

Et skal siges i denne forbindelse, at den danske redningsmand aldrig, og heller ikke i dag, gør sin vagttørn paa strand eller i baad for pengenes skyld. Jo større krav har denne djærve mand paa at blive hørt, naar han igennem sin forening berører ogsaa dette problem.

Det er vitterligt blevet bedre, hvad jo ingen

redningsmand vil benægte, selvom der er et og andet at rette paa endnu, de haarde strabadser set som baggrund.

Vort jubilæumsønske skal være, at vi ogsaa fremover maa blive tilgodeset med moderne tidsvarende materiel til de farlige redningsopgaver, der i dag og fremdeles vil blive krævet af vore redningsmænd, og at vi maa blive forskaaet for ulykker under arbejdets røgt.

Vi takker paa 50-aarsdagen til flere sider — for det daglige nære loyale samarbejde med administrationen. Vi skylder vore folketingsmedlemmer tak for beredvillig støtte gennem aarene. Vi har ogsaa en stor tak at bringe pressen, hvis positive indstilling omkring redningsvæsenet jo er velkendt.

Først og sidst skal vort ønske være for vore redningsmænd, at de udover at have mod til at gaa ud i hver en storm, om den er nok saa haard, ogsaa maa bevare den tro, som vore fædre ikke skammede sig over at bekende, før de stødte baaden fra land.

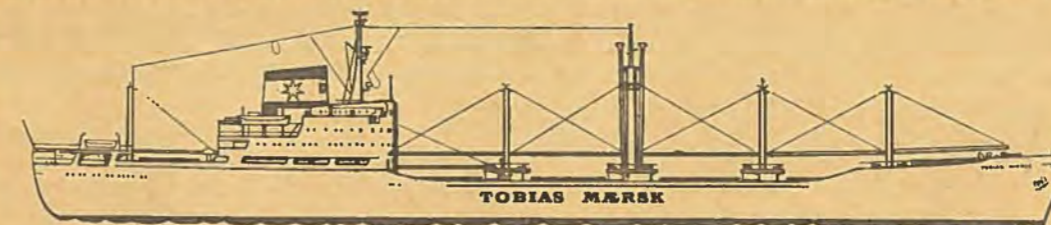
jp.

Hjælpefondens

De, som ønsker at komme i betragtning ved uddeling af Hjælpefondens midler, vil kunne faa ansøgningsskemaer ved henvendelse til

W. Rasmussen, Havnevej 223, Grenaa, til hvem skemaerne tilbagesendes senest 15. november. — Husk at udfylde skemaerne korrekt.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



A. P. MØLLER

THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS



En jubilæumshilsen fra redningsbestyreren

Den 20. november 1965 kan „Foreningen af danske Redningsmænd paany fejre et „rundt“ jubilæum, idet der den dag er forløbet 50 aar, siden foreningen blev stiftet.

Redningsvæsenet vil naturligt være blandt dagens gratulanter, men det forekommer tillige nærliggende, at der ogsaa her i redningsmændenes eget blad — „Tidsskrift for Redningsvæsen“ — fra redningsvæsenets side knyttes et par bemærkninger til det forestaaende jubilæum.

I en institution med knap 500 ansatte, som tilfældet er for redningsvæsenets vedkommende, vil der i personalets arbejds- og ansættelsesforhold uvægerligt nu og da opstaa spørgsmaal og problemer af større eller mindre vigtighed, som det vil være paakrævet at faa løst.

Det vil selvfølgelig ikke være hensigtsmæssigt og lader sig da ogsaa kun vanskeligt gøre i alle sager at forhandle direkte med enkelte ansatte, og det er derfor set ogsaa fra administrationens side baade ønskeligt og nødvendigt i saadanne tilfælde at kunne behandle tingene med en beslutningsdygtig personaleforening, der er bemyndiget til at tegne medlemmerne.

Der skal ikke fra redningsvæsenets side her redegøres for de af foreningen gennem aarene opnaaede resultater og for førte forhandlinger, men det skal nævnes, at redningsvæsenet værdsætter samarbejdet med foreningen, og tillige paaskønner den besindighed og loyalitet, hvormed foreningen uden at tilsidesætte medlemmernes tarv og interesser fremfører og forhandler sagerne.

Det er redningsvæsenets indtryk, at netop dette forhold bygger paa gensidig tillid administrationen og foreningen imellem gennem den aar-række foreningen har bestaaet, og at det er herved, at grundlaget for det aabne og gode samarbejde til gavn og bedste for helheden er dannet.

Det omdømme og stade foreningen har i dag skyldes ikke mindst den repræsentation, som medlemmerne har indvalgt til de gennem tiden skiftende bestyrelser og som nok fortjener en særlig tanke i dagens anledning.

Redningsvæsenet takker for godt samarbejde i aarene, der er gaaet, ogsaa med hensyn til saglig bistand ved udbygning af stationer og materiel, og skal der herfra med henblik paa fremtiden udtales et jubilæumsønske, maa det blive,

at foreningen fremover og som hidtil maa faa held til at indvælge de rette medlemmer til at repræsentere i bestyrelsen,

at foreningen maa kunne bevare det bedste ud af de værdige traditioner fra de 50 aar, den har eksisteret, og

at man ogsaa fremover i gensidig tillid og i et venskabeligt og godt samarbejde med administrationen maa kunne løse de spørgsmaal, der maatte melde sig.

Næst efter her, at mindes de af foreningens medlemmer, som er gaaet bort i den tid, foreningen har bestaaet, bedes den nuværende formand og bestyrelse samt alle øvrige medlemmer af foreningen, saavel tjenestgørende som afgangede herved modtage redningsvæsenets hjertelige hilsen.

G. Aaskov Petersen.

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.

Hyldest til redningsbaaden



Hans barndomskyst er fattig men dog stor,
dens bløde bue strækker sig fra syd til nord.
Ej bøgens krone spejler sig i vandet -
nej, marhalmgræsset strider imod sandet.

Han griber fat om rorets egepind
og styrer baaden gennem braad og brænding.
Han ænses ikke hav, ej heller vind -
ro op til vraget, karle, ingen vending.

Et vildt natur med larm fra revlens sus,
blev vuggesangen i hver fattig hytte,
og stormens kast imod et stråtækt hus,
er minderne jeg ej for alt vil bytte.

Da sitrer det i stavn og aarer krummes,
det gælder livet nu i farens stund.
Den lille baad ta'r vand - mer end den rummer,
og bønnen stammes frem fra alles mund.

Herude føres kamp paa liv og død
af fattig fisker i sin lille skude.
Tit gik det galt, på revlen lurder død -
naar havet krummer ryg og storme tude.

Igennem timer naar han op til vraget,
omsider da forbindelse han faar. -
Endnu engang saa har han overtaget,
den sidste sømand hales ind fra raa.

Naar fremmed sømand klare kan ej land
med sejlet flagrende fra rær og master
ta'r grundbrod over revlens faste sand.
Da styrkes fiskerens mod, han ved det haster.

Da knyttes venskabsbaandet fast derude
af fremmed sømand og af kystens mand.
Da hædres Danmarks navn, mens stormetude,
og baaden vender ind fra daad mod land.

— n.



Ny motorredningsbaad til Rømø



Tirsdag den 12. oktober 1965 søsattes fra skibsbygmester Aksel Henningsen's skibsværft i Rantzaustræde ved Svendborg en ny motorredningsbaad — MDB nr. 32 „RØMØ — til redningsvæsenet.

Fartøjets kontrahering og bygning er varetaget af orlogsværftet paa redningsvæsenets vegne, og saavel søsætningen som de efterfølgende prøver fandt sted i overværelse af repræsentanter for orlogsværftet, redningsvæsenet og redningsstationen paa Rømø, hvorfra opsynsmand Sigfred Petersen, baadformand Niels Manø samt motorpasser og radiomand Lehmann Petersen var tilstede for at gøre sig fortrolig med det nye fartøj.

Efter afsluttende prøvetur blev fartøjet under en festlighed paa skibsværftet overtaget af orlogsværftet ved underdirektør Stundsig Larsen, som derpaa overdrog det til redningsvæsenet, der var repræsenteret ved bestyreren.

Da visse mindre afhjælpningsarbejder var tilendebragt, blev MRB nr. 32 transporteret til Rømø, hvor den fra og med den 16. oktober er stationeret i Havneby, idet redningsstation „Kirkeby“, der var forsynet med roredningsbaad, samtidig er nedlagt.

Til brug for den nye redningsstation „Rømø“ er der i Havneby et deponi, en anlægsbro samt en særskilt fortøjningsplads for MRB nr. 32 under tilblivelse; men indtil dette arbejde er afsluttet, formentlig lige i begyndelsen af 1966, er der med velvilje fra den stedlige havnemyndighed stillet en midlertidig liggeplads til rådighed for fartøjet.

MRB. nr. 32 „Rømø“ er efter farvandets beskaffenhed fremstillet særlig med henblik paa at kunne arbejde paa meget lave vanddybder og er bygget efter samme tegninger som MRB nr. 27 „Sønderho“ og MRB. nr. 28 „Hjælperen“.

Skroget er bygget af træ, idet klædningen er udført som dobbeltkravel med inderste lag af spejlshaaret eg og yderste lag af mahogni, som dernæst er forsynet med en forhudning af mesingplade.

Overbygningen er udført i søvandsbestandigt letmetal, og fartøjet er af vandtætte skodder opdelt i 5 rum, hvoraf det midterste er motorrum.

Fartøjet har selvlæsende cockpit for og agter og er endvidere forsynet med opdriftsmidler i et saadant omfang, at det kan karakteriseres som synkefrit.

Hoveddata:

Længde overalt	8,55 m
„ mellem pp	7,70 m
Bredde paa klædning	2,40 m
Sidehøjde	1,10 m
Dybgang agter	ca. 0,50 m
Tværskibs metacenterhøjde	0,66 m
Displacement	ca. 3,4 ts.
Motor, diesel „Mercedes Benz“	34 HK.
Fart	ca. 7 knob
Oliebeholdning	130 l
Aktionsradius ved fuld kraft	ca. 120 sømil
El-anlæg	12 volt
Generator	300 watt
Akkumulatorbatteri	180 Ah.
Radio: Telefonisend. S. P. Aalborg	25 watt
med bl. a. særskilt frekvens for korrespondance med redningstjenestens luftfartøjer.	
Modtager, S. P. Aalborg.	

Endvidere er fartøjet udrustet med

radarreflektor, el-ordrehøjttaler paa overbygningen, 2 el-projektører, el-horn, arbejdsbelysning paa forkant mast, lineudskydningsgevær samt iøvrigt den foreskrevne udrustning af kompas, lantereer, anker og fortøjningsgrej, lænse- og slukkemidler etc.

„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. 21337. — Kasserer N. C. Andersen, Nørre Vorupør. — 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 21766. — Carl Olsen, St. Søstræde 7, Rønne.

Hilsen fra formanden

I anledning af at vor forening den 20. ds. kan fejre 50-aars jubilæum, er der grund til for os, der staar i arbejdet, at mindes de kammerater der startede den forening og det arbejde, som vi i dag arbejder videre paa og samles om.

Vi takker for arbejdet, der igennem aarene er øvet og de maal, der blev naaet til fælles gavn for helheden.

Der er smukke resultater at pege paa — resultater, som ogsaa vor forening har været medarbejdere paa, og det staar nu til os at føre foreningsarbejdet videre.

Vort maal er det samme, at medvirke til fremme af effektiv og moderne redningsmateriel, for redning af mennesker, der kommer i nød langs vore kyster — saadant materiel giver ogsaa dem, der skal anvende det, øget sikkerhed i den vanskelige og farlige gerning.

Vi er glædeligvis i de senere aar kommet dette maal endog meget betydeligt nærmere. Det vil ligeledes fortsat ligge os paa sinde, at søge vore lønmæssige forhold stabiliseret indenfor en rimelig grænse.

Vi føler trang til paa vor forenings 50-aars dag at bringe administration og overordnede en hjertelig tak for loyal samarbejde gennem aarene. En hilsen og tak sender vi til alle redningsmandshjem langs vore kyster — ogsaa til de hjem, der maa bære sorg og savn efter kære, der gik bort i gerningen.

Med ønsket om at pligt og fællesskab i tjenesten maa præge de næste 50 aar i vor forening, beder jeg bladets læsere modtage en hjertelig hilsen.

f. „Foreningen af danske Redningsmænd“

Wenzel Rasmussen
fmd.

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. Gulds. Væb. 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. 203369 - 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

Norsk selskab til skibbrudnes redning

har afholdt generalforsamling. Det fremgaar, at der i aarets løb er reddet 49 mennesker fra døden, 8 fartøjer bjerget fra totalforlis, 616 større og mindre motorfartøjer og 21 robrade med tilsammen 3.183 mennesker slæbt i havn, 178 sygetransporter og yderligere hjælp er ydet paa flere andre maader.

Fra redningsselskabets start i 1891 til udgangen af 1964 var der reddet 4.206 mennesker fra døden og 212.186 mennesker assisteret.

En vemodig stund under mødet var afskeden med selskabets mangeaarige vicepræsident, disponent Jan H. Bentzon. Redningsselskabets præsident overrakte ham et smukt sølvfad med inskription. Redningsselskabets sølvmedalje for mindst 25 aars tjeneste blev uddelt til flere baadførere, ligesom stortingsmand Johs. Olsen, mangeaarig formand i stortingets søfarts- og fiskerikomite, blev hædret med en gave og en varm tak for hans aldrig svigtende interesse for redningsselskabet i de 20 aar, han har haft sæde i stortinget.

I sin takketale kom Johs. Olsen ind paa, hvordan der aldrig havde været nogen dicens i komiteen eller i stortinget, naar det gjaldt redningssagen, og han gik ud fra, som en selvfølge, at det heller ikke ville blive tilfældet for fremtiden uanset stortingets sammensætning.

NYE BØGER

Jul paa Havet

Aarets vistnok første julebebuder ligger allerede paa bordet, og det er selvfølgelig ogsaa i aar det meget fine hefte „Jul paa Havet“, der udkommer paa „Vikings“ forlag under redaktion af Axel Bærentzen.

Vi skal afstaa fra at gaa i enkeltheder ang. heftets indhold og udstyr, der som altid er tip top og en ren lækerbidsken, som man næsten ikke kan lade vente til — juledagens læsning.

Vi vil nøjes med at sige, at der gemmer sig dygtige penne bag de saltvandsfriske fortællinger, ligesom vore dygtige marinemalere i høj grad har bidraget med rene farvesymfonier fra de danskes vej til ros og magt, der ogsaa i dag er havet.

Alle, der holder af en havfrisk fortælling og kan glædes over at se et stolt skib, bør sejle med. jp.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



HIRTSHALS Hans Svendsens SKIBSBYGGERI

Alt i Nybygninger
samt Reparationer
Hirtshals . Telefon 132

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

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

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37
God borgelig Middag - Pæne Værelser
Bestyrer 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

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



Skibsproviandering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

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

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri
Telefon 4 1201

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 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. Eriandson

Repræsentant for »TUXHAM«

Christiansens Fiskeauktion . Esbjerg

Indehaver: Chr. P. Christiansen
Statsautoriseret
Telefon 2 02 93 . Telegr. Adr. Fiskemose

C. M. Nørskov Laursen
Maskinfabrik I/S . Tlf. 2 60 00

Dækmaskineri spec. for Fiskefartøjer

N. P. Jensens Skibs- og Baadebyggeri

Esbjerg gl. Havn
Telefoner: 2 05 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 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 ½

Esbjerg — Telefon 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie

Andersen & Jensen Skibs- og Baadebyggeri Gl. Havn - ESBJERG - Tlf. 233 95	Thyborøn Fiskeauktion (Statsautoriseret) v. Alb. Steen Tlf. Thyborøn *3 14 11	LEDIG
--	---	-------

SEJL TIL BORNHOLM
 med „66“-bådene

„Bornholm“
 „Kongedybet“,
 „Hammershus“ og „Bornholmerpilen“

Daglig afg. fra København Kl. 23.30
 " " " Rønne " 23.00

I sommermåneden tillige dagture flere af ugens dage. Hver dag gennemgaaende forbindelser 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



1856

Skibsreder og -Mægler

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

Korresponderende Reder for
 D/S DANNEBROG A/S

Skaarup & Salskov Smede- & Maskinværksted Thyborøn . Tlf. 3 10 61 Indehaver. J. Salskov	Sømandshjemmet & Afholdsrestaurant * Thyborøn . Telefon *3 12 44	RESERVERET
---	--	------------



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1965

32. Aarg.

LEMVIG BIBLIOTEK
 LÆSESTUEN



Det hollandske lazaret- og kirkeskib »DE HOOP«

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"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 A/S Telefon 2 00 66

GRENAA
MOTOREN- til alle
maritime formålKRAFTIG
DRIFTSSIKKER
ØKONOMISK
KORT MON-
TERINGSLÆNGDE
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 66Hirtshals
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 & Aaens

Vaadbinderi
Hirtshals . Tlf. 180

DANMARKS

HANDELS- & SØFARTS-TIDENDE

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

VIKINGEN

Havets - Havnens - Handelens og Hjemmets ill. Magasin

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

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1965

32. aarg.



Det var ved nattetide!

Maa jeg som en julehilsen her til redningsvæsenets tidsskrift have lov at minde om de gamle danske vægtervers, som gennem aarhundreder er sunget af dem, der gik nattevagt i by og paa land:

Det var ved midnatstide
vor Frelser han blev født,
til trøst alverden vide,
som ellers var forødt!
Vor klokk' er slagen tolv.
Med tunge og mund af hjertensgrund
befal dig Gud i vold!

Hjælp os, o Jesus kære,
vort kors i verden her
taalmødelig at bære!
Der er frelser fler.
Vor klokk' er slagen eet.
Ræk os din haand, o, Frelsermand,
saa vorder byrden let!

Mærkeligt som julens virkelighed er knyttet til det, der gav vore fædre trøst og frimodighed i de mørke timer!

Hver gang jeg kommer ud til havet, søger jeg hen til redningsstationerne for at kigge ind til baadene, der pudsede og beredte staar derinde. For enhver, der har et sacramentalt kristent livssyn, er de baade jo en frugt af at det blev jul paa jord med frelse. redning af livs-

fare! Ja, hvor har vi i det hele mange ogsaa ydre timelige frugter deraf i et kristent land!

Ligeledes skal jeg en lille vandring ud af de ensomme klitstier, som strandvagterne har traadt gennem slægtled i mørke nætter. Jeg prøver at finde bestemte punkter som „æ Hvilste“ og andre steder, som „Maagen“ har fortalt om her i bladet.

Nu en velsignet jul for alle jer, der hører redningsvæsenets kreds til! Glem ikke alle I, der kender til nattevagterne ad klitstierne, eller mere endnu til at tankerne gaar indad i sorg over, at man selv er rent for ringe, og i sorg over vor tids raabende synder, saa vi maa frygte, hvis vi med julen skal tænke paa at have med Gud at gøre, glem ikke, at det netop er til dem, der holder „nattevagt“, det lyder: Frygt ikke! Se, en stor glæde! En frelser for jer og i dag!

Der er et tidspunkt i natten, da sent bliver til tidligt! Det er, naar vi forstaar, at Gud vaager, Englene vaager og Jesus vaager for og med dig!

Dig milde Jesus lille,
som mig til salighed
i mørket fødes ville,
ske pris i evighed!
Din værdig Helligaand
oplyse mig evindeligt,
at jeg dig skue kan!

R. H. Knudsen, Ejerslev, Mors.

Hollandsk lazaret- og kirkeskib i redningsvæsenets tjeneste

I forbindelse med fiskeriudstillingen i Gøteborg besøgte det hollandske lazaret- og kirkeskib „DE HOOP“ udstillingen. Skibet, der ejes af „Hollandsk selskab for redning af søfolk“, har til opgave at følge og understøtte den hollandske fiskerflaade, men, siger kaptajnen i en samtale med „Svenska Vastkustfiskaren“, vi stiller os ogsaa beredvillig for andre nationers fiskerflaader, naar det gælder motorreparationer, eftersyn af den elektroniske udrustning, bugseringer m. v.

Selskabet oprettedes i 1898, og det første lazaret- og kirkeskib var et træbygget sejlfartøj, som var i brug fra 1899 til 1912. Derefter kom et helt nyt fartøj, som senere forsynedes med motor, og som røgtede opgaven til 1954. Da indsattes et tredje fartøj, 148 fod lang og forsynet med en 390 HK motor, men heller ikke dette fartøj ansaas som velegnet for opgavernes løsning paa den stormfulde Nordsø. Maskinkraften var for lille, og fartøjets sødygtighed lod en del tilbage at ønske.

Det traditionelle hollandske drivgarnsfiskeri i Nordsøen er nu opgivet til fordel for trawlfiskeriet, der dominerer flaaden og kommer i nær fremtid til ogsaa at foregaa ved Island, Grønland og New Foundland. Det ansaas derfor ønskeligt at bygge et fartøj, som kunne operere i disse omraader, og i 1964 søsattes „DE HOOP“, som vises paa billedet.

„DE HOOP“, som er rigget som en moderne langdistancetrawler, maaler 210 fod i længden og over 30 fod i bredden. Fartøjet er paa 1.105 br. t., har sammenlagt 34 mands besætning og er udrustet med en dieselmotor paa 900 HK, der giver en fart af 12,5 knob.

„Sygehuset“ er det mest interessante ombord. Det er arrangeret midt i fartøjet, hvor krængningerne bliver mindre mærkbare. Der er plads til maksimalt 12 patienter. Der findes operationsrum med røntgenapparat samt et særskilt rum til rekonvalecenter.

DE HOOP“ er udrustet med særskilte flaaeder for at overføre patienter fra fiskefartøjer ombord. Der findes ogsaa en særskilt hejseanordning til at føre patienten fra dæk ned til operationssalen. Med tanke paa det vanskelige arbejdsforhold ombord paa et slingrende fartøj, undgaar man i saa høj grad som muligt at udføre større operationer, men enklere tilfælde som inflameret blindtarm og lignende, kan klares i haard sø, siger dr. van Veen.

I forreste del af fartøjet er kirkesalen indrettet med siddeplads til 55 personer. Skipperpræsten følger den protestantiske ritual, og organisten er fartøjschefen. Det elektroniske orgel er skænket af dronning Juliane, der er selskabets projektrice.

Paa søndage holdes 2 gudstjenester, og er vejret til det og skibet er let at borde, samles fiskerne i kirken til gudstjeneste, hvorefter der ogsaa bydes paa kirkekaffe. De fleste fiskere faar dog nøjes med at lytte til gudstjenesten over radioen.

Foruden lazaret og kirke findes ogsaa et imponerende værksted ombord med muligheder for at faa repareret motordele samt justering af fiskerflaadens elektroniske udstyr.

Men „DE HOOP“ kan ikke klare hele det vældige arbejdsfelt, og derfor samarbejder han med tyske lazaretfartøjer, der ogsaa staar til fiskeriets tjeneste. Aarlig behandles omkring 600 patienter ombord paa „DE HOOP“, og klares omkring 400 reparationer paa radio og andre elektroniske instrumenter. Da det gælder maskinskader, faar aarlig 100 fartøjer hjælp dermed.

Bladet slutter denne interessante orientering med følgende: Om nu svenske fiskere vil anmode om nogen hjælp, faar de den gerne, siger fartøjschefen, idet de kan kalde paa den internationale frekvens 2182 kz/s, men man bør helst kunne kalde paa enten, engelsk, tysk, fransk eller hollandsk.

Gudstjenesterne sendes paa frekvensen 2316 kz/s paa søndage fra kl. 10—11,30 samt fra kl. 18,45—19,30. Onsdage sendes gudstjenesten fra 7,30—8.

Ved at læse ovenstaaende faar man et levende indtryk af, hvad man i selv smaa lande kan ofre af værdier for at hjælpe de landsmænd, der maa leve livet paa havet. Maaske kan vi selv ogsaa drage en vis lære, for paa denne maade eller i andre lignende henseender at huske paa, at vi ogsaa har sejlene landsmænd paa havet, som vi altid vil være i gæld til, og som paa mange maader lider afsavn borte fra hjemmet i farlige omgivelser. jp.

Af »fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 4. marts 1966 kunne uddeles nogle portioner til værdige og trængende fiskere ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Nørrejylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Ansøgningsskema vil blive tilsendt efter henvendelse til **legatbestyrelsens formand, kontorchef H. Fog, Fyns Stiftamt, Slottet, Odense**, til hvem skemaerne vil være at indsende inden den 15. januar 1966.

Mands Minde

25 aars jubilæum

Betjeningsmand v. r/st. „Liløre“ Thomas Vrist Jakobs-gaard kan den 1. december fejre 25 aars jubilæum i Redningsvæsenets tjeneste.

85 aar

Fhv. baadmand Josef Andersen Sørensen, Lyngby, fylder den 11. decbr. 85 aar.

80 aar

Fhv. baadmand Jens H. Lauridsen, Rindby, (RJM) fylder den 18. decbr. 80 aar.

Fhv. baadformand Peter Chr. Pedersen, Blokhus, fylder den 29. decbr. 80 aar.

75 aar

Fhv. baadmand Lars Møller Larsen, Stenbjerg, fylder den 5. decbr. 75 aar.

Fhv. opsynsmand Jens Peter Schou, DM., RJM., Rønne, fylder den 9. decbr. 75 aar.

Fhv. baadmand Søren Chr. Sørensen, R. af D., RJM., Lildstrand, fylder den 16. decbr. 75 aar.

Fhv. baadformand Chr. M. Andersen, RJM., Hals, fylder den 22. decbr. 75 aar.

70 aar

Fhv. betjeningsmand Niels Chr. Jensen, Bjerregaard, fylder den 14. decbr. 70 aar.

60 aar

Baadmand v. r/st. „Rømø“ Anthoni Andresen With fylder den 25. decbr. 60 aar.

50 aar

Baadmand v. r/st. „Flyvholm“ Anders Peder Olesen fylder den 2. decbr. 50 aar.

Betjeningsmand v. r/st. „Rindby“ Morten Jensen fylder den 3. decbr. 50 aar.

Baadmand v. r/st. „Gedser“ Svend Hansen fylder den 18. decbr. 50 aar.

Ansættelser og afskedigelser

Redningsstationen „Løkken“

Baadmand Gunnar Jensen er efter eget ønske paa grund af bortrejse afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober maaned.

Gunnar Jensen, der er født den 20. september 1926, blev ansat ved stationen den 1. februar 1948.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fisker Bent Frøstrup.

Redningsstationen „Grenaa-Havn“

Baadmand og reserve-motorpasser Karl Lud-

vig Rasmussen er efter eget ønske paa grund af bortrejse afskediget af Redningsvæsenets tjeneste fra udgangen af oktober.

Karl Ludvig Rasmussen, der er født den 10. juli 1913, har været ansat ved stationen siden 1. oktober 1940 og har deltaget i redningen af 44 skibbrudne.

I den ledigblevne plads som baadmand er midlertidig ansat fiskeskipper Johnny William Jensen, og som ny reserve-motorpasser er ansat baadmand Harald Bachmann.

Redningsstationen „Rømø“

Baadmand Lehmann Magnus Petersen er ansat som motorpasser og baadmand Michael Anners Petersen er ansat som reserve-motorpasser ved den nye motor-redningsbaadstation „Rømø“ fra 1. oktober d. aa.

Redningsskibene faar nu bedre lægeudstyr

Sundhedsstyrelsen støtter forslaget fra læge Kaare Strunk, Thyborøn

Der er nu udsigt til at redningsskibene „F. V. Mortensen“ og „Vestkysten“ faar bedre lægeudstyr til gavn for baade de fiskere, som kommer til skade under fiskeri, og de læger, der ledsager redningsskibene ud til tilskadekomne fiskere.

Læge Kaare Strunk, Thyborøn, der frem for nogen har været ivrig talsmand for bedre lægeudstyr til redningsskibene, har forhandlet med medicinaldirektør, dr. Ester Ammundsen om sagen i Sundhedsstyrelsen, og det forlyder, at medicinaldirektøren er indstillet paa at støtte læge Strunks forslag.

Indstillingen fra Sundhedsstyrelsen gaar nu videre til fiskeriministeriet, hvorunder redningsskibene sorteres, og fiskeriminister Jens Risgaard Knudsen har paa forhaand lovet at støtte medicinaldirektørens synspunkter.

Nej til hjælp fra fiskere og private

Læge Strunk har flere gange maattet behandle tilskadekomne fiskere under forhold, der maa karakteriseres som uforsvarlige, fordi han ikke har kunnet faa det udstyr, der han vist sig nødvendigt.

Fiskere langs Vestkysten har flere gange tilbudt at indsamle penge til betaling af det fornødne udstyr, og private medicinalfirmaer har ligeledes lovet at stille udstyr til raadighed, men disse forslag har læge Strunk afvist af principielle grunde. Hans opfattelse er, at det maa tilkomme staten, som ejer redningsskibene, at drage omsorg for, at udstyr i rimeligt omfang er til stede, og dette synspunkt synes altsaa nu at skulle vinde gehør.

Polsk trawler »Barka« af Kotobrzeg strandet ved Hirtshals

Skibets besætning bjerget af Hirtshals redningsbaad

Den 2. november kl. 19,15 skete der det uheld, at den polske trawler »Barka« af Kotobrzeg, da den ville besejle Hirtshals havn, mistede roret lige udenfor havnen og drev ind paa grunden umiddelbart øst for havnen. Vinden var NV styrke 8 med høj sø og stærk østgaaende strøm.

Redningsmandskabet blev straks tilkaldt, og da man ville tage et overblik over situationen, opdagede man, at et lille lys drev ind mod land fra trawleren, og man regnede med, at det var en gummiredningsflaade, og mandskabet ilede derfor øst paa stranden for at tage imod den. Naar den naede land. Det viste sig ganske rigtig at være en redningsflaade, men der var ingen mennesker i den, og redningsmandskabet skyndte sig derfor tilbage til redningsstationen, undervejs opdagede man, at endnu et lys var paa vej indover, men denne gang gav man sig ikke tid til at se efter om der var mennesker i den, da man samtidig hørte, at der blev affyret kanonslag fra strandingen.

Under opholdet paa stranden havde man faaet et overblik over forholdene, og man var enige om at gøre et forsøg med redningsbaaden. Strandingen stod ca. 150 m fra østmolen og stod med forenden ret mod land, saaledes at det brød paa begge sider af den. Redningsbaaden gik straks ud og holdt ind mod land et stykke øst for strandingen. Man havde baadslæbet ude, og da man naede ind i nærheden af strandingen, halede man slæbet ind og gik hen til det nødstedte skib for at se, hvad man kunne gøre.

Paa grund af den høje sø var det vanskeligt at komme paa siden af den, men efter at der var hængt kraftige friholdter ud baade paa strandingen og redningsbaaden, besluttede man sig til at gøre et forsøg paa at løbe ud langs siden af skibet. Det lykkedes ogsaa. Ganske vist blev redningsbaaden hurtigt slaaet væk fra strandingen af et braad, men 8 mand havde naaet at springe over i redningsbaaden.

Der var nu kun skipperen tilbage paa trawleren, og ved et nyt forsøg lykkedes det ogsaa at redde ham over i redningsbaaden, og man kunne atter staa udad og naede vel i havn kl. 21,00.

Det er stadig en gaade, hvorfor man sendte de to gummiredningsflaader i land ubemandet, det var dog den eneste mulighed for at hjælpe sig selv, man derved gav afkald paa.

Trawleren staar meget haardt i grunden, den er fuld af vand og vil maaske aldrig komme ud at sejle mere.

Foreningen af danske Redningsmænds jubilæum

blev markeret ved kransenedlægning

og i dagens anledning kom der til formand Wenzel Rasmussens hjem i Grenaa en række smukke beviser paa, at nogle havde tænkt paa jubilæumsdagen.

Fra forsvarsministeriet, redningsvæsenet og fra redningsstationen i »Tisvilleleje« var sendt meget smukke blomsterhilsener, ligesom foreningen havde den glæde at modtage en penge-gave til foreningens hjælpefond.

Der indløb ligeledes telegrafiske hilsener fra redningsstationer og enkeltpersoner.

Trods vintervejret kørte Wenzel Rasmussen sammen med sin svigersøn om formiddagen til Lemvig i det ærinde at foretage nedlægning af krans paa de to pionerers grave, paa Lemvig kirkegaard paa redaktør Lilholts grav, og paa Harboøre kirkegaard paa baadmand Jacob Knoppers grav.

I højtideligheden deltog, foruden Wenzel Rasmussen, endvidere æresmedlem af foreningen, fhv. baadmand P. Eriksen, Harboøre, og bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig.

Efter højtideligheden var selskabet gæster ved et kaffebord i P. Eriksens hjem, og efter et hyggeligt samvær her kørtes der til Bovbjerg, senere til fhv. redningsbestyrer B. Claudi's fødegård, og med Gadgaard Nielsen som kyndig vejviser blev denne lille afstikker en virkelig oplevelse.

Senere og som afslutning før hjemrejsen besaa vi — fortæller Wenzel Rasmussen — Gadgaard Nielsens store moderne trykkeri, hvor »Tidsskrift for Redningsvæsen« i mere end 30 aar har været trykt.

Wenzel Rasmussen beder bladet bringe en en hilsen og tak for bistand og gæstfrihed paa omtalte rejse.

Glædelig jul - godt nytår

Hermed bringer jeg alle i det danske Redningsvæsen, vore foresatte i ministeriet, redningsbestyreren og kontorpersonelet samt alle ved redningsstationerne ansatte en hjertelig hilsen med gode ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.

Grenaa, i december 1965.

W. Rasmussen,

fmd. f. Foren. af danske Redningsmænd.

Strandvagt

Det er pligt og ansvar, der skaber mandfolk!

Lige fra min tidligste barndom har strandvagten haft min største interesse. Dengang havde strandfogeden hele vagtforpligtelsen, og der var ingen telefonforbindelse langs stranden, saa vor strandpatrouille havde en lille mil hjem naar han var naaet ned til udløbet. Han havde derfor en hund med, som var afrettet til at løbe hjem med en seddel, hvis der var noget ekstraordinært. Jeg husker hvor spændende det var for os børn, naar hunden kom hjem, for os stod der jo altid noget af eventyrets glans over det, som skete paa kysten.

Da saa redningsvæsenets strandvagt kort efter aarhundredskiftet blev obligatorisk og dermed en telefonforbindelse langs kysten, var der sket en enestaaende lettelse for strandfogeden, som nu i vintermaanederne var fritaget for vagten og ansvaret om natten, naar vejret var haardt.

Det er almindelig, naar man i radioen sender julehilsener til søens folk, at man da ogsaa sender julehilsen til strandvagten ude paa kysten, og dette er fuld berettiget. Det er jo ikke hvert aar, at strandvagten er ude juleaften eller nytårsaften, men sætter stormen ind, saa er han der og passer sin ansvarsfulde post.

Det er ikke altid for pengenes skyld at strandvagten gaar ud. Men vagtjenesten skal udføres hellig som søgn, og derfor er strandvagten ogsaa en ærefuld post, ikke mindst for han skal være disponibel, noget man i velfærdsstaten maaske overser betydningen af. Men det er nu pligt og ansvar, som skaber mandfolk.

Hver der gik strandvagt juleaften 1923 glemmer det aldrig, det var orkanagtig nordlig sne-storm og umaadeligt koldt, saa koldt, at det var farligt at sætte sig ned for at hvile. Ved midnatstid anmeldte strandvagten fra Skagens Gren en stranding til stationen, hvorfra motorredningsbaaden straks gik ud og fandt den stærkt

overisede s. s. »Hjortholm« af København paa revet, og det lykkedes at indtage hele den store besætning og landsætte dem i Skagens havn.

Der skete en stranding mere hin mindeværdig julenat, det var den tyske bark »Hinchens-fælde« af Hamborg, paa Blokhush strand. Det lykkedes Blokhush redningsmandskab med deres redningsbaad at redde hele besætningen julemorgen.

Saadanne helligaftens-vagter kan have sin egen charme, hvis vagtmanden møder kollegaen fra nabostationen bliver der jo lejlighed til ved et tændt julelys at ønske hinanden en glædelig jul, og man kan jo ogsaa have en nydelse fra juletræet hjemme og en julecigar med.


Jeg mindes julen i 1922. Vi havde en stormfuld jul og havde vagt hver aften. Paa vor nabogaard havde man besøg af 4 unge mænd fra Esbjerg, de to var sønner af baadformand Lambertsen, og disse unge mænd havde troligt fulgt med hver aften, men saa natten til den 31. december pjækkede de den, og da skete der en stranding, og det var i mit vagtdistrikt at nødsituationen indtraf, men skibet klarede sig dog fri af kysten i mit vagtdistrikt og strandede syd for Nymindegab, hvor mandskaberne fra Nymindegab og Hennegaard reddede besætningen i land i redningsstol. Det var den tyske fiskertrawler »Finkenværder« af Cuxhavn.

De unge mænd var jo skuffet over at strandingen lige netop skulle indtræffe den nat, da de ikke var med, da det jo yderligere ville have stimuleret deres juleoplevelse.

Jeg har skrevet denne artikel for ogsaa at belyse denne gren af vort redningsvæsen, hvor strandvagten, der som den ensomme mand i storm og slud afpatrouillerer ved den yderste kant, hvor han faar en egen rutine i at begaa sig under alle forhold paa sin ansvarsfulde post.

D.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —



A. P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Mange søfolk og fiskere i fare under stormen

Redningsvæsenet i aktivitet paa land og paa hav

Kutter strandet ved Bjerregaard

Den stormende kuling, der gik hen over vore farvande den 25.-26. november overraskede mange skibe og fremkaldte meget kritiske situationer. Saavel vore redningsskibe som kystredningsvæsenet var saavel paa land som paa søen i travl virksomhed, og der blev udført redningsarbejde, som vi har grund til at være baade stolte og taknemmelige for. Netop dette redningsarbejde skabte baggrund for en heldig udgang af de forskellige episoder.

I vindstyrke 10 i sne og regntykning fik Koldingkutteren „Kidholm“ med sin 3 mands besætning motorstop, og under forsøg paa at starte den igen, sprængtes ankerkæden, og kutteren var straks i drift ind mod kysten for Holmsland klit. Over Blaavand blev der sendt alarm til redningsstationen Hvide Sande, hvis redningsbaad allerede paa dette tidspunkt var ude for at assistere havnens kutterflaade, der som andre paa havet værende kuttere hurtigst muligt søgte havn. Herfra sendtes bud til opsynsm. Dahl, Bjerregaard, der straks sendte mandskab og raketapparat til kysten, og de var næppe naaet ned, før „Kidholm“ stødte paa revlen. Den ene store braadsø efter den anden sendte dog snart kutteren længere ind, og de tre fiskere blev hurtigt taget ind paa stranden i redningsstol og bragt op i „Bjerregaard“, hvor de fik den forplejning, de trængte til efter mange timers kamp med hav og vejr. De reddede fiskere var alle fra Esbjerg.

Ved Fornæs fyr nord for Grenaa, gik galeasen „Marie“ af Sæby paa grund. Her kom redningsmandskabet fra Grenaa til undsætning og bjergede 3 mand iland, hvorefter de blev indkvarteret paa sømandshjemmet i Grenaa.

Thyborønkutteren „Ceylon“ blev en snes sømil vest for hjemmehavnen forladt af sin besætning bestaaende af 3 mand, efter at kutteren i svær sø havde faaet en lækage. Thyborønkutteren „Bjarne Knopper“ kom til undsætning, tog de tre mand ombord og gik til Hirtshals, da man ikke i det haarde vejr og hav ville risikere og forsøge at gaa op efter Thyborøn. Man regnede med, at „Ceylon“ straks ville synke, men efter at dens besætning heldig var landsat i Hirtshals, blev kutteren fundet drivende endnu og blev siden bugseret i havn.

Som omtalt ovenfor havde Hvide Sande redningsbaad en haard tårn, og da ganske særlig med redningsarbejdet omkring kutteren „Ty-

rola“, der havde faaet en svær sø, der fyldte fartøjet med vand og satte motoren ud af funktion. Redningsbaaden fik ved 15-tiden forbindelse med kutteren, der laa paa kanten af revlen ud for Klegod. Efter at have faaet en line ombord fulgte slæbetrossen, og nu begyndte en besværlig sejlads i retning af Hvide Sande havn, hvor kutteren „Livadia“ laa klar til i givet fald at assistere. Dette blev der ogsaa brug for, idet redningsbaaden ved indsejlingen fik en braadsø, der var saa kraftig, at den sprængte slæbetrossen, hvorved „Tyrola“ straks begyndte at drive mod land. — Endnu en braadsø fik redningsbaaden, der slog redningsmandskabet omkuld og sprængte rorkæden, og da baaden rettede sig efter den vældige overhaling, var en mand slaaet overbord, baadmand Andreas Jensen, der dog heldig atter blev bjergt ombord. Det lykkedes for kutteren „Livadia“ at gaa indenom den drivende kutter og faa fat i trossen og heldigt slæbe den i havn. Andreas Jensen blev indlagt paa sygehuset efter den kolde tur i havet, men er heldigvis udenfor fare. Et dygtigt redningsarbejde blev øvet her, idet menneskeliv blev reddet sammen med kostbart skibsmateriel.

Der var enighed om, at den nye redningsbaad havde bestaaet sin prøve, farlig som forholdene var ved denne lejlighed, ligesom kutteren „Livadia“ ogsaa udførte et smukt redningsarbejde.

Efter at have drevet rundt i Kattegat i et par døgn, blev Asaa-kutteren „Tumleren“ og dens to mands besætning reddet, idet den blev fundet af en Catalina og slæbt ind af en marinekutter og „Eva Nordfisk“, efter at slæbetrossen var sprængt en gang. Før redningen havde de to mand opgivet alt haab og var aldeles udaset efter at være blevet kastet rundt mellem høje bølgebjerge drivvaade i to døgn. „Tumleren“ blev af marinekutteren slæbt ind til Skagen just da en ny storm brød løs. I en afstand af 30 meter var færgen fra Norge gaaet forbi os — sagde den ene af de nødstedte. Vi raabte og skreg, men ingen hørte os. Vi havde opgivet at blive reddet, men pumpede alligevel til det sidste. Vi havde intet faaet at spise i halvandet døgn, var drivvaade — og da alt haab var borte — da kom redningen.

Endnu mange haarde tårn blev udkæmpet under stormen. Thyborønkutteren „Silvano“ fik en svær sø ud for Bovbjerg, der fyldte ma-

Sparekassen for Lemvig og Omegn

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

skinrummet med vand og slog styrehuset i stykker. To andre Thyborønkuttere „Johannes Holm“ og „Singapore“ undsatte den, og efter af den var pumpet læns kunne den selv gaa i havn.

Koldingkutteren „Stominde“, havde faaet noget i skruen 70 mil vest for Thorsminde, og den blev undsat af redningskibet „Vestkysten“ og slæbt til Thyborøn, fulgt af de to Esbjergkuttere „Krabholm“ og „Thorsminde“, der havde staaet „Stominde“ bi mens „Vestkysten“ var undervejs.

Ogsaa i andre farvande var der fare. Den tyske trawler „Burgermeister Smidt“ løb under storm og sne paa et isbjerg ved Grønlands sydspids, hvor den hang fast i et par døgn, medens flere skibe i nærheden gik til assistance. Det lykkedes at bjerge besætningen, ialt 43 mand, under de mest vanskelige forhold.

Han hørte søndagsklokkens klange

Tekst: Hans Bakgaard

Han hørte søndagsklokkens klange,
i næsten firsindstyve aar.
Dog kun i kirke fire gange,
skönt kirken laa saa nær hans gaard.

Dog tvende gange af de fire,
blev han i kirken baaret ind.
Den første gang, som lille spire,
da han blev døbt, det lille skind.

Den anden gang, han var derinde,
var det som konfirmand en vaar,
da præsten lagde ham paa sinde,
at agte Gud mens tiden gaar.

Og tredie gang han var derinde,
var det som brudgom med sin brud,
da præsten, pagtens baand maa binde,
ved helligt ritual fra Gud.

Og da han sank saa i sit virke
lidt brat, den selvoptagne sjæl.
Kom han for fjerde gang i kirke,
men baaret mellem fire fjæl.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Solv. Gulds. Øvre. Opsik.
*21211 LEMVIG *21211

LEMVIG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og Reparationer
P. Poulsen - Telefon 20209

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S

Tlf. *21222

A. HONORÉ

I senkram og Udstyrsforretning
ENNGAARDEN - LEMVIG - TELF. *21866

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. *20777

Kontorer i
Bækmarksbro - Bøvlingbjerg - Harboøre - Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION

statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Auktionshallen Tlf. 203359 - Auktionskontoret Tlf. 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

Ejer Danmark**verdens mest trafikerede kaj?**

Mon ikke verdens mest trafikerede kaj er beliggende i Sønderjylland, spørger Dansk Toldtidende i sit januar-nr. og tænker her paa Kollund anlægsmole. Den ejes af staten (tolddepartementet) og administreres af toldgrænsekorpset. Molen har kun 51 meter kaj, men blev alligevel i finansåret 1963-64 anløbet af 22.200 skibe med ialt 3.521.300 passagerer. Det er disse enorme tal, der faar Toldtidende til at gætte paa, at det i forhold til kajens længde er den kajstrækning i verden, der har flest skibsanløb.

Molen blev bygget af staten i 1922 efter genforeningen for at samle skibstrafikken fra Tyskland til Danmark ved et bestemt fortoldingssted. I tyskertiden fandtes der langs hele den sønderjyske kyst adskillige anløbsbroer, der blev benyttet til den indenrigske trafik. Da Kollund mole efter genforeningen blev bygget, tabte alle disse broer imidlertid deres betydning.

Da fjordvejen i 1932 blev bygget, og da samtidig valutacentralen kom, mistede ogsaa molen sin trafikale betydning. I 1953 blev sejladserne paa molen dog atter genoptaget med udflugtsrejser til Flensborg. I 1958 begyndte indkøbsrejserne at florere, idet tyskerne nu kunne købe smør meget billigere i Danmark. Senere kom saa det afgiftsfrie salg af tobaksvarer, som satte yderligere skub i sejladserne.

Og saa i dag: 22.200 anløb med 3.521.300 passagerer paa 51 meter kaj — imponerende tal.

Københavns Havneblad.

Vi bringer alle, saavel vore læsere som vore annoncører, de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nyttaar.

Redaktion og ekspedition.

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 brev kort meddelt til Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri, Lemvig.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

**HIRTSHALS****Hans Svendsens
SKIBSBYGGERI**

Alt i Nybygninger
samt Reparationer
Hirtshals . Telefon 132

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

Telefon 70

A/S HIRTSHALS BANK

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

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telf. 37

God borgelig Middag - Pæne Værelser

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



Skibsproviandering . Etableret 1909

P. Saxberg A/S

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

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon 4 1277 . 2 Lin.

Karstensens Skibsværft

Skibs- og Baadbyggeri

Telefon 4 1201

OSCAR SKOUGAARD

aut. Installatør . Telefon 4 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

Dæskamaskineri 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 1/2

Esbjerg — Telefon 2 53 99

Nybygninger - Reparationer - Smedie