

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Redigeret af
Jørgen Pedersen, Ydby

1970

37. årgang

1970
GADGAARD NIELSENS BOGTRYKKERI
LEMVIG

INDHOLDSFORTEGNELSE

		Nr.
Forsideillustrationer		
Sejlskibet „Bragdø“	1	1
Redningsbåden „Duchess of Kent“	2	2
Barken „Crusader“	3	3
Hanstholm Sømandshjem	4	4
„Forårshav“ af Niels Jensen	5	5
L N 15 „Svanen“	6	6
Thyborøn set fra luften	7	7
Fiskerbåde ved Lildstrand	8	8
Besætningen fra kineserskibet „Wanda“	9	9
Redningshelikopter giver opvisning	10	10
Stenbjerg landingsplads	11	11
Den kærtrede Thorupstrand-redningsbåd	12	12
Mands minde		
<i>Dødsfald:</i> Antonius Nikolaj Poulsen	1	1
<i>Fødselsdage:</i> Johan Christensen, Otto Rasmussen, Chr. P. S. Sørensen, Svend H. Olsen	1	1
<i>Ansættelse:</i> Borge K. Jørgensen, Niels Clausen ...	1	1
<i>Afskedigelse:</i> Allan Lorentzen	1	1
<i>Dødsfald:</i> Ahlmann A. Berggren, P. A. Thorsen .	1	1
<i>Fødselsdage:</i> Anton M. Pedersen, Chr. Thomsen, Carl J. Jensen	2	2
<i>Ansættelser:</i> Niels E. Thunberg, Gunnar B. Larsen, Anker W. Pedersen, Hans J. N. Andersen	2	2
<i>Afskedigelse:</i> Ejnar Mikkelsen	2	2
<i>Dødsfald:</i> Knud Nielsen Krogh, Aage Pårup ...	3	3
<i>Fødselsdage:</i> Chr. L. Christensen, Engers Asger Iversen	3	3
<i>Ansættelser:</i> Arne V. Petersen, John B. Madsen, Edvard A. Christensen, Verner Kofoed, Jens Ballesen, Leif Abildgård, Anders H. Kristensen, Henry Jul Nielsen, Simon Enevold Andersen	3	3
<i>Afskedigelser:</i> Kristen Johnsen Høy, Svend Aage Møller	3	3
<i>Dødsfald:</i> Christen Hansen Harborg, William P. Hansen Rimmen, Jens Peter Holm, Niels Jensen	4	4
<i>Fødselsdage:</i> Peder A. Pedersen, Thomas Jensen, Kristian B. Mikkelsen, Peder P. Ruby, Niels Ruby Olsen, Peter Andersen, Niels Dahl Jensen, Peter R. Wiis	4	4
<i>Ansættelser:</i> Iver Larsen, Peder Munk Pedersen, Søren V. Nielsen, Erik Vilsen, Willy D. Hansen	4	4
<i>Afskedigelser:</i> Georg Damgaard	4	4
<i>Dødsfald:</i> Erik Christen Vang Jensen	5	5
<i>Fødselsdage:</i> Jens Chr. S. Lodbjerg, Ingvar Andersen, Lars G. Bloch, Jens E. B. Jensen, Martin A. Røge, Borge K. Jørgensen	5	5
<i>Ansættelser:</i> Niels Peter Nielsen, Dorald F. Christiansen, Leo A. Nielsen, Lindy Larsen	5	5
<i>Afskedigelser:</i> Svend Grumsen, Frank S. Dahl, Georg K. Lange, Niels Ruby Olsen, Carl Jensen, Lars Sand	5	5
<i>Dødsfald:</i> Anders Vrist Langer Nees, Knud D. Holmgren, Albert Nielsen	6	6
<i>Fødselsdage:</i> Johan Chr. G. Kjølby, Christian A. Andersen, Wenzel Rasmussen, Ejnar Hansen, Harry H. Rasmussen, Chr. M. Jensen	6	6
<i>Ansættelser:</i> Peder Andreas Gravesen, Per L. V. Pedersen, Mogens Kr. Kristensen	6	6
<i>Dødsfald:</i> Jens B. Kjærgaard, Jens Chr. Edvard Jensen	7	7
<i>Fødselsdage:</i> Graves Jensen Munk, Jens M. Vegeberg, Jørgen F. Andersen, Henry Petersen, Kristian Hansen	7	7
<i>Ansættelser:</i> Kurt Christensen, Bent Jacob Olesen	7	7
<i>Afskedigelser:</i> Helge E. Andersen, Evald Fisker Nielsen	7	7
<i>Fødselsdage:</i> Jacob Johnsen Høy, Chr. J. Vinther, Niels A. Jensen, Stinus Lilleøre, Arne Andersen	8	8
<i>Ansættelser:</i> Holger Th. Kristensen, Lars P. T. K. Christensen	8	8
<i>Fødselsdage:</i> Hans Hansen, Erik Kr. Lundholm, Niels H. Hansen, Svend H. Madsen	8	8
<i>Afskedigelser:</i> Chr. V. Andersen, Vagner S. Madsen	9	9
<i>Dødsfald:</i> Anders Peter Nielsen, Martin Kristiansen, Søren Thøgersen Sørensen, Jacob Johnsen Høy, Christian B. Frønde	10	10
<i>Fødselsdage:</i> Carl F. Frandsen, Karl R. Knudsen, Peter W. Thygesen, Theodor Iversen, Arne F. Pedersen, Betin M. Larsen, Hans Kr. Jacobsen, Ansgar M. Christoffersen	10	10
<i>Jubilæum:</i> H. & L. Jensen, Møller Nielsen, Knud F. Lauritsen, Betin M. Lassen, Niels P. J. Munk, Theodor A. Nielsen, Johan H. Kristensen, Ejnar Hansen, Anders Kr. Kristensen, Niels Skytte ...	10	10
<i>Ansættelse:</i> Alfred Hansen	10	10
<i>Afskedigelser:</i> Kristian H. Frederiksen, P. Andersen, H. B. Andersen	10	10
<i>Dødsfald:</i> Leo Frøstrup, Theodor Hansen, Niels M. Chr. Johansen	11	11
<i>Fødselsdage:</i> Peder C. Pedersen, Svenning Boye, Peder N. Jørgensen, Max A. Petersen, Mads B.	11	11

		Nr.
Jacobsen, H. E. L. Jensen, Jacob A. Jensen, Carl Rasmussen	11	11
<i>Afskedigelser:</i> Albert H. Tranberg, Lars G. Bloch	11	11
<i>Dødsfald:</i> Peter Hejlesen	12	12
<i>Fødselsdage:</i> Peter Chr. Pedersen, Larse Møller Larsen, Jens Peter Schou, Søren Chr. Sørensen, Niels Chr. Jensen, Jørgen Jensen Jørgensen, Axel Wejse, Ingo Aa. Chr. Jensen	12	12
<i>Jubilæum:</i> Jens H. Hjerimitslev, Peter R. Wiis ...	12	12
<i>Ansættelser:</i> Frede J. Christensen	12	12
<i>Afskedigelser:</i> Søren M. Sørensen, Otto Poulsen, Heinrich E. L. Jensen, Johannes E. Ø. Madsen	12	12

Blandede emner

To julestrandinge – Esbjerg – Den kgl. grønlandske Handel – En juleaften på S/S „Belona“ – Indholdsfortegnelse – Hvordan bruges tovværk – Far reddede sin søn – Da 14 sæbnyitter vovede livet – Boganmeldelse – Der stod en moder	1	1
Den lille skotske fiskerby Fraserburg i dyb sorg – Et digt og dets historie – Hånd på hjerte, sådan er vi mænd – Boganmeldelse – En henvendelse fra formanden – Bekendtskabet med kildeskatten – Sikkerhed til søs – Sømandskone, til lands og til vands – Syg kvinde hentet i land – To nye konventioner om forurening – Redningsbåden hentedede læk kutter – Men Noah var der også – Sømandskort	2	2
Motorskibet „Skala“ af Nørresundby – Barkskibet „Crusader“ – Niels Jacob Andersen – Gaven til de skotske redningsmænds efterladte – Universalmidlet – Hvorfor males skibe? – Skæbnens tråde – Høg over høg – Høfder efter brug-og-smid-væk-system	3	3
Indvielse af Hanstholm sømandshjem – Brug billigere toiletpapir – Legat – En sømand han må lide – Boganmeldelse – En diamant til Janet – Havskum	4	4
Blandt havets folk – Bragerne ved Lildstrand – Pengenes magt – Hvad skete der i Clay Deep? – Til Nr. Lyngvig fyr – De mange bække små – Æ brændevinsskiw	5	5
Kongens tale på 25-årsdagen for Danmarks befrielse – Fester i Arendal for fiskere – Med „Thalala Dan“ til Sydpolen – Strandingsloven til revision – En mulig fejl bedes rettet – Indsamlingen til de skotske redningsmænds efterladte – Landsomfattende fiskestop i dansk fiskeri – Gasbomber i havet omkring os – Boganmeldelse	6	6
De store tankskibes risikomoment – Alle have døde om tredive år – Et mandfolkejob, Nordsøfiskeriet – Den engelske grav i Tornby – Småt med strandingsgods – Redning af u-bådsbesætninger – Dreng – Dansk skibsfart sejler i papir	7	7
Hvalfangst i sejlskibstiden – Vilhelm Andersenparodi – Havet æder land – Hvide Sande-redningsbåd på Orlogsværftet – Farlig sejlads – Verdens største – På molen – Boganmeldelser	8	8
Da kineserskibet „Wanda“ strandede – 100 søredninger i første halvår 70 – Redningsvæsenet har fået walkie-talkies – Med sejl rundt Kap Horn – Bunden ud af fiskekasse med maskingeværer	9	9
Helikopteren i redningsvæsenets tjeneste – Hollænderne og Nordost-passagen – Legater – Strandvagtten i aktivitet – De mange meningsløse drukneulykker	10	10
Det engelske redningsvæsen har glasfiberbåd i udvikling – De gamle fyrskibe afløses af fyrbåde – Oliekilder i Nordsøen – Der går ingen både tilbage – Hjælpefonden – Næsen – Den skotske redningsbådsulykke – Af de store sejlkutters stolte saga – 100 tanker i tasmørke – Må de få lite at gøre – Boganmeldelser	11	11
I denne underfulde nådes nat – Redningsvæsenets udvikling gennem 10 år – Den synske strandfoged – Britisk taknemlighed – Stranding på Bornholm – Et blad går ind – Ywl – Kærlighedens budskab i en mælkeflaske – M/redningsbåden ved Thorupstrand kærtret, 2 besætningsmedlemmer druknet – Digt	12	12

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1970

37. aarg.



3-mastet sejskib »Bragdø«

Strandet i Harbøre den 1. november 1921

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

Mogens Andersen

Malermester

Alt skibsmalerarbejde
udføres

Telefon (05) 12 33 67

Gl. Havn . Esbjerg

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

Dampskibsselskabet

TORM

København

LEDIG

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{Å/S} · Tlf. (05) 12 00 66

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS- og TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen
Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) AS1a 782

LEDIG

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

1. januar 1970

37. årg.

To julestrandinger på én og samme dag

En anstrengende dag for Nørre Tornby redningsmandskab

I forrige århundrede i sejlskibenes tid var strandinger ved vestkysten som bekendt en ret hyppig begivenhed. Sådanne strandinger kunne ofte ved dramatiske omstændigheder ende på sørgelig vis, når det ikke lykkedes for redningsmandskabet at redde den nødstedte besætning, eller når der ved sådanne lejligheder var tab af en eller flere af redningsbådens mandskab; så kunne det sætte et alvorligt præg på kystens befolkning længe efter. — Men når man ved en nok så dramatisk stranding var i stand til at redde alle og bagefter være med til at få sin andel af den belønning, bjærgning af skib og ladning kunne indbringe, så var en sådan stranding særdeles velkommen, især når det, som det her skal berettes, hændte op til julen — så havde man tid til at age til stranden og tage det strandede skib i øjesyn, hvad enten det nu var helt eller delvist sønderslået, for det var da altid en kærkommen og afvekslende begivenhed.

Sjældent var det vel nok som tilfældet her, at der op til julen strandede to skibe på én og samme dag indenfor Nr. Tornby redningsstations område. Det skete den 17. december 1873 i en hård vest-nordvest kuling og blev en anstrengende dag for redningsmandskabet. — Det kunne også nær have endt med en tragedie for de tapre redningsmænd og ændret juleglæden til sorg og savn for mange hjem.

De strandede skibe var barkskibet „Regina“ af Kragerø, som strandede lige øst for Hirtshals fyr ved 10-tiden om formiddagen, og skonnerten „Acolus“ af Rygerwalde, som strandede ved Tornby ud for Kjærsgård å ved 3-tiden om eftermiddagen. Nr. Tornby redningsstation var dengang ene om at betjene kyststrækningen mellem Tversted og Skallerup, idet redningsstationen i Hirtshals (Lilleheden) først oprettedes i året 1890.

Barkskibet „Regina“ blev observeret om morgenen ud for Tornby, styrende øst på. Det var opsynsmand Jens Thomsens søn, Peter Thomsen, der observerede skibet, og da vinden var vest-nordvest med tiltagende styrke og meget hård kuling, stod han længe og holdt øje med skibet, der syntes at komme faretruende nær til land, og pludselig så han, at to af skibets master blev kappet og gik overbord, hvorefter skibet holdt på land. Han ilede da straks hjem for at få tilkaldt redningsmandskabet. Hans fader, opsynsmand Jens Thomsen, var denne dag fraværende, men i hans sted var konstitueret fhv. skibsfører Mads Chr. Thomsen, som straks sendte bud efter mandskab og transport-

heste og gjorde sig klar til at lede redningsauktionen. Skibet var nu strandet umiddelbart øst for Hirtshals fyr, hvor stranden var opfyldt med store sten og derfor et overordentligt farligt sted at vove sig ud med redningsbåden. Man tog derfor først raketapparaterne og stationens to tykke crosser på vognen forspændt med 4 heste og kørte med vejen ad Hirtshals til. Redningsbåden skulle så følge efter, forspændt med 6 heste. Vejen var opblødt og i meget dårlig stand, og det gjaldt jo om at komme hurtigst muligt frem. — Da den første vogn ankom til strandingsstedet, stod skibet ca. 30 favne fra land, og da vind og sø bar ret på land, havde besætningen allerede selv heldigt fået en trosse bragt i land ved hjælp af en drivende bøje. Dette var særdeles heldigt, og der blev nu brug for raketapparatet, idet man benyttede denne trosse til udhaling af stjerkeblokken og den medbragte tykke trosse.

Alt var hidtil forløbet på bedste måde, men nu viste det sig, at trosserne ude ved skibet var blevet aldeles uklare, og situationen syntes at blive alvorlig. Skibet huggede hårdt i den stenede grund og var ofte helt begravet i bråddet, således at der var fare for, at det skulle slås i stykker. Men nu var redningsbåden imidlertid nået frem til strandingsstedet, og man tog da straks fat på at tage båden af vognen for med denne at gøre et forsøg på at ro ud til skibet, endskønt det på den stenfyldte grund ville være forbundet med stor livsfare. Da blev man i land opmærksom på, at besætningen om bord lykkeligvis havde fået tovene klaret op, således at redningsstolen kunne benyttes, og det lykkedes nu i løbet af kort tid at få hele den nødstedte besætning, 10 mand, bjærgt i land med redningsstolen. — Alle var naturligvis glade over, at redningsaktionen var lykkedes så godt, og de 10 fremmede søfolk blev taget med til Tornby, hvor de blev indkvarteret hos sognets beboere.

Ankommet til Tornby ved 3-tiden om eftermiddagen fik man imidlertid meddelelse om, at endnu et skib var strandet på Købsted strand ved Kjærsgård å. Vinden var stadig vest-nordvest og tiltaget til storm. Det havde været en anstrengende tur på den dårlige, opblødte vej at komme tilbage til Tornby, men der blev nu ikke tale om hvil for redningsmandskabet, det gjaldt om at komme de skibbrudne ved Kjærsgård strand til hjælp så hurtigt som muligt, navnlig da det nu snart ville blive mørkt. Mads Chr. Thomsen rekvirerede derfor et spand heste mere, og så kørte man

ned ad strandvejen til stranden og fortsatte langs stranden de ca. 4 kilometer til Kjærsgård å med raketapparater og redningsbåd, så hurtigt som de tolv heste var i stand til at trække vognene frem over strandbredden.

Den letteste vogn med raketapparaterne nåede først frem, og disse blev straks opstillet, og linerne gjort klar, og nu var stationens opsynsmand, Jens Thomsen, selv kommet til stede og ledede redningsaktionen. Han afskød straks en raket, som gik heldigt over skibet og lagde linen mellem begge master. Mandskabet om bord udhalede stjerterblokken med ind og udhalerlinen samt den tykke trosse, og da man fra skibet fik signal om, at alt var klargjort, haledes den tykke trosse tot og fastgjordes i land. Redningsbåden, som var blevet langt bagefter den lettere vogn med raketapparaterne, var nu nået frem til strandingsstedet, og eftersom det nu var blevet helt mørkt, så det var umuligt at give signal eller skelne de ombordværende, besluttede Jens Thomsen at benytte redningsbåden, som straks blev sat i søen. Stormen tiltog i styrke, og en heftig strøm løb foran åløbet. Båden blev derfor ved en løkke for og agter fastgjort til den tykke trosse, som nu havde fast forbindelse med skibet, således at man ad denne kunne hale båden derud, hvilket da også lykkedes, og de skibbrudne, 7 mand i alt, kom også lykkeligt alle ned i redningsbåden, hvorefter man haledes i land, men da båden, som gentagne gange blev fyldt med vand, nåede at tage grunden, blev trossen agter, hvor den med stroppen havde tørn om gallien og pullerten, revet fra mandskabet, og fik en brådsø over siden, så den krængede så voldsomt over, at fire af bådens mandskab blev kastet over bord og forsvandt i det skummende iskolde bråd. Så snart opsynsmanden blev klar over denne alvorlige situation, gav han ordre til at kaste trossen los på land

og lade den glide langs båden, medens den samtidig blev holdt an; så rettede båden sig på kølen igen, og det lykkedes mandskabet at bjærge de tre mand ind i båden igen, som derefter haledes i land. Den fjerde mand, Kristoffer Nielsen, var imidlertid i yderste livsfare. Han var i tunge træskostøvler og var kommet længere bort fra båden og blev i det iskolde vand så udmattet, at han intet kunne foretage sig. Det var derfor et helt mirakel da han i mørket mærkede, at han fik fat i tovet og undgik at drive bort med strømmen. I det blafrende skær fra blålyset, som var plantet i strandsandet, fik Jens Thomsen øje på ham og vadede resolut ud i bråddet og fik tag i ham, således at også han kom velbeholdent i land og hurtigt kom til hæfterne igen, og dermed fik denne anstrengende redningsaktion ligesom den første en heldig afslutning.

Det strandede skib var skonnerten „Acolus“ kommende fra Antwerpen, bestemt for Danzig. Nu stod der to skibe på stranden, og hvad der senere blev af dem melder den gamle indberetningsprotokol intet om, men de er sandsynligt nok – ligesom så mange andre – blevet slået til vrage og begravet i sandet, men de 17 fremmede søfolk kunne takke det pligtopfyldende redningsmandskab for, at de endnu en gang fik lov til at fejre julen, efter at de i nogle dage havde været indkvarteret hos de gæstfri Tornbyboere og kunne rejse til deres hjemsted, og i Tornby kunne julen fejres med glæde og god samvittighed.

Nr. Tornby redningsstation blev nedlagt i 1944, og bådehuset, som lå på hjørnet af strandvejen og hovedvejen til Hjørring, blev nedrevet og fjernet til fordel for vejforlægningen, så der er således i dag intet synligt minde om noget af det, der gennem så mange slægtled var med til at sætte et særligt præg på denne egn.

I. P. Nielsen, Hirtshals.

Esbjerg argumenterer for at få Den kgl. grønlandske Handel flyttet til byen

I en redegørelse argumenterer Esbjerg byråd over for grønlandsminister A. C. Normann (R) for udflyttelse af Den kgl. grønlandske Handel til Esbjerg.

1. KGH kan indkøbe alle ønskede varer til rimelige priser hos Esbjergs handlende.
2. Varerne kan transporteres direkte til udskibning, så oplagring undgås.
3. Landbrugsvarer er billigere i Vestjylland end på øerne.
4. Alle former for byggematerialer kan leveres til rimelige priser.
5. Rimelig grund- og byggepriser sikrer handlens personale lav husleje.
6. Det er af stor betydning for Grønlands hovederhverv – fiskeriet – hvis KGH placeres ved en meget stor fiskerihavn med nødvendige lagrings-, fabrikations- og eksportfaciliteter.
7. 800 havnearbejdere garanterer tilstrækkelig med arbejdskraft.
8. Gode vejforbindelser med hele Jylland-Fyn.
9. Lufthavn ved Korskrøen fra 1971.
10. Korteste sejlvej til Grønland.

11. God plads til pramcontainere. Hvis andet containersystem foretrækkes, råder havnen over Danmarks største containerhavn.
12. Havnen er sejlbare selv i hårdeste isvintre med skibe, der stikker op til 10 meter.
13. Let adgang til udvidelse af KGH's areal.
14. Kommunens nuværende administrationsbygning midt i byen kan stilles til rådighed for KGH fra 1970.
15. Et af landets mest udbyggede skolevæsen – måske universitet om få år.
16. Nær kontakt mellem Esbjerg og Grønland både uddannelses- og erhvervmæssigt. En særlig forening har i nogle år formidlet denne kontakt.

VI HAR MODTAGET:

Da jeg undertegnede Anker M. Poulsen har indgivet min afskedsbegæring på grund af sygdom og indsendt lægeerklæring til redningsvæsenet, vil jeg gerne bede Dem dementere, som det står i bladet fra 1. november, at jeg skulle være gået af egen ønske.

Fhv. motorpasser Anker M. Poulsen,
T. H. Dahlsvej 21, Esbjerg.

En juleaften på S/S »Bellona«

v. P. Christensen

Ved en strandning plejer man sædvanligvis at sige, at der i reglen sker to ting, nemlig selve skibsforliset, der undertiden kan betyde stor livsfare for såvel besætning som redningsmandskab, samt de efterfølgende bjærgningsarbejder, som ofte kan foregå med liv og lyst med udsigt til en klækkelig bjærgeløn og afstedkomme mange snurrige optrin; men – som følgende beretning vil kunne opvise – vil det omvendte forhold også kunne indtræffe.

Den 18. december 1924, ved 7-tiden, grundstødte DFDS' damper „Bellona“ på Nr. Tornby strand, et par hundrede meter syd for nedkørslen ved pakhusene. Dampere, der var på rejse fra Leith til Frederikshavn og Alborg med kul, jernerts, ildfaste sten m. v., førtes af kaptajn Trane. I grundstødningsøjeblikket var der en tæt tåge, der straks afløstes af en frisk blæst fra sydvest med urolig sø.

Da havaristen ved dagry opdagedes af strandvagten, alarmeredes mandskabet ved redningsbåden, der gik ud ved 9-tiden. Man opdagede da, at „Bellona“ stod på 3. revle med breidsiden vendt mod land. I begyndelsen afslog kaptajnen at modtage assistance, men da formanden på redningsbåden, Lars Nielsen, henlede opmærksomheden på den omstændighed, at søgangen antagelig ville tage så stærkt til, at det kunne være forbundet med stor vanskelighed senere at ro ud, alt sammen i betragtning af årstiden, så indvilgede kaptajnen i, at 7 mand af skibsbesætningen gik i redningsbåden, som så landsattes.

Imidlertid gik vinden mere og mere om i vest og tiltog i betydelig styrke, og da brådsøerne voksede i samme grad, gik redningsbåden ud på ny for at bjærge de resterende 14 mand. Under dette redningsarbejde rev dampere sig pludselig løs af revlen og truede med at vædre redningsbåden, der lå ved forstavn, men lykkeligvis blev dette afværget, før dampere drev et stykke nordpå, hvor den grundstødte på 2. revle.

Samme dag ankom Svitzers „Viking“, og der sluttedes akkord om bjærgning af skib og ladning, et arbejde, der både blev langvarigt og besværligt, idet den ene storm afløste den anden. Stenene samt en del af kullasten kastedes i havet, medens f. eks. soden og jernertsen blev omladet i skonnerter og førtes til Frederikshavn. Efterhånden som omladningen skred frem, drev „Bellona“ længere og længere ind på stranden, så at man til sidst kunne vade ud til dampere forstavn, som nu vendte mod land.

Bjærgningen af „Bellona“'s last kom ikke til at gå stille af, men blev kendt over det ganske land. Sagen kan i det store og hele refereres således:

Den 24. december, hen på eftermiddagen, just da løsningen var i fuld gang, rejste Vesterhavet sig i al sin vælde, så at det var ganske umuligt for nogen at komme i land, hvorfor de ca. 20 bjærgere måtte bevæge sig til at tilbringe juleaften om bord uden

nogen som helst forbindelse med deres hjem. Det er denne tildragelse, der blev kendt viden om under benævnelsen *En juleaften på „Bellona“*, og som i sin tid var et dagligt samtaleemne mand og mand imellem og affødte en række hvasse indlæg i den lokale dagspresse, hvor de modstridende parter målte hverandre skæppen fuld.

Ordstriden begyndte med, at Niels Horne Heilesen, Kærsgaard Mølle, der for øvrigt både var strandfoged og forbjærger, den 3. januar til „Vendssyssel Tidende“ gav en skildring i rosenrøde farver af en vidunderlig juleaften om bord på den strandede damper.

Foruden kaptajn Trane og en halv snes mand af besætningen, hedder det, befandt sig på dampere en snes bjærgere med Horne Heilesen i spidsen samt enkelte fra „Viking“, deriblandt kaptajn Ungerskov.

Kl. 21 forkyndte kaptajn Trane, ifølge „festreferatet“, at nu skulle der holdes juleaften. De mange ombordværende var naturligvis meget spændt på, hvorledes dette skulle gå for sig, og ikke mindst bjærgerne, hvis tanker ret naturligt gik til deres hjem. Men kaptajnen var karl for sin hat, han forstod at ordne alt på bedste måde. Af kaptajn Ungerskov havde han således fået overladt en solid flæskesteg, som fordeltes, dels i kahytten, dels i messen, og snart sad alle bænke om den lækre steg, hvortil der serveredes rødkål, og desuden fandtes et righoldigt koldt bord. Selv en flaske rødvin fattedes heller ikke.

Efter måltidet samledes alle i kahytten, hvor en bollepunch kom på bordet, og så istemte hele forsamlingen „Glade jul“ og „Julen har bragt velsignet bud“. Derefter begyndte talerne. Horne Heilesen talte for begge kaptajnerne, der havde vist sig at være to gamle sømænd af den rette slags. Trane talte for det gode kammeratskab mellem søens folk, og „Bellona“'s 2. mester for kystbefolkningen i Tornby, der havde vist så megen ægte og hjertelig gæstfrihed over for de indkvarterede søfolk. Han foretog senere flere af Drachmann's smukke sømandsdigte. Sluttelig istemte alle „Kongernes konge“.

Alt var tilsyneladende lutter idyl, men det skulle ikke vare længe, før der viste sig en slange i paradiset, for sagen var, at Horne Heilesens skildring led af en betydelig slagside, idet han havde undladt at meddele, at de menige bjærgere – hvad læserne måtte få indtrykket af – aldeles ikke havde deltaget i den såkaldte „smukke højtidelighed“, men på samme tid knap havde det tørre brød, fordi de jo ikke havde regnet med at skulle holde juleaften om bord. Det kan derfor heller ikke undre, at de i høj grad følte sig brøstholdne og tilsidesatte. Dette kom i første omgang til udtryk i en artikel i „Vendssyssel Venstreblad“ den 9. januar: „En uhyggelig juleaften på den strandede damper“, inspireret af de misfornøjede

bjærgere. Heri gøres der rede for de faktiske forhold, set fra deres synspunkt, ligesom Horne Heilesens meddelelser slet og ret karakteriseredes som intet mindre end en stor løgnehistorie.

Denne karakteristik kunne Horne Heilesen selvfølgelig ikke lade sidde på sig, og i et indlæg i „Vendssyssel Tidende“, dateret 13. januar, tog han til genmæle mod Venstre-bladets „grove og uforkammede beskyldninger mod mig“. Han må dog indrømme, at han havde undladt at fortælle, at ingen af bjærgerne deltog i gildet. „Jeg sagde, at vi i kahytten spiste flæskkesteg med rødkål, at damperens mandskab blev kaldt op i kahytten, hvor vi drak toddy og sang de nævnte salmer og sange. Hvad bjærgerne spiste, kunne jeg ikke vide noget om, da jeg ikke havde undersøgt deres madpakker, kun ved jeg, at de fik en flaske akvavit, den sidste, der fandtes i skibsofficerernes eje, og jeg véd, at de ingen nød led, da de stod tørt på mellemdækket. Der var fyr på kedlerne, og de havde fri adgang til maskinrummet, hvor der var dejlig varmt, ligesom de havde adgang til skibsfolkernes to spiselugarer. Om der var nogle, der sloges, kender jeg ikke noget til. Jeg beklager, hvis nogen havde for lidt mad med, men når man vil være bjærg og gå om bord på et vrage, kan man udsætte sig for meget, da alt jo afhænger af storm og sø, om man kan komme i land, og dette var jo tilfældet afvigte juleaften, da brådsøerne gik for højt til, at en båd kunne sættes ud!“

Et par dage senere forelå der fra kaptajn Trane en meget lang redegørelse om forholdene om bord hin juleaften og i øvrigt om gildets forløb. Han var forundret over at se nogle bjærgeres beretning om en uhyggelig julenat og gik ud fra, at denne stammede fra folk, der aldrig havde prøvet at være borte fra deres mors eller koners skørter en juleaften, men jeg gik dog ud fra, skriver han, at det var voksne folk, som kendte de pligter, de af egen fri vilje og i egen interesse havde påtaget sig. For at gøre redegørelsen fuldstændig, fortsætter han, skal jeg omtale det såkaldte slagsmål: Om bord var en svensk fyrbøder, der ikke helt havde forstået at holde måde med drikkevarerne ved aftensmåltidet og derfor var blevet en smule omløben, men da andenmester havde talt ham til rette, gik han til køjs. „Som sømand protesterer jeg på standens vegne mod den gemene omtale, vi er blevet til del; jeg protesterer på det stærkeste mod, at landets dagspresse uden at forvise sig om sandheden uden videre sætter en så beskidt historie i omløb!“

Kaptajn Tranes lange artikel, der i enhver henseende var meget udfordrende og tillige stemt i en overlegen og arrogant tone, vakte ret naturlig vrede hos bjærgerne, af hvilke flere hørte til sognets bedste mænd. „Jeg gik straks over til gårdejer H. P. Hansen, Risdal“, oplyser gårdejer Anton Thomsen (død for et par år siden, 90 år gl.). „Da vi begge to var om bord julenat, blev vi straks enige om at tage til genmæle imod den falske fremstilling af tildragelsen. De faktiske forhold kan i korte træk gengives således:

At Horne Heilesen ved 21-tiden den pågældende nat gav ordre til, at bjærgerne nu skulle holde jule-

aften, har intet som helst med virkeligheden at gøre. Derimod mødte han på nævnte tidspunkt ved lugen til kullastrummet og anmodede os om at bruge skovlene flittigt, og da en spagfærdig røst mindede om, at det dog var selve juleaften, svarede H. H. med en drøj ed, at dette ikke gjaldt her. Ja, han overfusede os i de mest ubeherskede vendinger. Efter denne scene fortsattes løsningen uafbrudt til kl. halvto, da vi alle uden tilladelse nedlagde arbejdet. Lidt efter så vi ham komme gående frem og tilbage på dækket med en lommelampe, syngende „Kong Christian stod ved højen mast“.

Det passer ej heller, at der til bjærgeres rådighed var stillet to varme lugarer. Det ene var i hvert fald fuldt optaget, for her lå en beruset fyrbøder, halv-nøgen, med opkastninger af madrester og spiritus flydende over hele gulvet. Hvem kan vel fortænke os i, at vi måtte protestere, når vi blev delagtiggjort i at have oplevet en interessant og fornøjelig juleaften under sådanne omstændigheder. At kaptajn Trane roste sig af at have serveret kaffe med franskrød og smør for bjærgerne, så at vi kunne få så meget, vi ville, samt at have overladt os en flaske akvavit, er heller ikke i overensstemmelse med de faktiske forhold. Sandheden er, at traktementet var under al kritik: ram og tyk kaffe, serveret i skidne og uappetitlige skåle, med tørt rugbrød påsmurt simpel margarine o. s. v.

Det var en drøj nat. Vi var taget af sted hjemmefra om morgenen kl. 5 under den forudsætning, at vi ville komme hjem igen inden aften, og vi havde kun taget et par skiver rugbrød med, hvilke vi fortærede ved middagstid“.

Kaptajn Trane fik kort efter sin afsked af rederiets tjeneste, og hovedgrunden skulle være, at der umiddelbart før grundstødningen var blevet udvist forsømmelighed med hensyn til lodningen af vandstanden.

Som ovenfor antydtes blev „Bellona“-episoden gennem dagspressen almindelig kendt over hele landet, ja, den inspirerede endog en rimsmed til følgende sørgmuntre kvad:

„Bellona“ lå så flot på vandet,
men drejede sig i en hast
og borede sig ned i sandet
– og pludselig så stod den fast.

Ved Tornby man en stranding ha' de,
og det kan man jo godt forstå,
at alle folk de var så glade,
for penge det er så rart at få.

Fluks bjærgerne til stranden rendte,
de kom fra syd, fra øst og nord,
og det for en snes stykker hændte,
at de holdt julenat ombord.

De hørte engle synge agter:
„I denne søde juletid“.
Men bjærgerne dog ikke magter
at bjærge sig en enkelt bid.

Men da de så i land var kommen,
der om „Bellona“ blev ballon.
Man påstod rask, at julerommen
var gået kun i én person.

I bladene man tappert skændte,
men lod det være, når de blot
god bjærgeløn hos Switzer tjente,
nu, da de fik „Bellona“ flot.

Ja, bjærgelønnen blev ret anelig, vel nok en af de største, der nogensinde er kommet til Tornby. Der tilfaldt Tornby bjærgelav den nette sum af 33.000 kr., en ret anelig sum på den tid. Da delingen af de mange rare penge skulle finde sted, gik bølgerne også højt, især fordi medlemmerne af det yngre slægtled havde vanskelighed ved at kunne forstå de principper, hvorefter bjærgelodderne uddeltes. Forholdet var jo således dengang, at unge, raske, arbejdsdygtige mænd i adskillige tilfælde måtte nøjes med halvdelen eller endog med fjerdedelen af det, som ældre oppebar for samme arbejde, og hertil kom, at strandfogederne og de såkaldte forbjærgere forlods havde krav på mindst en hel lod hver.

„Bellona“-affæren ydede imidlertid sit bidrag til, at det daværende bjærgelav med dets forældede bestemmelser måtte vige pladsen for et nyt: „Tornby autoriserede bjærgelav“, hvilket nu har bestået i flere årtier. □

Mands Minde

70 år

Fhv. bådmand Johan Christiansen, Nr. Tornby, fylder den 17. januar 1970 70 år.

Fhv. bådmand Otto Rasmussen, Esbjerg, fylder den 2. januar 1970 70 år.

65 år

Fhv. bådmand Chr. P. S. Sørensen, Lildstrand, fylder den 2. januar 1970 65 år.

50 år

Bådmand Svend H. Olsen, Lønstrup, fylder d. 1. januar 1970 50 år.

Ansættelse på prøve

Børge K. Jørgensen og Niels Clausen er ansat på prøve ved redningsstation „Svaneke“ fra den 1. januar 1970.

Afskedigelser

Bådmand og motorpasser Allan Lorentzen, redningsstation „Esbjerg“, er afskediget efter eget ønske ved udgangen af november måned 1969.

Dødsfald

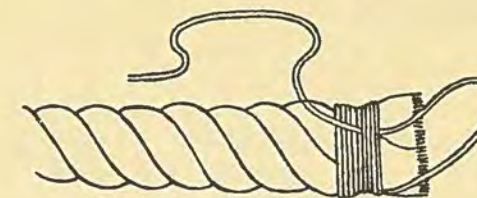
Fhv. bådformand Antonius Nikolaj Poulsen, Vesterø, er afgået ved døden den 4. december 1969.

Antonius Poulsen var født 22. oktober 1895 og blev således 74 år.

Han blev ansat den 1. oktober 1925 og afskediget fra redningsvæsenets tjeneste 31. oktober 1946. I de 21 år i redningstjenesten havde han deltaget i redningen af 31 skibbrudne.

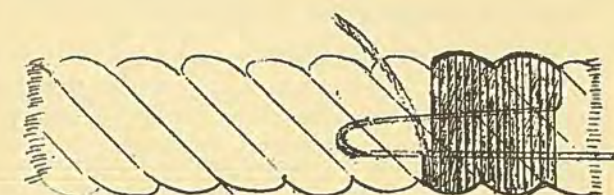
Hvordan bruges tovværk?

(Esbjerg Tovværksfabrik)



Alm. takling påbegyndt

Den almindelige takling laves ved, at sejl garnet snoes rundt om tampen af tovet. Sejlgarnets ene tamp beknibes under de første tårner, og efter at have taget et passende antal tårner, lægges den anden ende af sejlgarnet langs taklingen, og der snoes 3 tårner fast hen over den. Husk, at tårnene med sejlgarnet skal tages rundt mod kordelerne. Taklingens bredde skal være så stor som tovtets diameter.



Fransk takling

Fransk takling: Læg en kort bugt takkelgarn på langs af tovværket fra tampen. Takl fra tampen mod kordelerne og over bugten. Når taklingen er passende bred, hellere et par tårn mere end for lidt, stik garnet gennem bugtens øje og besæt parterne under taklingen som anvist ved at hale i garnets anden ende.

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Far reddede sin søn, da Hanstholm-kutter forliste

„Mary Jensen“ og Peder Jensens kutter L 102 „Betty Grøn“ sejlede forleden fra Hanstholm for at fiske ca. 65 sømil nordvest for Thyborøn, skriver *Ken* i Thisted Amtstidende. – Om bord i „Betty Grøn“ var foruden skipperen dennes anden søn, den 35-årige Frits Jensen, Agger, og Lars Chr. Møller Larsen, Stenbjerg. De to fartøjer nåede frem ved 2-tiden natten til lørdag, men lå og drev i de følgende fire timer, fordi vejret var for uroligt til fiskeri. Vindstyrken var omkring 8, svarende til kuling. I morgentimerne satte de redskaberne ud.

Vand i motorrummet

– Ved 13-tiden stod jeg og snakkede over radioen med Thorkild om, at nu måtte vi hellere se, hvad der var i lykkeposen, fortalte Peder Jensen, da „Betty Grøn“ ved 2-tiden natten til søndag nåede velbeholdent i havn i Hanstholm. Vi blev enige om at purre vore folk. Et øjeblik efter begyndte „Mary Jensen“ motor at hoste. Thorkild gik ned i motorrummet for at se, hvad der var galt, og da stod vandet allerede op omkring motoren, så det varede ikke længe, før den satte helt ud.

„Vestkysten“ ud

Alle tre tog nu fat på at lænse skibet for vand i det omfang, det nu kunne lade sig gøre. Medens den ene brugte pumpen, øste de to andre på livet løs med spande. – Søen var så hård, at vi ikke kunne komme op på siden af „Mary Jensen“ og sætte en mand om bord til at hjælpe med at pumpe, men vi fik da „Mary Jensen“ på slæb og samtidig sendt bud efter redningsskibet „Vestkysten“, som sejlede os i møde med

pumpemateriel. Efter vore beregninger skulle vi sagtens kunne holde „Mary Jensen“ flydende, indtil vi mødte „Vestkysten“.

Sprang for livet

Efter et par timers bugsering må lækagen tilsyneladende pludselig have udvidet sig, for med ét slag så vi „Mary Jensen“ gå ned med agterskibet først.

Thorkild Jensen supplerer faderens beretning ved at oplyse, at man om bord i „Mary Jensen“ ikke havde anset situationen for at være mere faretruende, end at man på skift kunne tage en bid brød. Bedstemand John M. Nielsen sad i lukaf'en og spiste, da forliset kom som lyn fra en klar himmel. Han nåede op i sidste sekund, og sammen med de to andre sprang han ned i gummiflåden bogstavelig talt i samme øjeblik, som „Mary Jensen“ forsvandt under havoverfladen. Flåden drev hen over fartøjets styrehus. Det hele skete så hurtigt, at de simpelthen ikke var kommet fri af kutteren.

Da „Betty Grøn“ fik de tre mænd om bord, var de stærkt forkomne og en del chokerede over den voldsomme vending, begivenhederne pludselig havde taget. Udmattelsen stammede ikke blot fra det iskolde vand, men også fra de to timers anstrengende forsøg på at holde „Mary Jensen“ flydende.

„Holmsland“-redningen

Thorkild Jensen havde været ejer af „Mary Jensen“ i fire år. Den var bygget i Esbjerg i 1936. Foruden skibet mistede han grej for 6-7000 kr.

– Men alt dette er kun materielle ting. Det vigtigste var, at ingen blev derude, siger Peder Jensen.

For et par år siden udførte Peder Jensen og sønnen Frits Jensen samt nuværende vodbinder Sv. Mortensen, Vorupør, en bemærkelsesværdig redningsaktion, som kvalificerede dem til Carnegie-belønning. Det var, da kutteren „Holmsland“ sprang læk ved Vorupør og drev ind over revlerne ud for Vangså. En redningsaktion bogstavelig taget ovenpå revlerne er en dristig handling, fordi den udsætter undsætningsfolkene for samme skæbne som de nødstedte. Det lykkedes ved modig og dygtig indsats at redde „Holmsland“'s besætning på to mand.



A. P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Da 14 sæbynitter vovede livet for 60 år siden

14 sæbynitter viste sig som modige mandfolk, da de som frivillige redningsmænd med kun et par timers mellemrum i 1909 blev kaldt ud for at bjærge to hold strandede søfolk.

Trods svær sø med høje bølger lykkedes det dem i en gammel redningsbåd at ro ud til havaristerne og bjærge i alt 15 søfolk.

Onsdag den 3. december var det 60 år siden, skriver „Vagabonden“ i Aalborg Stiftstidende. Af de 14, der vovede skindet uden udsigt til erstatning for liv og lemmer og hjælp til de efterladte, hvis det gik galt, er kun to i live. Det er den 87-årige Johannes Strøm, Dronninglund, og den 80-årige Hennemann Isaksen, Sæby.

Alle 14 modtog bagefter af kong Haakon VII en norsk hædersmedalje i sølv, fordi otte nordmænd var blandt de reddede. Medaljens ene side bærer indskriften „For ædel Daad“, medens den anden viser et portræt af kongen.

Stormen, der den 3. december 1909 i dagens løb voksede til orkan, kom ganske overraskende.

Flere af Sæbys fiskere betragtede fra havneterrænet den voldsomme storms rasen.

– Sker der en stranding i det vejr, er søfolkene ilde faren, for redningsbåden kan ikke gå ud. Ingen vil vætte livet på spil, sagde én.

Hvortil de andre nikkede stiltiende.

Lidt før middag kom strandfogden i Sulbæk ridende for at fortælle, at den norske bark „Strathern“ af Larvik var løbet på en revle omtrent ud for gården Knappen, og at besætningen var i den yderste nød.

De forsamlende Sæby-fiskere kiggede på hverandre, men længe varede det ikke, før der sendtes bud efter så mange, at der kunne blive nok til at gå i den gamle redningsbåd, som var skænket Sæby til fri afbenyttelse.

14 meldte sig parat, og båden blev skubbet i vandet. Det viste sig hurtigt, at søen var endnu hårdere end ventet. Tre gange prøvede mandskabet forgæves at komme ud af havnebassinet. Først den fjerde gang lykkedes det, men da var tre af årerne knækket.

Med stort besvær blev båden roet ud til havaristen. Kun barkens ruftag ragede op over vandet. Mandskabet klamrede sig til rigningen. Ved opbydelse af alle kræfter og en heldig manøvre af bådens fører, Andreas Jørgensen Mørk, lykkedes det at komme så nær agter på barken, at et par af sæbynitterne kunne springe om bord på barken for at hjælpe de otte nødstedte over i redningsbåden.

– Nordmændene var meget forkomne, men havde åbenbart villet sikre sig mod kulden, så godt de kunne. I hvert fald havde de proppet flasker med whisky

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Urre
1888
TELE. 82 12 11 LEMVIG Gsm 4 72 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 88
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

i lommerne, fortæller den ene af de to tilbageværende redningsmænd, den 87-årige Johannes Strøm, Dronninglund.

Kort efter måtte man ud at hente syv danske søfolk i Thurø-skonnerten „Garibaldi“.

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.

Fiskeriårbogen 1970

Den 77. årgang af Fiskeri-Årbogen, der netop er udsendt af fiskeriministeriet, indeholder med sine næsten 900 sider så godt som alle oplysninger, der kan tænkes at blive brugt for om bord i mindre fartøjer, f. eks. internationale søvejsregler, regler for sejlads i visse danske farvande, fyrfortegnelse, havnereglementer, fortegnelse over radiostationer, almanak og nautiske tabeller m. m., og Fiskeri-Årbogen bruges da også foruden af fiskere, af småskibsfarten og mange lystsejlere.

Fiskeri-Årbogen indeholder endvidere de fornødne praktiske vejledninger ved skibbrud og ulykkestilfælde.

Selv om der siden 2. verdenskrig er gjort et kolossalt arbejde for at fjerne miner, bomber o. l. fra danske farvande, resterer endnu et antal, og fiskefartøjer kan stadig risikere at få denne „krigens dragesæd“ i deres redskaber. Dette års udgave indeholder derfor under denne titel en artikel af kommandørkaptajn P. Wessel-Tolvig, Søminevæsenet, som belyser omfanget af risikoen ved disse miner m. v. og foranstaltningerne til fjernelse af de resterende.

Fiskeri-Årbogens oplag er i år på ca. 6.400 eksemplarer, og prisen er 25,- kr. ekskl. moms. Sammenlignet med priserne på andre tilsvarende årbøger må prisen på Fiskeri-Årbogen dog stadig betragtes som lav. Et eventuelt overskud ved udgivelsen går til Danske Fiskeres kulturelle Fond.

Fiskeri-Årbogens forlag er som sædvanlig det nautiske firma Iver C. Weillbach & Co. A/S, Amaliegade 30, 1256 København K.

DER STOD EN MODER

På opfordring bringer vi denne sang:

Der stod en moder ved strandens bred,
og havet brølte vildt,
mod et søndret vrage i den høje sø
var de duggede blikke stilt.

„Å, red dog min dreng, hvis han er ombord,
å, Gud, du må høre min bøn,
du lover bønnehørelse i dit ord,
så red dog min kære søn!“

Og redningsbåden skød ud fra land,
den gamle redningsbåd,
der frelste så mange fra undergang
i brændingens vilde fråd.

Den gamle, hun knugede sin barkede hånd
mod kimmingens trøstløse grå.

„O, red dog min dreng, hvis han reddes kan,
o, lad ham dog er forgå!“

Men storm og hav ere kæmper der,
det har hver sømand lært.

Kun én dem mægter, den kære Gud,
som styrede båden her.

Og rask gennem brændingens vilde kor
det frelsende fartøj flød;
en skibsdreng frelstes, blev bragt ombord,
de andre tog vilden sø.

I morgengryet man kunne se
hin moder med sin søn



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer

Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS

HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET

VENDELBOBANKEN

HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Alltid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

på knæ derude på strandens bred
i inderlig tak og bøn.
Han klapper det tjavsede, grånede hår,
han kysser den furede kind.
„Nu kender jeg frelsen i Jesu sår,
du bad mig i Himlen ind!“

I unge venner, I har måske
en fader, moder, som
så tit derhjemme på deres knæ
har tiggert Herren om,
at I måtte frelses og nå ombord,
få smage hans nådes trøst,
før redningsbåden for sidste gang
går ind mod den lyse kyst.

Så kom da nu, kom i dag, thi se
end elsker Jesus dig,
hans hjerte brænder af kærlighed,
kom, lad ham nu favne dig.

De rinder så hurtig, de dage på jord,
og klokkerne ringer hver dag.
Kom nu, og skynd dig og få opgjort
med Jesus din saligheds sag.

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

Statsautoriseret

v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion

Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT

Skibs- og bådbyggeri

Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD

Aut. installatør

SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telefon (08) 44 13 38

THISTED

MINDESMÆRKER

BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI

Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin

MIDT I

BYENS HJERTE

TORVEGADE 1 . TELEFON 499

THISTED

*Morsø
Støbegods*

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48

Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN

MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00

Dæksmaskineri spec. for fiskefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri

NY HAVN

Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63

Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER

BRØDRENE MATHIASSEN

(H. Mathiasen)

NY HAVN

Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vodblinderi og tovtjæveri

NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53

Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN

MASKINVÆRKSTED

NY HAVN

TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergrings-Entreprise

Grundlagt 1833

Kvæsthusgade 1 . København K

Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75

Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99

NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft

v. Andersen, Jensen og Hagde

Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Hvide Sande Fiskeauktion

v. Otto Jensen
Statsautoriseret
Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Jens Steen
Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Harald Winkel
Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«

Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1868

**LEMVIG TANDTEKNIK**

Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00

**Rederi-aktieselskabet****»Myren«**

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP



BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG

SKAARUP & SALS KOV

Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1970

37. aarg.



Den kængtrede redningsbåd »Duchess of Kent« fotograferet på en
øvelsetur nær Fraserburgh

Hvide Sande Fiskeauktion

v. Otto Jensen
Statsautoriseret
Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Jens Steen
Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Harald Winkel
Telefon (07) 49 51 23

**SEJL TIL BORNHOLM
MED »66«-BADENE**

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«

Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1868

**LEMVIG TANDTEKNIK**

Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00

**Rederi-aktieselskabet****»Myren«**

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP



BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG

SKAARUP & SALS KOV

Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1970

37. aarg.



Den kængtrede redningsbåd »Duchess of Kent« fotograferet på en
øvelsetur nær Fraserburgh

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) AStA 782

LEDIG

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

LEDIG

Dampskibsselskabet

TORM

København

LEDIG

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havete, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{Å/S} . Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

1. februar 1970

37. årg.

Den lille skotske fiskerby Fraserburgh er i dyb sorg

Fem besætningsmedlemmer på byens redningsbåd, »Ducess of Kent«, omkommet under en hjælpeaktion til Skagen-kutteren S 28 »Opal«.

En frygtelig katastrofe ramte onsdag den 21. januar den lille skotske fiskerby Fraserburgh, hvor fem besætningsmedlemmer på byens redningsbåd, »Ducess of Kent«, omkom ved en tragisk kæntringsulykke under forsøg på at bringe hjælp til Skagen-kutteren »Opal«, der dagen i forvejen sprang læk i området ud for kysten, og som i mere end 16 timer havde kæmpet for at holde indstrømmende vand ude.

Kun én mand fra redningsbåden blev bjærget i live - fortæller »Jyllands-Posten«s søfartsmedarbejder (per), der umiddelbart efter katastrofen talte med sekretæren i The Royal National Lifeboat i Fraserburgh. Den reddede sad på kølen med sine kammerater under sig, indespærret i den vandfyldte båd.

De øvrige fire var druknet, og den femte forsvandt i bølgerne, da besætningen på et russisk fiskermoder-skib fik slået hul i bunden af redningsbåden.

Det skete i vindstyrke 8 med svær sø

Det skete med en vindstyrke på 8 og svær sø, samtidig med at en russisk trawler tog sig af den danske kutter »Opal«, og en helikopter tog en af de tre grønlandske besætningsmedlemmer fra »Opal« op. De to andre blev om bord sammen med skipper Alvin Jacobsen, Skagen. De kom senere ind til Peterhead syd for Aberdeen.

Fraserburgh ramt af sorg

Efter den tragiske kæntringsulykke er den lille fiskerby knuget af sorgen, og danske redningsmænd og fiskere føler dybt med de hjem, der er blevet berøvet deres fædre og mænd (Hvide Sande-ulykken i frisk erindring), og 5 hustruer med 13 børn mistede deres forsørgere.

»Vi forstår ikke, hvorfor redningsbåden gik rundt«

Sekretær i The Royal National Lifeboat Institutions, RNLI's afdeling i Fraserburgh, mr. MacRae, sagde:



Det øjeblik da ulykken sker. - »Ducess of Kent« kæntrer i en svær sø med Skagen-kutter S 28 »Opal« i forgrunden.

- Det er frygteligt, jeg har næsten ikke kræfter til at tale med de pårørende; alle i denne by kender hinanden, mange er gift ind i hinandens familier. Vi forstår ikke, hvorfor »Ducess of Kent« væltede rundt. Den har før været ude i vindstyrke 8, men piloten på helikopteren så, at en bølge ramte båden på tværs, og at den rullede rundt. De indespærrede har kun haft tre-fire minutter at leve i.

- Har RNLI en fond at støtte de efterladte med?

- Nej, RNLI er en frivillig organisation uden statsstøtte. Jeg indkalder til møde torsdag for at organisere hjælp til de fem enker og deres børn. Det er tragisk, men sandt: Vi er netop i disse dage ved at opløse den fond, som blev dannet, da Fraserburgh-redningsbåden kæntrade lige uden for havnen i 1954. Da omkom der ligeledes fem mand, siger MacRae, som sammen med de frivillige i RNLI's afdeling i Fraserburgh glædede sig til, at de i juli skulle have en afløser for »Ducess of Kent« - en ny type, der selv retter sig op efter en kæntring.

For RNLI er ulykken den anden inden for et år. For 10 måneder siden blev Longhope-redningsbåden fra Orkney-øerne slået delvis til vrage af vældige søer under assistance til et Liberia-skib. Samtlige otte redningsfolk omkom.

Et digt og dets historie

Af Jørgen Pedersen, Ydby

*Den 19. januar er det 70 år siden, fisker
Jens Chr. Hede, Sdr. Vorupør, og tre søn-
ner omkom ved en drukneulykke på ha-
vet. To af sønnerne drev på land, mens
faderen og den yngste søn aldrig blev
fundet.*

Det er i denne måned 70 år siden, fisker Jens Chr. Hede, Sdr. Vorupør, og hans tre sønner mistede livet under fiskeri ved en kætringsulykke, der i enkelt-heder aldrig blev fuldt klarlagt, da ulykken skete en mørk vinternat den 19. januar 1900.

Bådelaget tog på havet i åben sejlbaad. Jens Chr. Hede var 48 år, sønnen Christian 23, Erik 21 og Jens 19. Man fik aldrig at vide, hvad der var årsag til forliset, idet de ikke var i følge med andre. Da der den pågældende aften og nat var frostvejr og kuling, kom både overisning af baad og sejl på tale, ligesom det kan have været en sø, der fyldte den åbne baad, enten på revlen et sted langs kysten eller længere til havs. Borte var de fire dygtige fiskere, og kun de to drev senere i land.

Det var naturligvis et frygteligt slag for både Jens Chr. Hedes hustru, Marie, og datteren Else, der på én nat havde mistet fire forsørgere og nu sad alene tilbage i hjemmet i Sdr. Vorupør.

Fra alle kanter af landet strømmede det ind med gaver eller sympatitilkendegivelser. Det er blevet mig fortalt, at mor og datter først ikke ville tro, at ulykken var sket. I uger holdt de to stakkels kvinder krampagtigt fast i håbet om, at de fire fiskere kunne være taget op af et forbisejlende skib – og indtil beviset på den barske realitet forelå, gik de til vinduet, når en eller anden kom huset nær. Desværre gik håbet ikke i opfyldelse, og ingen af de fire raske mænd kom levende tilbage fra det hav, der kan give – men tillige tage, hvad også nutiden med alt for korte mellemrum minder os om.

To af sønnerne, Christian og Erik, drev senere i land ved Hanstholm og Lildstrand, mens faderen og den yngste søn, Jens, aldrig blev fundet. Det var måske den i omfang hårdeste ulykke, der har ramt et enkelt hjem, selv på den jyske vestkyst.

Den kendte digterpræst N. P. Madsen, var nogen tid forinden fraflyttet sit embede i Kollerup og boede på det tidspunkt i Vorupør. Begivenheden greb ham så dybt, at han skrev nogle vers, som siden gennem årene havde deres plads i glas og ramme i hjemmet i Sdr. Vorupør, hvor næppe mange er kommet oftere end den, der skriver disse linier.

Den gamle, elskelige mor Marie, som sorgen ramte så hårdt, bevarede et alvorfuldt træk i et mildt ansigt. En vis naturlig humor ejede hun også og var, så længe hun levede, hjemmets naturlige midtpunkt, også da datteren, Else, blev gift med en ung, dygtig fisker, Jens Wækild – et godt og gæstfrit hjem at komme i og dybt kristeligt præget. De er forlængst døde og borte, men hjemmet ligger der stadig, om-

trent som det var i svundne dage, da stormene på mere end én måde slog skår, der vel blev helet – men aldrig lægt.

LYS I NATTEN

*Natten er mørk, å så lang, så lang,
længst dog for dem, der har meget i vove.
Stormen synger sin dødningsang,
hustru og moder, hvor kunne du sove.*

*Kunne du sove, mens hjerter i ve
toner med alle dets bævende strenge,
når du ej ved, om du mere skal se
husbonden og dine elskede drenge.*

*Dog, om end natten er aldrig så sort,
Herren er lys for de hjerter så bange.
Lyset for dig, og for dem, der drog bort,
lyset helt frem over rejsen den lange. –*

*Løft blot dit blik over tågerne op,
bedst du kan se, når øjnene dugges.
Se, hvor det tindrer på bjergenes top
herligt fra solen, der aldrig vil slukkes.*

*Se ej på støvet, du stede til jord,
det er kun skabt til den stinkende bære.
Nej, se dem bænkes ved Abrahams bord
alle de kære, du savner så såre.*

*Se, hvor de frydes ved livsflodens bred,
mættet af Gud i de saliges kæde
der, hvor du selv skal engang være med,
hustru og moder, hvor kan du da græde?*

Hånd på hjerte - sådan er vi mænd

og vi fortjener alle at blive konfronteret med dette lille udklip, som en klog skribent har gjort i „Vendssyssel Tidende“, hvor vi har tilladt os at sække det:

Når mor bliver syg og må gå i seng, venter der hende sjældent et sengeleje med fred og ro og lækker tilberedte måltider. Det ender som regel med, at hun har sengen fuld af børn og hovedet fuld af spekulationer over, hvordan hjemmet skal blive ved med at bestå, når hun nu ligger der. Og så står hun op for tidligt og overlever endda. Men når far, den store stærke mand, bliver angrebet af influenza, er han straks så svag, at alt skal foregå med hviskestemme og på husefødder. Vor far skal have ro, så han kan komme sig! Når temperaturen falder, skal han også underholdes. Han be'r om bunken af frimærker, der skal sorteres og blødes op, han be'r om et vandfad med varmt vand, om håndklæde til at tørre fingre i o. s. v. Og mens han ligger dér og balancerer med hele herligheden, glemmer mor, at frimærker farer af sted for et godt ord. Da han kalder, kommer hun straks springende, trækken fra døren spreder filatelistens sjældenheder i hele rummet, og vor far glemmer sit svage helbred og skælder ud. Det tager næsten vejret fra ham, og mens han svag og hostende lægger sig til at hvile, undrer han sig over, hvorfor ingen tager hans sygdom alvorligt.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. betjeningsmand Ahlmann A. Berggren, Allinge, er afgået ved døden den 24. december 1969.

Ahlmann Berggren var født den 5. januar 1897 og blev således 72 år. Han blev ansat 1. oktober 1931 og afskediget fra redningstvæsenet 31. oktober 1939 på grund af svagelighed.

Fhv. betjeningsmand Peter A. Thorsen, Hasle, er afgået ved døden den 28. december 1969.

Peter Thorsen var født 30. marts 1907 og blev således kun 62 år. Han blev ansat 1. oktober 1929 og afskediget fra redningstvæsenet 31. januar 1960.

85 år

Fhv. bådmænd Anton M. Pedersen, Slettestrand, fylder den 17. februar 1970 85 år.

60 år

Opsynsmand Chr. Thomsen, Hvide Sande, fylder den 10. februar 1970 60 år.

Bådmænd Carl J. Jensen, Sæby, fylder den 4. februar 1970 60 år.

Fast ansættelse

Betjeningsmand Niels E. Thunberg, redningsstation „Gudhjem“, er fastansat fra den 1. februar 1970.

Bådmænd Gunnar B. Larsen, redningsstation „Lildstrand“, er fastansat fra den 1. februar 1970.

Ansættelse på prøve

Fisker Anker W. Pedersen er ansat på prøve ved redningsstation „Østerby“ fra den 1. februar 1970.

Fisker Hans J. N. Andersen er ansat på prøve ved redningsstation „Hanstholm“ fra den 1. februar 1970.

Afskedigelser

Bådmænd Ejnar Mikkelsen, redningsstation „Thorsminde“, er afskediget efter eget ønske på grund af alder ved udgangen af januar måned 1970.

89 tegninger og gysebogen

(GYLDENDAL)

Disse meget talende karikaturtegninger med tilsvarende lunefulde tekster skyldes den i vor tid ikke meget kendte tegner Fritz Jurgensen, der i øvrigt havde en yderst trist skæbne med mange personlige sorger og skuffelser. Han døde i en ung alder, det siges af sorg over hustruens død og alkoholmisbrug. Følelsen af at han – trods sine rige evner – ikke slog til, pinte ham også, og som man ser, et ulykkeligt menneske, trods et stort talent. Det er som tegner og satiriker, han vil huskes, og begge dele må man beundre i den fint udstyrede bog, som forlaget nu har udsendt til megen glæde for de forhåbentlig mange læsere, der ikke kan undgå at værdsætte denne bogskat. *jp.*

En henvendelse fra formanden

På baggrund af den tragiske drukneulykke ved den skotske kyst, der har rørt os alle dybt – og som vi omtaler andet sted i bladet – hvor 5 redningsmænd mistede livet i bestræbelser for at undsætte en dansk fiskekutter, er jeg blevet stillet over for den tanke, som jeg har fundet nærliggende, nemlig om der ikke her er en sag, der må tale til danske redningsmænd, på den måde at vi efter evne og vilje giver et bidrag til de efterladte familier.

Som redningsmænd ved vi måske bedre end mange andre, hvor skoen trykker efter slig ulykke. Vi behøver blot at mindes fra nyere tid redningsbådsulykken ved Hvide Sande.

I den stedfundne ulykke var desuden en dansk fiskekutter involveret, som den ulykkesramte redningsbesætning ilede til undsætning. Jeg vil meget gerne opfordre til, at vi viser vor medfølelse med de hårdt ramte familier på den måde, at vi hver især efter evne og vilje giver et bidrag fra hver station og overlader opsynsmanden beløbet, som derefter venligst omgående sendes videre til min adresse – til videre besøgelse.

Jeg er overbevist om, at have alle kolleger bag mig i denne sag.

Med venlig hilsen

Wenzel Rasmussen,

formand for Foreningen af danske Redningsmænd,
Havnevej 223, 8500 Grenå.

Bekendtskabet med kildeskatten

kan vel justeres som værende noget forskelligt. Et fælles træk er vel dette, at alle synes vi at skulle punge ud med *for meget*, når det drejer sig om skattens mønt.

Kildeskatten er imidlertid en kendsgerning, som redningsmænd og pensionister *også* har stiftet bekendtskab med, og ikke alle med glæde. Man mener, at der ganske enkelt er toldet hårdt på de små indtægter, og herom har vi modtaget breve og forespørgsler – om nu også dette eller hint „træk“ kunne være rigtigt.

Det er for at sige det rent ud *umuligt* for redaktionen at svare på, og derfor må vi nøjes med at give dette råd i hvert enkelt tilfælde, at tale med den stedlige opsynsmand, der ad tjenstlig vej, før kildeskattens iværksættelse, har fået tilsendt nærmere redegørelse angående trækket på den enkelte redningsmand eller pensionist.

Skulle der være enkelte tilfælde, hvor der synes at være et særligt problem, da vil redningstvæsenets kontor være at få i tale og være villigt til at give svar.

Sammenfattende kan det siges, at det jo drejer sig om et „træk“ på så og så mange procent for den enkelte redningsmand eller pensionist, og trækprocenten er bestemt af hans øvrige indtægt – og at redningstvæsenets kontor kun har opgaven at trække den sum fra, der af skattemyndighederne er påbudt.

Og så kan vel i øvrigt redningsmænd – som andre – være enige i håbet om, at Gud vil mildne luften for de klippede får.

jp.

Sikkerhed til søs

Af J. E. Undén

Ukendskab til materialet

Et meget væsentligt krav til en redningsflåde er, at den skal være stabil og sikker i vandet. Der er eksempler på, at gummiredningsflåder er kæntrret i hårdt vejr, men oplysninger om uhelgenes karakter afslører, at drivankret ikke har været sat ud.

4- og 6-mandsflåder kan i hårdt vejr netop komme til at „passe ind“ i en sø, som bryder. De ombordværende glider ned i den lave side, og hvis drivankret ikke er sat, vil flåden kæntrre.

Af og til har man hørt beklagelser over, at gummiflåder tilsyneladende ikke har fungeret, når der har været brug herfor. Der er efter forlis fundet flåder, som ikke har været ude af containeren, og i andre tilfælde har man hørt, at flåder ikke har kunnet udløses ved træk i udløserlinen.

Undersøgelser har vist, at flåderne, som udløst befandt sig i containerne, har været i orden og har kunnet udløses på normal vis.

Det tyder på, at udløserlinen ikke har været fastgjort om bord. Flåden er derfor drevet bort uden at være blevet udløst.

I de tilfælde, hvor der har været klager over, at flåden ikke kunne udløses ved træk i udløserlinen, har det vist sig, at årsagen har været, at linen ikke har været halet helt ud. Flåderne udløstes, som de skulle, da linen blev trukket ud i sin fulde længde, og flåderne var i orden.

Det må understreges, at udløserlinen er ikke mindre end 15-30 meter lang – og først, når linen er halet helt ud, udløses CO₂-flasken, som medfører flådens oppumpning.

I et tilfælde havde man opgivet at udløse flåden, og i stedet gik man i gang med at udsætte en redningsbåd, da man pludselig opdagede, at gummiflåden lå og duvede oppustet og i orden ca. 30 meter fra skibssiden.

Formentlig har sø og vind halet det sidste stykke af udløserlinen ud, således at oppustningen af flåden er sket.

I mange tilfælde har flådernes dobbelte bund ikke været pustet op under brug af flåder. Det har medført, at de ombordværende har været udsat for unødigt kulde fra bunden. Luftlaget mellem den oppustede dobbeltbund yder en isolering, som er af stor betydning for de skibbrudne.

Det er uklogt at spare penge, når det drejer sig om anskaffelse af redningsmidler. På markedet er f. eks. fremkommet ikke-godkendte, oppustelige flåder, som ikke er forsynet med overtryksventil. Ved prøver er det sket, at disse flåder er sprængt, fordi trykket er blevet for stort.

Mange har fået bøder for at undlade at lade gummiflåder efterse efter 12 måneders forløb. Garantien for sikkerheden ligger i, at materialet holdes i forskriftsmæssig orden. Adskillige skibe har oppustelige

flåder, uden at det er krævet af loven. Bliver disse flåder ikke kontrolleret, påtager føreren sig et ansvar over for sin besætning, idet han giver besætningen en falsk sikkerhedsfølelse.

4-mandsflåderne har været kritiseret for at være for små. Rumindholdet er fastsat af Statens Skibstilsyn. Som redningsmiddel er flåden ikke for lille. Ønskes mere plads, må en større flåde anskaffes, men her må det tages i betragtning, at jo mere luft, der er mellem de ombordværende, des vanskeligere bliver det at holde varmen.

I øvrigt er manglende kendskab til flåderne årsag til talrige tragedier for skibbrudne, som havde skaffet sig om bord i gummiflåder.

Her skal kort omtales nogle skæbnesvangre tilfælde:

Tre søfolk omkom i en normalt oppustet gummiflåde. De havde ikke lukket indgangen, og drivankret var ikke udsat. Derfor blev flåden fyldt med vand i det hårde vejr, og de skibbrudne omkom af kulde.

I et lignende tilfælde mistede fire sømænd livet. De tre havde reddet sig om bord i flåden, mens den fjerde blev fundet ved siden af flåden. Antageligt har de fire skibbrudne ment, at de ikke måtte springe ud i flåden. De har været i vandet først og er blevet så medtaget af kulde, at de ikke har været i stand til at lukke flåden. Den er blevet fyldt med vand, og de ombordværende er bukket under som følge af kulden.

Tre skibbrudne var kommet om bord i en flåde, mens en fjerde lå i vandet i nærheden af flåden. Han havde ikke kunnet komme frem til flåden, fordi han ikke havde redningsvest på. Vinden forhindrede at manøvrere flåden hen til manden i vandet, og han mistede livet. Folkene i flåden var ikke klar over, at redningskasteringen med 30 meter line findes i flåderne. Ved brug af ringen ville man sandsynligvis nemt have reddet fjerdemændens liv.

Kendskab til flåderne og deres brug er alfa og omega, når situationen tvinger til brug af gummiflåden. En billig, ikke-godkendt flåde kan være farlig. Den giver kun falske sikkerhedsfølelser. Husk, at redningsmateriellet ikke er bedre, end det bliver behandlet.

Det er meningsløst at have et godt redningsmiddel som en gummiredningsflåde, hvis man ikke kender til, hvorledes den anvendes og vedligeholdes.

Et godt eksempel herpå fik man ved et kutterforlis, der medførte en meget stor eftersøgning og et meget langt ophold i flåden for de skibbrudne. Dette lange ophold blev særligt ubehageligt, fordi de skibbrudne ikke havde skaffet sig det fornødne kendskab til flådens brug.

I dette særlige tilfælde oplevede man endda, at besætningen lå i flåden i timer ved siden af det synkende fartøj, men da kutteren forsvandt, var de skibbrudne alligevel uforberedte. Eksemplet er godt at drage flere erfaringer af. For det første skal man sætte sig ind i flådens funktion. For det andet skal man, når det synkende fartøj forlades, sørge for at bringe mest mulig ekstraudstyr med sig – først og fremmest varme klæder, køretøj, tæpper, ekstra vand og ekstra proviant. Endelig skal man ikke forlade det

synkende skib før højst nødvendigt. Der er absolut ingen grund til at gøre opholdet i flåden længere, end det er fornødent.

Et væsentligt forhold i forbindelse med omtale af søredning er de falske nødmeldinger. Det er ikke nødvendigt med en længere redegørelse for at påpege, hvor meningsløse de er. Det er en smagløs og dårlig form for spøg at udnytte andre menneskers hjælpsomhed, tid og penge. At det også koster dyrt i det rent retslige efterspil, er der helt klare eksempler på – bl. a. det, hvor et par unge fiskere morede sig med at sende en nødmelding fra en kutter, som lå sikkert fortojet i havn. Det lykkedes at opspore de skyldige, og de fik ikke blot klækkelige bøder, men kom også til at betale udgifterne i forbindelse med den for alle eventualiteters skyld startede redningsaktion. Det siger sig selv, at en eftersøgning med deltagelse af fly, redningsskibe og evt. orlogs- og civile skibe meget hurtigt kan blive til penge.

Det er også vigtigt, at man før en tur på søen giver klar besked om, hvor man agter sig hen, og hvornår man kan ventes tilbage. Hvis den sejlendes planer ændres, bør der naturligvis også gives besked herom.

Kuldeskader

Afkøling som følge af ophold i koldt vand er den hyppigste dødsårsag ved ulykker til søs. Undersøgelser efter en række skibskatastrofer har vist, at faren for at dø af kulde er større end faren for at drukne.

Kendskab til beskyttelse mod kuldedød og behandling af personer, som har været udsat for kulde, må derfor anses for at være af største betydning.

Menneskets temperatur ligger meget konstant omkring 37-38° C. Hvis temperaturen stiger til 40-41° C., fremkommer febevildelser. Hvis temperaturen synker til 33° C., tabes bevidstheden. Ved ca. 25° C. indtræder døden, idet hjertet ikke kan slå ved lavere temperaturer.

Mennesket er som en termostatstyret ovn, der skal holde temperaturen ca. 37° C. Tabes der varme til omgivelserne, må forbrændingen forøges, så der dannes mere varme.

I legemet øges temperaturen ved muskelsitren – kulderystelser. Samtidigt nedsættes mængden af varmt blod i huden, der bliver kølig og bleg.

Hvis varmetabet er så stort, at det ikke kan opvejes ved kulderysten og øget isolation, falder legemstemperaturen. Det sker først langsomt, senere hurtigere, til døden indtræffer.

Vand afkøler mere end luft. Et legeme afgiver en varmemængde 5-6 gange så hurtigt i vand som i luft. Dette udnyttes mange steder i teknikken.

I forhold til den varmemængde, et legeme taber ved at blive nedsænket i vand, er menneskelegemets muligheder for at opveje varmetabet ved kulderystelser og øget isolation i huden, ved at blodkarrene trækker sig sammen, meget begrænsede. Allerede ved vandtemperaturer på 30° C. vil der ske en væsentlig afkøling, og kun få steder i verden er havets temperatur så høj.

Heraf fremgår det, at der selv i den varmeste sommertid er risiko for at omkomme af kulde i vore hjemlige farvande.

I det øjeblik, en person falder i koldt vand, vil vandet i løbet af sekunder trænge gennem klæderne. Den luftmængde, som giver klæderne den isolerende evne, fortrænges, og huden vil afkøles stærkt.

Blodkarrene i huden trækker sig sammen, men hvis vandet er under de før nævnte 30° C., vil dette ikke kunne forhindre varmetab.

Legemet vil søge at producere mere varme. Musklerne spændes. Kulderystelser fremkommer.

Efterhånden som temperaturen falder, vil kulderystelserne blive svagere, og personen vil ikke længere føle kulden så gennemtrængende, men vil langsomt glide over i bevidstløshed.

Nogen tid efter, at kulderystelserne er ophørt, vil blodkarrene i huden ikke længere kunne holde sig lukkede. De vil være „trætte“.

Når karrene åbner sig, har legemet opgivet sit forsvar og vil hurtigt afkøles alt efter vandets temperatur.

Under opholdet i vandet kan man ikke selv gøre så meget. Er muligheden til stede, kan man så meget som muligt søge ud af vandet. Det afkøler som nævnt 5-6 gange så meget som luften selv ved høj vindhast.

Hvis man er iført redningsvest, der holder hoved og nakke fri af vandet, foregår kølingen langsommere, idet hovedpulsåren til hovedet undgår den meget kraftige afkøling på et sted, som ligger nær hudens overflade.

Er man kommet op i en overdækket flåde, skal man hurtigst muligt lukke flåden, således at den varme, som afgives af legemet, bevares bedst muligt.

Sørg for at skaffe klædernes isolerende evne tilbage så godt og hurtigt som muligt ved at vride tøjet. Er man flere i flåden, må man rykke tæt sammen. Man skal hjælpe dem, som ikke kan klare sig selv. De må ikke sløve hen eller falde i søvn, men skal holdes i gang.

Det er en gammel og meget udbredt opfattelse, at alkohol kan give varme. Det er fuldstændig forkert. Alkohol åbner blodkarrene i huden, og det giver varmemefornemmelse. Det er korrekt, at huden bliver varmere, men varmen tages fra de indre organer som hjernen og hjertet.

Det samme sker, når man masserer en kuldeskadede. Blodet i huden sættes i cirkulation, og varme tilføres indefra, men her sker en tilsvarende afkøling.

Behandling af en kuldeskadede må derfor i første række tage sigte på at hindre yderligere varmeafgivelse. Man skal fjerne det våde tøj og om muligt erstatte det med tørt. Er der ikke andre muligheder, må tøjet vrides hårdt op.

Herpå må der tilføres legemet varme udefra, således at temperaturen stiger. Dette er det største problem ved behandling af kuldeskadede. Dersom man tilfører huden varme, vil karrene udvides, og der vil ske det samme som ved indtagelse af alkohol. Varme ledes ud til overfladen, samtidig med at koldt blod fra huden ledes til de indre organer.

For genopvarmning kan man skelne mellem tre forskellige principper:

1. Genopvarmning ved aktive bevægelser, samt ved hjælp af varme tæpper og klæder. Varme drikke vil tilføre varme til legemets indre. Ved denne form for førstehjælp kræves, at den skadede er ved bevidsthed og ikke fuldstændig udmattet.

2. Hurtig genopvarmning ved at den skadede lægges i vand med en temperatur på ca. 40° C., indtil der kommer kulderystelser. Herefter hylles den skadede i varme tæpper og gives varme drikke.

Hurtig genopvarmning bør om muligt gennemføres, når en skibbruden har ligget i vand i længere tid. Badet afbrydes, når bevidstheden vender tilbage.

3. Landsom genopvarmning, hvor man principielt lader den skadedes legemstemperatur hæve ved udnyttelse af hans egen varmeproduktion.

Man lader den skadede ligge i et ikke for varmt rum, 20-21° C., tildækker ham med tæpper. Når han er kommet til bevidsthed gives varme drikke. Langsom opvarmning anvendes i tilfælde, hvor den skadede har været udsat for kulde gennem lang tid (over 12 timer) f. eks. i en åben båd, eller hvor der ikke gives mulighed for hurtig genopvarmning.

Sømandskone - til lands og til vands

På et møde i Sædding forsamlingshus talte fru Grethe Pedersen, Nørresundby, som er gift med en norsk sømand, om „Sømandskone til lands og til vands“.

Fru Grethe Pedersen begyndte med at fortælle om „Sømandskonen til lands“:

– En sømandskone bliver nødt til at klare sig selv, når manden er på langfart. Hun skal selv tage alle bestemmelser, både store og små. Ved de store afgørelser kan hun godt skrivne til manden, men får gerne det svar, at det er bedst, at hun selv bestemmer det. Derfor begår sømandskonen ofte den fejl, at hun ikke deler ansvaret med sin mand, når han er hjemme. Børnene er så vant til at gå til moderen med alle spørgsmål. Men her er det, at hun skal sige: „Spørg far“. Det kan ellers nemt gå således, at manden føler sig som gæst i sit eget hjem. Det kan også være svært for hustruen at gå alene med en sorg, når manden er

ude, sagde fru Pedersen, men endnu sværere er det næsten ikke at kunne dele glæden med sin mand.

Fru Pedersen har selv prøvet sømandslivet, idet hun har været med sin mand en tur Jordan rundt. Hun var den eneste kvinde om bord, og hendes arbejde bestod i at lave mad og hygge om mandskabet. Et sådant skib er en hel lille verden for sig, og det har meget stor betydning for søfolkene, om der er breve fra familien. Hvis jeg kunne råbe til alle, der har pårørende på søen, „skriv til dem!“, så ville jeg gøre det.

Når posten kommer, flokkes sømændene for at få brev, og da er det ikke rart at være den, der ikke får.

Fru Pedersen fortalte eksempler på, hvorledes de ensomme mænd på skibet havde betroet sig til hende, og de havde fortalt hende om kone og børn derhjemme. Der var mange eksempler på, at disse mænd manglede en kvinde at tale med og betro sig til. En sømands lod er at længes hjem. Er han ude på langfart, længes han hjem, og når han er hjemme igen, længes han atter ud. Man må være taknemlig over at have nogen at længes efter. Der er jo en del sømænd, som ingen pårørende har i land, og for dem er livet på søen en trist tilværelse. Fru Pedersen gav udtryk for, at hun havde været meget glad for, at hun havde været med på den tur; den havde givet hende mere forståelse for søens folk.

En syg kvinde blev hentet i land fra svensk fragtskib

Lægen i Hvide Sande med redningsbåden på sygebesøg 4-5 sømil ude på havet. – Kvinde på svensk fartøj bragt til sygehuset

Et kvindeligt besætningsmedlem på det 16.000 tons store svenske fragtskib „Majragi“ blev forleden ramt af et pludseligt sygdomstilfælde, da skibet befandt sig lidt syd for Hvide Sande. Det uheldige indtræf fik imidlertid en lykkelig udgang, idet kvinden foretog en omstigning via redningsbåden fra Hvide Sande og en ambulance fra Falck-Zonen i Ringkøbing. Hun er nu indlagt på sygehuset i Ringkøbing og ventes hurtigt udskrevet.

Da kvinden, en yngre svensker, blev ramt af et alvorligt ildebefindende på skibet, kontaktede kaptajnen et svensk sygehus, hvorfra man tilrådede ham at skaffe læge, og over Blåvand Radio blev læge J. P. Josephsen, Hvide Sande, iflg. Ringkøbing Amts Dagblad, derpå tilkaldt ved 17-tiden.

Redningsbåden fra Hvide Sande befordrede lægen ud til fragtskibet, der befandt sig 4-5 sømil vest for Hvide Sande, og da skibets kaptajn imens gav kvinden ilttilførsel, kunne hun ved redningsbådens ankomst føres over på denne via skibets store lejder og assisteret af et par af redningsfolkene.

Læge Josephsen konstaterede, at kvinden havde lidt et overfølsomhedschok, der havde medført åndedrætsbesvær. Takket være en dygtig førsteindsats af fragtskibets kaptajn var kvindens alvorlige tilstand allerede stærkt forbedret, da hun kom om bord i redningsbåden og blev sejlet i land for derefter at blive kørt til sygehuset af den ventende ambulance.

Det svenske fartøj fortsatte turen nordpå efter den helt igennem vellykkede sygdomsassistance, der var overstået på knap et par timer.

To nye konventioner om forureningen på havet

En reder kan fremtidig få et erstatningsansvar på 14 millioner dollars

Den internationale konference om forurening til søs har vedtaget to konventioner om olieforurening og maksimalsatser for erstatninger.

I modsætning til sædvane til søs fastslår den nye konvention redernes ansvar, uanset om forureningen skyldes fejl i deres skibe eller ej.

En reders ansvar begrænses til 132 dollars pr. ton og med 14 millioner dollars som maksimalbeløb.

Alle skibe, der har mindst 2000 tons olie om bord, skal være forsikret, og de stater, der er medlemmer af konventionen, får ret til at tage de nødvendige forholdsregler for at undgå eller mildne forurening som følge af ulykker i rum sø. Endelig vedtog man at skabe et internationalt fond, der skal betale erstatninger ud over den grænse, som forsikringen vil dække.

Fonden skal få sine indtægter ved en afgift på råolie, der transporteres på havet.

(De to sidste bestemmelser er tydeligvis inspireret af „Torrey Canyon“-katastrofen i Kanalen, hvor den engelske regering ikke kunne ødelægge olien i det havarerende skib, fordi der ikke fandtes retshjælp, og hvor den erstatning, som rederiet efter års tv-trækkeri har betalt, ikke på langt nær dækker de forvoldte skader).

Konferencen har dog ikke løst det alvorligste olieforureningsproblem til søs, idet alverdens tankskibe hver eneste dag hælder utallige tons olieaffald i havet, når de renser deres tanke.

48 nationer – deriblandt alle de store søfartslande – havde sendt deltagere til konferencen, medens yderligere 6 lande havde sendt observatører.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Urte
1889
Tlf. 82 12 11 LEMVIG Giro 4 72 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) 82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) 82 07 77

Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thybørn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard

Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

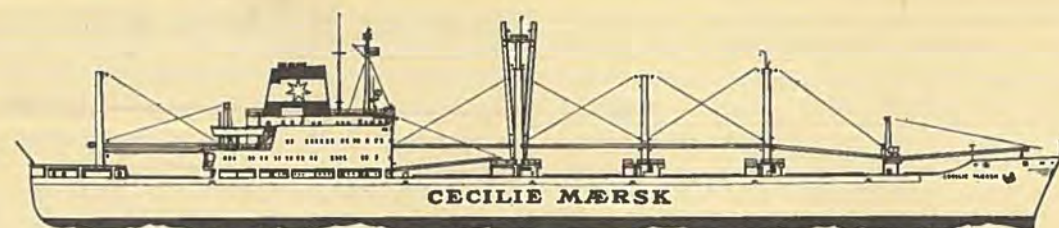
LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) 82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER . BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet.

Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri, Lemvig



A.P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Redningsbåden hentede læk Hvide Sande-kutter

Redningsbåden i Hvide Sande blev forleden nat over Blåvand Radio kaldt til assistance af Hvide Sande-kutteren RI 245 „Søren Sandholm“, der undervejs ind i havnen fik en lækage i agterskibet og ikke med eget pumpemateriel kunne klare de indtrængende vandmasser.

På grund af den stive østenvind var vandstanden så lav, at kutteren, der er på godt 33 tons, løb imod grund, hvorved lækagen opstod. Sandophobningen ved indsejlingen tvang i nogle timer 7-8 andre indgående kuttere til at vente lige uden for havnen, indtil vandstanden blev højere. Sandproblemet er under stærk østenvind et risikofyldt moment, især for havnens største kuttere.

Pumperøret fra den el-pumpe, redningsbåden har om bord, blev firet over til „Søren Sandholm“, og der blev lænset vand i omkring 3 timer, indtil vandstanden ved indsejlingen var så høj, at kutteren af redningsbåden kunne slæbes i havn. „Søren Sandholm“ får nu et afbræk i fiskeriet, da kutteren skal på land for at få skaden udbedret.

Men Noah var der også

En mand, som oplevede den frygtelige oversvømmelseskatastrofe på Falster i 1872, blev ved at tale om den begivenhed hele resten af sit liv. Da han endelig døde og kom i himlen, blev han modtaget af Sankt Peter, som hilste ham velkommen med disse ord: „Vi vil gøre alt for, at du skal befinde dig vel her hos os, og dersom du har nogen særlige ønsker, behøver du blot at nævne dem – så skal vi gøre alt for at opfylde dem“.

„Ja, der er én ting“, svarede manden. „Jeg kunne godt tænke mig at få lejlighed til at fortælle nogen om mine forfærdelige oplevelser under oversvømmelsen på Falster“.

„Det skal der nok være en del, som vil interessere sig for at høre om“, sagde Sankt Peter imødekomende. „Det vil blive arrangeret“.

Den følgende aften mødte en stor forsamling op for at høre på manden. Lige før han skulle til at begynde at tale, prikkede Sankt Peter ham på skulderen og hviskede: „Måske burde jeg lige gøre opmærksom på, at Noah er blandt tilhørerne“.

Sømandskost

Der skulle gode tænder eller hærdede gummer til at være sømand i gamle dage. Skonrogger og beskøjter var den væsentligste del af kosten. I anledning af, at Foreningen til Søfartens Fremme i år fejrer 125-års jubilæum, bringer bladet *Søfart* denne tankevækkende liste over en sømands ugeration om bord i et koffardiskib for 100 år siden:



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer

Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET VENDELBOBANKEN HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Altid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

En mands kost eller ration skal ugentligen udgjøre:

Brød, hårde skonrogger eller hvedebeskøjter – 5,25 pund.

Flæsk, råt saltet, for 2 dage – 1,00 pund.

Kød, råt saltet, for 3 dage – 3,00 pund.

Klipfisk eller tør fisk for 2 dage – 1,00 pund.

Smør – 1,00 pund.

Byggryn, til grød eller grynsuppe – 1/3 ottingk.

Ærter – 3/8 ottingk.

Puddersukker, til te og kaffe – 0,25 pund.

Kaffe – 0,25 pund.

Te – 0,03 pund.

Øl – 7 potter

Sennep, eddike, sukker eller sirup samt svesker eller tørret frugt til grynsuppe uddeles i passende mængde. Kartoffler, mos af kartofler, surkål, peberrod eller tørrede eller nedlagte grøntsager til forfriskning uddeles mindst 2 gange ugentlig såvel ved land som i søen.

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00

Dæksmaskineri spec. for fiskefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådebyggeri NY HAVN

Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 83

Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER BRØDRENE MATHIASSEN

(H. Mathiasen)
NY HAVN

Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vodblinderi og tovtjæveri

NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53

Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN

MASKINVÆRKSTED

NY HAVN

TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

Kvæsthusgade 1 . København K

Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75

Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99

NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft

v. Andersen, Jensen og Hagde

Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

Statsautoriseret

v. Aage Gelsenæs . Telegramadr.: Fiskeauktion

Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon (08) 44 12 77 (2 lln.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT

Skibs- og bådbyggeri

Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD

Aut. Installatør

SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER

BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI

Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin

MIDT I

BYENS HJERTE

TORVEGADE 1 . TELEFON 499

THISTED

*Morsø
Støbegods*

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn FiskeauktionStatsautoriseret
v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpllen«

Daglig afgang fra København kl. 23.30

Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET

DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1868**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALSKOV**Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1970

37. aarg.



Barken »Crusader«

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn FiskeauktionStatsautoriseret
v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpllen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG

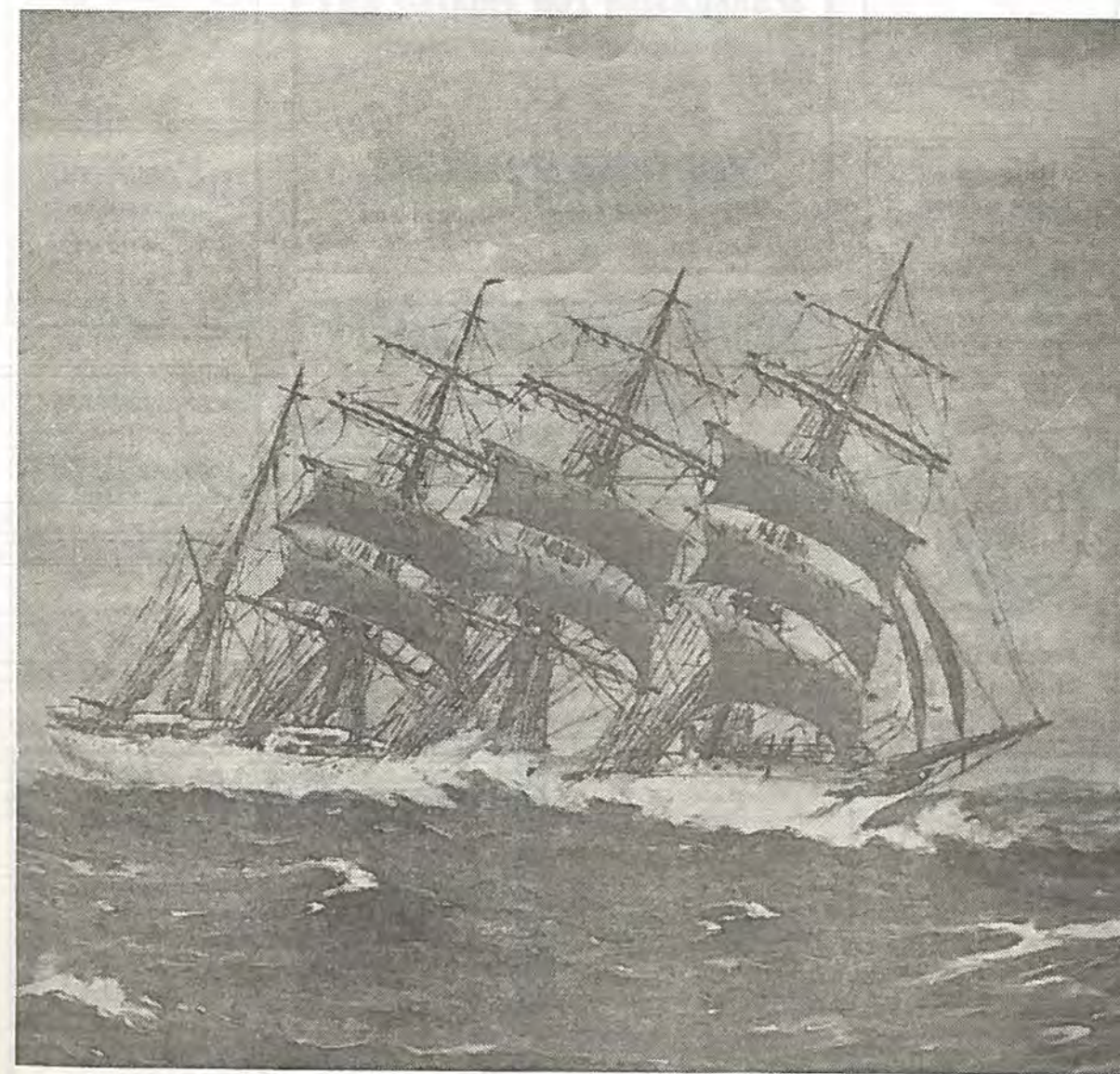


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1970

37. aarg.



Barken »Crusader«

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

Marketenderiet

»NY HAVN«
ESBJERGIndeh. Svend Jørgensen
Kaffe og smørrebrød
Telefon (05) *12 82 88Andreas Harboe
Telf. (01) 34 38 16

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT
SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping
Abonnement: 20 kr. årlig.
Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen
Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) AStA 782

LEDIG

J. GRUMSEN
MASKINFABRIK
Tlf. (05) *12 54 22
ESBJERGJØRGEN HANSENS
SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg
Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

Dampskibsselskabet
TORM
København

LEDIG

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{Å/S} . Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

1. marts 1970

37. årg.

Motorskibet »Skala« af Nørresundby på grund på Bragerne ud for Lildstrand i fire døgn

Torsdag d. 12. februar strandede motorskibet „Skala“, der er hjemmehørende i Nørresundby, på Bragerne ud for landingspladsen i Lildstrand. Grundstødningen fandt sted kl. 6.30, og skibet blev observeret kl. 9. Når dette ikke skete tidligere, skyldes det bl. a. disse forhold, at der på det tidspunkt var en tæt rimtåge i området, samt det særegne forhold at strandingsstedet, kaldet „Bragerne“, er et stenrev, der er beliggende ca. 2½ sømil fra kysten – i fortiden mange hundrede skibes grav.

Redningsbåden går ud

Redningsbåden var hurtig klar og gik fra land kl. 10.30 med 6 mands besætning. Da vi kom derud, fortæller opsynsmand Gulddammer, blev det oplyst, at motorskibet var det 780 tons „Skala“, der var lastet med malt, bestemt til Thisted; det var tiltænkt losset i Hanstholm, da besejling af Thisted var umuligt på grund af isforekomsten i Limfjorden. Kl. 16 ankom til strandingsstedet et søsterskib, der lå i Hanstholm på tidspunktet, for at hale „Skala“ fri af grunden, men kl. 21 stødte han også, heldigvis dog uden at strande, og derfor kappede han resolut slæbetrossen, sejlede ind til Hanstholm, hvorfra han sendte bud efter slæbebåden „Garm“, der lå i Æbeltoft.

Redningsbåden går ind –

Da vejret var fint, gik vi ind med redningsbåden kl. 18.30, hvor den blev halet op i spillet og var i øvrigt klar til ny tur, hvis det blev nødvendigt. Der blev på stedet sat vagt fra kl. 12 til 7. Hver vagttørn var på 2½ time, da der var 14 graders frost, ligesom der var mængder af kvadderis foran landingspladsen.

Vand og brød blev en mangelvare

Kl. 16 den følgende dag blev der alarmeret fra strandingen ved hjælp af lys og flag, og vi tog straks ud,

og vi tænkte, om der skulle være slået hul i skibets bund, idet der jo er tale om stensund, hvor skibet stod. Men det var nu ikke tilfældet – hans radio var gået i stykker, og han manglede både vand og brød, hvad vi så gik ind efter og bragte ud. På det tidspunkt var der masser af is i havet. Båden kom ind igen kl. 18 – klar til evt. assistance, ligesom vagten igen blev sat.

Mens „Garm“ arbejdede

Imidlertid var jo „Garm“ forlængst ankommet og havde givet sig i lag med hurtigst muligt at vriste „Skala“ fri af dens farlige liggeplads. Med sine 1.200 hestekræfter strammede den slæbetrossen gang efter gang, uden at det lykkedes at røre strandingen én tomme, og kaptajnen på „Garm“ håbede på to ting, rolige vejrforhold og højvande. En tredje mulighed blev også desværre nødvendig, før „Skala“ ville give sig, nemlig at kaste størstedelen af lasten, der som nævnt bestod af malt, over bord.

Først efter fire døgn på stengrunden gled strandingen ned i sit rette element bort fra de farlige stenrev og stod med „Garm“ i spidsen sydover langs kysten med Thyborøn som mål.

Alt gik relativt vel – en vestenstorm ville have været værre for strandingsens skæbne; nu var det kun maltet, der ikke blev til øl, men det kommes der jo over.

Noget andet er, om vi fortsat kan have denne farlige stengrund liggende uden virkelig afmærkning – som en fisker bemærkede, da strandingen var sket. – Nu bliver der vel en chance for, at vi får afmærkningen, da strandingen sikkert bliver der. Så kan vi fylde den med cement og anbringe et fyr i skorstenen!

Maagen.

Barkskibet „Crusader” - på de syv have kendt som „Slavekassen”

Sæby-sømands oplevelser med skibet, hvor brutalitet, sultekure og en umenneskelig behandling for de mindste forseelser var matrosens daglige vilkår.

Niels Jakob Andersen fra Sæby havde sejlet en år-række, men tiderne herhjemme var forfærdelig sløje – for fuldbefarne matroser var hyren kun 36 kroner om måneden – og han tænkte stadigvæk på at slippe over til Amerika, hvor hyren var ikke så lidt bedre.

– Omsider, fortæller Niels Jakob Andersen, – fik jeg fat i en stor Novascotia-bark, der lå i Århus, og som hed „Crusader”. Kaptajnen hed Darkey, men af alle de skibe, jeg har været med, udenlandske såvel som danske, har jeg aldrig været med en slavekasse så frygtelig som den.

Den dag, vi kom om bord, havde vi rejst hele natten. Jeg havde en kammerat med, og vi havde fået hyren i København og var som følge deraf trætte og sultne, men så snart vi kom om bord, blev vi sat i arbejde, og der var ikke tale om hverken at spise eller sove. Først da det blev middag, fik vi middagsmad og en times hvil, og her fik vi lejlighed til at gøre os bekendt med det øvrige mandskab.

37 mands besætning – 13 nationer

Der var 37 mand, og disse bestod af 13 (tretten) forskellige nationer, nemlig russere, finner, østrigere, tyskere, franskmænd, spaniere, portugisere, grækere, italienere, negre, englændere, amerikanere og vi to danskere.

Nogle af negrene var amerikanere, ellers havde der været fjorten nationer. De var næsten alle berusede af det på den tid så billige danske brændevin, der kun kostede 28 øre pr. flaske. De blev på grund af fuldkab mishandlet såvel af officererne som ved indbyrdes slagsmål. I et af de mange indbyrdes slagsmål blev en østriger forfærdelig forslået og meldte sig derfor syg, men den slags var der intet, der hed om bord i dette skib, med mindre man kunne leve af amerikansk olie, for anden føde fik han ikke. Han holdt dog ud et par dage uden mad, men måtte så på grund af sult melde sig arbejdsdygtig igen.

Hængt op i armene under mesanbommen

Han bad dog først om noget mad, hvilket han også omsider fik, men da han havde spist, blev der kommanderet „turn to work, Pesander!”, han blev nemlig kaldt Pesander, hvilket betyder bonde, og det er et af de værste skældsord for en sømand. Han sagde da, at han var nødt til at hvile lidt efter sultekuren, men herover blev 1. styrmand rasende; han tog ham op på dækket og gav ham håndjern på, hvorefter han

lod ham hænge op under mesanbommen i armene. Her lod han ham hænge i ca. 20 minutter, og staklen var da ganske sort både i ansigtet og på armene. Jeg er sikker på, at der er mangen en havnearbejder i Århus, der kan huske det, for det var vistnok havnearbejderne, der hjalp ham til sidst. Da håndjernene blev taget af ham, viste det sig, at han var blevet helt sindsforvirret. Han sprang fra rælingen ned på kajen, et spring på 7 alen, og vi så ham aldrig mere. Jeg tror nok, han af havnearbejderne blev fulgt op til konsulen, hvor han blev afmønstret, og derved slap han fri for, hvad vi andre skulle igennem, inden vi slap fri.

Kæmpeslagsmål med knive i Århus havn

Skibet havde losset én ladning majs og hvede, og vi lå nu og tog ballast ind for at gå til New York. Men inden vi kom af sted, havde vi en frygtelig redelighed. Mandskabet havde fået penge og gik i land og købte brændevin og drak sig fra både sans og samling, og det varede heller ikke ret længe, før slagsmålet var i fuld gang, og i løbet af få minutter var alle disse forskellige nationer i totterne på hinanden, og til sidst gik de løs på hinanden med knive. Der blev sendt bud efter politiet, men ikke en af dem vovede sig ned i lukafet til den hylende og kæmpende, vilde flok. Endelig langt ud på natten blev der dog lidt ro, dels på grund af spiritussens virkninger og dels på grund af blodtab, og til sidst faldt de helt sammen og lå hulter til bulter imellem hinanden på dørken (gulvet). Da vovede endelig politiet sig ind og tog en del af dem med på stationen.

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

Kaptajnen måtte næste morgen gå op på politistationen og udløse disse 19 mand med høje bøder, som de selvfølgelig senere måtte afbetale. Såvidt jeg husker, var det 11 dollars for hver.

Endelig kom vi da ud at sejle, men ak, hvilket liv. Indbyrdes slagsmål mellem mandskabet, og på vagterne blev vi torteret efter alle kunstens regler af officererne. Vi to unge danske kunne dengang kun lidt engelsk, og det var jo det eneste sprog, der blev talt på dækket, men jeg skal love for, at vi gjorde os vor flid for at få det lært.

Knytnæve i ansigtet, så blod flød fra næse og mund

Hvis vi, grundet på vor ukendskab til sproget, ikke svarede på en forespørgsel fra officererne, da var vi sikker på, at det næste, der hændte, var, at vi fik en knytnæve i ansigtet, så vi røg hen ad dækket med blodet flydende af næse og mund. Lidt engelsk kunne vi jo, men hvis vi så svarede korrekt nok, men glemte at sige *sir* (herre), var traktementet det samme. Så jeg skal love for, der var få tanker, der drejede sig om andet end at få lært engelsk. Jeg havde fået fat i et stykke kridt, hvormed jeg på min køje skrev alle de sætninger op, jeg hørte, så jeg til sidst havde hele køjen fuld af gloser. Når jeg så havde fået disse banket ind i hovedet, så jeg kunne huske dem, tørrede

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. bådmand og motorpasser Knud Nielsen Krogh, Klitmøller, født den 19. oktober 1892, er afgået ved døden den 1. februar 1970.

Knud Nielsen Krogh blev ansat ved redningstvæsenet 1. oktober 1922 og tog sin afsked den 1. oktober 1954 på grund af alder. Han havde fået tildelt Redningstvæsenets jubilæums-medalje.

Knud Nielsen Krogh var en pligttopfyldende mand, og med ham som motorpasser var man aldrig i tvivl om, at motoren var i orden, når vi skulle ud, enten det var redningsforetagende eller øvelse. Knud N. Krogh var sømand og havde i sin ungdom faret på verdenshavene, indtil han som fisker nedsatte sig ved Klitmøller, som dengang var et stort fiskeleje. Han fik også at se bådene forlade fiskelejet ved Klitmøller, noget som han og andre på hans alder ikke ret kunne forenes med.

K. O.

Betjeningsmand Aage Paarup, redningsstation „Hennegaard”, er afgået ved døden den 20. januar 1970. Aage Paarup var født den 10. april 1913 og blev således kun 56 år. Han blev ansat ved redningsstation „Hennegaard” den 1. februar 1957. Fhv. bådmand Hans Peter Poulsen, Snogebæk, er afgået ved døden den 20. januar 1970. Hans P. Poulsen var født 4. januar 1878 og blev således 92 år. Han blev ansat 1. november 1910 og afskediget 30. september 1938. Han havde fået tildelt Redningstvæsenets jubilæumsmedalje.

75 år

Fhv. bådformand Chr. L. Christensen, Thyborøn, fylder 75 år den 15. marts 1970.

50 år

Betjeningsmand Engers Asger Iversen, Rindby, fylder 50 år den 19. marts 1970.

jeg dem ud for at få plads til nye gloser. Ja, vi havde en gavnlig skole, der tvang os til flid, og jeg nåede at få den anerkendelse, at jeg lærte hurtigt.

Nu kan det være, at en eller anden vil spørge, hvorfor vi fandt os i alt dette, og jeg kan kun svare, at det var vi tvunget til. Enhver der på den tid mønstrede en amerikaner, måtte finde sig i, at han såvel som hans bagage blev undersøgt, om der fandtes skydevåben, og dersom der fandtes noget, blev det øjeblikkelig konfiskeret, og vi havde alle skrevet under på, at vi ikke medførte skydevåben.

– et skridt videre, og du er dødsens

Selv vore knive blev spidsen slebet af. Hertil kom, at alle officererne havde revolveren parat ved den ringeste lejlighed. Så de bare, at det begyndte at koge op i en mand, greb de øjeblikkelig til baglommen, idet de råbte: „Et skridt videre, og du er dødsens”.

Ombord i vort skib var der jo mange sydlændinge, hos hvem blodet er varmt, og kniven sidder løs, men erfaringen havde for længe siden belært dem om, at det gjaldt om at bide vreden i sig, da al modstand

Fast ansættelse

Bådmand Arne V. Petersen, redningsstation „Skagen Havn”, er fastansat fra den 1. februar 1970.

Bådmand John B. Madsen, redningsstation „Skagen Havn”, er fastansat fra den 1. februar 1970.

Bådmand Edvard A. Christensen, redningsstation „Rønne”, er fastansat fra den 1. februar 1970.

Bådmand Verner Kofoed, redningsstation „Rønne”, er fastansat fra den 1. februar 1970.

Ansættelse på prøve

Fisker Jens Baltesen er ansat på prøve ved redningsstation Nr. Vorupøre fra den 1. marts 1970.

Fisker Leif Abildgaard er ansat på prøve ved redningsstation „Lildstrand” fra den 1. marts 1970.

Anders H. Kristensen er ansat på prøve ved redningsstation „Thorsminde” fra den 1. marts 1970.

Henry Jul Nielsen er ansat på prøve ved redningsstation „Nymindegab” fra den 1. marts 1970.

Betjeningsmand Simon Enevold Andersen er ansat som opsynsmand ved redningsstation „Nymindegab” fra d. 1. marts 1970.

Afskedigelse

Opsynsmand Kristen Johnsen Høy, redningsstation „Nymindegab”, er afskediget på grund af alder ved udgangen af februar måned 1970. Kristen Høy blev ansat 1. oktober 1930 og ville altså den 1. oktober 1970 have været ansat i Redningstvæsenets tjeneste i 40 år.

Bådmand Svend Aage Møller, redningsstation „Vesterø”, er afskediget på grund af sygdom ved udgangen af februar måned 1970.

eller selvforsvar ville blive betragtet som mytteri, og mytteri har officererne lov til at bekæmpe med de efter forholdene nødvendige midler, og mangen mand er af den grund blevet skudt ned, og mangen officer med. Når så endda forholdene havde været lige for begge parter, så at hver kunne få sin ret, men hvem der kender amerikansk ret, ved, at for den lille i samfundet findes der ingen ret. Pengene behersker i Amerika alt, pressen, politikken og retten, og dengang mere end nu, skønt det sikkert endnu er galt nok. Så det klogeste er at lide og tåle, skønt det ikke altid er lige let især for voksne mennesker med gode kræfter, og som ikke ejer gudslivet som kraft til kampen. – Så vi fandt os i nogen måde i hvert fald en tid lang i den hårde behandling.

Tænk, hvad det vil sige for voksne mennesker, at så snart der blev givet en ordre, og vi alle skulle have fat i et eller andet, så var det ikke i gang, men i løb, og ve den, der var bagest, idet vi havde en flok hylende officerer i hælene på os, og det lød klisk-klask til de stakler, der var bagest. Ja, mere end én måtte bæres ind som halvt eller helt bedøvet. Men var han

ikke på dækket i løbet af de næste 4 timer, blev han lukket ned i noget, der kaldtes lazarettet, på sultekur og amerikansk olie. Jeg havde ikke været mange timer om bord, før jeg sagde til mig selv: „Du kan lige så godt springe over bord straks, for levende kommer du aldrig herfra“.

Arbejdede fra kl. 2 morgen til kl. 23 om aftenen

Skibet var blankskrabt lige fra fløjknappen til kølsvinet på skansebeklædningen nær, og selv dér var støtterne blanke og ferniserede. Det var i juni måned, vi gik over Nordsøen og Atlanterhavet, så vi havde lyse nætter. Kl. 2 om morgenen begyndte arbejdet, og det varede lige til kl. 23 om aftenen. Nogle skulle skrabe master og stænger, andre ræer eller også skure dækket med store sandsten. Dette sidste foregik på den måde, at vi lå på knæene og skurede løs med sand og vand ved hjælp af sandsten. Tænk bare, hvad det vil sige i mange timer ad gangen at ligge på den måde. Det varede heller ikke ret mange dage, inden der gik hul på knæene, men vi måtte selvfølgelig blive ved alligevel. Ja, vi kunne skribe af smerte, når vi skulle begynde om morgenen, men hvis vi gjorde det, ville vi jo kun blive til grin for officererne. Officererne, siger jeg – nej, den største part af dem var kun store, kraftige bøller, der var antaget som slave-drivere. Der var næppe to foruden kaptajnen, der kendte en smule til navigation. Vi havde især en, der kaldtes 2. styrmand, en mægtig bryderskikkelse, stor og kraftig som få, og dertil forfærdelig ondsksfuld. Ham var der mange, der lovede meget godt, når vi kom til rejsens ende. Vi havde mistanke om, at han var en amerikaniseret svensker, men mærkeligt var det, når vi to danskere ikke forstod ham, kaldte han en eller anden af svenskerne eller nordmændene hen, for at de kunne forklare, hvad han mente, forudsat da, at vi ikke fik en knyttnæve i synet. Men en nat gik naturen over optugtelsen, idet en finne talte svensk og sagde: „Dersom jag möter honom en afton i New York, skal han aldrig komma levande ifrån mig igen“. Det hørte og forstod styrmanden og sagde da til ham: „Åh, du skal ikke besvære din tanke med den ting, for du kommer aldrig levende til New York“. Så vor mistanke var rigtig nok, han var svensk og forstod svensk.

Bedrede vilkår om bord

Da vi havde været nogen tid om bord, blev mine kår forresten en del forbedret. Jeg var jo ung og rask, så jeg var som regel aldrig blandt de bageste og undgik derved mangt et knubs. Men en aften stod vi og halede luvart storbrase tot, og der blev kommanderet „vel, sæt fast!“. En nordmand, der stod foran mig, råbte: „Lad gå bag ved“, men idet han skulle til at sætte brasen fast, opdagede han, at han stod ved den forkerte nagle, og i stedet for at sætte fast ved den rigtige, lader han hele brasen løbe ud igen. Jeg stod ganske vist ved den rigtige nagle, men idet nordmanden råber „lad gå bag ved!“, slap jeg, der stod bag ved ham, selvfølgelig, men i det samme brasen løber ud, får jeg af 2. styrmand en sådan en på kassen, at jeg

trillede langt hen ad dækket. Da jeg fik mig selv samlet sammen, spurgte jeg styrmanden, hvorfor jeg fik den; han spurgte mig da, om ikke det var mig, der stod ved naglen, hvortil jeg svarede: „Jo, det var det måske nok, men den, der stod foran mig råbte: Lad gå bag ved!“. Han svarede da: „Allright, så kan du slippe næste gang, du fortjener én“. Det var hele den undskyldning, jeg fik.

Blev vi purret ud til at rebe sejlene og ikke var på dækket i løbet af 2½ minut, blev vi enten holdt oppe hele næste frivagt, eller også fik den sidste, der kom ud, en af en mægtig stor tamp.

Glemte titulaturen „sir“ og blev slået fordærvet

Nå, men jeg vender tilbage til blankskuringen af dækket. Der lå vi arme stakler med knæene i det blodige kød og skurede væk på dette store dæk, så det til sidst var så blankt, som om det var høvlet. Det var en hård omgang, især da dagen var så lang. En dag siger en finne, som vel talte engelsk lige så dårligt som vi danske, ja, jeg tror endda dårligere, da han havde sværere ved at lære det. Han havde skuret et stykke af dækket og ville have det godkendt: „Er dette godt nok?“ (altså uden at tilføje „sir“). Men 2. styrmand blev ligefrem rasende og griber en sandsten, og idet han råber: „hvem i helvede tror du, du taler til, en ko eller en okse, eller hvad?“ kaster han stenen med al sin kraft, så den rammer den stakkels finne lige i brystet, så han segnede bagover lige med det samme, helt blå i ansigtet og med fråden ud af munden, og vi troede, han var død. Det var forresten den samme finne, som styrmanden havde lovet aldrig skulle komme levende i land i New York.

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

Blandt styrmandene var der forresten en nordmand, der ville være ved, at han var nordmand. Han havde ofte ondt af os og sagde: „I skal holde sammen, så er jeres trængselstid forbi“, men desværre, det var umuligt. N. P.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Niels Jacob Andersen

Sømandsmissionær Niels Jacob Andersen, Sæby, døde sommeren 1937. — På hans grav på Sæby kirkegård har venner af Indenlandsk Sømandsmission rejst en enkel, men smuk natursten, der foruden inskription bærer en stor havmåge i bronzerelief.

Niels Jacob Andersen var født 2. december 1859. Som ganske ung fik han hyre med en fiskerkvase fra Frederikshavn med en hyre på 14 kroner om måneden. I tyve år derefter sejlede han til søs — det meste af tiden som fuldbefaren matros med de store sejlskibe på verdenshavene. — Han oplevede at blive „shanghaiet“. Og en af hans mest dramatiske sejlskibe var med Novascotia-barkskibet „Crusader“.

Niels Jacob Andersen fik tidligt et religiøst genembrud. Det var under en orkan i Atlanten uden udsigt til at komme levende i land, og denne oplevelse kom til at præge den unge sæbynit for livet.

35 år gammel kom han til at arbejde for Indenlandsk Sømandsmission — det meste af tiden som rejsemisionær. Også i broderlandet Norge var han en kærkommen gæst. Søfolk fra Bergenskanten og fiskere fra Lofoten har givet udtryk for glæden over at have lyttet til „ham danske sømanden Andersen fra Sæby“.

Ved juletid var han sikker gæst i søndagsskolerne. Og han forstod som få den kunst at fange børnenes opmærksomhed. Mangen en søndagsskoleledning fra den tid vil nikke genkendende, når vi i omstående betretning genopfrisker en af Niels Jacob Andersens oplevelser fra havet — fortalt i hans eget djærve og ukunstlede sprog.

GAVEN TIL DE SKOTSKE REDNINGSMÆNDS EFTERLADTE

Vi kan allerede konstatere, at opfordringen til redningsstationerne om at give en gave til de skotske redningsmænds efterladte er blevet godt modtaget, hvad vi da også regnede med — siger form. opsm. Wenzel Rasmussen.

Der er allerede kommet bidrag fra mange stationer, og de, der endnu mangler, venter vi, når folkene kommer sammen midt i måneden for lønudbetaling.

Når vi har hørt fra stationerne, vil der i bladet fremkomme nærmere redegørelse for vore medlemmer, siger Wenzel Rasmussen.

UNIVERSALMIDLET

Da fjorten dages hvedebrød var vel fortæret, stod facit klart: de begge var besværet; for manden var vist noget af en bengel, og hun imod hans tro ej helt en engel.

Så gik det ned og op, men mest dog ned, der kamp blev ført, og ofte var den bed.

De længe måtte efter freden bie,

thi den kom først, da han fandt på at — tie.

J. Gr. Pinholt.

LISTE OVER INDKOMNE BELØB FRA GAVEBØSSERNE I 1969

Redningsstation	Beløb	Redningsstation	Beløb
Allinge	12,00	Neksø	60,00
Anholt Havn	3,00	Nymindegab	11,00
Bjerregaard	20,00	Odden Havn	7,60
Christiansø	12,00	Rindby	12,00
Esbjerg	15,00	Rønne	15,00
Ferring	12,00	Skagen Havn	21,50
Flyvholm	6,50	Slettestrand	91,07
Gedser	20,00	Stenbjerg	21,00
Gl. Skagen	47,15	Svaneke	12,00
Grenaa Havn	21,00	Sæby	9,00
Gudhjem	12,00	Sønderho	12,05
Hals	5,00	Søndervig	5,00
Hanstholm	5,00	Thorsminde	20,00
Hasle	30,00	Thorupstrand	15,88
Hennegaard	12,00	Thyborøn	1,60
Hvide Sande	20,00	Tisvildeleje	6,00
Klintholm Havn	37,00	Tuskær	20,00
Klitmøller	15,00	Vejrs	7,00
Lildstrand	32,70	Vester-Agger	9,00
Lyngby	13,00	Vesterø	14,00
Løkken	7,02	Vigsø	5,00
Lønstrup	41,70	Østerby	19,00

I alt kr. 793,77

Hvorfor males skibe?

Det er nødvendigt at sejle, sagde de gamle romere. Men hvorfor maler vi?

Kulør på tilværelsen

De forskellige rederier anvender hver sit kulørsystem på deres skibe for også på denne meget iøjnefaldende måde at „vise flaget“. — (Når Grønlandsbådene er orange, er det nu ikke blot af æstetiske grunde, men fordi denne nuance vides at forøge synligheden under arktiske forhold). Men bevarelsen af det karakteristiske udseende forudsætter dels, at nybygningsmalingen har været udført hensigtsmæssigt på værftet, dels at malingen på skibet vedligeholdes over for afblegning, afskalning, afskrabninger — og rustdannelse. Herom skulle denne artikel især dreje sig.

Fartøkonomien er det vigtigste

Selv om det falder uden for denne artikels rammer, skal det dog ikke forbigåes, at udførelsen af den senere vedligeholdelse af skibsmalingen — der er værftsarbejde — har afgørende økonomisk betydning. Når den normale fart er 15–20 knob, så betyder det noget, hvis farten nedsættes med ½–1 knob. Det koster meget i ekstra olieforbrug at holde den normale fart, hvis skibsbunden er blevet ru, således at skibet ikke glider glat igennem vandet.

Farttabet skyldes begroning med „skaller“ og „græs“ eller tæring af ståloverfladen på grund af korrosion (rustdannelse). I det første tilfælde kunne man tale om biologisk ruhed og i det andet om sysisk ruhed.

Når der tales om tæring, altså bortfjernelse af stål-materiale, må dette materialetab ikke betragtes som værende af væsentlig betydning, hvis det blot var

jævnt fordelt, men grundtæring, d. v. s. voldsomme lokale angreb af korrosion, kan føre til stålpladernes gennemtæring med de alvorligste konsekvenser for sikkerheden.

Dybest set er årsagen til, at man maler skibe nok den, at stål, som jo er det helt dominerende materiale til skibsbygning i vore dage, egentlig ikke er noget velegnet materiale under synsvinklen holdbarhed under de forhold, som skibe færdes i.

Jern og stål har jo været kendt langt tilbage i historien – navnet „Jernalderen“ vidner herom. Først i midten af det forrige århundrede blev stål imidlertid så billigt at fremstille, at det kunne finde anvendelse i stort omfang som konstruktionsmateriale. I betragtning af de kvalitetsforbedringer, som vi har iagttaget for de kunstige fibre, plasticmalinger, kunstgummi og også for malevarernes vedkommende, er det jo meget mærkværdigt at måtte konstatere, at der til trods for store teknologiske fremskridt i andre henseender, ikke er fremkommet et stål med bedre modstandsdygtighed over for havvand i de forløbne hundrede år.

Heldigvis eksisterede der før fremkomsten af stål-skibene beskyttelsesmaterialer og -systemer for skibe, og skønt de var udviklet for helt andre formål end beskyttelse af jern mod korrosion, har de faktisk gjort skibe, sådan som vi kender dem i dag, praktisk mulige.

Malematerialer har fra de ældste tider været brugt til at beskytte andre materialer. Deres oprindelse går helt tilbage til forhistorisk tid. Hvis vi kan stole på Første Mosebog som en beretning om den tekniske udvikling, så må Noah betragtes som en af de første skibsmalere, for i 6. kapitel, 13., 14. og 22. vers lyder det:

„Da sagde Gud til Noah . . . Men du skal gøre din ark af gofetræ og indrette den med rum ved rum og overstryge den med beg både indvendig og udvendig; . . . og Noah gjorde ganske som Gud havde pålagt ham; således gjorde han“.

Skibsmaling blev således i begyndelsen anvendt for at beskytte træ imod at lække og imod angreb af pæleorm; altså ikke som middel imod korrosion.

Mere nøjagtig information har vi om det første forslag om brugen af princippet om katodisk beskyttelse af skibsbunde. I 1824 fremsatte Sir Humphrey Davy sin idé over for The Royal Society i London om at reducere opløsningen af kobber-forhudningen, som da blev brugt på træskibe, ved at forbinde kobberet til blokke af mindre ædle metaller såsom jern eller zink. Også katodisk beskyttelse blev således oprindeligt anvendt med andet formål end at bekæmpe korrosion på stålskibsbunde.

Uden beskyttelse mod nedbrydning af vejrliget og havvandet ville verdens handelsflåde være utænkelig. Derfor er det nødvendigt at male skibe og at vedligeholde malingen, men det er i stærk stigende grad blevet nødvendigt, at vedligeholdelsen sker på sådanne måder, at arbejdet tager mindst mulig tid, og at holdbarheden bliver så stor som muligt.

(Danmarks Skibsfart)

Skæbnens tråde

Sprede strejflys over skæbner og tildragelser i det nordjyske fiskerleje Voersaa . . .

Hans Peter Grees blev født i Voersaa 1858. Da han var 12 år gammel, døde moderen. Hun blev syg en vinter-søndag med et forrygende vejr efter netop i Albæk kirke at have fået sin lille nyfødte pige døbt. Tilbage i det lille hjem var så faderen med de to drenge – 12-årige Hans Peter og 9-årige Christian, mens den lille nyfødte blev anbragt hos familie i et fjerntliggende sogn bag den jyske ås.

Da de to knægte var i konfirmationsalderen, døde også faderen, der længe havde skrattet og hvis sind var blevet formørket efter hustruens bratte død.

Ingen kom de to drenge til hjælp, da de blev alene. Og sognet var vel også helst fri for at få udgifter på et par fattigmands-unger.

De to drenge, der var mere end stærkt knyttet til hinanden og vedblev at være det et langt liv igennem, tog imidlertid trods deres unge alder kampen for tilværelsen op. De gik på jagt, og de tog på havet i deres lille båd og fiskede, og hvad der blev fanget, solgte de til bønderne rundt i oplandet eller byttede sig til madvarer. Til tider var der knap en brødskorpe hos dem, men hårdhalsede og raske fyre var de, og i folks omdømme og agtelse steg de efterhånden til en legende. Og lillesøsteren i det fjerne sogn, som de jo knap kendte, skulle også huskes på. Hun måtte ikke mangle det nødvendige.

Som tiden gik, blev de to brødre til et par stoute karle. Den yngste – Christian – var en årrække ansat på Læsø Rende fyrskib. Det var dengang, den månedlige hyre androg 50 kroner. Og storebror – Hans Peter – sejlede om sommeren med et mindre fragtskib fra Ålborg, der gik i fragtfart på Limfjords-byerne og ellers hentede trælast hjem fra svenskekysten. En sommers hyre kunne indbringe 3000 kroner, så han var efter datiden faktisk en holden mand, når han om efteråret vendte hjem til Voersaa for at bruge hele vinteren til jagt og fiskeri.

Hvordan Hans Grees blev gift med den dejlige pige Gerda Lilja fra Göteborg, er en beretning om gud Amors lunefulde rænkespil – eller sagt mere nøjternt: på en eller flere af de ganske små tilfældigheder, som fuldstændig er i stand til at ændre kursen for menneskeskæbner . . .

Hans Grees brugte ikke penge til unytte, men havde dog flottet sig og i Ålborg købt et fint og dyrt lommeur og dertil en prangende sølv-urkæde – måske lidt for prangende. Dette ur var hans stolthed – det gik så præcist, at det passede på minut med uret på Budolfi kirketårn – selv også når han fra en længere tur helt ned til Østersøen igen fik Budolfi kirketårn i sigte.

Men en dag gik lommeuret i strejke. Urmageren lovede det dog istandgjort til næste dag inden afsejlingen til Göteborg. Urmagerens løfte blev ikke holdt,

og da Hans Grees et par dage efter i Göteborg ville spadserere en tur, var det uden hans elskede ur i vestelommen. Derimod prangede den flotte sølvkæde tværs over maven fra højre til venstre vestelomme. Jo, han var ikke ueffen, den danske sømand på landlov.

Det var også lige præcis, hvad en svensk ungmod tænkte, da hun mødte ham på gaden. Da hun frejdigt – måske lidt underfundigt – spurgte, hvad klokken var, måtte ungersvenden tilstå, at sølvkæden for tiden kun var til pynt, da uret var til reparation.

Men den friske pige opnåede da sin hensigt – at komme i kontakt med den fremmede. Det blev til en lang sommeraftens-spadseretur med den gæve søgut fra Danmark. Og sympati fra begge sider var der ikke noget i vejen med. Men den unge Hans var alligevel ikke helt situationens behersker, thi da han næste dag forlod Göteborg, efterlod han i forfjamskelse kun sit fornavn til den unge Gerda Lilja, som pigen hed.

*

Tiden gik. Det var blevet vinter, og Hans Peter var igen hjemme i Voersaa, og som tidligere vintre atter beskæftiget med jagt og fiskeri.

Gerda Liljas interesse for den danske ungersvend gav sig imidlertid et ikke helt almindeligt udslag. – Målbevidst rejste hun til Danmark og tog plads i Grenå. Det var sådan et centralt punkt i Jylland, mente hun. Når hun nu ville være lidt vaks og holde godt øje med havnen, måtte hun jo før eller senere få lejlighed til at ræffe sin i hjertet udkærne.

Om imens går Hans Peter hjemme i Voersaa. Måske nok med længsler efter den frejdige pige i Göteborg. Men noget initiativ er endnu ikke kommet til udfoldelse.

Så sker der det, at en Voersaa-fisker, der havde været sydpå, kommer hjem og fortæller Hans Peter, at han på havnen i Grenå har truffet en svensk pige ved navn Gerda, der søgte efter en dansk sømand, hvis signalement lige præcis passede på Hans Peter.

Det blev startskuddet, der satte himmel og hav i bevægelse. Næste morgen startede Hans Peter i sin skyde-kajak, der ellers kun var beregnet på sejlads langs sivene i åen derhjemme. Med jagtgeværet som eneste bagage padlede han sig sydpå langs kysten inden for revlerne mod det fjerne mål, Grenå havn. Programmet var hver dag det samme. Når mørkningen hen på eftermiddagen begyndte at sætte ind, slæbte Hans Peter sit lille skrøbelige fartøj op på strandbredden, og de vildænder eller andre strandfugle, han i dagens løb havde været så heldig med sit jagtgevær at få ram på, bliver på den første den bedste bondegård byttet med et måltid varmt mad – og derefter som sovested for natten en lun bås i kostalden.

Som den friske gut han var, nåede han trods vinterkulden og strabadserne efter nogle dages forløb til Grenå. Opsøgte og fandt Gerda. Og da han et par dage efter ad samme rute og på samme måde drog hjem til Voersaa var det med løfte om, at Gerda så snart som muligt ville komme til Voersaa og som hans kone dele ondt og godt med ham i fremtiden.

Efter at begge brødrene – Hans Peter og Christian – var blevet gift, begyndte de så igen i fællesskab det fiskeri, som de allerede som drenge havde været be-



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS
SKIBSBYGGERI

All i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS

HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET

VENDELBANKEN

HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Alltid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: „Fiskeauktionen“

skæftiget med. Det blev til et samarbejde mellem de to uadskillelige brødre, der varede lige til slutningen af tyverne.

Christian Grees døde i 1930. I 1926 døde Gerda, og hendes mand, Hans Peter døde i 1942 – 84 år gammel.

Det kan nævnes, at de to brødre, der fra tidligste ungdom havde prøvet livets barske virkelighed og altid havde sat en ære i at kunne klare sig selv uden hjælp fra „offentlige kasser“, heller ikke i deres alderdom ville modtage folkepension. N. P.

HØG OVER HØG

I Vesterbrogade i København satte en forretning dette skilt op, hvorpå der kunne læses: „Hos os er kunden konge“. – Dagen efter havde konkurrenten sat et skilt op, hvorpå der stod: „Hos os er kongen kunde“.

Høfder efter**»brug og smid væk«-system**

**Nyt kystrikringsystem prøves
bl. a. ved Skagen**

Der er i Jylland indledt en forsøgsrække med en ny slags høfder til kystsikring, der lægges ud efter princippet »brug og smid væk«.

Det er firmaet P. S. Nielsen i Frederikshavn, der har lagt de nye høfder ud to steder for at få praktiske erfaringer.

Prøvehøfderne består iflg. *Ingeniør- og Bygningsvæsen* af en række elementer. Hvert element består af en »sæk« af plasticvæv, der nærmest har form som en ret vinkel. Hvert ben i vinklen er to meter langt, og benenes tværmål er 40 gange 70 centimeter. Plastic-sækkene er fyldt med sand og vand og vejer i fyldt tilstand ca. 4 tons.

De vinkelformede sække lægges inden i hinanden og danner tilsammen en høfde.

Det ene sæt nye høfder er udlagt for en privat kystsikringsforening ved Rødhus i Vendsyssel, det andet skal sikre kysten ved det grå fyr nær Skagen. Her er stranden kraftigt udsat som følge af ralgravningen.

Høfderne har den fordel, at de ikke kan undermineres som stenhøfder eller betonstøbning, siger en repræsentant for firmaet P. S. Nielsen. Dertil kommer, at de sandsynligvis bliver billige. Hvis der sættes en serieproduktion i gang, bliver prisen omkring et par hundrede kroner for én meter høfde. Sækkene knækker ikke, men følger bunden. *jb.*

Ikke kendt på egnen

Jens og Peter var på kroen og fik en øl og en bjesk. Det gik hen og blev til lidt mere end den daglige ration, hvorfor stemningen var lidt høj, da de forlod kroen. Som så mange andre i en lignende situation havde de let ved at komme op at trættes. Det varede da heller ikke ret længe, inden de skændtes om, om det var solen eller månen, de kunne se på himlen.

Da de lidt efter mødte en mand, mente de, at han måtte kunne afgøre stridsspørgsmålet. Men det kunne han ikke, for, som han svarede:

– A ær intj tjaej hær på ejnen!

EMBLEMER

På given foranledning gør vi opmærksom på, at emblemet fås ved henvendelse til kassereren for vor forening: Bådmand N. Chr. Andersen, Nr. Vorupør, 7751 Sjørring.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Salv. Gæld. Ubre
1888
Tlf. *82 12 11 LEMVIG Giro 47229

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bevlingsbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefon: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 08 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHÅNDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER . BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet. Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsens bogtrykkeri, Lemvig.

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning
Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 84

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED BYENS HJERTE

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00
Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket
Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for fiskerfartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodbinderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft

v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpillen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**

Holmstrup & Madsen

eksam. tandtekniker

ALT I MODERNE TEKNIK

Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1970

37. aarg.



Hansthalm Sømandshjem

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpiilen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**

Holmstrup & Madsen

eksam. tandtekniker

ALT I MODERNE TEKNIK

Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1970

37. aarg.



Hanstholm Sømandshjem

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIREN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

LEDIG

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen
Kaffe og smørbrød
Telefon (05) *12 82 88

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen
Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) ASt 782

LEDIG

Dampskibsselskabet

TORM

København

LEDIG

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{Å/S} Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

1. april 1970

37. årg.

En festlig indvielse af et smukt sømandshjem

Der var flag og feststemning, da havnebyen Hanstholm søndag den 15. marts indviede det nye sømandshjem. Det var i det hele taget sømandsmissionens dag med gudstjenester i de tre kirker, Hanstholm, Rær og Klitmøller kirker. Middagen på sømandshjemmet var for en særlig indbudt kreds - og om eftermiddagen åbnedes dørene til festen, hvori deltog ca. 300 gæster.

Sømandshjemmets formand, pastor Hauge, Rær, bød velkommen, og festtalen blev holdt af formanden for Indenlandsk Sømandsmission, domprovst Nepper Christensen, Helsingør. Teksten var: „Se, jeg har stillet dig foran en åben dør, som ingen kan lukke“.

Disse ord taler om den dør, der repræsenterer de mange muligheder, vi har for at opleve, at mennesker kommer til Gud.

- Indenlandsk Sømandsmission har ofte lagt mod for dagen - ja, jeg må måske være så dristig at sige, at den undertiden har været i besiddelse af troens dristighed. Man kunne spørge: Er denne storslåede bygning i Hanstholm, rejst af menigheden i Danmark og Sverige, ikke for dristigt et projekt?

Når spørgsmålet stilles, er det fordi et sømandshjem ikke blot skal være et spise-, sove- og underholdningssted, men også et åndeligt hjem. Magter vi at gøre det til det? Nej, vi magter det ikke. Vi kan ikke stille bare en lille smule op, når det gælder om at give et hus åndelig rigdom og indhold.

Men der kan stilles noget op med os - og det gør Gud.

Opgaven her bliver at række mennesker en broderlig hånd, også de mennesker, der føler, at „Adamsbilledet“ er blevet nedskrevet til en skygge på en mur. Vi kommer i Jesu navn - det er vor forholdsordre. Og så skal vi nok opleve, at der „vil altid være en ukendt søgen på en åben mark“.

Et sømandshjem er kirkens forgård. Må det blive sandheden om Hanstholm sømandshjem - så går man ind ad den rigtige dør.

Efter festtalen fulgte en lang række hilsner, og samtlige indebar gode ønsker og tak for sømandshjemmet. Vi nævner de navne, der havde ordet: Indenrigsminister H. C. Toft, folketingsmand Chr. Damsgaard, formanden for Danmarks Havfiskeri Fr. Lodberg, amtmand Martensen Larsen, formanden for

Dansk Fiskeriforening, folketingsmand Henry Sørensen, formanden for de svenske vestkystfiskere, rigsdagsmand Olle Johansson, bankbestyrer Niels Jensen, formanden for centralforeningen af fiskeriforeninger i Thisted amt Svend Heiselberg, kaptajn Rudolf Christiansen, pastor Axel Petersen, pastor Konrad Stormark, Bergen, biskop Erik Jensen, pastor Frank, Göteborg - endvidere endnu August Andersen, Skagen, Poul Mathiassen, København, provst Waage Bech, Skagen, forretningsf. Greunkjær, købmand E. Krabbe, Uglev, bestyrer Thomas Jensen, Skagen, pastor Reisne (svensk sømandspræst i Hirtshals og Skagen).

Pastor Hauge takkede til slut alle bidragydere og dem, der har projekteret og bygget sømandshjemmet - der står som et resultat af offervillighed og kærlighed til en god sag.

Generalsekretær, pastor Eilschou-Holm føjede sluttelig sømandsmissionens tak til.

*

De allerførste midler i kassen hidrørte fra salget af det gamle sømandshjem i Thisted. Det næste, der skal nævnes, er de brugte frimærkers eventyr - idet ikke blot hele Danmark, men også fra de fleste lande i verden kom der frimærker, der blev omsat i penge, og man har, hvor utroligt det lyder, foreløbig rundet de første 200.000 kr. Helt rørende er dette - med de mange små og store frimærkepakker, der kom, og ikke mindre de mange hænder, der var med til at „bede om“ for senere at sortere værdierne.

Vi takker dem alle, men må nøjes med at nævne den ene mand, der stod i spidsen - frimærkegeneralen, kaptajn Rudolf Christensen.

For ikke at komme på gyngende grund bør det udelades at nævne, hvor mange pakkefester der har været holdt i sognene rundt om i landet til fordel for Hanstholm sømandshjem - det er mange, og de gav mange penge.

Sømandshjemmet er en imponerende, smuk bygning, der ligger på selve havnen. Den er rejst i samarbejde med den svenske sømandsmission, der for en fjerdedel af de tre millioner, den står i, får rådighed over en del af bygningen til kirkesal, læseværelse og bestyrerlejlighed. På 1. sal er restauration, køkkenregionerne, cafeteria og opholdslokaler, og på 2. sal værelser til udlejning og bestyrerlejlighed, mens hele underetagen er udlejet til offentlige kontorer m. v.

Brug billigere toiletpapir, og Østersø-torsken kan reddes

Udgiften til opførelsen af kemiske rensningsanlæg i Østersø-landene kan dækkes ved at spare 20 cigaretter om året pr. ryger, siger ekspert i kemisk rensning af spildevand.



– Brug billigere toiletpapir, og torskebestanden i Østersøen kan reddes, siger en ekspert i kemisk vandrensning, ingeniør P. Meldgaard, Paul Bergsøe & Søn Trading A/S i en samtale med Ingeniør- og Bygningsvæsen. Ingeniør Meldgaard beskæftiger sig for tiden med rensningsforsøg af Utterslev Mose, og hans kommentar falder i forbindelse med spørgsmålet om, hvorfra kapitalen til de store rensningsanlæg skal komme, for at spildevandet fra lande ved Østersøen kan renses.

Forureningen af Østersøen har taget et omfang, som skader tilvæksten i fiskebestanden. Det er i første omgang torskeynglen, der er truet. Når iltmætningen i de af Østersøens vandlag, hvor torskeynglen udlægges, falder under 40 procent, dør torskeæggen.

Iltmængden har sin oprindelse i den forurening, som forekommer gennem udledningen af spildevand i Østersøen, bl. a. gennem flere større floder og vandløb, som hver for sig afvander landarealer med tæt befolkning og en stærkt udbygget industri. Spildevandet fra de mange millioner mennesker og industrierne bevirker en ophobning af dødt organisk materiale langs Østersøens bund. Det døde organiske materiale bruger store mængder ilt til sin nedbrydning – og svovlbrinte dannes.

Fiskeriundersøgelser gennem de senere år har vist, at der allerede findes svovlbrinteforekomster i Østersøen på de områder, hvor torsken ynder at gyde. Fiskerne selv har gennem endnu længere tid bemærket, at torsken er ved at forlade sine traditionelle ynglepladser. Hermed opstår problemet: Torsken forlader Østersøen – fiskerierhvervet rammes hårdt, hvis der ikke gribes ind i tide.

Fjerner kviksølv

– Vil det være muligt at gribe ind mod forureningen af Østersøen ad kemisk vej?

– Det døde organiske materiale, som i øjeblikket er iltforbrugende, vil nedbrydes i løbet af kort tid, blot der ikke tilføres nyt, dødt organisk materiale. Fra svensk side er man allerede i gang med en omfattende udbygning af rensningsanlæg for alle udløb i Østersøen. Alle disse anlæg tilråder man at basere på kemisk rensning. Det har den ordfæder, at fosfaterne udskilles, og den sekundære forurening i form af iltningen af det døde organiske materiale ophører sammen med dannelsen af svovlbrinte. Samtidig har den ke-

miske rensning den fordel at kunne udskille opslemmede organiske stoffer, bakterier og giftige metaller som f. eks. kviksølv, der også er en fare for fiskebestanden i Øresund og i Østersøen.

– Der er tale om meget store mængder spildevand, som i givet fald skal renses. Kan det lade sig gøre?

– Svenskerne er allerede i gang, og nu er der nedsat en kommission af de stater, som omgiver Østersøen. Alle landene må være interesseret i, at forureningen ophører snarest mulig.

En 20-styks årligt

– Er det dyrere at rense spildevandet ad kemisk vej end ad f. eks. biologisk mekanisk vej?

– Det kan jeg vanskeligt udtale mig om uden en nærmere forudgående undersøgelse, men jeg ved, at anlægsudgiften for et kemisk anlæg er billigere end for et traditionelt biologisk mekanisk anlæg, ligesom jeg ved, at de bestående anlæg af sidstnævnte kategori forholdsvis billigt kan tilføjes et kemisk anlæg.

De biologisk mekaniske anlæg er meget følsomme over for de særlige giftstoffer fra industriernes spildevand. Det er giftstoffer, som ofte er med til at standse processen i de biologiske rensningsanlæg. For de kemiske rensningsanlægs vedkommende melder udgiften sig til indkøb af kemikalier, men her vil jeg tro, at det vil svare til, at hver ryger i en by med et kemisk rensningsanlæg undlod at købe en pakke cigaretter om året – og kemikalierne ville være betalt, siger ingeniør Meldgaard.

– Anlægsudgifterne skal også betales?

– Det er i første omgang et spørgsmål om politisk og økonomisk vilje. Jeg tror ikke, at man ret meget længere kan tillade sig at forurene hverken havene, søerne eller vandløbene, som tilfældet er i øjeblikket. Anlægsudgifterne vil ikke være større, end hvis man tænkte sig, at befolkningen i de områder, der udleder spildevand i Østersøen, lod være med at benytte det dyre, dobbelte og farvede toiletpapir – og i stedet købte det billige enkeltlags – 00. Prisforskellen ville være nok til at betale anlæggelsen af de nødvendige kemiske rensningsanlæg i løbet af et kort åremål.

– Med andre ord: brug billigere toiletpapir – og Østersø-torsken kan reddes?

– Ja, sådan kan man godt udtrykke det. Det må i givet fald blive en informations- eller lovgivningsopgave, siger ingeniør P. Meldgaard. KH

Mands Minde

70 år

Fhv. betjeningsmand Peder A. Pedersen, Aalebæk, fylder 70 år den 8. april 1970.

65 år

Fhv. bådformand Thomas Jensen, Vedersø, fylder 65 år den 15. april 1970.

Fhv. bådmand Kristian B. Mikkelsen, Stenbjerg, fylder 65 år den 22. april 1970.

60 år

Opsynsmand Peder P. Ruby, redningsstation „Tuskær“, fylder 60 år den 21. april 1970.

Betjeningsmand Niels Ruby Olsen, redningsstation „Tuskær“, fylder 60 år den 27. april 1970.

Bådformand Peter Andersen, redningsstation „Østerby“, fylder 60 år den 12. april 1970.

50 år

Betjeningsmand Niels Dahl Jensen, redningsstation „Fering“, fylder 50 år den 22. april 1970.

Bådmand Peter R. Wiis, redningsstation „Vesterø“, fylder 50 år den 7. april 1970.

Ansættelser

Ved redningsstation „Løkken“ er bådmand Iver Larsen blevet ansat som opsynsmand fra og med den 1. april 1970.

Ved redningsstation „Nørre-Vorupør“ er bådmand Peder Munk Pedersen blevet ansat som opsynsmand fra og med den 1. april 1970.

Ved redningsstation „Nørre-Vorupør“ er fisker Søren V. Nielsen blevet ansat som bådmand på prøve fra og med den 1. april 1970.

Ved redningsstation „Vesterø“ er fisker Erik Vilsen blevet ansat på prøve som bådmand fra og med den 1. april 1970.

Ved redningsstation „Hennegaard“ er fisker Willy D. Hansen blevet ansat på prøve som betjeningsmand fra og med den 1. april 1970.

Afskedigelser

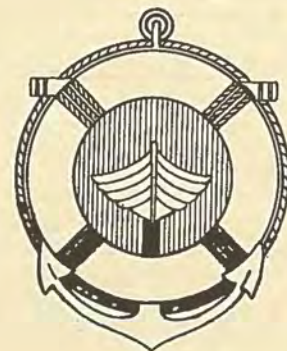
Opsynsmand Georg Damgaard, redningsstation „Løkken“ er afskediget på grund af sygdom ved udgangen af marts måned 1970.

Georg Damgaard er født 9. december 1911 og blev ansat ved redningsvæsenet 1. januar 1935. Fra 1. november 1959 og indtil afskedigelsen har Georg Damgaard været leder af redningsstation „Løkken“.

Georg Damgaard har på grund af sygdom anmodet om afskedigelse fra redningsvæsenet.

For sin lange og altid pligtfuldende tjeneste har han af redningsbestyreren fået overrakt redningsvæsenets våbenskjold.

Vi bringer et billede af omtalte våbenskjold, som redningsvæsenet fik for nogle år siden – og som er meget smukt udført.



Dødsfald

Fhv. bådmand Christen Hansen Harborg, redningsstation „Vejs“, er afgået ved døden den 6. februar 1970.

Christen Harborg var født 30. maj 1887 og blev således 82 år. Han blev ansat 1. oktober 1923 og afskediget 30. september 1951. Han havde fået tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæumsmedalje.

Fhv. bådformand William Peter Hansen Rimmen, redningsstation Hirtshals (Lilleheden), er afgået ved døden 19. februar 1970.

William Rimmen var født 3. februar 1882 og blev således 88 år. Han blev ansat 1. april 1910 og afskediget 30. november 1946. Han havde i 1905 fået tildelt engelsk sølvmedalje, i 1940 blev han udnævnt til dannebrogsmænd, og endvidere havde han fået tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Jens Peter Holm, Hasle, er afgået ved døden den 12. marts 1970.

Jens P. Holm var født 6. november 1899 og blev således 70 år. Han blev ansat som betjeningsmand 1. februar 1928. Den 1. oktober 1951 blev han leder af redningsstation „Hasle“, hvad han var, indtil han blev afskediget 31. okt. 1960.

Opsynsmand Niels Jensen, Nr. Vorupør, er efter længere tids sygdom afgået ved døden, 68 år gl. Som ung kom han ind i fiskeriet og blev ansat ved det stedlige redningsvæsen i 1931.

Han var i mange år motorpasser og blev i 1953 opsynsmand ved stationen, hvor han har været en pligtfuldende mand og været med til at redde mange menneskeliv. På grund af sin sygdom havde Niels Jensen søgt og fået bevilget afsked fra redningsvæsenets tjeneste fra 1. april d. å.

Opsynsmand Niels Jensen havde den glæde under sit sygehuseophold i Thisted at få besøg af redningsbestyrer Aaskov Petersen, der ved denne lejlighed overrakte Niels Jensen redningsvæsenets våbenskjold som tak for lang og pligtfuldende tjeneste. Afdøde efterlader sig hustru og 2 børn.

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

1. Fiskere ved vestkysten, som på grund af alder eller helbred er trængende til understøttelse.
2. Enker efter fiskere ved vestkysten, fortrinsvis sådanne, 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 få ansøgningsskema udleveret ved skriftlig henvendelse til legatbestyrelsens formand,

**landsretssagfører Rudolf Sand,
Nørregade 7, 1370 København K,**
til hvem skemaerne tilbagesendes inden den 1. maj 1970.

Legatbestyrelsen.

„En sømand han må lide...”

„Begravet under gigantiske søer og kæmpende sig mod den 80 knobs storm, der i de sidste 12 timer har raset og flået New Jerseykysten i strimler og blandt andet fejlet den solide Long Branch jernmole fuldstændig bort, blev det tremastede stålskib „Flottbek“ af Hamborg i morges ved firetiden kastet ind på stranden – næsten ind i de sommervillaer, der ejes af mr. Mc. Kesson og mr. Brent Good – begge velkendte forretningsfolk her i byen“ . . .

Således lød en stor forsideartikel med tilhørende illustrationer i „New York Journal“ for 25. november 1901. Og samtidig var flere sider af det store blad fyldt med beretninger om alle de ulykker, denne orkan, den værste i mands minde på denne så stormpiskede kyst, havde anrettet. Om bord i „Flottbek“ befandt sig på denne rejse en del danskere, 1. styrmand Chr. Jensen fra Vejle samt nogle matroser og en letmatros. Efter et brev fra styrmanden til hans hustru, som siden blev offentliggjort i „Nationaltidende“, og af en beretning, som letmatros Jacob Møller, der nu driver forretning i Løgstør, har tilsendt „Vikingen“, samt efter uddrag af artiklen i „New York Journal“ har vi nu samlet følgende troværdige beretning om „Flottbek“'s stormfulde og uhyggelige efterårsrejse over den lunefulde Nordatlant i det Herrens år 1901.

Skibet, der kunne tage ca. 3000 tons last, havde kun et par tusind tons last om bord; det skulle altså efter alt at dømme være et behageligt skib at gå over Nordatlanten med, selv på denne slemme årstid. I Plymouth indtoges ca. 25 tons proviant, og da der var kommet nye kompasser om bord, skulle disse korrigeres; dette blev foretaget udenfor havnen ved marinenes bøje. Derefter gik man ved hjælp af en slæbebåd ud til Eddystone fyr, hvor slæbedamperen kvitteredes, og skibet gik under sejl. Vinden var vestlig, altså stik imod, så skuden lagdes bidevind over mod Guernsey. Her vendte man næste morgen, og om aftenen var man 4 kvm. fra Eddystone. Det var, hvad man havde fået ud af dette døgn's sejlads, og da „Flottbek“ oven i købet var blevet presset, var der gået et store bramsejl med i løbet. Under denne sejlads satte skuden adskillige gange boven under vandet, så søerne skyllede ind over bakken, så man forstår, at der har været sejlet hårdt.

Men vinden halede rundt, og der kom nok af den. Der var dage, hvor der blev logget op til 50 kvm. i vagten. Østenvind på den årstid og på de breddegrader er ikke hverdagsmad, så man kan forstå, at kaptajn Zingler spændte alle sine drager til og lod „Flottbek“ sluge meridianerne i sig. Men de svære underdønninger holdt sig, og skuden slingrede voldsomt

og var til tider ved at dykke nokkerne på underræerne i vandet, og det fremkaldte den første katastrofe.

Den 23. oktober havde man kvitteret slæbedamperen ved Eddystone fyr, og den 4. november var man nået godt over halvdelen af rejsen. Det var lige efter vagtskiftet, og frivagten var lige tørnet ind, da skibet tog en svær overhaling og blev liggende på siden. Alle mand blev øjeblikkelig kaldt på dæk. Ingen fik tid til at tage ordentligt tøj på, og styrmanden kom på dæk med selerne daskende om benene på sig. Og halvt påklædte, i øsende regnvejr, arbejdede man med braser, skøder og halser, før skibet kom rundt og atter rettede sig op. Under disse manøvrer blev andenstyrmand slem tilredt i ansigtet. Storehalse, en tyk ståltrosse, sprang og ramte ham tværs over ansigtet. Overlæben blev kløvet og to tænder slået ind i overmund.

Storm fulgte på storm, og gennem disse kæmpede „Flottbek“ sig, til man den 23. november fik landkending, og om eftermiddagen strøg skibet op langs kysten af Long Island. Besætningens humør var højt, for man regnede med at være indenfor Sandy Hook om aftenen. Ingen anede, at rejsen skulle ende under så dramatiske forhold, som den gjorde.

„New York Journal“ skriver som overskrift i sin artikel: Sparer 150 dollars, mister sit skib.

Det er muligt, at „Flottbek“ kunne have nået at komme i havn, før stormen brød ud i al sin væld, dersom kaptajn Zingler havde modtaget det tilbud, han fik af kaptajnen på den store søgøende slæbedamper „Haddon“, da han ved middagstid blev prajet af denne ud for Harnegat fyr, men ingen vindjammer kaptajn ville i de dage, da 150 dollars betød adskilligt mere, end de gør nu til dags, smide en sådan sum ud for at blive slæbt ind, når han havde de bedste udsigter til at klare sit skib i havn selv og på lige så kort tid. På dette tidspunkt kunne „Flottbek“ lægge kurs op mod Ambrose fyrskib, og ingen kunne vide, at vejrguderne i løbet af eftermiddagen ville ryste en så nederdrægtig pose fuld af djævelskab ud over Nordatlanten, som den gjorde.

„Flottbek“ holdt nordvest, og „Haddon“ fulgte den troligt; thi når en slæbebåd først havde udset sig et bytte, slap den det ikke, uden noget bedre var i farvandet. Og slæbedamperkaptajnen var også bedre kendt med forholdene på disse kanter og havde måske en anelse om, hvad der var under opsejling. Det slog heller ikke fejl. Efterhånden som dagen led, friskede vinden og halede nordover, og ved firetiden blæste det en fuld storm, og „Flottbek“ kunne ikke holde kursen. Så besluttede kaptajn Zingler sig til at ofre de 150 dollars, og man gik i gang med at føre slæbetrossen om bord i „Flottbek“. Men det blev et drøjt

job i den høje sø, der efterhånden var kommet op, og først efter 2½ times hårdt slid fik man trossen gjort fast om bord i sejleren, og slæbebåden tog fat.

De amerikanske slæbebåde er overordentlig kraftige, sikkert de bedste i verden, og „Haddon“ var ingen undtagelse fra reglen. Selv under disse vanskelige forhold, halende et svært skib op mod et himmelhav og en hylende orkan, der pressede mod „Flottbek“'s mægtige rigning, hamrede „Haddon“ sig fremefter og fjernede sig mere og mere fra den farlige kyst. Og alt ville sikkert være gået godt, hvis ikke slæbedamperen i mørket, som imidlertid var faldet på, var løbet ind i en bunke fiskegarn og havde fået pælene, de var fastgjort til, i roret. Derved blev dette sat ud af funktion, og slæbedamperen var manøvreudygtig; den fik nu nok at gøre med at klare sig selv, og der blev signaleret til „Flottbek“ om at kappe slæbetrossen; det blev gjort, og sejleren drev atter ind mod kysten.

Nu var „Flottbek“ kun fire sømil fra land. Orkanen var på sit højeste og stod lige ind på landet. At sejle skuden klar af det var umuligt. Der var kun en eneste udvej tilbage for at undgå stranding: at give skibet begge ankre og forsøge om de kunne holde. Og så blev begge de 3 tons ankre stukket ud med 120 favne på hvert, og „Flottbek“ svajede op for dem og blev liggende. Og et stykke fra den kæmpede slæbedamperen en fortvivlet kamp for at holde sig klar af den farlige kyst.

Fire timer holdt ankrene, og det er et under, at de kunne det. Ankre er solide, og når de hænger i tommetykke kæder, der har været prøvet og udsat for kolossale træk, skulle man tro, de kunne holde til alt; alligevel kan de sjældent stå for de kraftpåvirkninger, de bliver budt af et stort skib i høj sø. Skuden dukker ned med boven, den tunge kæde synker ned på bunden, så pludseligt løftes skibet igen, og intet kan modstå det voldsomme ryk, der med flere tusind tons bag sig river kæden tot i løbet af sekunder. Ved midnattid snappede den ene kæde over, og i næste øjeblik begyndte „Flottbek“ atter at drive mod tilintetgørelsen. Man forsøgte at sætte nogle af sejlene for at lette på det tilbageværende anker; det hjalp ikke. Så sendte man raketter til vejr og afbrændte rød- og blålys for at hidkalde redningsmandskab. Tværs i søen drev ski-

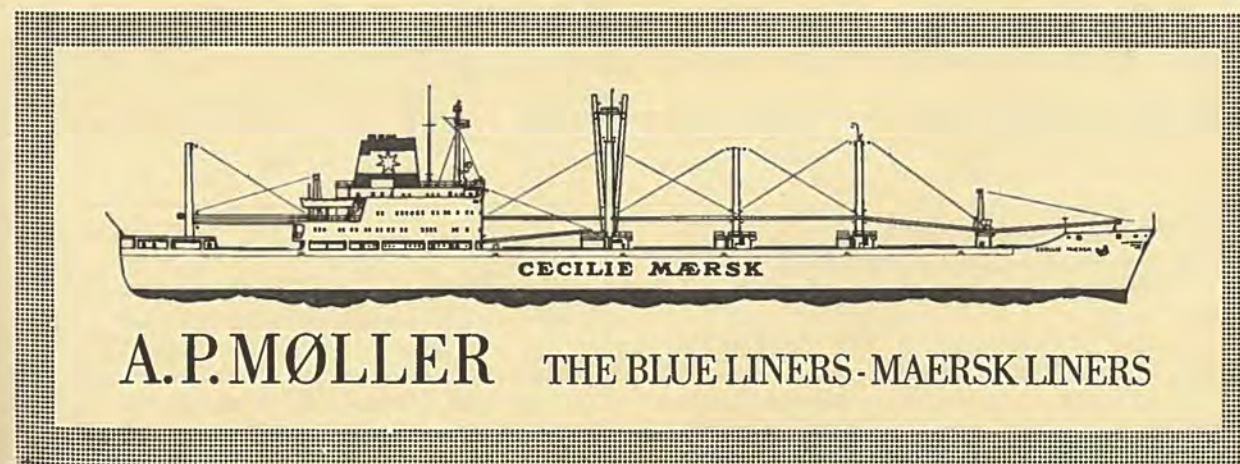
bet ind på land og tog grunden ud for de før nævnte sommervillaer, ikke langt fra livredningsstation nr. 4.

Kaptajn Zingler var under afbrændingen af nødsignalerne blevet slem tilredt af et kanonslag, der eksploderede i ansigtet på ham; han styrtede om på dækket og var et øjeblik fra bevidstheden, så besætningen troede, han var død, men han kom snart til sig selv igen og ledede redningsarbejdet uden at tage hensyn til sig selv. Det varede heller ikke længe, før de skibbrudnes nødsignaler blev besvaret inde fra land, hvor redningsmandskabet hele aftenen havde været i aktivitet.

Kaptajn James H. Mulligan, som var leder af redningsstation nr. 4 North Branch, havde allerede tidlig på aftenen næret bange anelser med hensyn til „Flottbek“ og havde taget sine forholdsregler i tide. Han sendte bud over til redningsstation nr. 3 – Seabright – efter lyle-kanonen, den som blev brugt til at affyre det projektil, som bragte linen ud over et strandet skib. Så i land var man klar til at begynde redningsarbejdet, så snart skibet tog grunden, men i mellemtiden havde man også haft andet at gøre.

Da man på „Flottbek“ havde kappet slæbetrossen, dampede „Haddon“ udefter for at komme klar af landet og ride stormen af til søs. Det gik godt et par sømil, så knækkede det beskadigede rør; „Haddon“ smed sig på tværs i søen og drev ind mod landet. Hun havde ingen fyrværkerisager om bord, så for at henvende redningsmandskabets opmærksomhed på sig, stak besætningen ild på en madras. Dette blev observeret af politibetjent Lewis Chase, der tilkaldte folk fra en nærliggende landsby og samtidig sendte bud til redningsstationen. Men da der ikke var stor udsigt til, at mandskabet fra denne ville nå frem i tide, løb den raske politibetjent sammen med nogle frivillige ud på en over 1000 fod lang jernmole, som „Haddon“ drev lige ind mod. I samme øjeblik, slæbedamperen blev slynget mod molen, kastede folkene tovender ned til besætningen, og det lykkedes dem at gribe disse og blive halet i sikkerhed. Kun en af besætningen manglede, John Mc. Donnel; han blev vasket over bord, men da han havde redningsbælte på, blev han kort efter kastet ind på stranden og reddede således livet.

For folkene på molen gjaldt det om at komme til



land i en fart, for „Haddon“ slyngedes gang på gang mod den, så det rystede i den. Og netop som de alle, undtagen én mand, der var gået helt ud på enden af molen, var kommet et stykke indefter, kastede en mægtig sø slæbebåden tværs ind gennem de jernstøtter, der bar den. Kun den yderste snes fod af molen blev stående, et hundrede fod af den brasede sammen straks. Svære H-jern bøjedes som kviste, fodtykke planker knækkede som tændstikker, og resten af molen skælvede under havets frygtelige angreb. Manden ude på enden af molen måtte overlades til sig selv, ingen kunne hjælpe ham; de andre styrkede ind mod land, og næppe havde de fast grund under fødderne, før havet havde flået ca. 800 fod af den svære jernmole bort. Den yderste del og manden var også forsvundet.

„Flottbek“ havde taget grunden med breddens mod land og sø, og havde det været galt før, så blev det nu et rent helvede om bord. Hver eneste sø gik lige tværs over skibet, og det var livsfarligt at vove sig ud på dækket. De fleste af mandskabet søgte tilflugt på halvdækket, hvor de havde surret sig fast til forskelligt opstående. Letmatros Jacob Møller fortæller således, at nogle havde haget sig fast i ratakslen, men til sidst gik både rat, aksel og resten af styregrejserne over bord, så man kan tænke sig, hvor frygtelig de skibbrudnes stilling har været.

Nu begyndte redningsarbejdet. Raketkanonen affyrede tre skud ind over midtskibet, men det viste sig at være umuligt for mandskabet at få fat i nogen af linerne. Så besluttede kaptajn Muligan at sende et skud ind over agterskibet, og den line fik man fat. Og nu varede det ikke længe, før trossen var halet ud, stolen fastgjort, og redningen kunne begynde. Men strabadserne og den tilsyneladende håbløse kamp for livet havde taget for hårdt på nogle af folkenes nerver, og nu da frelsen var nær, gik de over gevind; der opstod strid om, hvem der skulle først i stolen, men kaptajn Zingler var endnu, trods sine brandsår og smerter, stadig situationens herre.

Det havde været en drøj rejse for alle om bord, men mest dog for skibsdrengen Aleck Marckmann. Det var hans første rejse til søs, og de første dage efter afgang fra Plymouth var han så søsyg, at man troede, han skulle dø. Man fandt ham liggende på kahytsgulvet i krampe; da man havde fået ham bragt forud til køjs, måtte en mand sidde hos ham fra om formiddagen til om aftenen; denne havde nok at gøre med at holde ham, da han uafbrudt ville bide sig i fingrene. Og de eneste ord, han sagde under anfaldet, var: „Mama, mama“. – Siden gik det godt i nogen tid, men så blev han slået ned af en sø og brækkede benet, og det lå han med endnu, da strandingen skete. Og nu, da folkene begyndte at slås for at komme først i redningsstolen, tog kaptajn Zingler affære. Han trak sin revolver og kommanderede mændene tilbage fra stolen; derpå drev han de opsætsige foran sig ind i lukafet, hvor de måtte hente den syge dreng og bære ham ud; han blev således den første, der kom i land, og idet redningsmandskabet løftede ham ud af stolen, gav de ham et rungende hurra. Siden gik det slag med at få folkene reddet, de fik alle nogle for-

svarlige dukkerter under turen ind, idet redningsstolen gentagne gange haledes igennem de høje søer, men de kom dog alle velbeholdne ind og blev fordelt omkring i forskellige småhjem, hvor beboerne tog venligt imod de forkomne sømænd og skaffede dem tørre klæder, noget varmt at drikke og en varm seng, hvor de kunne hvile sig ud ovenpå de udståede strabadser. 1. styrmand og kaptajnen var de sidste, der satte foden på land. Den sidste samt skibsdrengen blev øjeblikkelig kørt til Long Branch Memorial Hospital for at komme under lægebehandling og ordentlig pleje.

„New York Journal“ bringer sammen med artiklen et kort over kysten, som viser de strandinger og al den ravage, denne forfærdelige efterårsstorm forårsagede. Moler, bølgebrydere og mindre havneindløb blev mere eller mindre ødelagt, tage blæste af sommervillaer, og mure blev vasket væk, lystfartøjer og småskibe blev kastet langt ind på land, ja selve kysten forandrede udseende flere steder, idet de frådende bølger skar sig ind i den sandede kyst og flyttede omkring på de bortrevne sandmasser. Og bladet fortæller om S/S „Campania“, der under orkanen befandt sig ud for Sandy Hook fyrskib:

„Denne tip-top moderne Transatlantic Cunard Liner, der er bygget specielt til at møde de ugæstmilde og højst ubehagelige overraskelser, som en Atlanterhavs-storm kan byde forvænte passagerer, befandt sig midt i orkanen, og ingen af de ombordværende glemmer de timer, de tilbragte under elementernes rasen. „Campania“ ankrede ud for Sandy Hook, men drev for begge de svære ankre, til trods for at man gik så meget frem med maskinen, som det med sikkerhed lod sig gøre uden at begrave skibet under søerne. Det endte også med, at ankerkæderne sprang, og skibet nær var drevet ind på kysten, hvad der ville have været den visse død for hundreder af mennesker.

Da stormen havde raset ud, og søen atter havde lagt sig, lå „Flottbek“ på stranden, så højt og tørt, at man kunne spadsere om bord i den, hvilket såvel skibets besætning som deres værter benyttede sig af; de sidstnævnte benyttede sig af lejligheden til at få nogle souvenirs med i land til erindring om den sjældne strandning. Skuden lå på ret køl, men havde boret sig 8 fod ned i sandet, og kun otte fod fra det lå den foromtalt mr. Mc. Kessons villa. Men ikke desto mindre blev det besluttet at forsøge på at bringe skibet flot igen, og allerede nogle dage efter strandingen ankom et hold bjærgere fra New York til strandingsstedet, og en måneds tid efter blev „Flottbek“ slæbt ind gennem „The Narrows“ og kom i dok. Bunden var slemt medtaget; der blev alene fornyet ca. 150 bundplader, og den øvrige del af skibet fik også en gennemgribende reparation, men allerede i midten af februar var „Flottbek“ atter klar til at tage nye dyster med de lunefulde elementer. Og så vidt jeg erindrer, pløjede den endnu adskillige år verdenshavene i lighed med sine søstre – „Wandsbek“, „Svartenbek“ m. fl., der tilhørte det berømte Hamborg-kompagni, Knøhr, Buchard & Comp., det rederi, der som regel chartrede de fleste store danske langfartsskibe i de dage.

Storm over Skagerak

Af Ove von Bornemann
(A. Woldike Smiths forlag)

Der er ikke i de senere år fremkommet mange begivenheder i Danmark, der i den grad har givet genlyd i den internationale presse, som motorfærgeren „Skagerak“'s forlis den 7. september 1966.

Selve forliset var så chokerende og uventet, at man først havde svært ved at tro radiostationernes meldinger. Men i løbet af sekunder udløste „Skagerak“'s SOS en kædereaktion, der igangsatte et redningsarbejde, hvis lige ikke før er set herhjemme, og hvis lykkelige udfald i høj grad bidrog til de danske helikopter-flyveres internationale berømmelse.

De skibbrudnes beretninger er betagende: Forældre måtte skilles fra deres børn, mænd fra deres hustruer, og 28 danske skoleelever spredtes i redningsbåde og gummiflåder, mens deres fortvivlede lærere var forberedt på aldrig mere at se dem i live. Mærkeligt og gribende er det også at læse om, hvilken ro de mange mennesker, der pludselig stod ansigt til ansigt med døden, udviste.

Forfatteren Ove von Bornemann er tidligere søofficer, og som maritim forfatter er denne bog hans fjerde værk. I samarbejde med flyvevåbnet, søværnet og alle andre implicerede institutioner, suppleret med breve og interviews med medlemmer af skibets besætning og passagerer fra 9 lande, er den historiske beretning om „Skagerak“'s forlis og de fantastiske redningsaktioner bevaret for eftertiden.

Der skal ikke her gåes i enkeltheder. Det vil simpelthen være umuligt i dette blads spalter.

Man skal ganske enkelt købe den bog og læse den til sidste blad – man kan ikke andet, når først den er åbnet.

Der er et par enkelte ting, jeg endnu må have sagt om bogen „Storm over Skagerak“.

For det første glæde over at den kække og sympatiske kaptajn Dvergsnæs fik nyt skib at føre straks efter ulykken.

For det andet at det netop blev forfatteren Ove von Bornemann, der kom til at skrive bogen, der er lige så rystende dramatisk som glædelig – og velskrevet – glædeligt fordi det hele undgik den dybe tragedie, dette var mere end et under. *jp.*

EMBLEMER

På givne foranledning gør vi opmærksom på, at emblemet fås ved henvendelse til kassereren for vor forening: Bådmand N. Chr. Andersen, Nr. Vorupør, 7751 Sjørring.



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET VENDELBOBANKEN HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Alltid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: „Fiskeauktionen“

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen
Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen
Vasen 3-5 . 7620 Lønvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37
Næstformand: Axel Vejse
Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82
Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)
Nørre Vorupør . 7751 Sjørring
Johan H. Christensen
Thorupstrand . 9690 Fjerritslev
Anker Larsen
Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29
Theodor Jensen
Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58
Søren Sørensen
Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

En diamant til Janet

For ikke så længe siden blev en pakke sendt med fly over Atlanterhavet. Den var rekommanderet, men der var ikke noget mærkeligt ved den. Den var stor som en cigarkasse, pænt pakket ind med snor omkring. Men den var adresseret til et af verdens største juvelfirmaer. Udsendet bedrog.

På flyvepladsen blev den straks overført til en pansret bil med stærkt væbnede mænd. I firmaet blev der skrevet „Til Janet personlig“ uden på pakken, der blev lagt i dobbelt pansret hvælving.

Det blev gjort med en særlig omhyggelighed, og det var ikke mærkeligt, for den indeholdt en uslebet diamant på hele 435 karat, den 14. største, der nogensinde er fundet.

Findestedet blev holdt hemmeligt; firmaet fortalte bare, at den var kommet fra en kendt diamantmægler i Antwerpen, antagelig var den fundet et eller andet sted i Vest-Afrika.

Den skal deles i flere, i én sten på 140-150 karat, som vil blive den næststørste pæreformede diamant i verden, og flere mindre.

Den store diamant vil blive kaldt „Fredens lys“. Værdien bliver anslået til 21-35 millioner kroner, men meget afhænger af slibningen.

Diamanten skal ikke sælges, men vil blive udstillet første gang i en ny amerikansk fredsorganisation.

Hvem er så Janet?

Det er det 7 år gamle barnebarn til seniorchefen i diamantfirmaet, og hun har ikke engang set „fredens lys“. – Jeg foreslog hendes far at give hende den, sagde hendes bedstefar, men hun ville hellere have en stor iscreme.

Havskum

Foruden at være morsomt er det også af stor sundhedsmæssig værdi at bade i brændingen langs stranden, hævder den sovjetiske biolog Juri Zaitsev.

Han har studeret havskummet og er kommet til det resultat, at det har biologisk aktive egenskaber. Hans rapporter fra undersøgelserne viser, at skummet stimulerer frøsætning og vækst hos hvede og andre kornsorter.

Det ser også ud til, at havskum virker fremmende på væksten hos visse havdyrs yngel. Professor Zaitsev mener bestemt, at skumdækket på havet i brændingen er skueplads for intens biologisk aktivitet, stedet hvor morgendagens organiske liv i havet udvikler sig.

„Tomme kirker, fulde spillebuler, feminine, langbårede mænd, ukysede kvinder, tandløs opposition, politik uden mål og regering uden ved“, sukkele „Aberdeen Journal“ ved årsskiftet 1771-72.

– Hvordan ville avisen have sukket ved årsskiftet 1969-70?

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Urer
1833
Tlf. *82 12 11 LEMVIG Gld 4 72 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHÅNDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER . BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet.
Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsens bogtrykkeri, Lemvig.

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Gelsnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning
Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED BYENS HJERTE

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00
Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket
Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for fiskerfartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 83
Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodbinderi og tovløjereri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn FiskeauktionStatsautoriseret
v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpiilen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

1. maj 1970

37. aarg.



Forårshav - af maleren Niels Jensen

Havets maler på „Den Frie“

Kunstmaler Niels Jensen, Blokhuis, arrangerer en udstilling af sin kunst på Den Frie i København i dagene fra den 23. april til 3. maj. Der har Niels Jensen haft udstilling hele fem gange før, nemlig i 1960, 1962, 1964, 1965 og 1968 samt på Charlottenborg i 1967. – Desuden har denne havets maler, fiskeren og redningsmanden fra Blokhuis, haft udstillinger både i Tyskland, Holland og Sverige. – Nu på Den Frie udstiller han i alt 33 lærreder, hvis motiver er hentet fra havet ved Skagen, ligesom der er billeder fra Als, hvor maleren tilbragte sommerferien sidste år. jp.

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn FiskeauktionStatsautoriseret
v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplæn«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

1. maj 1970

37. aarg.



Forårshav - af maleren Niels Jensen

Havets maler på „Den Frie“

Kunstmaler Niels Jensen, Blokhus, arrangerer en udstilling af sin kunst på Den Frie i København i dagene fra den 23. april til 3. maj. Der har Niels Jensen haft udstilling hele fem gange før, nemlig i 1960, 1962, 1964, 1965 og 1968 samt på Charlottenborg i 1967. – Desuden har denne havets maler, fiskeren og redningsmanden fra Blokhus, haft udstillinger både i Tyskland, Holland og Sverige. – Nu på Den Frie udstiller han i alt 33 lærreder, hvis motiver er hentet fra havet ved Skagen, ligesom der er billeder fra Als, hvor maleren tilbragte sommerferien sidste år. jp.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

LEDIG

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33



Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) AStA 782

LEDIG

Dampskibsselskabet

TORM

København

LEDIG

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg Vestjysk Krystal Isværk A/S . Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

1. maj 1970

37. årg.

Blandt havets folk -

Sømandsmissionær Lodberg Jensen

fortæller om mange års virke

Det slår aldrig fejl, at når sømandsmissionær P. L. Lodberg Jensen, Esbjerg, taler i et missionshus eller en kirke, kommer der en eller flere historier, som får tilhørerne til at more sig højlydt. Ofte har man set en andægtig menighed bryde ud i jubel, når Lodberg Jensen fortæller, og det er lige for, man klapper!

- Nogle har den mening, at troende mennesker er uden humor, siger Lodberg Jensen, som den 18. april fyldte 70 år. - Vi får tilgive dem deres uvidenhed. Jeg kender ingen, der har både humør og humor som missionsfolk. Det er netop troen, der skaber munterheden. Jeg husker første gang, jeg kom til Borris for at holde møde. Skomager Sørensen kom med sit grønne skødeskind på maven for at tage imod mig på stationen. Byen flagede på halv, og jeg spurgte delta-gende: Hvorfor på halv?

- Det er fordi do kommer, lød svaret.

Lodberg Jensen er til stadighed på rejse for at bringe en hilsen fra sømandsmissionen, og flere steder har han i 30 år i træk været som taler i kirke eller missionshus - ofte på en bestemt søndag i kirkeåret.

Kok på sin fars kutter

- Jeg er født i Esbjerg, siger han. Efter mellemskoleeksamen blev jeg kok på fars kutter „Margrethe“. Vi var fem brødre og fem søstre, og drengenes hu stod til søen. En overgang fiskede både min far og vi fem brødre. Som 15-årig kom jeg selv med på søen, og det var en tid, hvor man i sandhed lærte noget. I 1925 gik min far i land, og fra 1926 til 1937 var en af mine brødre og jeg fælles om kutteren „Margrethe“.

- Efter at være gået i land i 1937 blev jeg oplandsmissionær i Esbjerg, og for 30 år siden sømandsmissionær. Den kendte prædikant F. B. Meyer sagde engang: „Jeg er blot Guds bydreng“. Det er det, jeg gerne har villet være blandt havets folk. For øvrigt rejser jeg rundt for at gøre folk glade, og er de ikke glade, når jeg kommer, er de i hvert fald glade, når jeg rejser!

- Den vits er forresten ikke min egen. Jeg hørte den af min gamle ven, forlængst afdøde tømmerhandler Chr. Nielsen, Gørding. Hans humor var medfødt.

En morgen kom hans far og fortalte ham, at skolen var brændt om natten.

- Er æ dejn osse? replicerede den lille tømmerhandler. For ellers havde det ingen interesse.

Der er også den om skipper Grønne. Han stod en dag inde i en skibsprovianteringsforretning og hørte en kollega skælde ud på missionsfolkene. De var de værste til at slæbe undermålere - det vil sige rødspætter, der er for små - med ind. Skipper Grønne blev ked af at høre det, men sagde ingenting. Men en dag stod Grønne nede ved havnen, og den samme skipper stod med sine fisk dernede på slæbestedet. Grønne kikkede i hans hyttefad. Så tog han ham om halsen og sagde:

- Sej næ, er do osse bløven missionsmand?

Besøg på skibene

- På mine rejser har jeg truffet mange mennesker. Og jeg tør sige, at det er ikke de ringeste. Det at forkynde det glade budskab kan gøre én både ydmyg og glad. Der er intet større end at få lov til at bringe Guds besked videre.

Så er der skibsbesøgene, når jeg er hjemme. De skal være med til at holde én frisk. Søfolk spytter jo lige ud. Engang jeg havde talt alvorligt med én, replicerede han på sit københavnske: „Du kan stole på, at når du sidder fast i tælleapparatet deroppe, så smutter jeg indenfor“.

Men også vore søfolk har selverkendelse. Engang jeg kom ind til et par fyrbødere, sagde den ene: „Jeg ved godt, at vi er nogle banditter, men det skal du lige godt vide, at da vi under krigen lå i Kiel, og bomberne faldt om os, da foldede jeg mine hænder og bad fadervor, og det gør jeg forresten nu hver aften, når jeg kravler til køjs“.

- Ja, det gør jeg da også, kom det fra hans makker. Altså sådan ved mig selv, tilføjede han.

Fiskernes sangkor

- Vore fiskere er et helt kapitel for sig selv, siger Lodberg Jensen. - Mange af dem kender fra barns ben de hellige skrifter, og det er ikke let for dem at løbe fra det åndelige klima, de voksede op i. Vi har mange troende fiskere. Esbjerg-fiskernes sangkor er blevet kendt i Jylland. Om vinteren, når de har tid, tager en

flok af dem ud til missionsuger og synger og bringer på den måde deres vidnesbyrd. Og folk lytter.

Lodberg Jensen har i 22 år været formand for Vestjysk Missionær- og Præstekonvent, hvor præster og lægfolk mødes to gange om året til festligt samvær.

— Og hvert 50. år har vi vore koner med, tilføjede Lodberg Jensen. — Det havde vi nemlig ved 50-års jubilæet i 1958. Konventets værdi består ikke mindst deri, at der består et broderligt forhold mellem lærd og læg. Konventsmøderne er festlige og bevirker altid en ny opmuntring i arbejdet. Af de 65 medlemmer er de fleste præster.

Porno og fosterdrab

Lodberg Jensen har gennem årene skrevet en mængde artikler i dagblade og månedblade — oftest oplevelser fra søfolks og fiskeres verden. Han har også udgivet et par bøger. Og så er han ikke bange for i læserbrevet at sige sin mening om tingene.

— Det er ikke, fordi jeg bryder mig om det, siger han. — Jeg er en ret følsom natur, og jeg har det som Vilhelm Beck: Så længe jeg lever, vil jeg gale. Hvis man ikke protesterer, godtager man jo det, man læser,

Bragerne ved Lildstrand blev strandingsstedet for 33 skibe gennem 70 år

Vi kunne i en tidligere artikel i „Tidsskrift for Redningsvæsen“ fastslå, at der siden 1900 er strandet ikke færre end 33 skibe på dette farlige rev ud for fiskerlejet Lildstrand, og det vil sige ca. ét skib hvert andet år — uden at denne kendsgerning har talt så højt til skibsfartsmyndigheder, at der, som fiskere siger, er anden advarsel på stedet end en „bette“ bøj — men ingen lysbøje og ingen sirene til at advare skibene om nogen fare på stedet.

Hos opsynsmand Gulddammer, Lildstrand, er vi kommet i besiddelse af den efterfølgende liste med navne og årstal for de pågældende strandinger — en yderligere bevisførelse for tallet 33's rigtighed.

„Olive“ af Sunderland strandede 1905 - „Normandiet“ af Esbjerg 1906 - „B. G. M. Smit“ af Bremerhøfen 1908 - „Valkyrien“ af Göteborg 1908 - „P. Skov“ 103 af Frederikshavn 1909 - Strandet, navn og hjemsted ukendt 1909 - do. do. 1910 - „Kapst de Groot“ af Alborg 1911 - 3-mastet skonnert, ukendt, 1911 - „Ingeborg“ af Helsingborg 1912 - Damptrawler, ukendt, 1913 - „Horberg“ af Vilhelmshafen 1919 - „Olise“ af Bauuf 1920 - „Mantrose“ af Marienhamn 1920 - „Admiral“ af Hamborg 1920 - „Jubviø“ af Brevik 1922 - „Biskaya“ af Christiania 1923 - „Karsten Miles“ (damptrawler) 1924 - M (ukendt) damptrawler 1929 - „Poul Møller“ af København 1933 - „M. S. Eban“ af Groningen 1936 - Tysk vagtskib uden navn og nummer 1942 - 2 tyske vagtskibe 1943 - „Tronder“ S 265 1956 - „H. G. 88“ af Hirtshals 1956 - „Viljø“ af Groningen 1957 - Ubekendt

hører og ser. Vor tid er underlig forvirret. Egentlig skal man protestere hele tiden.

Vi kommer ikke uden om, at Danmark er ved at blive et afkristnet folk, og vor lovgivning er medskyldig deri. Det er gået stærkt tilbage med den etisk-kristelige holdning på Christiansborg. Først sanktionerede man den forhenværende justitsministers forslag om ophævelsen af censuren af utugtige skrifter — og Danmark blev en svinesti. Så fulgte liberaliseringen af pornoen — og Danmark blev storeksportør af det infameste griseri. Nu gælder det fosterdrab. En mor, der er på vej med sit femte barn, skal have lov til at aflive det.

En bagatel som en valgretsalders kom til folkeafstemning, men noget så livsvigtigt som fosterdrab må ikke komme det. Vi har så travlt med andre lande, Grækenland f. eks., og jeg skal ikke forsvare det græske styre. Men bliv mig fra livet med denne snak om menneskerettigheder, når vi ikke selv respekterer dem, men dræber barnet i moders liv. Jeg tvivler på, at de har så barbariske love i Grækenland.

Poul Henning Fromsejer.

skib 1959 - Østtysk trawler 1959 - „H. G. 28“ Hirtshals 1966 - „Inger Jørg“ Hirtshals 1967 - „Skaia“ af Nørresundby 1970 - „Hornæs“ H. G. Hirtshals 1970.

Vi spørger:

Er denne noget lange række af strandinger argumentation nok i bestræbelsen for, at man tilgodeser „Bragerne“ med en lys- og fløjtetønde?

Maagen.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Dersom der skulle være redningsmænd eller andre, der får vort blad, der har liggende årgange af samme, som de kunne tænke sig at glæde „Fiskeri- og Søfartsmuseet“ i Esbjerg med, da bedes meddelelse herom venligst tilsendt enten redaktionen her eller museet i Esbjerg.

Man vil meget gerne have de omtalte årgange til indbinding og opbevaring. red.

EMBLEMER

På givnen foranledning gør vi opmærksom på, at emblemet fås ved henvendelse til kassereren for vor forening: Bådmand N. Chr. Andersen, Nr. Vorupør, 7751 Sjørring.

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. betjeningsmand Erik Christen Vang Jensen, Stenbjerg, er afgået ved døden den 20. marts 1970.

Erik V. Jensen var født den 7. december 1887 og blev således 82 år. Han blev ansat 1. oktober 1916 og afskediget fra redningsvæsenet 30. september 1949.

I 1950 blev han dannebrogsmænd, og endvidere havde han fået tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæumsmedalje.

75 år

Fhv. betjeningsmand Jens Chr. S. Lodbjerg, Søndervig fylder 75 år den 29. maj 1970.

70 år

Fhv. betjeningsmand Ingvar Andersen, Lyngby, fylder 70 år den 18. maj 1970.

60 år

Bådmand Lars G. Bloch, redningsstation „Vejs“, fylder 60 år den 22. maj 1970.

50 år

Bådmand Jens E. B. Jensen, Nr. Vorupør, fylder 50 år den 13. maj 1970.

Bådmand Martin A. Røge, redningsstation „Thorup Strand“, fylder 50 år den 25. maj 1970

Betjeningsmand Børge K. Jørgensen, redningsstation „Svaneke“, fylder 50 år den 15. maj 1970.

Ansættelser

Niels Peter Nielsen er ansat på prøve som opsynsmand ved redningsstation „Svaneke“ fra den 1. maj 1970.

Dorald F. Christiansen er ansat på prøve som bådmand ved redningsstation „Esbjerg“ fra den 1. maj 1970.

Leo A. Nielsen er ansat på prøve som bådmand ved redningsstation „Esbjerg“ fra den 1. maj 1970.

Lindy Larsen er ansat på prøve som bådmand ved redningsstation „Løkken“ fra den 1. maj 1970.

Afskedigelser

Opsynsmand Sven Grumsen, redningsstation „Svaneke“, er afskediget efter eget ønske ved udgangen af april 1970.

Bådmand Frank S. Dahl, redningsstation „Lildstrand“, er afskediget efter eget ønske ved udgangen af april måned 1970.

Betjeningsmand Georg K. Lange, „Nymindegab“, er afskediget efter eget ønske ved udgangen af april måned 1970.

Betjeningsmand Georg K. Lange, „Nymindegab“, er afskediget på grund af alder ved udgangen af april måned 1970.

Betjeningsmand Niels Ruby Olsen, redningsstation „Tuskær“, er afskediget på grund af alder ved udgangen af april 1970.

Bådmand Carl Jensen, redningsstation „Sæby“, er afskediget på grund af alder ved udgangen af april måned 1970.

Bådmand Lars Sand, redningsstation „Thorup Strand“, er afskediget på grund af sygdom ved udgangen af april 1970.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Vi har modtaget:

Gode ven!

Jeg sidder og tænker på om vi ikke skulle ha en lille hip i vores blad angående den her kedelige kildeskat for en blyver jo såbete når en tænker o vi hå æ så lun som pensioniste og så plusselig å blyv sko nejer te omtrent de hal 39 %. Æ trover vi er enig allesammen at de sku' vi et ha hat men vi er jo under forsvarsministeriet og di skulle ha manne pæng te flyvning som vi godt vil vær fri for og der skal jo også noget til de gæve militærnægter uha ja di kan enda gå i strejke når di får brændt det der ikke passer dem, men di kan jo tage pengene fra pensioniste for det er da en givet sag der bliver jo ikke mukket for vi kan da ikke gå i strejke så skal vi da ha en cirkulære om hvordan vi skal forholde os desangående men di fylder nu ikke meget i pungen det eneste intægt foruden pension det er det di lægger på vores lille hus i udgifter og så renter af den hel store formue 11.000 kr. men nu vil vi fryde os når vi nu skal ud i haven at sidde og nyde sangen af alle di dejlig fugle som vi har haft på besøg i vinter ved foderbrættet i tusindvis og der er ikke engang moms på, men på bænken vil der snart komme *noms*.

Pensionisten efter 32 år i dansk redningsvæsen.

En rigtig kærlig hilsen og tak for alt godt i året, der svandt, sendes til jer alle i vor forening med Guds velsignelse i tiden fremover. J. N.

Tak for venlig hilsen. red.

Pengenes magt

For penge kan man få alt — siges det. — Nej, det kan man ikke.

*Man kan købe mad — men ikke appetit
Medicin — men ikke sundhed
En blød seng — men ikke søvn
Kundskaber — men ikke forstand
Fornøjelser — men ikke glæder
Bekendte — men ikke venskab
Rolige dage — men ikke fred*

Skallen af alt kan man købe for penge — men ikke kernen. Den er ikke til salg for alverdens guld.

Rettelse til forrige nummer af bladet:

I omtalen af opsynsmand Georg Damgaard, Løkken, glemte vi at skrive, at han i 1948 var blevet tildelt svensk guldmedalje.

Hvad skete der i CLAY DEEP?

Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg søger at trænge ind bag begivenhederne omkring det danske Nordsø-fiskeri under besættelsen.

Hændelserne omkring den 22. februar 1940, da Esbjerg-kutterne „Ejjam“ og „Gerlis“ formodes sænket af tyske undervandsbåde, er en af de uhyggeligste begivenheder i nyere dansk fiskerihistorie. En del fiskerifartøjer lå i godt fiskeri ca. 160 mil Ø ¾ N af Humber fyrskib, men deres bevægelser blev nøje overvåget af to tyske undervandsbåde, som dukkede op i mørkningen. Mandskabet på en Hirtshals-kutter så pludselig undervandsbåde dukke op på hver side af kutteren ganske tæt ved. Fiskerne blev ikke præjet af undervandsbådene, men man mente dog, at det var bedst at gøre en times flyt længere nordpå. Ved 0.30-tiden hørte mandskabet et mægtigt brag og nogle minutter senere endnu et. Ved daggry begyndte Hirtshals-kutteren ligesom de øvrige kuttere i området en eftersøgning, og man fandt bl. a. konsistensfedtdåser, isrumsbrædder og poundbrædder, som mentes at stamme fra „Gerlis“. En anden kutter fandt far og søn fra „Ejjam“ surret til en jernbøje.

Hvad der skete i Clay-Deep er aldrig blevet opklaret. En Esbjerg-kutter i området fik samme nat besøg af bevæbnede marinesoldater fra en undervandsbåd, men man kunne bevise, at kutteren havde landet fisk i Ymuiden. „Ejjam“ og „Gerlis“ var derimod kommet direkte fra England. Kutterne fiskede endvidere i et minefelt, som tyskerne havde meldt udlagt, men som de danske kuttere gennem deres fiskeri afslørede ikke var udlagt.

Tause arkiver

Skal man holde sig til, hvad de offentlige arkiver og pressen giver oplysninger om vedrørende Nordsø-fiskeriet i krigsårene, vil man få et forvrænget og på mange måder falsk billede af forholdene. Fiskerne forfalskede dagbøgerne, de fik udleveret af besættelsesmagten, med forkerte oplysninger om fiskepladserne, og man kunne ikke forstå den store uoverensstemmelse, der var imellem fiskernes positionsangivelser og de tyske observationer og luftfotografier af kutterne langt uden for tilladt fiskeriområde.

Fiskeri- og Søfartsmuseet forsøger at udrede trådene, medens fiskerne endnu på første hånd kan berette om forholdene. Ligeledes prøver museet at udskille realiteter fra gode historier og at få klarhed ikke alene over organisationen af det illegale arbejde blandt fiskerne, men i høj grad også den risiko, som de mennesker, der udførte det illegale arbejde, udsatte sig for.

– Vi søger at samle så sandt og objektivt et materiale om fiskeriet som muligt, udtaler museumsinspektør, mag. art. A. Hjorth Rasmussen, – og vil fremlægge det på en særudstilling, som åbner på 25-års dagen for Danmarks befrielse til maj. Til udstillingen efterlyser vi minder fra besættelsestiden blandt fiskere: søtøj syet af spærreballonstof, sko af rødspætteskind,

„Ausweiss“ og anden legitimation, bådpass, sejlpass, tvungne dagbøger, billeder af kuttere med mørkelagte lanterner og den karakteristiske nationalitetsmærkning, billeder fra havneanlæg, landingspladser og tyske befæstningsværker langs kysterne, minder fra redning af nedskudte tyske eller allierede flyvere på havet m. m. Hvem har endvidere papirer, fotografier, Røde Kors-breve eller andet fra de mange danske fiskeres ophold i England?

Kun få vendte tilbage

Nordsø-fiskerne havde foruden uvejret tre fjender på havet, tyske og engelske flyvemaskiner samt minerne. Beskydningerne voldte i reglen kun materielle skader, og få fiskere mistede livet ved direkte beskydning. Mange kutterbesætninger havde faste skjulesteder om bord f. eks. i maskinen, under bordet i lukaf'et med en dyne over eller i islasten. Beskydning med maskingevær var almindelig, bomber kunne vanskeligt ramme de små fartøjer.

Henimod 200 danske fiskere mistede livet ved krigsforlis i besættelsestidene. Miner eller sprængbøjer voldte de allerfleste tab af menneskeliv, og det var på grund af minefaren, at mange kuttere anskaffede sig en redningsflåde, som folkene kunne benytte, dersom deres norske pram gik tabt ved mineekspllosion. Her skal omtales en enkelt minesprængning, hvorfra alle folk blev reddet. Den 23. februar 1943 blev E 179 „Ovine Marie“ ramt af en drivende hornmine på positionen 20 mil SV af Grådyb Barre. Mandskabet lå og sov, da eksplosionen indtraf. Vandet fossede ind i lukaf'et, men man kom op, en af folkene dog gennem skylighet. Skipperen sprang straks hen til prammen og kappede surringerne med en lommekniv, medens en anden fisker brugte det mekaniske tågehorn for at hidkalde hjælp. Kutteren havde fået stærk slagside, og kokken og trediemand sprang i vandet med redningskranse på. 2. mand gik i den norske pram, som flød, idet kutteren sank, og det lykkedes også at få kokken op i prammen. Om bord på E 497 „Pan“ havde man hørt eksplosionen og tågehornet, og kutteren sejlede straks i retning af „Ovine Marie“. Man nåede lige at få to mand om bord fra prammen, inden denne, der havde taget skade ved eksplosionen, sank. De øvrige besætningsmedlemmer blev halet op med en bådshage.

Til England

Ved krigens slutning befandt der sig mere end 100 danske fiskerifartøjer i England. 42 af disse var i England, da krigen udbrød, og mange kuttere blev opbragt af engelske krigsfartøjer. Alene i 1942 blev 16 kuttere opbragt på én dag; der blev sat prisemandskab om bord, og kutterne måtte sætte kursen mod England. En kutter, man ikke havde prisemandskab nok til at bemande, blev sænket. 5 kuttere blev opbragt af undervandsbåde, og nogle af kutterne blev sænket.



Resterne af kutter „Josses“ flag, efter at kutteren minesprængtes ved Fano den 30. september 1944, og to mand af besætningen omkom.



Navnebrættet fra den minesprængte kutter „Helle“ kom op sammen med et træk rødspætter 9 år efter forliset.

Fiskerimuseet, fot.

Fiskerne kom med over i undervandsbåden. Enkelte kuttere sejlede med folk skjult i lasten til England, andre gik derover af ren og skær eventyrlust, andre igen måtte bjærges ind med maskinskade. Danske fiskere gjorde en stor indsats ved bjærgning af nedskudte allierede flyvere, som blev sejlet til England, afleveret til engelske forpostbåde eller indbragt til dansk havn. Mange episoder af denne art er aldrig kommet frem, idet de var tys-tys under krigen, men Fiskeri- og Søfartsmuseet vil meget gerne i forbindelse med fiskere, der kan fortælle herom. Kun herigennem kan man få et indtryk af, hvor mange flyvere danske fiskere i virkeligheden har reddet på Nord-søen.

Fiskere på skov- og markarbejde

Da fiskerne kom til England, blev de i første omgang interneret, medens deres forhold undersøgtes. Nogle kuttere fik lov til at gå på fiskeri igen med deres mandskaber, medens andre blev taget til opgaver inden for det engelske admiralitet. Fiskerne kom ud på land- og skovarbejde, blev fabriksarbejdere, gik om bord på danske handelsskibe eller kom ind i den engelske hær og flåde. Flere danske fiskere var med ved invasionen, og enkelte nåede at komme på specialtræningskole, der uddannede faldskærmsagenter til udkastning over Danmark.

Hilsen til skrædderen

Et ikke almindeligt kendt kapitel af Nordsø-fiskeriets historie under besættelsen er de våbentransporter, som fandt sted tværs over Nordsøen med fartøjer fra Frederikshavn, Sæby, Esbjerg og Thyborøn. Mange tons våben, sprængstof og ammunition kom på denne måde danske sabotører i hænde. Kort før påske 1945 gennemførte Esbjerg-kutterne „Vega“ og „Anne Kirstine“ således en sejlads med 4 tons våben. På „hilsen til skrædderen“ over BBC gik kutterne til mødestedet Outer Silver Pit. Her traf man en dansk fiskekutter „Nordkysten“, som var kommet til England og var blevet udtaget til opgaven. Den havde fået navnet „Kvik“ E 417 og medbragte våbenladningen til kutterne. Godset blev skjult i henholdsvis last og dam på fartøjerne, og man gik hjemover. Inden den ene kut-

ter nåede frem til de tyske kontrolfartøjer, måtte askeskuffen tømmes ud i dammen, thi vandet var netop den dag så klart, at man kunne se containerne på bunden! Ved et godt samarbejde på land lykkedes det en nat at omlade det farlige gods til lastvogn. Det skete for næsen af de tyske vagtposter. *abr.*

Til Nr. Lyngvig fyr

Som en fejmaskine af sidste patent i en augiasstald af sod har i tusinder mulmtunge nætter du sendt det stakastisk blafrende blod – i dirrende rytmer, i favnende fejen, i flygtende flakken af blændende lyn, en knitrende gløden punkterede vejen af skønhed mod himlens formørkede bryn.

Hvert glødende glimt er et ordløst bud ad en skruende kæmpepropel, hvis vinger går rødt over revler og brud for at bringe et skib et: God kvæld! Hvert ildbundet af glimt er som vuggende vifter, bag hvilke der lyder et muntert bonmot fra usete blodrøde læber til skifter af skælvende vagter ved rat og på bro.

God morgen, min usete ven, på din klit, du trofasthedens symbol; nu går vi vel begge og hviler os lidt, afløst af den stigende sol.

Om en dag vil jeg le af din fejmaskine i mulmende masser af kvælende sod, men om hundrede år vil med trofast rutine du bølge stakastisk med vifter af blod.

Nis Petersen



A.P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

De mange bække små

Som man vil se af omstående, vedrørende indkomne bidrag til de forulykkede skotske redningsmænds efterladte, er der tale om et resultat, som vi kan være bekendt. I alt indkom der 3.092 kr. eller gennemsnitlig 100 kr. fra hver redningsstation. Formanden for „Foreningen af danske Redningsmænd“, Wenzel Rasmussen, sender en varm tak til samtlige stationers mandskaber for gaven, der, når disse linier læses, allerede er på vej til de hårdt ramte hjem. *red.*

Indsamlingen fra danske redningsstationer til de efterladte fra den skotske redningsbåd „Duchess of Kent“'s forlis den 21. januar 1970.

Redningsstation	Kr.	Redningsstation	Kr.
Hvide Sande	225,-	Vester Agger	60,-
Lildstrand	90,-	Vedersø	60,-
Vigsø	60,-	Thyborøn	80,-
Klitmøller	135,-	Skagen	70,-
Gedser	100,-	Rømø	90,-
Hanstholm	145,-	Sønderho	105,-
Lønstrup	80,-	Østerby	140,-
Thorup Strand	100,-	Hirtshals	90,-
Neksø	50,-	Christiansø	100,-
Anholt Havn	80,-	Tisvilleleje	60,-
Grenaa Havn	70,-	Bjerregaard	60,-
Løkken	90,-	Sæby	40,-
Lyngby	60,-	Tuskjær	100,-
Nr. Vorupør	45,-	Klintholm Havn	70,-
Odden Havn	80,-	Stevns	52,-
Rindby	30,-	Thorsminde	80,-
Esbjerg	50,-	Hals	50,-
Stenbjerg	55,-		
Vejsr	65,-		
		I alt kr.	2.917,-

Dertil kommer:

Kai Petersen – Bådværft Nyborg	100,-
Redaktør Jørgen Pedersen, Ydby	25,-
Fhv. motorpasser Verner Diers, Esbjerg	20,-
Fhv. opsynsmand Søren Madsen og Emil Nørgaard, Thorsminde	30,-
	Kr. 175,-

Indkommet beløb i alt: Kr. 3.092,-

Æ brændevinsskiw

Året 1889 den 27. juli om morgenen kl. 3.30 blev vi kaldt op af en ubekendt røst, som viste sig at være to mand fra en tysk jagt, som var strandet, og efter forespørgsel var en tredje mand endnu om bord. Efter forespørgsel til dem, om han kunne komme i land, besvarede med nej, og de forklarede, at han var en gammel mand. Derfor sendtes straks bud efter mandskab og vogne. Kl. 4.15 var fire vogne tillæst og fortsatte turen sydpå. Kl. 5 var vi ved skibet, en halv mil fra stationen. Ved den tid kunne man uden fare løbe ud til skibet, og man fik manden i land uden at benytte apparaterne. Derefter kørte vi tilbage igen,

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Ubrø
1878

TEL. 82 12 11 LEMVIG Gino 4 72 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77

Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard

Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet. Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsens bogtrykkeri, Lemvig.

hvor apparaterne blev indsat på sin plads, og det var tilendebragt kl. 6.45.

Det viste sig at være jagt „Bertha“ af Geestemünde, ført af kaptajn Heinrich Hermand Clüp, som efter foregivende selv ejede skibet og den indeværende ladning, bestående af lidt tobak og spiritus, bestemt til handel i Nordsøen. Strandingen blev angivet at være sket kl. ca. 12.

Årsagen til strandingen foregav de at være lækage, så meget at den ikke kunne holdes på pumpen. Vinden var under strandingen VNV med flau kuling og temmelig rolig sø.

Derpå følgende udgift dagsbetaling til mandskabet 5 mand er 4 kr. 50 til hver ialt 22 kr. 50. Opsynsmandens diæter i samme anledning 4 kr. 50. Befordring med 4 par heste er 8 kr. hver ialt 32 kr. For et telegram med melding til bestyreren 29 ord I kr. – tilsammen 60 kr.

Redningsstationen Bjerregård den 27. juli 1889.

P. C. Nielsen Dahl.

Til vitterlighed. C. Nielsen. Klaus Hansen.

Denne stranding gik senere under navnet „æ brændevinskiw“. Så snart man havde fået raketapparaterne i hus, besluttede man sammen med toldassistenten, som var kommet til stede, at hente ladningen, som man hjembragte på 2-3 vogne. Min bedstemor har fortalt mig en sjov episode fra den dag. Hun havde de tre tyske søfolk, toldassistenten, Chr. Nielsen (Muff), og min bedstefar til bords til middag. Hun havde bagt en stor æggekage, og da hun satte den på bordet, skar den tyske kaptajn den i seks lige store stykker og balancerede flot hver portion på vedkommendes tallerken, men Chr. Muff's portion faldt på bordet ved siden af tallerkenen. Hændelsen morede min bedstemor meget, og ud over det var middagen vellykket.

Jeg tror ikke, der var noget juridisk ulovligt i affæren. Skib og ladning blev jo solgt her på sædvanlig måde på auktion. Men der var sikkert mange skippere derude, som ikke ønskede spirituskøbmændene til borde, da overdrevne mængder af den slags jo nemt kunne føre til episoder om bord, og der er sikkert ikke handlet til maksimalpriser. Selv om strandingen skete fire år før, jeg blev født, snakkede mine forældre og bedsteforældre jo tit med os børn om den nat, de to tyske søfolk kom til vinduet og kaldte dem op af sengen.

P. Chr. Dahl.

ROSINEN

En kunde beklagede sig over brødet.

– Nu skal jeg sige Dem noget, min gode mand, jeg har bagt brød længe før, De blev født, sagde bageren indigneret.

– Det kan godt være, sagde kunden, – men hvorfor sælger De det først nu?

(Dublin Junion)

HIRTSHALS



HANS SVENDSENS
SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS
HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET
VENDELBOBANKEN
HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser
Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Alltid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION
STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen
Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen
Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37
Næstformand: Axel Wejse
Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82
Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)
Nørre Vorupør . 7751 Sjerring
Johan H. Christensen
Thorupstrand . 9690 Fjerritslev
Anker Larsen
Havnevej 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29
Theodor Jensen
Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58
Søren Sørensen
Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri

Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED BYENS HJERTE

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for flisefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodbløderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Søjlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVERKSTED

NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn FiskeauktionStatsautoriseret
v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpien«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG

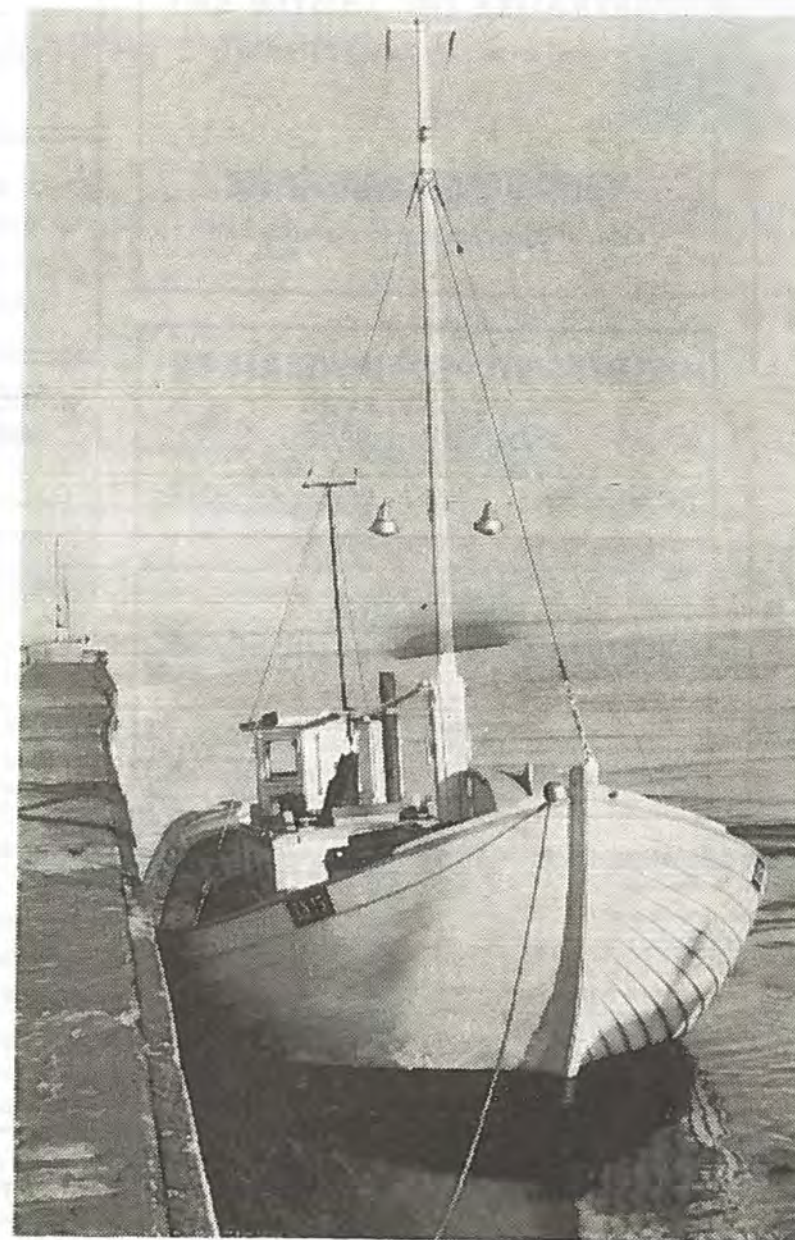


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. Juni 1970

37. aarg.



LN 15 »Svanen«, en af de små, åbne både, hvori Løkken-fiskerne krydsede Skagerak for at undsætte det forsultne Norge

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Thyborøn FiskeauktionStatsautoriseret
v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplæn«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
Vestervig**SKAARUP & SALSKOV**Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

RESERVERET

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG

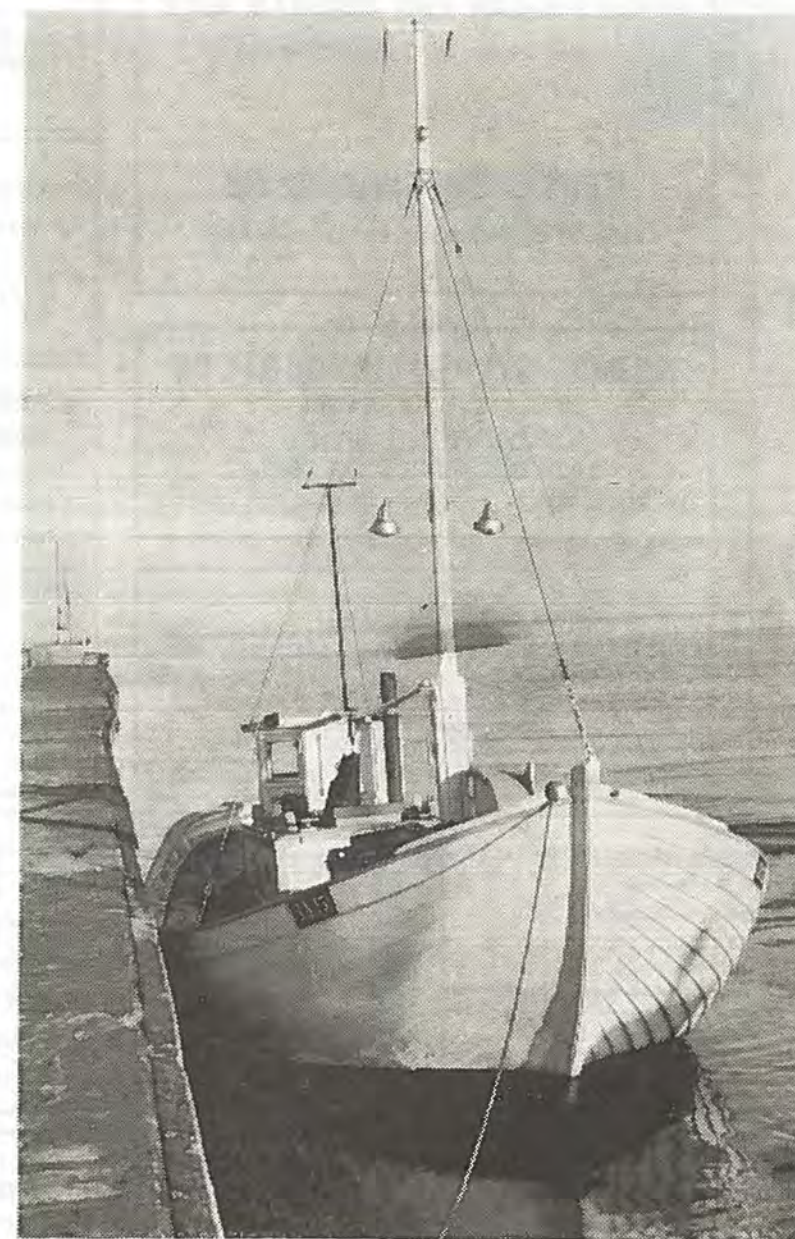


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1970

37. aarg.



LN 15 »Svanen«, en af de små, åbne både, hvori Løkken-fiskerne krydsede Skagerak for at undsætte det forsultne Norge

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SKAB A/A

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted

*

HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMELE - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen
Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) ASts 782

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 6

1. juni 1970

37. årg.

Kongens tale på 25-års dagen for Danmarks befrielse



- I dag er det 25 år siden, Danmark genvandt sin frihed efter fem års voldelig besættelse. Ved erindringen om denne lykkelige dag og i mindet om de landsmænd, som i de mørke år gik lidelse, sorg eller død i møde i kampen for deres land, sender jeg en hilsen til hele befolkningen.

Den 5. maj, Danmarks befrielse i 1945, var den lykkeligste dag for hele den generation, der havde gennemlevet den anden verdenskrig. Det blev en af de største dage i landets lange historie. Og det var en forårsdag ikke alene for Danmark, men for hele den verden, vi levede i, fordi det stod klart, at den mest ødelæggende af alle krige i menneskehedens tilværelse nu meget hurtigt ville nå sin totale afslutning.

Vi glemmer dog ikke, at Bornholm blev udsat for et voldsomt bombardement, fordi besættelsesmagten dér ikke efterkom ordren om kapitulation.

Bag os lå en række år tyngt af afsavn, utryghed, vold, mord og ufrihed. Danmark havde i disse år ligget afspærret fra de fjernere dele af riget, fra Grønland, fra Færøerne, fra de lande, som vi fra begyndelsen følte os allierede med, og som førte den kamp, der også var en kamp for Danmarks frigørelse.

Afskåret fra Danmark sejlede de danske sømænd en livsfarlig sejlads i allieret tjeneste og dermed for deres eget lands sag.

Inden for landets grænser hvilede magthavernes tryk over os alle. Det var føleligt for enhver familie, selv om man samtidig prøvede at leve en normal tilværelse. Det, der hjalp alle danske, også min fader, kong Christian X, var det brede og stærke menneskelige sammenhold, som voksede ud af besættelsestidens fælles kamp for at hævde vor danskhed.

Vore tanker går i dag til alle dem, der mistede liv eller førlighed i modstandskampen, og til dem, der sad tilbage i sorg. Deres ofre var af afgørende betydning for den frihed, vi i dag tager som en selvfølge.

Vore tanker går både til dem, der gik direkte ind i kampen, og til dem, som af andre grunde blev det lidelsesfulde opgørs hårdt ramte ofre: de dræbte modstandsfolk, fangerne, der døde eller led varig skade i koncentrationslejrene, dem, der levede under jorden eller måtte flygte, politiet, de danske jøder og de søfolk, der aldrig vendte tilbage.

På denne dag udvider vi samtidig vor tak til alle vore allierede, der ude i verden var vore store forbundsfæller og under umådelige ofre tvang voldsmagten til fald.

Den anden verdenskrig lærte os, hvilke navnløse byrder krig lægger på menneskene, såvel i de tabende som de sejrende lande. I alle vore handlinger må vi derfor søge at modvirke modsætninger, som igen kan føre til voldelige opgør.

Jeg udtrykker ønsket om, at kommende generationer i Danmark og verden omkring os vil komme til at forstå værdien af den frihed for undertrykkelse, som vi under anden verdenskrig så dyrt lærte at påskønne. Måtte Danmark aldrig igen komme til at opleve en besættelsestid, og måtte vi altid være rede til en indsats for at bevare vort land som et frit og tolerant samfund. Dette er den lære, som besættelsestidens generation ønsker at videregive til vore nye unge generationer.

Æret være mindet om besættelsestidens ofre. Lad os i trofasthed tage deres idealer i arv.

„Vi mindes stille de tapre døde,
hvis navne lever i Danmarks navn,
og takken søger til dem, der segned',
og dem, der sidder med tunge savn.
Gud trøste dem, der har lidt og stridt,
til det blev forår og Danmark frit“.

Gud bevare Danmark.

Fester i Arendal for fiskere, der kom med dansk mad i 1945

For 25 år siden sejlede 14 Løkken-fiskere i deres vestkystbåde til Arendal med 20 tons kartofler

Løkken-fiskere, der i maj 1945 – umiddelbart efter Norges befrielse – sejlede til Arendal med mad, blev inviteret til en befrielsesfest, der holdtes den 8. maj på det fornemme Fevik badhotel nær Arendal.

Bag indbydelsen lå et ønske fra nordmændene om at få lejlighed til at sige „tak for mad“ til de fiskere, der dengang under vanskelige forhold og i deres åbne vestkystbåde sejlede den lange tur med madvarer.

Seks af de 14 Løkken-fiskere, der deltog i „Aktion mad“ til Norge, er i de mellemliggende år enten døde eller flyttet fra Løkken, og det var umiddelbart forinden ikke helt klart, hvor mange af de resterende, der med ret kort varsel kunne efterkomme indbydelsen.

De fire skipper og deres besætninger, der foretog den minderige sejl tur dengang, var: Valdemar Jensen, der er død. Han førte båden LN 6 „Ulla“ med Frantz Jensen, Peter Pedersen og Evan Jensen, der nu bor i Hirtshals, om bord.

Skipper Anders Larsen, LN 15 „Svanen“, med besætningen Harry Larsen, Gunnar Andersen og Julius Andersen, af hvilke sidstnævnte er død.

Afdøde skipper Johan Damgaard, LN 33 „Lise Damgaard“, med besætningen Georg Damgaard og Svend Damgaard.

Afdøde skipper Karl Pedersen, LN 17 „Leif“. Båden var opkaldt efter hans søn, Leif Pedersen, der var med på turen, men som i 1952 omkom ved en ulykke under ophaling af båden. Med på Norges-turen var også Peter Jensen.

20 tons kartofler i fire små både

Det var, så vidt fiskerne kan erindre, nu afdøde provst Aage Stevns, Vrensted, der som repræsentant for den danske modstandsbevægelse organiserede madforsendelserne til det udsultede Norge. Der blev også sendt både af sted fra bl. a. Hirtshals.

Der blev især lagt vægt på at skaffe kartofler, og flere vognmænd og andre stillede lastvogne til rådighed til afhentning af kartofler, der væsentligst blev indsamlet på landet og derefter opmagasineret i Kjeldgaards fiskepakhus.

Indsamlingen blev mødt med stor velvilje, og på afrejsedagen den 8. eller 9. maj blev 20 tons kartofler fordelt i de fire bådes lastrum. Mere end fem tons hver kunne de små både ikke tage.

Fiskerne glemmer aldrig det sørgelige indtryk, det gjorde på dem, at se de forsultne børn, der modtog dem i Arendal, så snart det rygtedes, at båden var

kommet ind med madvarer.

Ingen af fiskerne var forberedt på at møde så megen nød, og det var hårdt for dem at undlade at udlevere nogle kartofler, før alt var losset. Her må det erindres, at andre både, bl. a. fra Hirtshals, havde kødvarer om bord, mens Løkken-fiskerne, bortset fra mindre kvanta, kun havde til eget forbrug udover kartoflerne.

Frantz Jensen brød således dette reglement, da en lille, grædende dreng spurgte, om han ikke kunne få en mellemmad. Fiskeren skar en tyk humpel rugbrød og lagde godt med smør og ost på.

– Det er den drengs øjne, da jeg gav ham brødet, jeg husker bedst, siger Frantz Jensen. – Øjnene lyste af taknemlighed, og der gik ikke mange sekunder, før vi alle var i færd med at skære brød. Selv skar jeg et otte puns rugbrød op i skiver og lagde pålæg på, og det samme gjorde mine kolleger, men der kom til sidst så mange mennesker, at vagtposterne så sig nødsaget til at fjerne dem.

Svend Damgaard erindrer, at det harmede fiskerne at høre, at de tyskere, der var tilbage i Norge, tilsyneladende ikke savnede mad, mens nordmændene var ved at sulte ihjel. Derfor gav fiskerne så meget af deres private proviant væk, at de knap havde noget selv til hjemrejsen.

Peter Jensen fortæller, at flere forældre til sultende børn takkede fiskerne så hjerteligt, at de blev helt flove. Peter Petersen sagde til en af mødrene, at det jo fortrinsvis var kartofler, de kunne byde på. „Ja“, svarede hun, „men hvis I ikke var kommet, havde vi sultet ihjel, og kartofler har vi ikke smagt i halvandet år“.

Anders Larsen blev gal i hovedet, da det blev konstateret, at en tysk damper, der lå i havnen, var lastet med rådne kartofler.

Ingen forstod, hvorfor tyskerne ikke udviste så megen menneskelighed, at de i tide havde uddelt af deres overskud.

Tændstikker og gratis biograf

Gunnar Andersen husker bedst, at en mand, der boede på en lille ø nær Arendal, kom sejlede forbi i en jolle. – Han fik en spandfuld kartofler om bord og blev så lykkelig, at han inviterede os med i jollen hjem, for at vi kunne se, hvordan han blev modtaget af hustru og børn, når han kom med kartofler.

Det står tydeligt i Harry Larsens erindring, hvordan de vagtposter, der skulle se efter, at der ikke blev stjålet af bådenes last (som om man kunne kalde det tyveri at stjæle kartofler for at stille sult), spiste brød med kartofler som pålæg fra morgen til aften, alle de dage Løkken-boerne var der.

Fiskerne fik masser af pakker med tændstikker, der

Mands Minde

Dødsfald

Betjeningsmand Anders Vrist Langer Nees, redningsstation „Flyvholm“, er pludselig afgået ved døden den 8. april. Anders Nees havde været ansat ved redningssvæsenet fra 1. oktober 1937 og havde således været ansat i over 32 år.

Fhv. bådmand Knud D. Holmgren, Rønne, er afgået ved døden den 21. april. Knud Holmgren var født 1. december 1907 og ansat ved redningssvæsenet 1. februar 1939 og afskediget 31. december 1967.

Fhv. bådmand Albert Nielsen, Kandestederne, er afgået ved døden den 29. april. Albert Nielsen var født 24. april 1884 og ansat ved redningssvæsenet fra den 1. oktober 1910 og afskediget 30. september 1945. – Han havde fået tildelt RDV's 100-års jubilæumsmedalje.

75 år

Fhv. bådmand Johan Christian G. Kjølbj, Gl. Skagen, fylder 75 år den 20. juni 1970.

65 år

Fhv. betjeningsmand Christian A. Andersen, Hasle, fylder 65 år den 20. juni 1970.

60 år

Formanden for „Foreningen af danske Redningsmænd“, opsynsmand Wenzel Rasmussen, Havnevej 223, Grenå, fylder den 20. juni 60 år. Såvel i redningsmands- som i fiskerkredse vil W. R. være særdeles velkendt. Dette må den mand jo være, der sidder som formand for en landsorganisation.

W. R. har været fisker fra Grenå i 35 år og deraf i 29 år med halvpårt i kutter.

Han blev ansat ved redningssvæsenet i 1944 og blev opsynsmand ved stationen i 1952. I 1955 kom han ind i bestyrelsen for „Foreningen af danske Redningsmænd“ og valgtes som formand i 1957. Han er medlem af redningssvæsenets tilsynsudvalg, og det kan også nævnes, at han er i bestyrelsen for Gøttlieb Ørstedes legatet. Ligeledes har W. R. været medlem af Grenå Fiskeriforenings bestyrelse i 26 år, og han er

dengang var en mangelvare i Danmark, men en af de få ting, nordmændene havde nok af.

Fiskerne boede på et børneasyl og var ude for at se på byen. Rent madmæssigt var det håbløst at få noget, der var spiseligt – set med danske øjne. Brødet smagte, som var det bagt af savsmuld, og fedtstof var der intet af.

Til gengæld mødte fiskerne til fulde nordmændenes taknemlighed på anden vis. Så snart man f. eks. i en biograf hørte, at de var danskere, kostede billetterne intet. Ingen steder kunne de få lov at betale.

En drøj hjemtur uden proviant

Løkken-fiskernes både lignede store blomserdekorationer i et festligt optog, da de påbegyndte den lange hjemrejse. Nordmændene havde i deres taknemlighed hængt bunker af syrener op overalt på bådene, fra ræling til mast. Men dekorationerne forsvandt hurtigt.

dens sekretær og formand for samme forenings hjælpekasse. Gennem en årrække har han ligeledes været i bestyrelsen for Centralforeningen af Fiskeriforeninger for Jyllands Østkyst og bestyrelsesmedlem af den stedlige marineforening – og endelig har W. R. været strandfoged i 15 år – indtil denne stillings ophævelse.

Når Wenzel Rasmussen står for ovenfor nævnte tillidsposter, så er en af grundene, at man nærer udstrakt tillid til ham, og at han har evner og samarbejdsvilje.

Vor kendskab til W. R. skriver sig alene fra hans formandskab i vor forening, og her er han en agtet og afholdt mand blandt samtlige kolleger ved redningsstationerne, hvis tarv han varetager med stor dygtighed. Det vil han sikkert også få mange beviser på den 20. juni.

Også bladets redaktion vil gerne bringe sin lykønsning med tak for mange års yderst loyal samarbejde. *jp.*

Opsynsmand Ejnar Hansen, Thyborøn redningsstation, fylder den 12. juni 60 år.

Han er kendt som en dygtig leder af en af de redningsstationer, hvis mandskab oftest er i farezonen, for redningsopgaver, der har deres særlige karakter, i det vekslende, urolige farvand, hvor strømninger mellem havet og Limfjorden mødes – og med den berygtede barre udenfor kanalmundingen.

Alle disse redningsopgaver klares fint ved stationen, og opsynsmand Ejnar Hansen bærer en stor del af æren herfor ved sin rolige og omsorgsfulde ledelse af såvel mandskab som stationen. *jp.*

Bådmand og motorpasser Harry H. Rasmussen, redningsstation „Grenå“, fylder 60 år den 20. juni 1970.

50 år

Bådmand og motorpasser Chr. M. Jensen, redningsstation „Hanstholm“, fylder 50 år den 20. juni 1970.

Ansøttelser

Peder Andreas Gravesen er ansat på prøve som betjeningsmand ved redningsstation „Nymindegab“ fra d. 1. juni 1970.

Per L. V. Pedersen er ansat på prøve som bådmand ved redningsstation „Lildstrand“ fra den 1. juni 1970.

Mogens Kr. Kristensen er ansat på prøve som bådmand ved redningsstation „Thorupstrand“ fra den 1. juni 1970.

Hjemturen blev usædvanlig hård for fiskerne i deres åbne vestkystbåde. De havde kun dårligt brændstof, og det blæste voldsomt op. Det tog fiskerne 15 timer at sejle hjem, og de var meget forkomne og sultne, for de havde foræret deres proviant væk.

Men trods trætheden og sulten var det opstemte fiskere, der lagde til ved Løkken mole og kunne fortælle deres undrende familier, hvor taknemlige nordmændene havde været for deres hjælp. Den taknemlighed opvejede til fulde den farlige sejlads og strabadserne på turen.

Flere af de nævnte Løkken-fiskere var for fem år siden inviteret til en lignende „tak for mad“-fest i Norge, og flere af dem er meget kede af, at de på grund af deres arbejde – nogle er ikke mere aktive fiskere, men arbejder på land – ikke kan efterkomme indbydelsen. *Poul Kjær.*

Med „Thala Dan“ til Sydpolen

Telegrafist Kjeld Thomsen har skrevet denne beretning om en ekspedition til Sydpolar-området, hvor en lille gruppe danskere hvert år bilstår de videnskabelige baser på Antarktis' fastland. — Med forfatterens tilladelse bringer vi beretningen.

Hvert år i september-oktober belaver omkring 60-100 danskere sig på en ca. otte måneders tur til verdens mest øde sted: Sydpolen. Sammen med søfolk fra nogle få andre nationer bemander de de skibe, som søger for transport af personel, materiel og proviant til de videnskabelige stationer i Antarktis. Ugevis fra den civiliserede verden. I nødsituationer overladt til sig selv, eller i bedste fald til kolleger flere dagsrejser borte. Men nødsituationer er noget næsten ukendt. Erfaring, ro, omtanke og selvdisciplin, god, solid udrustning, godt materiel og ikke mindst godt håndværk, både over og under dækket, er recepten på, hvordan man klarer sig i en af jordens mest ugæstmilde egne.

Sydpolsområdet har, siden det blev opdaget for nogle hundrede år siden, været en udfordring til menneskeheden, og langsomt men sikkert er området blevet erobret af dristige opdagelsesrejsende. For hver ekspedition er flere hemmeligheder blevet afsløret, men samtidig har opdagelserne givet endnu flere uløste spørgsmål, som har resulteret i mere dybtgående undersøgelser.

— Det evige resultat af nysgerrighed: „At jo mere, man ved, jo mere opdager man, at man ikke ved“, har resulteret i, at bevægelige ekspeditioner er blevet afløst af sæsonbaser, først over én sæson, senere over flere. Og til sidst af permanente baser i stormomsuste hytter, tøjret til de få klippeøer, som den næsten 100 pct. dækkende indlandsis lader fri i kystområderne.

Basernes livsnerve er ekspeditionsskibene, som i den korte sommer fra slutningen af december til slutningen af februar er travlt beskæftiget med sejlads mellem de beboede egne i syd og iskanten for at udske personel, der efter et års ophold fjernt fra al verdens herlighed har ualmindelig travlt med at komme tilbage, hungrende efter at kunne stille sig ind i en ganske almindelig pub og bede om en øl, eller bare efter at kunne vandre rundt i en by og genopleve, hvordan en pige ser ud.

Skal et skib være noget værd i ispres, skal det være rundt i bunden, så det ikke presses ned, men op. Skibe, som er runde i bunden, kan umuligt ligge stille, navnlig ikke, når søen er tværs. Resultatet er, at selv i godt vejr kan man komme ud for at skulle klamre sig til gelændere og støtte sig til skotterne for overhovedet at kunne komme rundt og passe de ting, som nødvendigvis skal passes, for at skibet kan sejle. Døgn uden søvn i den stadige slingerage er ikke ualmindelig. Arbejdet i kabyssen er et kunststykke, som skal

ses. Det kan ikke beskrives. Måltiderne er, trods slingrekanterne på bordene og gennemvædede duge, ekvilibristiske numre. — Hvis man da kan spise noget. Søsygen har hjemsøgt mangan gammel søulk — søsterke gennem mange år, men her må de give sig. Dog kun for en tid. Menneskets tilpasningsevne er også her formidabel. Passagererne har det værre. Mange kommer ikke af køjen de 7-12 døgn, rejsen varer. Turen gennem 40 og 50 grader syd er absolut ingen fornøjelse for nogen. I 60-graderne er der normalt mere ro.

Rederiet J. Lauritzens polarskibe er bedst egnede til sejladsen bortset fra de regulære isbrydere, som både amerikanerne og russerne har. „Anita Dan“, nu HMS „Endurance“, „Nella Dan“, „Magga Dan“ og „Thala Dan“ for at nævne nogle stykker. Ingen af dem er isbrydere. De kan bryde is, hvis den ikke er for tyk. Men de er kun bygget med det formål at kunne sejle trygt i isen og mase sig frem, når mulighederne er dertil. Og vente uden at frygte ispres og skrueis, når ismasserne pakker sig sammen omkring dem. En form for sejlads, de fleste navigatører betakker sig for. Noget, der kræver en speciel viden og den sjældneste vare i vore tider: Tålmod.

Sejlads i pakis

Det er svært at se på et pakisområde, om det betaler sig at mase løs på det, eller man hellere skal opgave det som håbløst. Blot et minimalt pres mellem flager og isstumper, og menneskenes hk er for intet at regne. Hellere slå stop på maskintelegrafen og se tiden an. Bunkerbeholdningerne er naturligvis store i den slags fartøjer, men man sløser ikke med dyr olie. Heller ikke med maskinisternes tid. Men små tegn i isens bevægelser viser måske, at det kan betale sig at forsøge med list og lempe.

Maskinen på halv fart. Skruens stigning indstillet på maksimalt slæb. Stævnen ind i en revne mellem to kolossale isflager. Stadige bevægelser med roret fra side til side. Og i løbet af 30-45 minutter får man måske presset sig vej frem. Små nøk og store. Bid for bid. Somme tider „næser“ man sig vej i dagevis. Somme tider finder man et område, hvor isen arter sig vel, og gode dagsrejser bliver tilbagelagt. Og det hænder, at man render ind i et helt umuligt isområde, hvor al bevægelse ophører. Isen pakker sammen, omslutter skibet og fører det med sig hundrede miles bort fra kursen. I dagevis går styrmændene vagt, vogtende isen. Eneste ordre fra skipperen: — Kald på mig, hvis det slækker.

Når slækket endelig kommer, er al tålmod næsten opbrugt. Maskine, kabys såvel som dæk føler lettelse, når skibet igen begynder at bevæge sig. At ligge stille uden at foretage sig noget er det værste af alt. Sæsonen er desuden kort, og der er meget, der skal nås fra medio december til ultimo februar. Polarfarerens dilemma er slemt. Han skal både skynde sig og tage det med ro.

Intet drama

MS „Thala Dan“ af Esbjerg, 2130 tons d.w., har siden 1957 været „polarbus“. Det er den bygget til

Fra september til maj: Sydpolsområdet. Fra maj til september: Østgrønland. Ren rutine kunne man fristes til at tro. Men rutinen i den slags sejlads bliver rent praktisk, at intet bliver rutine. Rutine virker sløvende. Sløvhed er farlig. Og fordi intet får lov at blive rutine, mangler der fuldstændig dramatiske indslag fra den store, danske indsats i polarforsknings- og forsyringsstjenesten.

Manglen på dramatik betyder imidlertid ikke, at den form for sejlads bliver kedelig. Hver dag kan byde på nye problemer og opgaver. Isens omskiftelighed er allerede nævnt. Radioen kan, som altid i polarområderne, byde på vanskeligheder på grund af solaktivitet, d. v. s. at eksplosioner på solen påvirker de radiobølgerreflekterende lag rundt om jorden, så ingen hvisken når hverken ind eller ud af området, og den daglige forbindelse med Danmark må opgives. Maskinen skal køre, og små reparationer skal udføres, hvad enten skibet står på hovedet i det oprørte hav eller lægger sig på siden i ispres, så kølevandet skal hentes fra kølen i stedet for den normale indsugning. Eller sanitærvandet til wc'erne forputter sig et eller andet mærkeligt sted i stedet for at gøre sin pligt på grund af frost. Eller værre: Frosten sætter en prop i et toiletaflob, så maskinassistenten må bruge al sin kløgt for at få blæst proppen ud igen. Til stor lettelse for alle.

Lange ture

Disse ekspeditionsture er en langvarig historie. Selve turen fra f. eks. Australien til baserne Dumont d'Urville og Wilkes (nu Casey) gøres på henholdsvis 7 og 12 døgn, men lossearbejde m. m. gør, at opholdet ved baserne normalt forlænges, så skibet er borte mindst 6 uger ad gangen. Udlagt på en anden måde. Fra afgang fra Le Havre i oktober til tilbagekomsten i maj har skibets besætning haft landlov maksimalt 12 dage, fordelt over 4-5 gange. For øvrigt ganske i tråd med al anden moderne skibsfart, hvor havneopholdene er indskrænket til minimum. I de 12 dage har kun enkelte haft mulighed for at holde sig en enkelt fridag. Nødvendigt arbejde holder som oftest alle om bord. Et forhold, som mest går ud over maskinens folk, fordi en del maskinreparationer kun kan udføres, når den er i ro.

Man er henvist til sin egen og de øvrige ombordværendes evne til underholdning og fornøjelse, til kortspil og musik. Båndoptageren har store dage til søs. På de lange, ensomme ruter kan det være umuligt at høre radio uger i træk. En god båndforsyning er ren lykke under de omstændigheder. I en besætning på 30 mand fandtes ni båndoptagere og over 100 bånd. Man udvekslede melodier og spillede over, og på de steder, hvor det var muligt at høre radio, blev nye bånd spillet ind.

En god ting at holde i hvert fald danskere fredelige på, er god mad. Og god mad serveres i rigelige mængder. Uanset om vejret var godt eller dårligt, lykkedes det altid for kokkene at trylle gode, veltillavede måltider frem — med vægtforøgelse for næsten alle til følge. Hver søndag begav officersmessens medlemmer sig ned i proviantkælderen, hvor kokken omhyg-

geligt vejede og noterede, og maskinchefen førte statistik. Uhyggeligt at se, hvor vægten tiltog. For en enkelts vedkommende med op til 11 kg på otte måneder.

Mellem isfjelde

Sejlads i isfyldte farvande er noget ganske andet end den forholdsvis sorgløse færden på havene, hvor man i dagevis — ofte i ugevis sejler sin kurs uden at møde hindringer af nogen art, endelige møder et andet skib. Isfjelde udgør blot ved deres tilstedeværelse en fare for skibene. Og mens man i de få besejlede farvande, hvor isfjelde kan dukke op, kan søge uden om dem i sikker afstand, må ekspeditionsskibe bevidst søge ind imellem dem for at komme frem til deres bestemmelsessted eller løse deres opgave. Sydishavet byder på enorme isklodser. Der berettes om et år, hvor man mødte et isfjeld med en udstrækning på omkring 15-20 miles. Altså en isø. Så store træffes de nok sjældent, men isfjelde behøver heller ikke være så store for at være til fare for et skib. En normal størrelse på et isfjeld er vel omkring 50-100 meter i omfang og 50-75 meter højt. Ved Sydpolskysten er disse store klodser flade som borde og går med deres enorme dybgang desuden ofte på grund. Afsmeltningen i det kolde klima er ganske langsom, men finder dog sted, hvorved fjeldet af sig selv kommer af grunden, vælter måske omkring og antager så de fantastiske former, som er mere almindelige i grønlandske farvande. Danner isfod under vandet og rager som tårne og spir op i vejret.

At søge ind mellem de mange isfjelde på vej til baserne, hvor også skær og klipper spiller ind, kræver navigatører med de rette fornemmelser. Erfaring og koldblodighed. Derimod stoles der sjældent på hellet. Chancerytteri så langt fra slæbebåde og andre hjælpemidler er halsløs gerning.

Strandingsloven til revision

Den sidste strandingslov skriver sig fra forrige århundrede — og meget er jo undergået forandringer siden da. De store inddrifter af tømmer i sejskibenes tidsalder, strandinger side om side i sneveis og dermed de talløse vrage på strandene — er en saga kun.

Nu satses der på at få lavet et udkast til en ny strandingslov, der formentlig i første række skal gøre loven mere tidssvarende og måske — hvad der har været ymtet en del om — helt ophæve strandfogedstillingerne og lægge f. eks. det, som i tiden er særlig aktuelt, nemlig strandrensningen, ind under amterne.

Så kan man jo i øvrigt gøre sig sine tanker om, hvor vidt fremtidens strandrensning bliver mindre kostbar af den grund — og herom kan man have sine tvivl, den stund da strandfogedens lønkrav for dette arbejde er så beskeden, at de er at ligne ved en dråbe i havet, når hensyn tages til almenvellet, det frie badeliv, der udfolder sig på strandene, og de turistindtægter, der erlægges.

Når jeg ønsker at gå ind for fortsat bevarelse af strandfogedbestillingen, som den har været de sidste hundrede år, da må jeg sige, at grunden er en helt anden end blot hensynet til problemet strandrensning, selv om det skal indrømmes, at dette også er aktuelt og desværre sikkert fremover vil være det.

Men i bestræbelserne for at søge „det gamle“ op-hævet må man dog ikke glemme, at også vor tids strandfoged har flere andre opgaver end dette at svinke skovlen og fejekosten, for at det kan se pænt ud, når vore gæster – og vi selv – møder op på strandene.

*

De har det fulde ansvar hver dag at afpatruljere deres strande året rundt, og som bekendt er redningsvæsenets strandvagtjeneste normalt inddraget i tiden fra 1. april til 1. september – hvad der vil sige en yderligere understregning af strandfogedens ansvar.

Han bærer tillige ansvaret for, at inddrevne miner, bomber, giftbeholdere, som vore farvande endnu er fyldte med, omgående, før ulykker sker, bliver indberettet til politiet, ligesom eventuelle ilanddrevne omkomne også er henlagt til strandfogedernes omsorg.

*

Alt dette er strandfogedens absolutte pligt og ansvar i et samfund som vort med havet omkring os. Personligt har jeg svært ved at se, at strandfogeden overhovedet kan undværes, uden at vi vil blive stillet ringere end vi er i dag. Jeg ser i denne forbindelse ganske bort fra, at vore strande uden et dagligt opsyn af folk med en vis given myndighed, meget let kan føre til noget, som hverken myndigheder eller den menige mand ønsker.

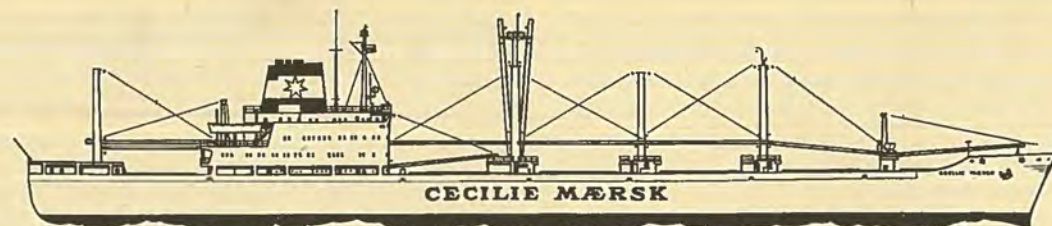
Konklusionen må derfor blive: Lad os beholde strandfogeden!
Maagen.

Indsamlingen til de skotske redningsmænds efterladte

Vi kan meddele, at der yderligere er tilsendt formanden følgende beløb:

Redningsstation „Gl. Skagen“ 100,- kr. – Redningsstation „Søndervig“ 60,- kr.

I alt nu indkommet kr. 3.252,00.



A.P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

En mulig fejl bedes rettet

Vi har modtaget:

Jeg har talt med en enkefrue, som får understøttelse efter sin mand, der var tømrer ved VBV (vandbygningsvæsenet). Hun får f. t. 230,00 kr. om måneden (prisreguleret) og har betalt 44 % i kommuneskat (formentlig trækprocent. Red.) (vedkommende får folkepension). Men da en svigersøn, som bor i Århus, hørte, at hun betalte skat af de 230 kr., tog han hendes bikort med, og i løbet af kort tid, var det i orden, så hun nu ikke betaler skat af disse penge. Yderligere mener jeg, at hun har fået de penge tilbage, som hun har betalt.

Nu vil jeg jo formode, Redningsvæsenet ikke har med skatteudskrivning at gøre, men at det får ordre fra kommunerne ang. de forskelliges trækprocenter, så hvis der er noget at rette ved understøttelsen fra Redningsvæsenet, så må det jo i første omgang komme fra kommunerne.

Det er også hårdt, når en enke efter en redningsmand kan få 200 kr. i kvartalet, men må se den reduceret til 112 kr. For mig ser det jo også noget mærkeligt ud, når én med 230 kr. i månedlig understøttelse kan få skatten slettet, mens en anden, der får 200 kr. i kvartalet, ikke kan.

Venlig hilsen,
K. R.

AT HELE –

En rift eller revne kan alle med evne vel glatte og jævne. Men magter du også et venskab at hele, så ærligt du atter med venen kan dele det små og det store, som før du var vant? Den kunst – ja, den kræver for alvor sin mand.
J. Gr. P.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Landsomfattende fiskestop i dansk fiskeri

For første gang i vort lands gamle historie er en strejke nået ind i vort fiskeri. Det begyndte i landets største fiskerihavn, Esbjerg, hvor fagforeningen i nogen tid har lagt stort pres på skipperforeningen for at få fremtvunget en overenskomst, som skipperforeningen imidlertid nægtede at deltage i, da den insisterede på, at den ingen arbejdsgiverstatus havde. Den lokale fagforening, massivt opbakket af LO, erklærede derefter strejke for fiskerihavnens ca. 1200 fiskere, der i sin konsekvens ramte såvel fiskeri som industri i forbindelse hermed.

Det mest bemærkelsesværdige i konflikten er, at et meget stort udsnit af de partsfiskere, der er medlemmer af fagforeningen dersteds, højlødt har givet til kende, at de ikke følger, hvad de benævner ved fagforeningsdiktatur, idet de mener, at alle forhold bedst ordnes indbyrdes mellem partsfiskere og fiskeskipper – uden fagforeningens indblanding.

Stillet over for strejken i Esbjerg har de to hovedorganisationer, Dansk Fiskeriforening og Danmarks Havfiskeri, ladet afholde et kæmpefiskermøde i Stadionhallen i Esbjerg med deltagelse af 1800 fiskere fra hele landet. Mødets resultat blev en i forvejen mellem de to organisationer bekræftet aftale om at stå det strejkeramte Esbjerg-fiskeri bi – og udvide strejken til et totalt fiskestop for hele landet, da man ikke ønsker LO's indblanding i erhvervens forhold, men vil være frie.

Således ligger landet, nu da de sidste kuttere sejler mod havnene med dyre og sidste laster, for stoppet indtræder.

Man ser derefter hen til, at LO enten besinder sig, eller at regeringen, som det af fiskeriet forventes, sætter et punktum for et meningsløst spil, der i sin konsekvens skader alle og gavner ingen. Det daglige tab opgøres til ca. 10 millioner, og gør ca. 100.000 mennesker uvirksomme, og hvad hertil kommer, giver andre landes eksport en chance for at bryde ind på vore fiskemarkeder i udlandet.

Alene af den grund vil det være utænkeligt, om ikke regeringen griber ind.

Maagen.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Dersom der skulle være redningsmænd eller andre, der får vort blad, der har liggende årgange af samme, som de kunne tænke sig at glæde „Fiskeri- og Søfartsmuseet“ i Esbjerg med, da bedes meddelelse herom venligst tilsendt enten redaktionen her eller museet i Esbjerg.

Man vil meget gerne have de omtalte årgange til indbinding og opbevaring.
red.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv - Guld - Urer
1888
Tlf. 02 12 11 LEMVIG Gino 4 72 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77

Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard

Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63

ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet.

Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brevkort meddelt til Gadgaard Nielsen bogtrykkeri, Lemvig.

Gasbomber i havet omkring os

Ved afslutningen af den anden verdenskrig fandt de allierede i Tyskland og i de tidligere okkuperede lande enorme mængder af ammunition, bl. a. bomber og granater med forskellige farlige kemikalier.

Da man ikke kunne tilintetgøre dem på stedet, fandt man det under omstændighederne hurtigst og mest sikkert at sænke dem i havet på afmærkede „lossepladser“ („dumpingfelter“) idet man regnede med, at havvandet efterhånden ville nedbryde ammunitionen.

Sådanne områder, afmærkede som „losseplads for ammunition og krigsgas“, findes ca. 15 sømil øst for Christiansø, ligesom der i Lillebælt mellem Als og Ærø er fundet flyverbomber, som muligvis har indeholdt kemikalier.

Der har i de bornholmske farvande været en række tilfælde, hvor fiskere er kommet alvorligt til skade ved berøring af sennepsgasbomber, der var kommet i nettene.

For i størst mulig udstrækning at medvirke til at mindske risikoen for danske fiskere udgiver Søfartens Hygiejnekommité i nær fremtid en pjece, *Gasbomberne i havet omkring os*, udarbejdet af Sundhedsstyrelsen i samarbejde med fiskeriministeriet og forsvarsministeriet.

Denne vejledning indeholder oplysninger om de farlige områder, en detaljeret beskrivelse af de stoffer, som bomberne indeholder, samt en redegørelse for de forholdsregler, man bør tage dels for at undgå forurening, dels hvis man alligevel bliver forurennet med gas eller fosfor.

Da myndighedernes støtte til udgivelse af pjecen ikke umiddelbart kunne opnås, har *JL-fondet* for at fremskynde løsningen af denne påtrængende opgave stillet et beløb til rådighed.

Skammen -

For uheld, nød og sorg sig ingen fri kan vide, det komme kan så brat og fra så mangen side.

Men - hvad os bragte skam, vi altid selv var om; vi øvede den dåd, hvoraf den til os kom.

J. Gr. P.

BOGANMELDelse

Helle Stangerup:

Diamanter er dydens løn

Gyldendal

En humoristisk og let læst kriminalroman, hvis handling falder i to dele. I første del stifter vi bekendtskab med en søskendeflok, der ernærer sig ved småsvindel. Ved amatøragtige forsøg søger de at ombringe en gammel, stenrig og sejllevende tante. Den ene af brødrene får fat i pengene ved hjælp af en lidt lusket stuepige, der sikrer sig ved giftermål og fælleseje. I anden del skifter formuen ganske fikst ejer ved en aktietransaktion. Elisabeth, søskendeflokkens yngste medlem, kan så se frem til en ikke helt problemfri fremtid sammen med sin elsker og hjælper. M.



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer

Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS

HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET

VENDELBOBANKEN

HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Altid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen

Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen

Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen

Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37

Næstformand: Axel Wejse

Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82

Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)

Nørre Vorupør . 7751 Sjørring

Johan H. Christensen

Thorupstrand . 9690 Fjerritslev

Anker Larsen

Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29

Theodor Jensen

Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58

Søren Sørensen

Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

Statsautoriseret

v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion

Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT

Skibs- og bådbyggeri

Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD

Aut. installatør

SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER

BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI

Thisted . Telefon (07-81) 94

SØRENSENS
Herremagasin

MIDT I

BYENS HJERTE

TORVEGADE 1 · TELEFON 499 · THISTED

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 . Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16

Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thybørn Ald. . Tlf. (07) 83 11 48

Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN

MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00

Dæksmaskineri spec. for fiskerfartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådebyggeri

NY HAVN

Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63

Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER

BRØDRENE MATHIASSEN

(H. Mathiasen)

NY HAVN

Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vodbløderi og tovtjæveri

NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53

Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER

Sejlmagere

NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN

MASKINVÆRKSTED

NY HAVN

TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833

Kvæsthusgade 1 . København K

Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75

Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99

NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft

v. Andersen, Jensen og Hagde

Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Hvide Sande Fiskeauktion
v. Otto Jensen
Statsautoriseret
Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm Fiskeauktion
Statsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen
Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde Fiskeauktion
Statsautoriseret
v. Harald Winkel
Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM
MED »66«-BÅDENE
»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«

Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866



LEMVIG TANDTEKNIK

Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG
TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet
»Myren«

Korresponderende redere
HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK
HURUP

☆
BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG

SKAARUP & SALS KOV
Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61
Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant
☆
Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion
Statsautoriseret
v. Jens Steen
Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1970

37. aarg.



Thyborøn set fra luften

Hvide Sande Fiskeauktion
v. Otto Jensen
Statsautoriseret
Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm Fiskeauktion
Statsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen
Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde Fiskeauktion
Statsautoriseret
v. Harald Winkel
Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM
MED »86«-BÅDENE
»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«

Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866



LEMVIG TANDTEKNIK

Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG
TOVVÆRKSFABRIK A/S

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet
»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK
HURUP



BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG

SKAARUP & SALS KOV
Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61
Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant
★
Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion
Statsautoriseret
v. Jens Steen
Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1970

37. aarg.



Thyborøn set fra luften

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

Marketerieret

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88



Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

DANMARKS

HANDELS-SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) A81a 782

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets III. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 7

1. juli 1970

37. årg.

De store tankskibes risikomoment

Jeg tror, at den såkaldte forureningslov er blevet særdeles vel modtaget overalt i befolkningen herhjemme. Man er parat til at ofre endog betydelige penge for de rensningsforanstaltninger, der kan komme på tale såvel når det drejer sig om vandet, landet og luften.

Jeg vil tro, at denne goodwill har sin baggrund i det forhold, at den katastrofale forurening, måske i særlig grad af vore indre farvande, er så åbenbar for alle, og at vi hver dag har den for øje. Betydeligt, at man har kunnet leve med al den åbenlyse griseri.

Vi har altså nu forsøgt at „tage tyren ved hornet,, og herefter er der kun tale om vejen fremad, indtil vi atter med nogen skygge af ret tør synge om vor friske strand.

*

Men der er i forbindelse med vor nye vilje til atter at blive renfærdige – i dette ords bedste betydning – et forhold, der har undret mig meget. Og det er spørgsmålet om de større og større oliebærende skibe, som – sådan ser det da ud – med vold og magt skal lodses ind, helt ind igennem vore relativt snævre og lavtvandede farvande – ind i hjertet af vort land. Disse tankskibe på 2-300.000 tons vil på den ene side give os nogle kroners besparelse i olieprisen, men

i tilgift en uhyggelig risiko under eventuel stranding, kollision eller andet uforudset, som altid følger skibsfart som en skygge. Denne risiko står slet ikke i naturligt forhold hverken til billiggørelsen i olieprisen eller de uhyre skader, et forlis kan afstedkomme. Vi har taget et prisværdigt initiativ over for vort forureningsproblem, som skatteyderne uden knurren accepterer. Men på samme tid tolererer vi, at års anstrengelser i værste fald kan ødes af én eneste last olie, der kan skabe en forurening, der kan give én kuldegysninger ved at tænke på.

*

Som bekendt har vi jo i mange år haft olieproblemer på strandene, i øvrigt en affære det kun er muligt at løse på mellemfolkelig basis. Dette griseri tager jo hvert år noget af „duften“ af vore ellers så friske strande og kræver tusinder af fuglevildts ynkelige død. Forhåbentlig er vi på vej imod en bedring, selv om man tid efter anden har skuffelser i form af nye inddrifter – og flere fugledrab. Men de store tankskibe Skagen ind og videre sydover – dem har vi ganske enkelt ikke råd til, dersom vi virkelig mener noget med dette at ville helbrede og forebygge.

Maagen.

Alle have døde om tredive år

Engelsk oceanograf stifter europæisk forening, som via oplysning skal skabe love mod havforurening

Verdenshavene vil blive til døde have inden år 2000, hvis der ikke indføres effektiv kontrol med forureningen af vandet, siger den engelske oceanograf, kontreadmiral, sir Edmund Irving.

Kontreadmiralen har sammen med en række kendte oceanografer, deriblandt den franske undervandsforsker Commodore Jaques, dannet en forening med navnet „Euroocean“.

Foreningen skal søge at få de enkelte landes myndigheder til at lukke øjnene op for vandforureningen, hedder det i foreningens fundats. Forskerne har besluttet, at foreningens vigtigste våben i denne kamp skal være oplysning.

Den franske forsker Commodore Jaques er så alarmeret over havforureningen, at han forlod sit laboratorium i Stillehavet for at flyve til Geneve, da foreningen skulle stiftes. Jaques mener i øvrigt, at det kun vil tage 20 år, før liv i havene er ophørt.

Olien værst

Forskerne regner olien for den værste forureningskilde. 1 million tons olie løber årligt ud i Middelhavet, og desuden ledes store mængder giftstoffer og kemikalier ud i havene. Foreningen mener, at forureningen kun kan standses, hvis man via oplysning får de enkelte landes regeringer til at vedtage love mod havforurening.

– Havet og dets liv har meget større betydning for menneskene, end de fleste tror, siger den engelske kontreadmiral.

Et mandfolkejob - Nordsø-fiskeriet - før og nu

„Læ vos nu gi' vos Guj i wold“

Havfiskeri har alle dage været et job for mandfolk, og op gennem tiderne har vestkystfiskere tjent deres brød gennem hårdt legemligt slid. Hertil kommer, at de også ofte måtte hente fisken hjem med direkte fare for liv og helbred.

Det søgænde fiskeri herhjemme har i løbet af de godt 100 år, det har været drevet, udviklet sig med en næsten eksplosionsagtig hast, og selv om der endnu langs den nordjyske vestkyst findes fiskere, der må gå ud fra den åbne strand, så kan det allerede nu forudses, at denne form for fiskeri i Nordsøen om føje år vil være erhvervshistorie. Fiskerihavnene ved den jyske vestkyst fra Skagen til Havneby på Rømø udvikles hele tiden, og når storhavnen i Hanstholm bliver færdig, vil den sammen med havneudvidelserne i de bestående havne trække fiskerne til sig, og de små fiskerlejer langs kysten vil ikke mere kunne regne med at kunne holde på deres ungdom, hvorfor de stille vil sygne hen, og omstillingen fra fiskeri til turisme er da også allerede godt i gang flere steder.

En ynk at skue

De første havfiskere brugte at slutte sig sammen i „havlav“ – en 8-10 mand – der havde et drøjt arbejde, når der skulle sættes båd i hav. Bådene, der lå trukket helt op i klitrækken, blev slæbt ud over stranden, og redskaberne bragt om bord. Derpå stillede mandskabet på begge sider af båden og satte ryggene godt ind under siderne, og under opsangen „ååh... så, ååh... så“ blev det tunge fartøj i små ryk trukket i havet. De forreste mænd stod som regel i vand til livet, inden de svingede sig op over rælingen og stak årene ud. Som sidste mand kravlede bådføreren om bord, og når båden nejede i søerne eller hamrede stævnen gennem brændingen, sattes roret på plads, og så gik det fra land. Uanset vind og vejr og årstid måtte 2-4 af mandskabet altid have træskoene, strømperne og de lange underbukser af for at vade med ud og få båden flot. Den tids fiskeres personlige udstyr var efter nutidens forhold den rene ynk at skue, tarveligt udover enhver beskrivelse. Olietøj og gummistøvler kendtes ikke, det var først et stykke hen i 1870'erne, at disse ting kom frem. Fiskerne var derfor ofte gennemblødte under hele turen, der for det meste varede 10-12 timer. Alligevel syntes den almindelige sundhedstilstand blandt de gamle havkarle at have været god, og mange fiskere opnåede en meget høj alder.

De knælede på stranden

Den fattige fiskerbefolkning ved den jyske vestkyst var gudfrygtige folk, og overalt langs havet kunne

man se bådeholdene holde andagt på stranden, inden de satte båden i havet. Når båden var blevet skubbet ud i havstokken og proviant og redskaber vel om bord, vendte bådføreren sig mod sine folk og indledte med ordene: „Læ vos nu gi' vos Guj i wold“. Derpå knælede alle i sandet, og når den lille stille stund, hvor enhver kunne tænke sit og bede sin egen bøn, var forbi, stod de til havs.

Når båden var velbeholden ovre den yderste revle, hvilede fiskerne et øjeblik på årene. Bådføreren tog sin hue af og kastede et blik ind til kvinderne på stranden. Så nikkede han til bådeholdet, og med lange, seje årtag stod man fra land.

På havet medførte fiskerne blot en smule brød, en dunk med hjemmebrygget øl og klukflasken med snapsen. Når krogene var i havet, blev ankreret kastet, og man gav fiskerne tid til at bide. Øldunken og klukflasken hjalp det tørre brød ned, og med en solid skrå i munden ventede de, til det var tid at hente krogene hjem.

Våde til skindet

I almindelighed forløb turene uden uheld, men det hændte også, at havet rejste sig, og så havde fiskerne kun valget mellem at lægge alle kræfterne i og forsøge at nå land, inden brændingen derinde var blevet for voldsom, eller belave sig på at ride stormen af til havs. De gamle havbåde klarede sig forbavsende godt, og blev søen ikke alt for urolig, slap fiskerne uskadt ind og med deres redskaber i behold, men det skete også, at båden måtte opgive at lande, og man kan levende forestille sig, hvad der førte sig i de folk, der ventede på stranden, når en båd efter et forgæves landingsforsøg vendte omkring og igen søgte til havs. En to-dages storm i den åbne båd – ofte uden proviant, forfrosne og våde til skindet – det var simpelt hen umenneskeligt.

Respekt for revlerne

Datidens hårdføre fiskere havde fra barnsben fået indpodet en dyb respekt for de dødsensfarlige revler, hvorover der i storm stod et brølende brod. Og de fleste bådelav havde personlig erfaring for revlernes farlighed. Når en båd nærmede sig land, holdt man igen med årene og ventede lige uden for broddet. Bådføreren spejdede anspændt ud over de vældige bølger, og i samme øjeblik han opdagede en særlig stor sø, varskoede han folkene, og i et forrygende jag gik det mod land. Fiskerne havde lært sig at tage „slætte“, hvilket vil sige, at de udnyttede den jævning i havet, der altid følger umiddelbart efter en særlig stor bølge, og lod båden flyve over revlen som på en slæde.

Denne „slædetur“ var den mest kritiske fase af landingen. Det gjaldt om hele tiden at holde båden på „slætten“ – ikke for hurtigt og heller ikke så lang-

somt, at den efterfølgende bølge kunne nå at bryde og vælte sig ned over båden.

Der var altid drama i luften, når båden gik gennem broddet. Folkene på stranden kunne intet gøre for at hjælpe, og båden var helt overladt til vejrgudernes magt og lune. For det meste lykkedes det bådføreren og de hårdføre fiskere at slippe igennem, så de siddende i båden blev kastet langt op på stranden, men det skete også, at slætten mislykkedes. På et øjeblik fyldtes båden og kæntrerede, og i sådanne tilfælde var det som regel hurtigt forbi, og kun sjældent slap fiskerne fra en sådan kæntring med livet i behold. Skete kæntringen inde i selve brændingen, var der endnu en chance for redning. Folkene på stranden stod altid klar med hinanden i hænderne, og kæntrerede en båd, var de øjeblikkelig parat og styrtede ud i brændingens tordnende søer for at gribe de kæmpende, inden suget rev dem med sig i havet. Redningsmateriel for fiskere var dengang noget ukendt, men da den danske stat i midten af 1850'erne forærede samtlige havfiskere på Harboøre et redningsbælte, var det faktisk den første lille spire til det moderne danske redningsvæsen, der her blev lagt.

Søredning med jefly

Den moderne danske nordsøfisker har ikke meget til fælles med sin gamle kollega. Sikkerheden til søs varetages i dag af en effektiv og dygtig organisation. Overalt langs den jyske vestkyst findes redningsstationer med moderne materiel og udstyr. I Esbjerg, Thyborøn og Skagen er der stationeret redningsskibe, hvis hovedopgave det er at assistere fiskere, der er i nød på havet. I det stormfulde farvand mellem Skotland og Norge er der i vinterhalvåret fast stationeret et fællesnordisk vejr- og redningsskib, „Famita“, der er på 300 tons, og som har en maskinkraft på 750 hk. Mange danske fiskere har i årenes løb fået hjælp af „Famita“. Det danske forsvarsministerium har gennem Søværnets operative Kommando oprettet en flyveredningstjeneste for syge eller tilskadekomne fiskere og andre, der har hjælp behov på havet. Indtil for et par måneder siden benyttede flyveredningstjenesten det gamle og veltjente Catalina-fly, men også på dette område går udviklingen fremad med stormskridt, og den danske søredningstjeneste i Nordsøen varetages

nu fra flyvestation Aalborg og Karup, hvor store jetdrevne helikoptere døgnet rundt står i beredskab, og man er i dag i stand til at bringe hjælp til nødstedte fiskere overalt i Nordsøen, Skagerak og Kattegat.

Fiskekroge som nødbjælp

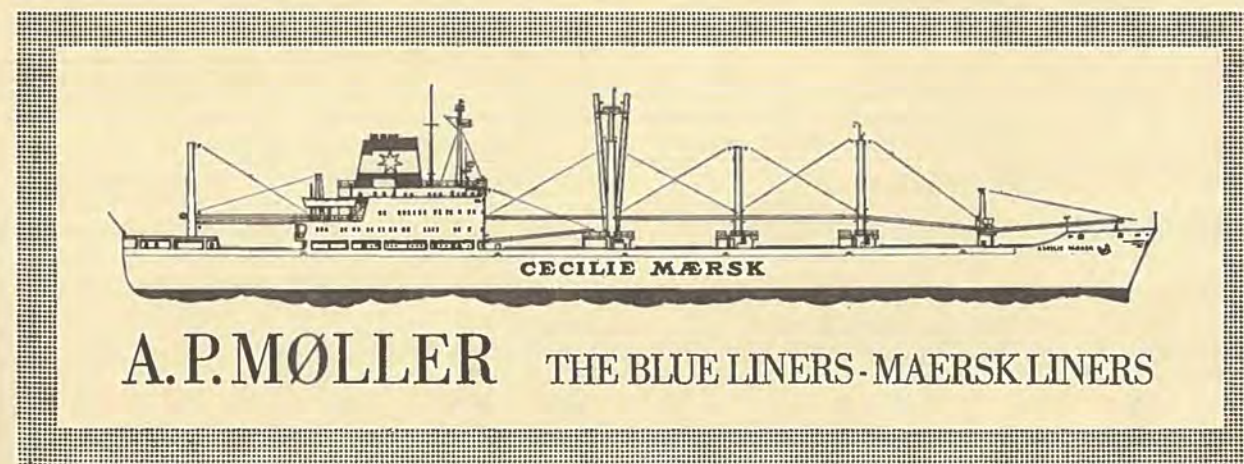
En moderne nordsøkutter nøjes ikke med en proviantforsyning bestående af tørt brød, øl og brændevin, og også linen med den indfedtede blyklump, hvormed de gamle fiskere undersøgte bundforholdene, er gået af mode i dagens fiskeri. Vore dages fiskere har et væld af tekniske hjælpemidler til deres rådighed. Redningsudstyret på en almindelig kutter består af grej som f. eks. oppustelige gummiflåder, bl. a. indeholdende effektive redningsveste, nødproviant, elektriske lygter, øsekar, drivanker og værktøjskasse. Også signalraketter og fine ting som automatiske radiosendere findes i dag i veludstyrede redningsflåder, og at der også findes medicin om bord, er vel at betragte som noget selvfølgeligt. Forbindsstoffer, antibiotika og ikke mindst stærke smertestillende midler, kan i en nødsituation være af afgørende betydning. At flåderne også er forsynet med nyttige ting som line og 6 stk. fiskekroge, kan i en given situation vise sig at være særdeles værdifuldt.

Alle lytter

Vore søgænde kuttere har alle radiosender om bord, og for at skabe den størst mulige sikkerhed på havet, er der indført faste tavshedsperioder i æteren. Samtlige radiotelefonstationer i land, de fleste skibe og naturligvis enhver kystradiostation lytter to gange i hver time døgnet rundt på frekvensen 2182 kHz, og hører der nødmeldinger på denne frekvens, ophører straks al anden radiotrafik, og alle koncentrerer sig om dette ene – at bringe hjælp så hurtigt som det overhovedet er menneskeligt muligt.

Vind, vejr og teknik

Det er en kendt sag, at mange af vore fiskere har „næse“ for vejret, men selv om en sådan næse er en god ting at have ved hånden, så ydes der alligevel vore søfarende en udstrakt vejrmæssig service. Over Danmarks Radio og over samtlige vore kyststationer udsendes der mange gange i døgnet meteorologiske



meldinger, således at fiskerne i god tid kan tage bestik af meldingerne og, ved at sammenholde dem med deres egne erfaringer, afgøre, om det er tid at vende skuden rundt, eller om det er forsvarligt at ride den varslede storm af til havs.

Den danske nordsøfisker skal imidlertid ikke blot have begreb om fisk og vind og vejr, han skal også være ikke så lidt af en tekniker. Af alle de mange instrumenter og indretninger, der i dag står til rådighed for fiskerierhvervet, kan f. eks. nævnes radar, radioanlæg, ekkolod, pejleapparater, elektricitet til projektorer og dæksbelysning, hydrauliske losse- og ankerspil. Automatiske pumpeanlæg, autopilot, termostatstyrede varmeanlæg, defrosterruder, nylon- og plasticredskaber o. m. m.

Broen mellem fortid og nutid

Selv om det i 1970 kan være vanskeligt at finde lighedspunkter mellem den gamle pioner – bådføreren, der foldede sine barkede næver og som sammen med sit bådhold knælede på den åbne strand, inden de „gav sig Gud i vold“ – og de moderne fiskeriteknikere, så er der alligevel én ting, de stadig har til fælles – en stor og kostelig ting, der slår bro over de mange år – nemlig den ægte og uselviske hjælpsomhed, der udvises af vore fiskere i nødens stund.

Havet tager sin pris

Trods hele vort redningsvæsen og trods alle de mange ting, der i dag er med til at betrygge fiskerne i deres farefulde gerning, så oplever vi jo alligevel gang på gang, at havet tager sig betalt.

Den fællesskabsfølelse og hele den ånd, der i hine fjerne tider bandt havfiskerne sammen, eksisterer uændret inden for erhvervet den dag i dag.

Når ulykken melder sig på havet, er intet offer og ingen anstrengelse for stor. Med forundring har man gang på gang oplevet at se denne hjælpsomhed praktiseret. Når nødråbene fra havet lyder i æteren, og mennesker virkelig trænger til hjælp, så sker det forunderligt, at begreber som kammeratskabsfølelse og broderskab forvandles til næsten håndgribelige kendsgerninger, og intet – selv ikke økonomiske ofre – afholder en nordsøfisker fra at komme nedstede kolleger til hjælp. Fiskeriet afbrydes, kursen lægges om, og maskiner presses til det yderste. Intet andet erhverv kan opvise en sådan omsorg.

Grænseløs respekt

Også inden for de seneste år har en målløs befolkning i grænseløs respekt haft lejlighed til at følge vore fiskere under eftersøgninger og redningsaktioner på havet. Uden tanke for hverken anerkendelse eller udgifter har fiskeskipperne meldt sig til redningstjeneste, og under ledelse af besætningerne på vore redningsskibe har fiskerne utrætteligt, dag og nat i al slags vejr, sejlet og spejdet efter deres nedstede kammerater.

I deres daglige gerning er vore fiskere sikkert ikke ret meget bedre end mennesker er flest, men når det gælder, ved enhver fisker fra skipper til dreng, at intet vil blive sparet for at bringe hjælp, og denne vished er måske mere værd, end nogen rigtig kan forestille sig. X

Den engelske grav i Tornby

I midten af april 1945 forulykkede en engelsk flyverløjtnant over Vesterhavet, og den 7. juni inddrev hans lig på Tornby strand, umiddelbart syd for Liver å's udløb i havet. Liget af den pågældende identificeredes senere som William Ricard Fortescue Curry, født 1923 i Weymouth, Dorset, søn af en afdød højerestående officer i den engelske flåde. Gennem en korrespondance oplystes det, at han var blevet savnet efter en luftoperation natten mellem 11. og 12. april 1945, og at han var pilot og kaptajn på en såkaldt „bomber“, hvis opgave det havde været at kaste forsyninger ned til danskerne.

*

Under overordentlig stor deltagelse begravedes liget på Tornby kirkegård, og den 29. juli afsløredes på graven en meget stor natursten med den forulykkedes data, bekostet af Tornby sogns beboere som et enkelt udtryk for taknemmelighed over befrielsen, i overværelse af et par hundrede mennesker, foruden 35 engelske soldater, hvoraf flere officerer.

Desuden overværedes afsløringen af et detachement danske marinere, som på daværende tidspunkt var

stationeret i Hirtshals. Derimod savnedes flyverløjtnantens mor, som da gjorde tjeneste ved de allierede landstyrker i Det fjerne Østen. Nogle år efter besøgte hun sammen med en anden engelsk dame sin søns grav. Når dette ikke tidligere havde kunnet finde sted, skyldtes det bl. a. den omstændighed, at hun bor i Afrika, hvor hendes yngste søn nu befinder sig. Han vil engang i løbet af efteråret aflægge graven et besøg.

*

De to engelske damer udtalte, at rejsen til Danmark havde været rig på oplevelser. Særlig udtalte de deres forundring og glæde over den pietet, hvormed danskerne værner om de engelske krigergrave, og flyverløjtnantens mor gav over for pastor Jakobsen udtryk for sin store glæde og taknemmelighed for, hvad der af Tornby sogns beboere var blevet gjort for at ære sønnens minde, ved at skænke ham et så smukt hvilested, vedligeholde dette og stadig anbringe friske blomster på graven.

Hun besøgte også stedet, hvor sønnens lig var drevet ind. P. Chr.

Småt med strandingsgods - skibene er for solide

For få år tilbage var stranden efter en hård vestenstorm tæt bestroet med vraggods, så langt øjet kunne række

Selv om der nu og da kan drive nogle planker og lignende effekter ind på stranden under de hårde efterårsstorme, så er det dog for intet at regne i sammenligning med tidligere.

– Men i vor moderne tid, da skibene er større og mere solide og kan holde til vejret, bliver det blot noget af en dækslast, som ryger over bord i stormen, siger strandfoged Rudolf Nielsen, Blokhush. Efter de hårde stormdage i efteråret har der kun været lidt strandingsgods at køre op fra stranden ved Blokhush, og der har nok været omtrent den samme „høst“ andre steder.

– Ældre folk ved havet taler tit om besværet, som strandfogderne havde med strandtyvene i gamle dage. Mærker De også, at folk går til stranden i mørke for at bjærge strandingsgods?

– Nej, strandtyve ser jeg ikke noget til. Den gamle „skik“ at bjærge vraggods på stranden hører nok fortidens fattige tider til ved Vesterhavet. Der er ingen nu om dage, som vil ulejliges sig til havet i mørke for at bjærge strandingsgods.

Efter denne udtalelse af strandfogden om den gamle „skik“ at bjærge strandingsgods kommer man til at tænke på de mange gamle lader og udhuse af strandtømmer, som man endnu kan se ved Jammerbugten. Her er det tydeligt nok, at der er bygget af tømmer fra de sejlskibe, som blev slået til vrage på Jammerbugtens revler i ældre tid. De mange naglehuller i de solide egeplanker røber, at de har været bestemt til andet end bygningstømmer. Man kunne naturligvis købe vragedelene fra de ituslåede og iland-drevne skibe på strandingsauktionerne, men det skulle være sært, om de mange historier om kystboere, der bjærgede sig strandingsgods ved havet i mørke nætter, allesammen skulle være opdagede, thi de gamle opfattede det faktisk ikke som tyveri, om man ved given lejlighed kunne fravriste den strenge nabo, havet, nogle gode stykker træ, når der skulle bygges nyt eller repareres på hus og hjem.

Det fortælles, at en kystbo engang bjærgede så meget strandtræ, at han byggede sig et helt nyt hus af det. Men da huset var færdigt, kom strandtyveriet til herredsfogdens kundskab. Manden kom i retten, hvor han valgte at spille den enfoldiges og godtroendes rolle. Herredsfogden spurgte klitbonden, hvordan det kunne falde ham ind at køre til stranden efter vraggods, når han vidste, det var strafbar gerning. Manden rystede forundret på hovedet og bad herredsfogden så mindelig om ikke at være for streng, for det var sikkert og sandt, han ikke vidste, at man ikke måtte bjærge de Guds gaver, havet skænkede. Kystboen fortalte herredsfogden, at han flere gange midt på dagen havde set en stor vogn forspændt med to heste og toplæsset med strandingsgods køre på stran-

den. Det måtte da være en mand, som var ude at samle vraggods.

– Ja, men det har jo været strandfogdens køretøj, min gode mand. Strandfogden skal jo samle strandingsgodset sammen, så det kan blive solgt på hæderlig vis til fordel for staten. Herredsfogden havde dog aldrig kendt magen til uvidenhed hos et voksent menneske. Så slog han i skranken og sagde langsomt og tydeligt. – Jeg befaler dig, min gode mand, at bringe alt vraggods og strandtømmer, som du har fjernet fra stranden, til strandfogdens bopæl. Så skal du, fordi du lader til at være så enfoldig en sjæl, at du ikke ved, at strandrov er en forbrydelse, der almindeligvis straffes hårdt, denne gang slippe for videre tiltale.

Men da udbrød klitboen med grædende stemme: „Å, men Herregud. A ka' jo intj bring' no'en ting tebaeg, for så ska' a ha' hiele met huks brække nier!“ Og det fortælles, at manden efter den udtalelse fik lov at slippe for videre besværligheder angående strandtømmeret.

Jeg kommer til at tænke på en anden klitbonde, som også havde „strandet“ (sådan sagde de gamle, når nogen hentede træ på stranden). Han var også kommet tæt ind på herredsfogden, men dog uden at denne opdagede, der var noget fordægtigt ved det. Klitbonden kom en efterårsdag ved aftenstid for et lille århundrede siden agende med en hoben strandtræ i bunden af sit lynglæs, da han mødte herredsfogden fra Blokhush (dengang var Blokhush herredets tingsted og sæde for øvrigheden), som var ude på en spadseretur i klitten. Kystboen var godt kørende med et par stærke stude for det lille lynglæs. Men de store stude trak hårdt på det ubetydelige lynglæs, hvilket fik herredsfogden til at kritisere, at manden sad og agede på det tunge læs. – Kunne han ikke hoppe af vognen, så læsset blev lettere for dyrene? foreslog herredsfogden.

Klitbonden tog ærbødigt luen af for herredsfogden.

– Det er sådan fat med det lyngværk, at det er så vådt og blytungt, sagde han. Så gled han stille ned fra læsset. Men herredsfogden så ikke det svedne grin, som bredte sig over kystboens ansigt, da han fulgte studene, som asede videre med det tunge havtræ under lyngdækket.

En efterårsdag for mange år siden var en gårdmand fra Hunetorp ved Blokhush kørt ned i sin klitlod for at hente et læs sandtør, da en husmand kom kørende med et læs lyng på sin trollebør. – Det er for let, dit læs! råbte gårdmanden, idet han passerede husmanden, og dermed mente han jo, at det havde været bedre og mere drøjt fyringsmateriale, hvis manden havde haft lyngtør på trillebøren i stedet for det lette lyng. – Læsset er tungt nok! råbte husmanden tilbage, og deri havde han ret, for inde i lynglæsset på trillebøren havde han skjult et godt stort ankerrom, som han havde bjærget på stranden en stormvejrnat og siden havde haft liggende gemt i sin lyngstak mellem bakkerne. Karl Hansen

Redning af u-bådsbesætninger

Den amerikanske flåde har nylig søsat sin første rednings-ubåd, der kan gå ned til 1200 meters dybde.

I en tid, hvor man kan bringe mennesker uskadte til månen og retur, oplever man den ene tragiske ubådsulykke efter den anden.

Der er dog håb om, at det vil blive bedre i fremtiden, skriver „Ingeniør- og Bygningsvæsen“. En ny teknik til redning af ubådsbesætninger er på vej. I januar i år søsatte den amerikanske flåde sin første redningsubåd DSRV (Deep Submergence Rescue Vehicle = redningsfartøj for store havdybder). Den kan gå ned til en havarete ubåd på 3000-4000 fods dybde (1000-1200 meter) og tage dens besætning om bord.

Klar til sommer

På større dybder end 4000 fod kan det ikke betale sig at søge forliste ubåde. Når en almindelig ubåd er kommet ned på denne dybde, er den forlængst klappet sammen på grund af vandtrykket, og alle besætningsmedlemmer er omkommet. Men synker en ubåd ikke dybere ned, end trykskroget kan tåle, kan besætningen leve i lang tid på den luft, der er i ubåden. Den renses for kultveilte, og ny ilt tilsættes fra ubådens iltflasker. Så er der tid til en redningsaktion.

DSRV-1 vil i løbet af sommeren være klar til at træde i funktion. I øjeblikket prøves den ved San Diego i Californien fra et overfladeskib. Siden skal den med fuld besætning på 3 mand indøve redningsoperationer i samarbejde med USS „Salmon“, USA's største, dieseldrevne ubåd.

En redningsbåd af samme type, DSRV-2, er under bygning ved Lockheed Missiles & Space Co. i Sunnyvale, Californien. Den skal søsættes om nogle måneder.

Den amerikanske flåde vil til at begynde med bygge seks DSRV-ubåde og placere dem rundt om i verden.

Men først skal man have kongressens godkendelse. Der tales om 480 millioner dollars for de seks fartøjer, hvilket er langt mere, end man forestillede sig i 1964, da man begyndte på projektet. Flådens eksperter siger, at redningsubådene på grund af den tekniske udvikling må bygges til en betydeligt mere krævende målsætning end den oprindelige.

Uafhængig af vejrforhold

DSRV kan redde besætningen fra en atomubåd ved seks eller syv overføringer på mindre end 24 timer. Den er 15 meter lang. Skroget er af glasfiberarmert plastic. Den har 3 trykkamre, elektriske fremdrivningsmotorer, og tophastigheden er 4 knob. Den kan holde sig nede i 13 timer med besætning og 24 pasagerer.

Når der sker en ubådsulykke, vil DSRV blive kørt

til nærmeste lufthavn på en blokvogn og blive fløjet så nær til den forliste ubåd som muligt. På vej til ulykkesstedet er DSRV monteret på en „moder-ubåd“, som fører den hen i nærheden af havaristen. Så frigøres DSRV fra moderubåden og går for egen kraft ned på havaristen og placerer sit klokkeformede skørt over en luge.

Gennem luge og skørt kommer besætningsmedlemmerne op i rednings-ubåden. Den kan tage 24 mand ad gangen over til moder-ubåden, som venter i nærheden.

Redningsaktionen kan således gennemføres uafhængig af vejrforholdene ved havoverfladen. Dette er i sig selv et stort fremskridt. De redningsklokker, man hidtil har anvendt, skal sænkes ned fra et overfladeskib, og dette kan kun lade sig gøre i roligt vejr.

Den amerikanske flåde har tilbudt andre landes flådemyndigheder oplysninger om dimensioner og tekniske detaljer for DSRV's skørt, så de kan bygge ubådsluger i overensstemmelse med de amerikanske, hvorved der skulle være mulighed for en udstrakt anvendelse af de nye redningsubåde.

Siden 2. verdenskrig er der sket 13 ulykker med ubåde, og 825 ombordværende er omkommet. Kun i tre tilfælde er nogen (i alt 48) blevet reddet. I visse tilfælde er der udbrudt brand eller sket eksplosion om bord, et par af ubådene er kollideret med fragtskibe, men ved de fleste ulykker har man blot kunnet konstatere, at ubådene er „forsvundet“. LM.

Dreng

To drenge sad med deres ostemad i et frikvarter. De diskuterede katte.

- Har I nogen kat?
- Ja, det kan du tro.
- Hvordan er den?
- Gul, og så har den grønne øjne.
- Sådan en avekat, den kan da ikke ta' rotter.
- Det kan den vel nok.
- Nej, så sku' du bare se vores. For den er ægte, skal jeg sige dig.
- Det er løgn.
- Vel er det ej. Den er rigtig nok, for den er strivret, og så går den med halen lige i vejret. A.

Mands Minde

80 år

Fhv. bådmand Graves Jensen Munk, Stenbjerg, fylder 80 år den 11. juli 1970.

Fhv. bådmand Jens M. Vegeberg, Klitmøller, fylder 80 år den 15. juli 1970.

65 år

Fhv. bådmand Jørgen F. Andersen, Esbjerg, fylder 65 år den 14. juli 1970.

60 år

Bådformand Henry Petersen, redningsstation „Vesterø“, fylder 60 år den 27. juli 1970.

50 år

Bådmand Kristian Hansen, redningsstation „Hals“, fylder 50 år den 8. juli 1970.

Fast ansættelse

Betjeningsmand Kurt Christensen er fastansat fra og med den 1. juli ved redningsstation „Allinge“.

Ansættelse

Lastoptager Bent Jacob Olesen er ansat på prøve som betjeningsmand ved redningsstation „Flyvholm“ fra den 1. juli 1970.

Afskedigelser

Bådmand og motorpasser Helge E. Andersen, redningsstation „Neksø“, er efter eget ønske afskediget ved udgangen af maj måned 1970.

Bådmand Evald Fisker Nielsen, redningsstation „Hanstholm“, er efter eget ønske afskediget ved udgangen af juni 1970.

Dødsfald

Fhv. bådmand og motorpasser Jens B. Kjærgaard, Thorsminde, er afgået ved døden den 16. maj 1970. Jens Kjærgaard var født den 12. december 1892 og ansat ved redningsvæsenet fra den 1. marts 1918 og afskediget den 30. september 1955.

Han havde fået tildelt dannebrogshæderstegnet i 1952, og endvidere var han tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæums-medalje.

Fhv. bådmand Jens Christian Edvard Jensen, Nr. Tornby, er afgået ved døden den 3. juni 1970. Jens Jensen var født 17. februar 1891 og ansat ved redningsvæsenet 1. januar 1920 og afskediget den 28. februar 1951.

Han havde fået tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæums-medalje.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Dersom der skulle være redningsmænd eller andre, der får vort blad, der har liggende årgange af samme, som de kunne tænke sig at glæde „Fiskeri- og Søfartsmuseet“ i Esbjerg med, da bedes meddelelse herom venligst tilsendt enten redaktionen her eller museet i Esbjerg.

Man vil meget gerne have de omtalte årgange til indbinding og opbevaring. red.

HIRTSHALS

HANS SVENDSENS SKIBSBYGGERI



Alt i nybygninger samt reparationer

Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET

VENDELBANKEN HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Altid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: „Fiskeauktionen“

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen

Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen

Vasen 3-5 . 7820 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen

Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37

Næstformand: Axel Wejse

Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82

Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)

Nørre Vorupør . 7751 Sjælland

Johan H. Christensen

Thorupstrand . 9690 Fjerritslev

Anker Larsen

Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29

Theodor Jensen

Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58

Søren Sørensen

Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

Dansk skibsfart sejler i papir

Formanden for Danmarks Rederiforening retter hårdt angreb mod „kontorius“. – Et væld af stof i „Vikings“ tekniske årshæfte.

Ingen kan være mere interesseret i sikkerheden til søs end rederierne selv, men det ville nok være rimeligt, om man ind imellem tog sig tid til at overveje, om tiden ikke er løbet fra en række krav, hvoraf i hvert fald nogle er blevet til under forudsætninger, der var gældende for mere end 50 år siden.

Sådan siger Danmarks Rederiforenings formand, V. A. Nyholm, i et stort interview i „Vikings“ tekniske årshæfte. Danmarks „civile admiral“ ligger også voldsomt ud mod de voksende papirdynger, som terroriserer den internationale skibsfart.

Vikings årshæfte, der læses af skibsfarts- og skibsbygningsinteresserede i mange lande, er udkommet med et væld af aktuelle artikler, hvoraf mange – med den internationale læserkreds for øje – er skrevet både på dansk og engelsk.

Redaktør Axel Bærentzen har samlet en række eksperter til at skrive om mange emner, og hæftet indeholder som sædvanlig en række værdifulde oversigtstabeller og -artikler fra nær og fjern.

Danmarks Rederiforening bidrager til hæftet med en interessant oversigt over dansk skibsfarts udvikling og mange problemer i 1969. Der er også en serie med omtale og billeder af samtlige nye danske skibe, som kom til i 1969, ligesom der er en oversigt over danske og svenske værfters produktion og ordretilgang.

Civilingeniør M. Lunke er repræsenteret med en meget interessant og uhyre oplysende artikel med den meget tekniske titel: „Højelastiske Vulkan EZ-koblinger for dieselmotorer“.

„B&W-motorenes fortsatte udvikling“ er titlen på en lige så interessant artikel af civilingeniør Erik Eriksen. Årshæftet fortæller også om „Lloyd's Registers erfaring og forskning“, der er med til at bane vej til den første tanker på én million tons.

Direktør Max Roe har skrevet en meget læseværdig artikel om det spændende emne „Utraditionel løsning af et vanskeligt transportproblem“ – nemlig om transporten af nogle flydende tunnelrør i Argentina.

Civilingeniør Leif J. Møller skriver om det højaktuelle emne „Udvikling af mobile olieplatforme“. Og man får også noget at vide om IMCO's arbejde for sikkerhed til søs.

Otto Ludwig har leveret en interessant artikel om underleverandørernes betydning for skibsbygningen. Den hedder „Store skibe er også mange små ting“.

Sigurd Jonassen fortæller om Scan Austral – en betydningsfuld udvikling af linie-trafikken til Australien på skandinavisk basis.

I en anden artikel fortælles om Japans skibsbygning, der trods nye rekorder har mange problemer. Europas skibsbygning er blevet en alvorlig konkurrent for Japan.

Der bringes en oversigt over de skandinaviske handelsflåder og et uddrag af Lloyd's Register of Shippings årsberetning 1969.

Ovenstående er kun et uddrag af det meget læstede i Vikings årshæfte. Og så er samtlige artikler selvfølgelig som sædvanlig rigt illustrerede. Der bringes også flere helsides billeder i farver.

Prisen er kr. 12,-.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv. Guld. Uhr
1888
Tlf. *82 12 11 LEMVIG Giro 472 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefon: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER . BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,
bedes de holdere, der modtager det gennem posten,
straks klage til postbudet.
Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt,
bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsen
bogtrykkeri, Lemvig.

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning
Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS Herremagasin MIDT I BYENS HJERTE
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED

Marsø Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn
Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00
Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket
Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for flisefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning som reparation

SEJLMAGER BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodbinderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95
ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1970

37. aarg.

**Fiskerbåde ved Lildstrand**

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »68«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpløen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23,00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1970

37. aarg.

**Fiskerbåde ved Lildstrand**

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted

*

HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDI

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) AStA 782

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige

og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{A/S} Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 8

1. august 1970

37. årg.

Hvalfangst i sejlskibstiden

Af Oscar Jensen

Jagten efter hval har alle dage været den største og farligste mande-sport. Her er talen naturligvis ikke om moderne metoder, hvor fangstskibet er en damper, fra hvis dæk man skyder hvaler med kanoner og eksploderende granater, men udelukkende om den gammel-dags, romantiske hvalfangst med sejlskibe, hvorfra man angreb disse oceanernes kæmper i små hvalbåde med håndkastet harpun og lanse.

De fleste søfarende nationer har drevet hvalfangst, men ingen i så stor stil som Norge og Nordamerikas Forenede Stater; og af disse to nationer havde amerikanerne i sejlskibenes store tid absolut førerpladsen. Alene den lille havneby New Bedford i Massachusetts besad i midten af forrige århundrede en hvalfangerflåde på 329 store sejlskibe, som drev fangst i Nord- og Sydishavet, i Atlanterhavet, Stillehavet og Det indiske Ocean. Alverden råbte på tran til lamperne og til garvning, og damerne skulle have fiskeben i korsetter og krinoliner. Spermacetolien var en efterspurgt vare til fremstilling af fine toiletsæber, og parfume-fabrikanterne betalte formuer for den sjældne ambra - denne vellugtende substans, som kun er en sygelig udsondring fra kaskelottens indvolde, men som ikke desto mindre er sin egen vægt værd i guld. Efterhånden som tranlamperne forsvandt, og stålet fortrængte fiskebenet, dalede efterspørgslen, og i forhold hertil dalede også hvalfangernes antal; men nu til dags giver hvaljagten atter store penge, idet olien - foruden til garvning og til sæbe- og parfumefabrikation - også bruges inden for margarine-industrien.

Sejlskibstidens hvalfangere skulle være hårde halse, som kunne stå for en hård tøm og fordøje en hård kost. Rejserne varede i reglen fra tre til fem år, og forhold og omgivelser om bord i disse skibe var af en sådan beskaffenhed, at de kunne få hårene til at rejse sig på hovedet af enhver landkrabbe. De skal derfor heller ikke nærmere beskrives her; thi de taler deres eget tydelige sprog i den omstændighed, at enhver hvalfanger-kaptajn, som på rejsen så sig nødsaget til at søge til land for at skaffe sig proviant eller vand, altid ankrede op i så stor afstand fra havn, at der ikke kunne blive lejlighed for besætningen til at desertere. Ville en hvalfanger-kaptajn endelig unde sine folk en tjans til at røre benene på tørt land, slap han dem løs på en eller anden ø, som var beboet af vilde mennesker - eller på en øde og ubeboet ø.

Besætningerne på datidens hvalfanger-skibe var oftest af blandet nationalitet. Særligt var portugisere,

hollændere, nordmænd, amerikanere og englændere stærkt repræsenteret - og var fangstskibet i Sydhavet, og det trods al forsigtighed dog havde mistet folk, kompletterede kaptajnen gerne sit mandskab med polynesere, der med deres glimrende svømmeevner var som skabt til denne sport. Det gjaldt for øvrigt for enhver hvalfanger, at han var en øvet og udholdende svømmer; thi hvalfangst i disse dage endte ofte i en storstilet vandpantomime, hvor hver mand måtte svømme for sit liv.

Disciplinen om bord i hvalfangerskibe var streng under fangst og flænsning, og den blev ikke opretholdt med toner fra himlen. Men til enhver anden tid blev der set gennem fingre med mandskabets laden og gøren, og i perioder, når et fangstskib måtte sejle lange distancer, hvor man ikke kunne vente at få hvaler i sigte, blev der undertiden drukket mere rom end vand. I hval-museet i New Bedford findes en gammel skibsjournal fra fangstskibet „Mercury“, hvori skibets kaptajn har sluttet en dags optegnelse med følgende bemærkning: „I dag har 1. styrmand og alle mand foran stormasten været fulde hele dagen“.

Hvad der er indført i en skibsjournal må hverken overstreges, raderes eller på anden måde gøres ulæseligt; og man forestiller sig derfor straks, at vedkommende styrmand har protesteret kraftigt mod en så ærekrænkende beskyldning. Men blader man om på den næste side og læser styrmandens optegnelse for den følgende dag, får man nærmest indtryk af, at han har taget sig en hjertelig latter over kaptajnens bemærkning; thi her står tydeligt og klart: „I dag har kaptajnen været ædru hele dagen“.

I det hele taget måtte moralen blandt disse fangstmænd, der i årevis ikke kom i berøring med civilisationen, blive så som så. Det hændte ofte, at hvalfangere aflagde visit hos hverandre, når de mødtes i søen, og vejrforholdene tillod det. Ved sådanne lejligheder gik bølgerne højt indenbords, og det var en uskreven lov, at enhver fangstmand, der havde været et år i søen, uden skam kunne tillade sig at tigge tobak fra kollegerne. Havde han været to år i søen, havde han lov til både at tigge og stjæle. Denne lov gjaldt både høje og lave - værter og gæster. Og når så groggen dampede, og piberne var stoppede - med fægt eller tyvekoster - blev der spundet ender og berettet om spændende fangster, og gamle hvalfangeranekdoter blev gravet frem af den fælles kæmpebukke.

Datidens hvalfanger-skibe var klodsede, men solide. De var mere beregnet på at kunne modstå polhavens storme og ismassernes favntag end på at sejle hurtigt, og de så nærmest ud, som om de alle var bygget i én længde og kappet af i forskellige størrelser efter behovet. Et fangstskib var forsynet med fra fire til syv hvalbåde. Disse var i modsætning til moderskibet skarpe i begge ender, og desuden var de temmelig fladbundede. Det gjaldt om under angreb på en hval at kunne gøre en hurtig retræte eller dreje lynsnart af, dersom omstændighederne krævede det. En hvalbåd målte ca. 28 fod i længden og var forsynet med seks årer, hvoraf den ene var en meget lang styreåre. Desuden var båden også forsynet med en løs mast og et luggersejl til brug for de lange distancer – og med padler for om fornødent at kunne komme ind på livet af hvalen uden at gøre støj.

Klar til brug lå i bådens forparti to 7 fod lange harpuner – hver med 300 favne manila-line, som målte $\frac{2}{3}$ tomme i diameter og havde en bæreevne af indtil tre tons. Denne line var ledet gennem en rille i bådens forstav og ført agterover med en tøm om en pullert ved agterstavnen, og derfra igen forefter til den balje, hvori resten af linen var skudt op – klar til at løbe ud. Af andre fornødne redskaber fandtes også lanser, spækspader og flænsekneve – og ikke at forglemme økser for tilfælde, hvor det var nødvendigt at kappe linen. Endvidere hørte til den fuldt udstyrede hvalbåd både lanterner og kompas samt proviant og vand til mindst en måned; thi det hændte, at hvalbåde under fangst med indtræffende tåge kom bort fra moderskibet, og i flere sådanne tilfælde har en hvalbåd måttet sejle tusinder af mil for at nå det nærmest beboede land.

Når udkiggen i masten varskoede „blåst“, som et udtryk for hvalens udblæsning, blev båden straks sat ud og bemandede. Så gik det løs efter „blåsten“ eller efter vejledende signaler fra moderskibet. Der blev både sejlet og roet – snart i én retning og snart i den stik modsatte; thi hvalen kan være lunefuld i sine bevægelser og leger ofte „tag-fat“ med de hvalbåde, der jager den. Men en hval er i reglen en kæmpetorsk, hvad forstanden angår, og den regner ikke med de mænd, der er i disse både, og deres udholdenhed, før den har stiftet nærmere bekendtskab med dem. Men så bestræber den sig også undertiden efter bedste evne for at gøre det gamle hvalfanger-motto til sandhed – det motto, der siger: „En død hval – eller en splintret båd“.

På et givet tegn fra bådstyrelsen lagde manden ved den forreste åre, som altid var harpunereren, sin åre ind og stillede sig op i forstavnen med sin harpun klar til kast. Så begyndte spændingen at vokse blandt folkene i båden. Nærmere og nærmere kom den ind på hvalen for hvert „blåst“, og dukkede denne så endelig op i træfsikker afstand, lød bådstyrelsen første kommando: „Nu!“ Så slyngede harpunereren sit jern ud, og ramte dette sit mål, fulgte den næste kommando umiddelbart efter: „Alle mand agterover!“ Det gjaldt om at komme så langt bort fra hvalen som vel muligt i det øjeblik, denne blev ramt af harpunen.

Båden er nu fast, og hvad enten hvalen straks går

i dybet med det meste af linen længde eller ikke, vil den før eller senere fare af sted hen under havfladen i en forholdsvis ringe dybde og slæbe båden efter sig – ofte med jernbanefart. Undertiden stak en såret hval lodret ned mod havbunden med hele linen og truede med at trække båden med ned i dybet. Men dette blev dog altid kun ved truslen; thi forinden hvalen fik gjort fuldt alvor af denne, var linen kappet eller forlænget med liner fra de øvrige hvalbåde, som deltog i jagten. Således fortæller den berømte engelske hvalfanger og arktiske forsker William Scoresby om en hval, der fra forskellige både løb seks engelske mil line ud, før den løb sig træt. Naturligvis måtte der under et sådant line-raus passes nøje på, at linen ikke kom uklar, og enhver måtte vogte sig for bugterne. En tøm om et ben eller en arm var for vedkommende ensbetydende med en hurtig død.

Conan Doyle, som engang gjorde en tur med en hvalfanger, fortæller om en mand, som under fangst fik sit ene ben ind i en af den udløbende lines bugter: „Han røg ud af båden som et projektil af en kanon og forsvandt i dybet, før han fik åbnet munden til sit dødsskrik. Og da en kammerat ville kappe linen, blev dette straks forpurret af bådstyrelsen, som med et brølende „stop!“ og en frygtelig ed standsede armen med øksen midt i hugget, idet han roligt bemærkede: „Hvorfor også miste hvalen? Den kan jo yde en god erstatning til enken“.

Når hvalen før eller senere havde løbet sig træt, eller den måske hurtig var udmattet af blodtab, hvilket ofte skete, hvis harpunen havde ramt en af dens store blodårer – som er en fod i diameter og gennempumpes af indtil 70 liter blod for hvert puls-slag – gjaldt det om at komme den på nært hold igen, og så gik det løs med lanserne. Disse blev jaget ind i dyret hvor som helst i dets hele udstrækning fra hoved til hale, og de blev halet ud igen – ind og ud og ind og ud og således fremdeles, til hvalen havde blæst sit sidste „blåst“ og trukket sit sidste åndedræt, hvorefter den enorme kolos i reglen rullede rundt med bugen i vejret.

Så begyndte det ofte besværlige arbejde med at få den døde hval slæbt til fangstskibet, hvis dette ikke – f. eks. under kontrær vind eller vindstille – kunne sejle til hvalen. Men også dette fik en ende, og var hvalen først fortøjet langs skibssiden, havde fangstmændene vel også fortjent en grog og et pusterum. Groggen fik de som en selvfølge, men pusterummet måtte de vente med; thi nu gik det uafbrudt dag og nat løs med flænsning og spækhugning, afkogning og påfyldning af trantønder og henstuvning af disse i skibets lastrum, indtil der kun var affaldet tilbage, og dette blev overladt til hajer og søfugle, som altid optrådte i store mængder under flænsning af hval. Så længe dette arbejde stod på, måtte mandskabet formelig vade i tran og indånde en luft, som i vidt omkreds var mættet med en ulidelig stank; og først når dækket var spulet rent og alt klaret op, kunne der blive tale om pusterum, såfremt da ikke udkiggeren i masten forinden havde observeret nyt „blåst“; thi i så tilfælde gik det løs igen – på en frisk hval, som også lugtede ilde.

Mands Minde

90 år

Fhv. bådmand Jacob Johnsen Høy, Nymindegab, fylder 90 år den 29. august 1970.

75 år

Fhv. bådmand Chr. J. Vinther, Tversted, fylder 75 år den 1. august 1970.

Fhv. bådmand Niels A. Jensen, Løkken, flyder 75 år den 11. august 1970.

65 år

Fhv. betjeningsmand Stinus Lilleøre, Liløre, fylder 65 år den 15. august 1970.

60 år

Fhv. betjeningsmand Arne Andersen, Ferring, fylder 60 år den 28. august 1970.

Ansættelser

Fisker Holger Th. Kristensen er ansat på prøve som bådmand og motorpasser ved redningsstation „Neksø“ fra den 1. august 1970.

Lars P. T. K. Christensen er ansat på prøve som bådmand ved redningsstation „Hanstholm“ fra den 1. august 1970.

Afskedigelse

Betjeningsmand Leo Frøstrup, redningsstation „Kandestederne“, er på grund af sygdom afskediget ved udgangen af august måned 1970.

Var den dræbte hval en kaskelot, skulle dens hoved tappes for spermacetolie, og dens indvolde skulle grundigt undersøges; thi der var altid mulighed for, at hvalen havde været syg og indeholdt ambra – „kaskelottens kostbare mavepine“. Var det en bardehval, kostede det særligt arbejde at skille hele hovedet ad og frigøre barderne fra overkæben. Men også hvalfangerne gør alt for damerne – og for penge, når det gælder om at fremskaffe fiskeben til korsetterne.

Det var langtfra, at en hval, fordi den var træt og udmattet, altid lå ganske stille og lod sig stikke ihjel med lanser. En såret hval kunne undertiden geråde i et sandt raseri og opføre sig aldeles uberegneligt, og det var ikke sjældent, at den gik over til angreb. I så tilfælde gjaldt det om ikke at komme for nær til halen, thi hvalen reagerer voldsomt med halen, når den er vred – præcis ligesom katten, og det er ofte hændt, at en såret hval formelig har leget „himmelspræt“ med en hvalbåd og hele dens besætning. Var den sårede hval en kaskelot, gjaldt det også om at holde sig klar af hovedet, thi kaskelotten kan i desperation godt gøre forsøg på at æde en hel hvalbåd med seks mand.

Således beretter kaptajn Morse fra det amerikanske fangstskib „Hector“, at en af hans hvalbåde under fangst blev angrebet af en kaskelot, som løb det halve af båden ind i sit gab og rystede mandskab og alt bådens øvrige indhold ud i havet i alle mulige retninger; og da en af de øvrige hvalbåde ville komme kammeraterne til undsætning, gik hvalen også løs på denne båd, så dens besætning måtte ro som desperater for at undgå den rasende kolos, der uafsladelt snappede efter båden, indtil den under en vejrtrækning lagde sig halvvejs om på siden, og et velrettet lansestød ramte den i hjertet og gjorde ende på dens kamplyst og dens liv. Der blev i denne kaskelot fundet flere harpuner fra det amerikanske fangstskib „Barclay“, og det oplystes senere, at „Barclay“s kaptajn var blevet dræbt af en hval, tre dage før ovennævnte tildragelse fandt sted – rimeligvis af den samme kaskelot.

Der er vel egentlig ikke noget mærkværdigt i, at en såret og forpint hval, som måske i forvejen også lider af en mavesygdom – ambraudsondring – angriber de både og mænd, som direkte jager og yderli-

gere piner den. Mere besynderligt kan det synes, at den også finder på at gå løs på selve fangstskibet, og dog er dette også hændt i flere tilfælde. Således blev fangstskibet „Kathleen“ så sent som i 1902 under flænsning af en hunkaskelot midt i Atlanten angrebet af den dræbte hvals mage, som med et slag af sin hale slog skibets bund ind, så dette sank i løbet af få minutter.

Fortidens hvalfangst var i det hele taget et farefuldt erhverv, og farerne lurede også til andre tider end netop under jagten. Mytteri om bord med manddrab var ikke nogen sjældenhed i hvalfangerskibe, der som oftest færdedes på afsides steder af oceanerne – langt borte fra de ruter, der blev befaret af handels- og krigsskibe. Overfald af vilde mennesker på de øer, hvor kaptajnerne søgte ind for at proviantere eller for at give deres folk lejlighed til at strække benene på landjorden, kunne også hændes; og endelig var disse skibe, når de befandt sig i arktiske eller antarktiske farvande, hyppigt udsatte for at blive indsluttet af isen i måneder eller år – ja, undertiden så længe, at sult og kulde forvandlede dem til uddøde skibe.

Her skal i korthed nævnes nogle eksempler efter uddrag af logbøger, som opbevares i New Bedfords hval-museum, og som – bortset fra den risiko og de farer, der kunne være forbundet ved selve fangsten – giver et nogenlunde pålideligt skøn over andre farlige situationer, som kunne indtræffe for fortidens hvalfangere.

I en logbog fra fangstskibet „Awashonks“ forekommer følgende beretning fra 16. oktober 1835:

„Ankrede i dag op tæt under land ved øen Ailuk i Marshall-gruppen for at komplettere vor beholdning af ferskt vand og om muligt at få nogle friske grøntsager, da der blandt mandskabet har vist sig nogle symptomer på skørbug. En stor mængde indfødte kom straks ud i deres kanoer, hvori de medførte de herligste frugter, som de tilbød os at købe; og da disse melanesere forekom os både venlige og fredelige, lod vi dem komme om bord med de for os så hårdt tiltrængte friske frugter, hvorefter vi i al fredssommelighed begyndte at tushandle med dem. Men

på et eller andet givet tegn, som vi ikke opfattede, kastede disse indfødte sig pludselig over os med køler, som de havde skjult under deres lændeklæder. De dræbte kaptajnen og fire af vore matroser. Resten af os forsøgte at drive dem ud over skibssiden med de bare næver, og hvad vi i øjeblikket kunne få fat på af harpuner og lanser. Men overmagten var for stor, og vi blev selv drevet under dæk, hvorefter vore angribere forsamlende sig til rådslagning på og omkring storlugen. Mens denne rådslagning stod på, brød vi hul på skoddet mellem kahytten og lastrummet, og med en lille dynamitladning, som vi fik anbragt under storlugen, sprængte vi størsteparten af den rådslagende forsamling i luften. Resten af dem sprang rædselsslagne over bord og flygtede over hals og hoved mod land i deres kanoer, hvorefter vi igen var herre over skibet“.

I en anden logbog fra 1822, og som stammer fra fangstskibet „The Globe“ af Nantucket, findes en beretning om en bådstyrer ved navn Comstock, der rottede sig sammen i et komplot med nogle få af skibets øvrige matroser. De myrdede alle skibets officerer, og da Comstock derefter overtog kommandoen over skibet, holdt han straks en flammende tale til den øvrige besætning, som han formanede til ubetinget lydighed, og hvori han forkyndte, at den, der prøvede på at sætte sig op imod ham, ville komme til at lide en mere kvalfuld end ærefuld død ved at blive kogt i tran i skibets smeltekedel. Comstock blev dog kort efter selv dræbt og hans sammensvorne fæller lagt i jern og spærret inde af den øvrige besætning, som førte skibet i havn.

Mange andre lignende vidnesbyrd om hvalfangstens farer i sejskibstiden kan drages frem af disse gamle logbøger, men eksemplerne skal her afsluttes med følgende beretning, som vel er den mærkeligste og mest uhyggelige af dem alle, og som er nedskrevet af kaptajn Warrens på fangstskibet „Greenland“ i dette skibs logbog 1775, mens det befandt sig i Beringshavet:

„En vindstille morgen, da det lysnede, observerede vi i en sømils afstand et tildels afmastet og tilsyneladende forladt skib. Vi satte straks en båd i vandet, og med fire mand lod jeg mig ro over til havaristen, som jeg bordede. En underlig trykkende følelse greb mig, da jeg betrådte det mennesketomme dæk, og da jeg kom ned agter i kahytten, svimlede det et øjeblik for mig i den dårlige og indelukkede luft, som stemte mig for brystet, og jeg var ved mit første blik på omgivelserne i tvivl om, at jeg kunne stole på det syn, der viste sig for mig. Men det, jeg så, var ikke noget øjenbedrag. Ved kahytbordet sad i foroverbøjet stilling det stivfrosne lig af en mand med en pen i hånden, og foran ham på bordet lå skibets opslåede logbog. Den sidste indførelse heri var fra den 14. november 1762, og den så således ud: „Vi har nu været fast i isen i sytten dage. Ilden gik ud i forgårs, og jeg har forgæves forsøgt at få den til at brænde igen. Min hustru døde i morges. Jeg ser ikke noget håb for redning for nogen af os“. Vi fandt tre andre lig i kahytens tilstødende rum og forude i skibet et større antal ihjelfrosne matroser. Det døde skib var ifølge log-

bogen den hollandske hvalfanger „Groningen“, som havde været indesluttet i isen i tretten år“.

At krydse jordkloden rundt efter hvaler var i disse tider også i mere eller mindre grad opdagelsesrejser. Meget arktisk og antarktisk land og mange øer i Stillehavet har været besøgt af hvalfangere, længe før nogen af de almindelig bekendte opdagelsesrejser kom did. Som et eksempel herpå kan nævnes, at den første opdagelse af det antarktiske „Palmer Land“ syv grader sønden for Kap Horn, allerede fandt sted 1821 under en fangst-ekspedition med det amerikanske skib „Hero“, der førtes af den purunge kaptajn Nathaniel Brown Palmer, efter hvem landet fik sit navn og også er angivet hermed i alle ældre kort. Det skal hertil bemærkes, at denne del af det antarktiske kontinent først 20 år senere blev genopdaget af den engelske forsker James Ross, som kaldte landet „Grahams Land“ – et navn, som er dominerende i nyere kort, hvori man kun betegner nogle småøer ved nordvestkysten af James Ross' genopdagelse som „Palmer Land“.

En nøjere beskrivelse af den første opdagelse af „Palmer Land“, som ikke er uden interesse, skal dog ikke gengives her, da den med al dens spænding og romantik allerede er udførligt beskrevet i Vikingen for 1. august 1940 i den ledende artikel med titlen „En sømand af format“.

Som her beskrevet kunne hvalfangst forme sig i sejskibstiden. Nu til dags skyder man som sagt hvaler med kanoner og granater, og der er vel heller ikke mere nyt land at opdage. Vore dages fangstskibe er små dampere, som slæber de dræbte hvaler til transkogerierne, hvad enten disse ligger på land eller er om bord i flydende depotskibe, og hvor resten besørages pr. maskine. Nutidens hvalfangst er med andre ord fabrik og mekanik. Fortidens hvalfangst var håndkraft og romantik.

Vilhelm Andersen parodi

Den københavnske arkitekt og skuespiller Poul Mourier parodierede bl. a. engang professor Vilhelm Andersen, så ofret kunne more sig hjerteligt over spøgen. – Som Vilhelm Andersen holdt Poul Mourier følgende „foredrag“:

„De kender alle Ækvator, denne linie, der ligesom – øh, ja, det kan man godt sige. Den li'som deler jorden i to dele. Man kunne faktisk, hvis man var lidt feststemt, sige, at den tvedelte jorden. Stavelsen „tve“ kender De jo i øvrigt fra *tvebak*, som er et tostavelserord, idet det ved nærmere eftersyn viser sig at bestå af to stavelser: Første stavelse og – øh – anden stavelse. Tve betyder altså to, og *tvebak* betyder således tobak. Men da *tvebak* og *tobak* således ikke er det samme, er man kommet ind på at bruge ordet *tobak* om *tobak* og *tvebak* om *tvebak*; i øvrigt kan man jo ikke få nogle af delene nu om stunder (det var nemlig i krigens dage), men derfor er det alligevel rart at have ordene, hvis man vil mindes disse ting“.

Havet æder land

Man kan, selv uden større indlevelsesevne, forstå, at fiskerbefolkningen i det lille, truede fiskerleje Lildstrand må have urolige drømme om natten og nære angst for, hvad kommende vinterstorme og klitgangshav videre vil bringe af bortskæringer og ødelæggelser ved deres strand. – Jeg tror, at den reportage, som „Jyllands-Posten“ bragte forleden om emnet, var i rette tid, forudsat da at man fra interesserede myndigheders side agter at gribe ind og redde, hvad reddes kan.

*

Det blev således nævnt, at redningsstationen for tiden er ude af drift, hvad selve båden angår, hvilket er noget vigtigt netop ved denne station. Den kan ikke trækkes af hus, fordi havet har ødelagt en spundsvæg. Det hændte allerede for et par uger siden, uden at der endnu er skabt chancer for klaring. At redningsmandskabet er urolig, forstår man, da der er tale om et strøg på vestkysten, hvor der sædvanligt sker strandinger hvert år – sidste år således syv. Lad os forestille os den tanke, at en af vore helikoptere på en eller anden flyvestation for skade var kommet i en lignende situation – mon der dog så ikke lidt hurtigere ville være skabt udvej for befrielsen. Lad

os huske, at en redningsbåd kan komme ud for den samme redningsmæssige opgave.

*

I relation til ralindustrien ved Lildstrand lagde man mærke til en yderst frimodig bemærkning af klitplantør M. B. Hansen, Frøstrup, der fastslog, at fjernelse af ral ingen som helst indflydelse har på kystens skæbne, og at man må lære at leve med ralindustrien.

Stærkere kan det næppe siges. Men der kan være endog god anledning til at understrege bare to ting. For det første, at skal man det – så kan det forudses, hvor mange år den lille, kønne Lildstrand vil kunne opretholdes – for det andet så tror jeg, at man vil være ulige tryggere ved dens fremtid, hvis afgørelsen, også hvad angår ralfjerning, bliver lagt i sagkyndige hænder, hvilket efter alt at dømme må være vandbygningsvæsenet. Hvis det sker, så tror jeg ikke, at man kommer til at „leve med ralindustrien“, hverken den, der foregår ved Lildstrand eller andre steder. VBV ved nemlig af dyrekøbt erfaring, at ralindustrien fremmer kystnedbrydningen, men at man hidtil ikke har haft ryggrad til at forbyde det. Følgerne heraf afspejler sig kysten rundt. Vi prisgiver vor egen sikkerhed – og eksporterer den til Tyskland, hvad der må betegnes som en hovedløs affære.

Maagen.



Redningshuset i Lildstrand

Hvide Sande redningsbåd på Orlogsværftet

Hvide Sande M/redningsbåd er for tiden på værft til et længere eftersyn, der let kan tage et par måneder, menes der. I den tid, det varer, inden båden er hjemme igen, vikarierer fiskekuttere fra den hjemlige havn.

Mange feriegæster og andre fulgte forleden en spændende oplevelse, der fandt sted ud for Søndervig, hvor en hollandsk lystyacht i stærk storm og høj sø havde mistet orienteringen. En af søværnets redningshelikoptere tog ud og hang i korte stunder stille over yachten og udvekslede nyttige oplysninger. Da hollænderne bad om at komme i havn, gik redningsmandskabet ud i kutter „Kyrene“ og bugserede fartøjet ind over barren. – Det var, udtaler bådformand Chr. Mose Enevoldsen til Ringkøbing Amtsavis, – tre meget glade og taknemmelige sejlere, der nåede til Hvide Sande. De tre hollændere, den 60-årige læge Leorardi Verberne, Helden, hans søn, den 27-årige dyrlæge Leo Verberne, Utrecht, og den 24-årige student Michael Bos, var alle erfarne sejlere. De var på vej til Norge, men havde mistet orienteringen, da deres radio og pejleudstyr var gået i stykker.

Farlig sejlads

Man kan daglig se lystsejlere fare langs med Jyllands vestkyst for fulde, hvide sejl i al slags vejr. Mange af dem er småbåde, som hører hjemme i vore små fjorde og ikke til sejlads på Nordsøen.

Fredag den 17. juli ved aftenstid kom et par tyske småbåde syd fra og lagde an til indsejling til Thorsminde. Der var udstrøm i kanalen, og som følge deraf var der nogen strømsø, som der altid vil være, når strøm og sø mødes. Havet var tildels roligt, vind nordvest styrke 4. Under indsejlingen kom den ene båd til at løbe i en sø, og som følge deraf løb den på tværs af søen. Den kæntrade og blev liggende med bunden i vejret. Der var en mand og en kvinde i båden, og de blev kastet ud i havet. Manden fik fat

i den kæntrade båd og holdt fast ved den, hvorimod kvinden drev væk fra båden, men var så heldig at få fat i en plastic-friholt med luft. Den kunne holde hende flydende, til hjælpen nåede frem, men på det tidspunkt var hun drevet 300 meter sydefter.

Til alt held lå der en lille fiskekutter, F 160 fra Asaa, ved broen vest for kammerlusen. Den var lige kommet ind fra havet, og det varede ikke længe, før den var ved den kæntrade lystsejler, der lå ca. 75 meter uden for molerne. Den sejlede først sydefter og bjærgede kvinden, da manden holdt sig godt fast ved den kæntrade båd. Nu kom redningsbåden også til, og man prøvede at vende den kæntrade båd, men det lod sig ikke gøre, så fiskekutteren slæbte den ind med bunden i vejret. Inde i indsejlingen blev den vendt, og i den gamle havn blev den løftet op på kajen af kranen. Senere skal den på en lastbil og køres til Bremen, hvor den er hjemmehørende.

Den anden lystkutter havde kun én mand om bord. Han anmodede redningsbåden om hjælp, og hans båd blev taget på slæb ind. SM.

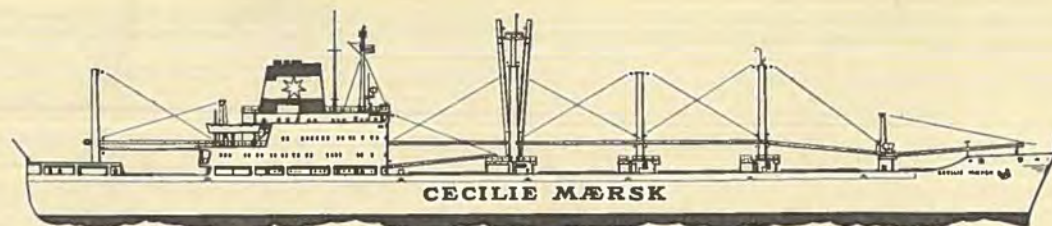
Verdens største

I 1973 søsættes verdens foreløbigt største tankskib. Det bygges af et japansk værft og bliver 379 meter langt, 62 meter bredt og kommer til at veje 447.000 tons.

Tankskibet er bestilt af det britiske rederi Globtix Tankers og bygges af det japanske skibsværft Ishikawajima-Harima. Skibet indsættes i fart fra den persiske bugt til Japan med råolie. Det får en turbine-motor, der udvikler 45.000 hestekræfter. Marchhastighed 15 knob.

EMBLEMER

På givne foranledning gør vi opmærksom på, at emblemet fås ved henvendelse til kassereren for vor forening: Bådmand N. Chr. Andersen, Nr. Vorupør, 7751 Sjørring.



A.P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

På molen

Melodi: Lordag i byen . . .

For mange år siden jeg sad der på molen en aften og lytted' til mågernes sang. Langt ude, mod vest, lyste himlen af solen, en kugle af guld gik sin evige gang. En kutter gik ud, og en kutter gik ind. Om molen sig rørte en sommerlun vind. De sølverblå bølger fra havet var milde, og solen sig gemte i havet så stille.

Den aften på molen mig skænked' et minde, jeg altid i hjertet vil føle mig nær. Der kom ud på molen en aldrende kvinde, en fiskers morlille, så stille og kær. Hun bar ved sit bryst, i den synkende sol, en rose, en liljekonval, en viol. Buketten hun kasted' på bølgerne stille. Jeg så hendes øjne var våde og milde.

Da dykked' en måge og fisked' buketten og bragte den langt over bølgerne ud. Det var, som morlille den måge gav retten til ud over havet at bringe et bud. Med havet som baggrund morlille var skøn. Det var, som jeg hørte, hun hvisked' en bøn. Det var mig en gåde, den måtte jeg kende. Jeg tog hendes hånd, og så spurgte jeg hende.

„Hvorfor dog, morlille, de blomster i havet?“ Hun svared' med smil under sølvblonde hår: „Dér ligger min mand og to sønner begravet. Det skete en stormnat, ti dage før vår. Jeg én gang hvert år over molen går ud og sender de kære med blomster et bud fra hjemmet, fra byen, fra venner herinde. Gud gav, og Gud tog og bevarer mit minde“.

Som denne morlille jeg ved, og jeg tænker, så mangel i klit og på molerne står. Her være I hilset, I fiskernes enker, I smiler, skønt stormen og havet gav sår. De kære, I elsked', tog havet så brat. En dag bli'r for jer vel en statue sat. En kvinde, som ser ud på havet, mod solen, en fiskerens enke – morlille på molen.

Den blinde digter
Dan v. Kettow,
juli 1970.

Tilegnet Danmarks fiskerenker.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Urer
1888
Tlf. 82 12 11 LEMVIG Gsm 472 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harbøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,
bedes de holdere, der modtager det gennem posten,
straks klage til postbudet.
Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt,
bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Niel-
sens bogtrykkeri, Lemvig.

Nye bøger

Jens Otto Krag:
Ung mand fra trediverne
(Gyldendal)

Det er beretningen om en ganske almindelig dreng fra et fattigt provinshjem - i dette tilfælde fra Randers. Ingen har sikkert sunget ved hans vugge om, at der gemte sig en statsminister mellem puderne. Det blev han altså, som det er kendt. - Vi følger med interesse J. O. Krag på vandringen gennem første læreanstalt - pøgeskolen, videre over gymnasietiden og studenterårerne på Regensen og nikker genkendende til forældrenes kamp for at trylle de midler frem, der skulle til for det mest nødtørftige underhold, logi, mad og klæder. Det var jo nogle år, før studenter havde lært kunsten at protestere, demonstrere og bare kræve.

Studietiden endtes med en cand. polit.-, certifikat, og netop politikken var jo ynglingens domæne. Man får et godt indtryk af de cirkler, den unge politisk interesserede mand bevægede sig i - mænd som Hedtoft og H. C. Hansen var nære venner og meningsfæller, med den anden verdenskrig som en mørk slagskygge over samfundet. Det, man særlig tiltales af ved læsning af denne selvbiografi, er forfatterens følsomme omtale af sine forældre og barndomshjemmet i Randers, hvorfra han senere fik lov at starte en politisk løbebane, der nåede helt derop, hvor det vel altid blæser - hvad bogen nu ikke fortæller noget om, men hvor altså også en fattig arbejderdreng kan nå - lidt held skal der vel til - men uden en stålsat personlig dygtighed og vilje når ingen det. Jens Otto Krag er en dygtig fortæller. *ip.*

Knud Sønderby:
De danske havne
(Gyldendal)

14 små iagttagelser med et efterskrift. Vi nævner titlen på de seks: *Et gensyn, En rejse i 1944, Efterår i Norge, Det jyske land, Tingene*, og det afsnit, der har givet bogen sin titel, nemlig *De danske havne*. Hvor kan denne forfatter dog fortælle godt - om både store og små ting. Man er i godt selskab.

TAK!

Til bestyrelse og medlemmer af Foreningen af danske Redningsmænd samt alle, der har glædet mig på min 60-års fødselsdag, sender jeg hermed min bedste tak og hjerteligste hilsen.

Wenzel Rasmussen, Grenaa.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Dersom der skulle være redningsmænd eller andre, der får vort blad, der har liggende årgange af samme, som de kunne tænke sig at glæde „Fiskeri- og Søfartsmuseet“ i Esbjerg med, da bedes meddelelse herom venligst tilsendt enten redaktionen her eller museet i Esbjerg.

Man vil meget gerne have de omtalte årgange til indbinding og opbevaring. *red.*



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer

Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET VENDELBOBANKEN HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Altid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen
Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen
Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37
Næstformand: Axel Wejse
Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82
Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)
Nørre Vorupør . 7751 Sjørring
Johan H. Christensen
Thorupstrand . 9690 Fjerritslev
Anker Larsen
Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29
Theodor Jensen
Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58
Søren Sørensen
Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION

Statsautoriseret
v. Aage Gelsnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon (08) 44 12 77 (2 lln.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT

Skibs- og bådbyggeri

Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD

Aut. Installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet

SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER

BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin

MIDT I
BYENS HJERTE

TORVEGADE 1 · TELEFON 499 THISTED

*Marsø
Støbegods*

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10.30-12 og 16-17 . Lørdag 10.30-12

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00

Dæksmaskineri spec. for flisefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri

NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63

Anbefales med sævel nybygning
som reparation

SEJLMAGER BRØDRENE MATHIASSEN

(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN

Vodbløderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER

Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN

MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft

v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
Vestervig**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1970

37. aarg.

**Besætningen fra kineserskibet »Wanda«**

der strandede ved Husby 1902

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplien«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1970

37. aarg.

**Besætningen fra kineserskibet »Wanda«**

der strandede ved Husby 1902

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88



Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 18

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) A8ta 782

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets III. magasin

Skandinavien største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Tlf. (05) 12 00 66

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIEN

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 9

1. september 1970

37. årg.

Da kineserskibet „Wanda” strandede ved Husby i 1902

Følgende beretning er skrevet af den kendte, nu forlængst afdøde lærer P. Pedersen, Bjerregård på Holmsland Klit. Afskriften af beretningen har været bortkommet i mange år, men er nu kommet for en dag, takket være Anders Lodberg og P. Chr. Dahl, der bor hhv. i Hvide Sande og i Bjerregård.

Som man vil se, var det ganske særlige ved „Wanda”, at skibet blandt besætningen havde 15 kinesere, der vakte nogen opmærksomhed på kysten.

Lærer Pedersens kilder var tre af kystens beboere, nemlig strandfogederne Søren Bank, Peder Sand og redningsmand Ole Pedersen, der selv var øjenvidner til begivenheden. Deres skildring ligger til grund for forfatterens autentiske beretning. — Vi bringer i det følgende artiklen og på bladets forside et udmærket billede af „Wanda”s besætning.

for, det kan måske være knebent nok. Men de folk, der kom ind med kineserskibet, de var ægte, det er vidnefast; flettet pisk i nakken og små filttøfler på fødderne, akkurat livagtigt, som vi ser dem tegnet i billedbladene.

Det var ellers en farlig kommers, da de kom ind med redningsbåden, der var også dem iblandt os, som ikke var modige ved sådan et kompagni. Er kineserne ikke de allervildeste, så er de heller ikke af moral som vi andre kristenfolk. Det er om dem, der står skrevet, at de dyrker falske guder og gør sig skinnende gudebilleder, de er jo vankundige hedninge, for os at tykke.

Men lad os hellere begynde forfra, som det gik altsammen, for vi kan aldrig glemme kineserskibet, og hvad der har med den stranding at gøre.

Strandfogdens natlige opdagelse

Det er såmænd ikke længere siden end i 1902, den 14. marts. En strandfoged fra Husby kom om natten gående ved to-tiden fra Staby hjemefter, da han blev opmærksom på opsendte signalraketter i vest. Der må jo være strandet skib, tænkte han og stræbte ad havet til og fik undervejs varskoet en anden Husby-strandfoged. De fulgtes ad og så en vældig tremastet damper stå omtrent tusind alen fra land. Det var sydøstvind med diset luft, men magsvejr og roligt hav.

Nå-å, han kommer vel af grunden og står udefter, tænkte de og ventede en halv times tid på stranden.

Men så begyndte han igen at fyre signalraketter af, så vidste de, at han stod fast og ønskede hjælp.

Bi lidt, vi skal straks være der, sagde de ved sig selv og fik alarmeret føreren af redningsbåden og opsynsmanden på stationen.

Et par timer efter var både raketter og redningsbåd fra Vedersø ved stranden, men skibet stod alt for langt ude til at nåes med line, og der var da heller ingen fare ved at vente, til båden i første morgenlysning kunne gå ud. Den lagdes uden besvær på siden af den store jernkasse, men ingen af vore forstod det sprog, som en lysskægget mand oppe fra broen brokkede af sig. Han var nok kaptajnen, og snakken endte med, at han sendte en anden mand, førstestyrmanden, ned i redningsbåden og pegede mod land.

Lad os tage et par mand til med det samme, forklarede redningsfolkene med fagter, sådan som de er vant til at klare sig. Men styrmanden viste et papir og

At der kan gives sådanne mennesker som kinesere, nej, det er dog en forunderlig verden, vi lever i! Nok bor vi afsides her ude i klitterne, men havet sørger rigtignok for vor belæring om alle ting fra jordens fjerne egne. Når vi tænker på børn inde fra hedesøgnene, langt fra vand og færdsel, hvor må vi så ikke være taknemmelige over at være født på havsiden. Sådan et hjemmegjort oplandsmenneske hvad ved det vel om fartøjer og sejlads, aldrig har det set en damper eller hørt et fremmed tungemål. Og sikken en føde de får mod vores herude. Fisk kender de da kun af navn, aldrig har de en vragestump til at ilde ovenn med. Jøsses, de står sandelig langt tilbage i mange måder.

En skal ikke hovmode sig, det lærer vi jo. Men Gud ske tak, at vi alle kan opdrage vore efterkommere her ved havet anderledes end som hedebofolkene inde midt i bondelandet; en god lærdom til børnene, det er den bedste arv, en kan give dem.

Som nu, at vi også skulle få kinesere at se her til os. Det er ingenting værd, som også Bertel Hyge siger, hvad får én for en 10-øre at se på Ulfborg marked af vilde folkeslag. En gang skal have været en indianer med ring i næsen; de lod, han var fra Amazonflodens munding i Sydamerika, men om han nu også var rigtig menneskeæder, som de råbte ham ud

gjorde tegn, at han blot skulle i land for at telefonere, så ville han ud igen. Redningsfolkene grinede så småt mellem hverandre; de tænkte, at vejret vist ikke ville holde sig dagen over, så kaptajnen fik sig nok betænkt til sidst, at han ville på fast bund med hele besætningen. – Nu blev foreløbig styrmanden sat ind og fulgt til telefonen, og det viste sig, at det var rederiet og Switzers bjærgningsselskab, han skulle underrette om strandingen. Han var italiener, og skibet russisk ligesom kaptajnen. „Wanda“ hed det og var fra Odesa, på rejse fra en ø i Stillehavet med kunstgødning bestemt for Århus. Så meget fik vi at vide fra byen, efter at styrmanden havde telefoneret med konsulen. En ville jo gerne være klog på stillingen, og nok fanger vi en korn tysk og engelsk, men italiensk og russisk, nej, det var da ikke til at forlange af klitboere, selv om vi i det stykke nok skal ritirere os bedre end almindelige oplandsbønder.

Da vore folk havde bragt styrmanden om bord, pegede de mod skyerne, at der ville komme uroligt vejr, og gebærdede sig sådan, at kaptajnen til sidst forstod, at raketterne slet ikke kunne nå skibet, og redningsbåden ikke kunne gå derud ved nattetid, hvis vinden blev pålands med nogen sø. Konsulen havde også fortalt dem, at Switzers damper ikke kunne være ved strandingsstedet inden næste dag, så gav kaptajnen sig. Det må have været drøjt for ham at bestemme sig. Tænke sig, at hele rejsen fra den her sydhavsø er gået godt, og så skal han sætte skibet til, bare den stump vej fra Århus. Vi andre kender det jo fra os selv, lad os sige: at have bakkekrogene fulde af fisk lige til at tage op og så få dem oversejlede og splittede af de engelske trawlere.

Dampen blev sluppet ud og fyret slukket, og ved det lag klokken tolv om middagen begyndte søfolkene at gå i redningsbåden.

Mange sære ting har vi set her på klitten, Frederik den Syvende har egenhændig besøgt os, franskmænd og engelskmænd og portugisere og spaniere og hollændere er strandet her for ikke at snakke om norske og svenske og finske og tyske. Også en levende neger kom der engang, han var kok. Men at der virkelig gives sådanne spøgelse som de folk fra „Wanda“, og så skal de strande lige netop her, ja, der er styrelse i alle ting, vi oplever meget herude. Da de kom til syne over „Wanda“s lønning, troede jo redningsfolkene, at det var lutter kvindfolk, og somme mente tillige, at „Wanda“ ligefrem var et slaveskib, for det vrimlede jo frem af dem stakkels kulørte væsener med hårpisk og i noget usselt tyndt tøj. De så også ulykkelige ud og udtalte ikke en lyd. Kaptajnen kommanderede dem på et ukristent mål, og de lystrede som dyr. Men dog sikke ansigter de havde. Og det har vi tit tænkt ved siden, om nu også sådanne vilde mennesker har følelse i kroppen som vi andre, for af deres ansigter kan en ingenting læse om deres indre, hvad de består af, alle kinesere ser ens ud, for os at tykke, og når de blinker med øjnene, ved en ikke, om de smiler eller er ondskabsfulde; de ligner hinanden lige så bestemt som de sjællandske køer, den gang vi var nogen herude fra, som rejste til udstillingen i København og så alle de røde køer der-

ovre og tænkte: Jamen hvordan kender de dem dog fra hverandre, der er jo ingenting at skille dem ved!

En grimme ladning udenvælts folk

Ad tre gange fik redningsbåden alle mand bjærget ind, i alt niogtyve, og af dem var de femten kinesere og resten russere og italienerne og grækere. Det var en grimme ladning udenvælts folk at sætte ind på en fredelig kyst, en kunne ikke vide, hvad kunster de fandt på, inden øvrigheden kom. Sikken forskrækkelse, vi fik os, vi som stod på stranden, da de første af dem sprang fra båden: Kvindehår og mandfolkebukser på samme person og så det skæve øjensyn og ikke et muk mælte de, alting var dem jo fremmed, og hvem kan vide, om vilde folk har ord for andet, end som hvad de til dagligt har om sig hjemme hos dem selv, det var ligesom første gang en anden i sin barn-dom kom til Ulfborg marked, en blev jo helt mælløs over alle de nye indretninger som kraftprøver og kørum-seller og amerikanske kastegynger, og en turde jo knapt synke sit eget snyt, når en kom en af de her store herrer nær, som de kalder prangere og har lange brune yderkjoler med fløjlskrave og guldkæde tværs mellem vestelommerne og tøjet fuldt af kontante pengesedler.

Aldrig har vi set mennesker fryse som de her kinesere, de var lige ved at miste kuløren af kuld. De skyndte sig på deres lusketrin aldeles lydøst at gå med os op og blive fordelt på et par gårde eller tre til forplejning, men alle vegne kyste de både børn og gamle folk en skræk i livet bare ved deres tilsynekomst. Den bitte til Bertel Hyges skrålte dagen igennem og lå ikke tør af bare angst for kineserne deres forfærdelige fjæs. Det er egentlig sørgelig, at nogen mennesker skal gå rundt med sådanne ansigter, men rigtige mennesker er de heller ikke, for de kan jo ikke være skabt i Guds billede, Vorherre er jo ikke kineser, ved vi da. Men efterhånden som vore missionærer får kristnet dem, får de jo ligesom en ny sjæl og vel også, hvad der hedder et forklarelsens øjensyn.

Kaffe ville de ikke have, og når en ved, at teen kommer fra Kina, prøver en jo med te; den drak de, og imens løb munden på dem. Mange slags sprog har vi hørt herude, jøsses ja, mange fler end både præst og herredsfoged kan magte, men aldrig sådan noget pludder som kinesisk; de snadrede ligesom ænder. Når en ser kinesisk skrift på en tedåse, kan en da sige sig selv, at den slags krimskrams kan ikke blive til et rigtigt sprog.

Ville ikke spise risengrød på kristelig vis

Der er det grimme øjensyn ved en kineser, en ved aldrig, hvor en har hans øjne henne, han må jo kunne se udad til begge sider ligesom et kreatur. Skulle en omgås dem til daglig, gav en dem vist nok skyklapper på. Og spise gør de da heller ikke som andre skabninger. Tage maden med fingrene alene, det kan en da forstå, når ingen skeværk eller gaffeltøj er ved hånden. Men det var da en hæsselig tegn, da de skulle til at spise risengrød, som sognefogden mente, de bedst kunne få ned, efter det vi også får ris fra Kina, så forsmåede de skeerne – ja, af sølv var de ikke,

Mands Minde

80 år

Fhv. opsynsmand Hans Hansen, Svaneke, fylder 80 år den 7. september 1970.

70 år

Fhv. bådformand Erik Kr. Lundholm, Skagen Havn, fylder 70 år den 22. september 1970.

Fhv. bådmand Niels H. Hansen, Lønstrup, fylder 70 år den 11. september 1970.

50 år

Betjeningsmand Svend H. Madsen, redningsstation Kandestjerne, fylder 50 år den 5. september 1970.

Afskedigelser

Bådmand Christian V. Andersen, redningsstation Gl. Skagen, er efter eget ønske afskediget ved udgangen af august 1970.

Bådmand og reservemotorpasser Vagner S. Madsen, redningsstation Thorsminde, er efter eget ønske afskediget ved udgangen af august måned 1970.

men en kineser, der bare er fyrbøder, kunne vel også nok spise med tinske – og gik udenfor gården og fandt et inddrevet sukkerrør, en bambusstang, som de tællede til pinde, en pind i hver hånd. – Huha, det var helt bespøtteligt – og køre tiere i munden end med en rummelig ske blev de da også nødt til på en måde.

Godt var det, at øvrigheden kom, for kineserne begyndte at liste rundt i gårdene og beglo alting med deres skeleøjne. De går altid lige så som et spøgelse, uden en hører dem, med tykke filtsåler under noget højsnudet skoværk. Nej, så er der rigtignok anderledes træd i vore egne træskoer og vådstøvler, med dem kan man ikke luske sig uhørt over folk.

Fra Sydhavsøerne til Århus og endte i Husby Klit

Øvrigheden holdt forhør, og konsulen underhandlede for ladningsmodtagerne i Århus, for rederiet i Odesa og for assurandørerne, Gud ved hvor henne. Ladningen var kunstgødning, de kaldte den fosfat, det er noget i bjergene på Sydhavsøerne. Christmas Island hed den ø, hvorfra „Wanda“ den 8. januar var gået med 4000 tons fosfat, en gruelig hoben. Kaptajnen havde betalt mange tusinde kroner for at gå igennem Suez-kanalen i stedet for uden om Afrika, så værdi må der jo være ved det skidt, han sejlede med. Ja, vi må undre os over, hvad der kan være i sådanne store skibe, og er det ikke storagtigt at fragte sådan noget sager fra en sydhavsø direkte til Århus. Jo – ja, Danmark kommer med!

Han skulle bare ikke gået denne omvej ad Husby Klit, skulle kaptajnen ikke. Det var en fejler. Men vi Husbyfolk må takke Vorherre, for når ingen folk går til, er en stranding megen velsignelse i penges værdi og for lærdoms skyld og hejsen på mange måder, det var ikke så sært.

Hvorfor en egentligt strandede, eftersom vejret var pænt? Ja, hvem ved! En russer er vel lige så klog som et andet menneske. Han forklarede, at han havde styret efter Bovbjerg fyrkreds og loddet til sejsten favne klokken halvt om aftenen, da skibet pludselig stødte to gange hårdt med forenden. Men det er muligen løgn som så meget andet, folk klarer sig med. Han slog naturligvis fuld kraft bak, men fik bare agterenden drejet i nord, og alt det han så manøvrerede og smed ankere og ståltrosser ud, fast stod han, og hugge i grunden gjorde han. Flov kuling, som han havde,

var der ingen overhængende fare, men for fåge kunne han ikke straks se landet. Siden, da tågen lettede, og han begreb, hvor han stod, sendte han raketter op og højste nødsignal, tre røde kuglelanterner under hverandre i fokkemasten. Og så blev han observeret, som sagt, og så fremdeles.

Som grund til stranding angav han strømsætning og fåge og lidt fejl ved kompasset – det tager de vel gyldig i Rusland, får vi håbe, for kaptajnen var flink, og synd var det om han skulle komme i fortræd, han havde familie hjemme, hed det.

Men om kinesernes familieforhold, om de var gift eller havde forældre, fik vi ingen besked. Men kanske gifter de sig ikke som vi andre, de lever jo i heds-kabets mørke. Mandfolk det var da alle femten, skønt den her pisk de har og kæler for, som om de var kvindfolk. Der var unge og gamle imellem dem, én var opvarter om bord, de andre passede fyrene, og over dem alle var der en gammel halvskaldet kineser med bare en snottet lille pisk som en slags formand. Han var ansvarlig for dem allesammen og modtog løn og ordrer til hver især. Kosten holdt de sig selv med, at sige, så fik de jo kostpenge. Men billig arbejdskraft må de være, siden kristne folk som kaptajnen vil have dem sort væsener at se på til daglig. Nå-ja, rigtig kristne er russerne da egentligt heller ikke, og muligvis har de derfor ikke samme væmmelse for kulørte folk som vi andre.

Satte Ringkøbing by på den anden ende

Å endda, sikken malør, da vi kørte kineserne til Ringkøbing. Alle vegne sprang folk til vinduer og døre, landevejen stod tyk af folk, som ville se en glimt af de sære sølle mennesker. Vi andre, som kørte, syntes en tid, det var sjov nok, men blev til sidst formelig arrige over folk deres nysgerrighed. Herregud, vi kom da ikke kørende med et læs dyr. Når vi ret betænker det, så er der noget menneskeligt også ved en kineser, og vi kunne se, hvordan kineserne holdt sig til os, som de nu var bekendt med og stolede på. De genrede sig ved den opsigt, de vakte. Det var ligesom dengang vi var i teater i København, og alle tunte københavnere skulle vende sig om og glo på os gennem kikglas, for vi havde jo sort krave på og vadmelklæder; det var lige ved, vi var mere seværdige end badutspringerne oppe på teatret. Det var rart nok at være bemærket blandt folk og ikke helt forsvinde

i klyngen; men sådan ligefrem berømt som kineserne blev det, nej, tak!

Og jo nærmere vi kom byen, des galere teede folk sig selvfølgelig, og i selve byen var de rent urimelig nærgående, købstadsfolk har jo ikke den blussel i livet som vi andre, endda vi klitbofolk er mindre fjale end som bønderne fra oplandssovnene, at sige det er sandt, så skammede vi os næsten på ringkøbingenserne vegne. Som også Bertel Hyge sagde: „Vi ser måske kineserne rent forkert an, det kan være, de er klogere, end de har ansigt til, det ser vi med kreaturer også, og når de kommer hjem til Kina, blamerer de måske hele Danmark og vores oplysning, og sådan noget kunne træffe at volde vores missionærer derovre modgang i deres forkyndelse, så bokserne slår dem ihjel en gang til“.

Skolebørn skulkede, købmænd, embedsmænd og køkkenpiger steglede ud og måbede

At skolebørn skulkede fra timen for at se optøget, ilav vi kørte gennem gaden, det kan endda undskyldes, men at ellers alt, som kunne krybe og gå, både købmænd og embedsmænd og køkkenpiger lige fra gryden stegler ud og måber – nej, vi fik ligesom et helt andet syn på ringkøbingenserne; der drattede megen vigtighed af dem, idet de forglemte sig selv og deres værdighed for de her strandede vidunderes skyld. Og så dumt som de spurgte. At kineserne har skæve øjne og hårpisk, det ved vi da fra skolen af – og hvad de spiser og drikker, nej, vi havde rigtignok tænkt os købstadsfolk klogere, efter den mine de har.

Havde kineserne ikke haft os at ty til, var de vist rent bleven trådt ned i deres logi nede i fjordbeværtingerne. Folk ville både bispise og beskænke dem, og der blev også listet bajersøl i nogle af dem. De købstadsfolk skal jo altid blære sig.

Ingen steder kunne vi komme hen, uden at folk prajede os om strandingen, al ting blev tappet ud af os ligesom slanter af en tønde. Vi skulle bare haft et telt og ladet os fremvise som markedsogl for tører, det havde givet skillinger, for vi andre blev snart til mærkværdigheder lige så godt som kineserne.

Det var en hel lettelse, da kineserne havde fået ordentlige købeklæder og støvler fra marskandiseren og med hårpisken samlet op under sømandskasketten

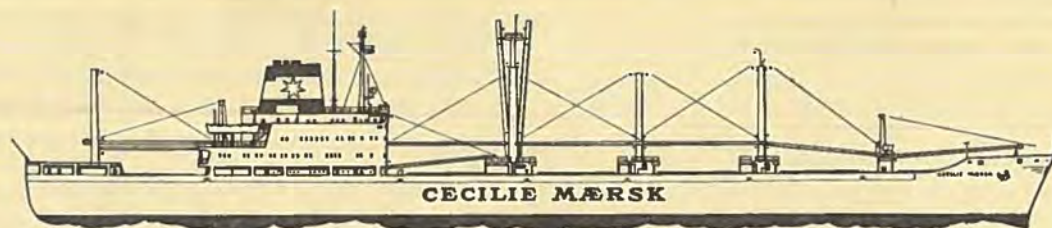
blev fulgt til banegården og sendt ad Hamborg til for konsulens regning, ja, en letelse både for kineserne og os. Og så se dem række deres magre brune hænder ud af vinduet til farvel med os fra klitten, som bjærgede dem i land, mens hele flokken af ringkøbingenserne ikke var estimerede af dem for det ringeste, ja, det tog hårdt ved os allesammen og tvang også en tåre frem. Og vi kunne også ret se af kinesernes troskyldige øjne, hvor taknemmelige de var, for nok ligger blikket skævt på dem, men der er alligevel noget ærligt i det, og nu vi kendte dem så godt, og de havde fået rigtige klædninge på, var de som brødre for os, hvad de også bør være, at sige, når vi får kristnet dem.

Nok er det: Kineserne rejste væk, og vi har aldrig hørt til dem siden. En del af fosfaten fra „Wanda“ fik vi bjærget i land. De sagde, at ladning og skib var lige så meget værd som det halve Husby sogn. Ja, er det ikke forskrækkeligt! Men Switzer fik ikke trukket skibet ud. Havet hun smadrede ham nok så nydeligt, og nu har Fjaltring dykkere sprængt de sidste stumper af vraget væk. Også dykkere har vi herude ved klitten – ja, vi er med på mange slags fremskridt, som oplandsfolk aldrig aner et gran om.

Men tit snakker vi om, at det endda var godt, vi fik bjærget hele „Wanda“s besætning, for tænk, om hun havde slået ham til klas, idet han stødte, og alle mand var druknet, og vi så om natten havde uformodet fundet lig af sådan nogen umennesker som kinesere – å jøsses ja, det ville en da aldrig have forvundet. En levende kineser, nu vi kender deres natur, det er da, hvad det er – især ved dagens lys – men som lig om natten – huha endda!

EMBLEMER

På givne foranledning gør vi opmærksom på, at emblemet fås ved henvendelse til kassereren for vor forening: Bådmand N. Chr. Andersen, Nr. Vorupør, 7751 Sjørring.



A.P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

100 søredninger i første halvår 70

I første halvår af 1970 har Søværnets operative Kommando deltaget i 100 søredningsaktioner. Der har i sammenligning med tilsvarende tidsrum i de nærmest foregående år været en lille nedgang i antallet af aktioner.

SOK mener, at nedgangen skyldes dels et vejrsmæssigt roligt forår, dels fiskerikonflikten, der medførte, at et større antal kuttere lå inde i vestjyske havne i 3 til 4 uger.

47 pct. af de iværksatte aktioner skyldes professionelle søfolks færden, 28 pct. skyldes ikke-professionelle søfolks færden. 11 pct. af aktionerne skyldes personers færden på is, medens 14 pct. skyldes andre årsager.

I flere af de tilfælde, hvorunder der er anvendt røde raketter, er det konstateret, at dette ikke stammede fra søulykker. I et enkelt tilfælde er der rejst tiltale for uretmæssig brug af nødsignaler. Der ventes dom i sagen i nærmeste fremtid.

Det er endnu for tidligt at sige noget nærmere om redningsaktioner for dette års lystsejladssæson. Det kan dog konstateres, at mange danske og vestjyske lystsejlere har sendt nødsignaler, uden der har foreligget virkelige nødsituationer, oplyser SOK.

Redningsvæsenet har fået walkie-talkies

Japanske transportable radioanlæg til Nexø-Snøgebæk redningsvæsen. – Rækkevidde: 35 km over havet.

Nexø-Snøgebæk redningsvæsen har fået bevilget to walkie-talkies, der er så effektive, at de kan anvendes på 35 km's afstand, når sende- og modtageforholdene er gode. Fra kysten til havet går det fint med at nå de 35 km, men over land, hvor huse, træer, bakker og bjerge kan komme imellem, er effektiviteten selvsagt mindre.

Opsynsmand, fiskeribetjent E. Hem Olsen, Kalkværksengen, Nexø, og bådformand Hans Petersen, Snøgebæk, prøvede således en dag at opnå kontakt, når de stod i hver sin have, men det mislykkedes; derimod førte man en lang og ubesværet samtale, da Hem Olsen stod ved toldkontoret på fiskerihavnen, og Hans Petersen stod hjemme i Snøgebæk.

Spørgsmålet om at få walkie-talkies til redningsvæsenet blev aktuel, efter at Nexø-Snøgebæk redningsvæsen under en aktion drog stor nytte af det transportable radiomateriel, som man gennem politiet fik lejlighed til at prøve, hvorved folk på land holdt besætningen i redningsbåden orienteret om situationens udvikling under en redningsaktion på Balka.

Erfaringerne fra denne kombinerede radio- og redningsaktion blev meddelt redningsvæsenet, der altså har stationeret et walkie-talkie-anlæg i Nexø.

Det drejer sig om to apparater af japansk oprindelse, forsynet med lange teleskopantennor, indrettet med to bølglængder og forsynet med såvel en styrkeknap som en knap til at fjerne radiostøj med. Et tryk på en knap i siden – og man kan benytte radioen som mikrofon, så nemt er det.

Apparaterne, der er batteridrevne, har kostet til sammen mindre end 2.000 kroner.

– Har I bølglængderne i fred? spurgte vi opsynsmand Hem Olsen, der svarede:

– Vi har bølglængder, der er forbeholdt det maritime. Radioamatører i land må ikke bruge dem, og indtil nu har man respekteret dette. Vi har i hvert fald ikke været generet af radiofolk i land.

Det eneste, der enkelte gange har generet os, er radiosamtaler, der føres af flypiloter.

– Vi er, sluttede Hem Olsen, – glade for disse walkie-talkies. Vi er overbevist om, at vi vil få stor glæde af dem under redningsaktioner, enten ved at anvende dem mellem mandskabet på land og redningsbåden eller mellem motorredningsbåden og vores lille speedbåd. Det er helt afgjort, at de vil være med til at effektivisere redningsarbejdet.

Med sejl rundt Kap Horn

Tidens tekniske snilde har vendt op og ned på mange begreber inden for skibsfarten. Der er tilsyneladende ikke megen lighed mellem fortidens fuldriggere og nutidens gennemautomatiserede supertankere. Og dog – en ting har alverdens elektronik ikke kunnet lave om på, skriver „Danmarks Skibsfart“, nemlig vind og vejr.

Som i sejlskibenes epoke gælder det også i supertankernes tidsalder, at vind og vejr er faktorer, som sømanden må have nøje kendskab til for at have tilfældige arbejdsvilkår.

Det er måske en af grundene til, at der står en særlig atmosfære omkring Kap Hornerne – den eksklusive kreds af søfolk, der har rundet Sydamerikas yderste punkt alene ved brug af vind og sejl. Det krævede sin mand, men kunne man klare det, var det samtidig et bevis på, at de sømandsmæssige kvalifikationer var i orden.

I dag dyrker Kap Hornerne minder om de gode, gamle dage. Det sker, når de mødes under selskabelige former, hvad enten det er på nationalt eller internationalt plan.

Mere end 2000 Kap Hornerne har tilsluttet sig den internationale sammenslutning, hvis officielle navn er Association Amicale Internationale Des Capitaines Au Long-Cours Cap-Horniers, der har hovedsæde i St. Malo i Frankrig. Den tæller medlemmer fra Frankrig, England, Holland, Italien, Belgien, Norge, Sverige, Finland, Alandsøerne, Tyskland og Danmark. Den danske sektion blev stiftet i København den 24. august 1967.

– Da det blev kendt, at den franske forening i 1950 havde ændret vedtægterne med henblik på at få dannet sektioner i de enkelte lande, meldte danske Kap

Hornere sig ind i de første udenlandske afdelinger, fortæller præsidenten for den danske sektion, orlogskaptajn J. O. Bay-Schmidt. - I begyndelsen af 60'erne blev den svenske sektion etableret, og det var derfor naturligt, at vi danskere først og fremmest meldte os ind her. I de følgende år kom der tilsvarende sektioner i Norge og Finland, ligesom Åland fik sin egen Kap Horn-sektion.

Herhjemme prøvede man også at få stablet en sektion på benene, men i første omgang uden held. Søfolk farer jo verden rundt, og det var den egentlige årsag til, at det første forsøg mislykkedes. Jeg meldte mig selv ind i den sydsvenske sektion i 1966, og som eneste dansker deltog jeg i den internationale Kap Horn-kongres i Southampton i 1967. Da Federal Council erfarede, at der var en dansker med i den svenske delegation, blev jeg opfordret til at deltage i det interne bestyrelsesmøde og fik her en direkte opfordring til at tage hjem og prøve at få dannet en dansk sektion. Federal Council undrede sig forståeligt nok over, at det ikke var lykkedes på baggrund af vore sejlstraditioner at danne en Kap Horn-klub her i landet.

Da jeg vendte hjem fra kongressen i Southampton, lykkedes det at samle 12 Kap Hornere til et stiftende møde i København den 24. august 1967. Den 8. september fik jeg fra „Grand Mat“ i St. Malo tilladelse til at danne en dansk sektion - og samtidig fik jeg tilsendt medlemskortene.

De fleste arrangementer foregår i København, men en gang om året holder vi møde i provinsen, fortsætter Bay-Schmidt. - I fjor mødtes vi således på Tåsinge.

Vi har et fortrinligt samarbejde med den sydsvenske sektion. Det har givet sig udslag i vore mandagsmøder, som holdes den første mandag i hver måned i den såkaldte Kap Horn-salon på M/S „Gripen“, der sejler mellem København og Malmø. Kaptajn Lidmann på „Gripen“ er selv Kap Horner. Salonen er smykket med billeder af gamle sejlskibe. Desværre tynder det ud i billederne. Der er åbenbart andre end Kap Hornere, der interesserer sig for sejlskibene...

Den danske sektion har blandt sine ca. 90 medlemmer flere, der bor i udlandet. Et af vore medlemmer er havnekaptajn Roar Pedersen på Sankt Thomas. Han er tidligere styrmand i ØK.

- Det ligger jo i sagens natur, at foreningen vil uddø, hvis man fortsat kun vil optage „ægte“ Kap Hornere. -

- Ja, det er også medlemmernes opfattelse, at foreningen skal uddø. I Norge taler man om at ændre vedtægterne og lade Kap Hornernes sønner føre foreningen videre. Vi vil ikke gå den vej. Når den sidste danske Kap Horner er borte, skal alt materiale - billeder, levnedbeskrivelser, breve o. s. v. - skænkes til et museum. Det kan nævnes, at den yngste kun er 48 år, mens den ældste er fyldt 97 år...

Fra starten har det været Kap Horn-klubbens formål at samle medlemmerne om at bevare minderne fra de store sejlskibes epoke i bredeste forstand. Vi samler for eksempel på shanties - de gamle sømandsviser, der stammer fra sejlskibene. Men vi har også en

omfattende selskabelighed, ligesom vi har aftener, hvor der vises sejlskibsfilm. Vi søger at holde interesse for sejlskibstiden vedlige ved bl. a. at uddele passende boggaver herom til elever om bord i skoleskibene „Georg Stage“ og „Danmark“, når skibene efter endt togt holder eksamensafslutning, fortæller orlogskaptajn Bay-Schmidt.

Kap Hornerne er inddelt i tre grader. Hver grad er opkaldt efter en af Kap Horns karakteristiske fugle.

Albatrosserne er den fornemste kategori, og dem er der efterhånden få af tilbage. En albatros skal have rundet Kap Horn som fører af et sejlskib. Verdens ældste Kap Horner er den 97-årige kaptajn Andreas Hansen på Rømhø, der har rundet Kap Horn 14 gange som fører af et sejlskib. Han er aktivt medlem og var endog med til verdenskongres i Oslo i sommeren 1969.

Mallebukker er i Kap Horner-definitionen en person, som har sejlet rundt Kap Horn „before the mast“ og senere har skibsførereksamen.

Kapdner kaldes de medlemmer, der har rundet Kap Horn, men ikke senere har taget nautiske eksaminer.

- Vi lægger overhovedet ingen vægt på, om medlemmerne senere har taget de nautiske eksaminer, siger Bay-Schmidt. - Sådan er reglerne. Vi mener, at en mand har bevist sit sømandsmæssige værd alene ved at have været besætningsmedlem på et sejlskib, der har rundet Kap Horn. På sådan en tur lærte man storm og sø at kende. Det hævdes, at søerne ved Kap Horn kan blive mellem 18 og 22 meter høje, og døningerne efter en storm kan holde sig i flere dage efter, at selve stormen havde lagt sig. Når som helst kunne frivagten risikere at blive purret ud, hvad enten de store sejl skulle sættes, bjærges eller brases.

- Hvordan garanterer man sig mod at få „falske“ Kap Hornere som medlemmer?

- Ja, nu ligger det sådan, at man ifølge de internationale regler kan optage sympatisører, som ikke nødvendigvis selv behøver at have rundet Hornet. Men i Danmark har vi altså valgt at højte stien helt „ren“ - vi optager altså kun „ægte“ Kap Hornere. Alle ansøgninger om optagelse skal godkendes af to personer, som i forvejen er medlemmer. På den måde har vi nogenlunde sikkerhed for, (at de rigtige folk optages. Desuden har vi en omfattende lektur om sejlskibe at støtte os til. Endelig er det jo sådan, at der ifølge sagens natur ikke kan være ret mange „ukendte“ Kap Hornere tilbage. Der vil derfor altid i medlemskredsen være nogen, der kender eventuelle nye kandidater personligt.

- Har De været ude for at måtte afvise personer, som ønskede at blive medlemmer?

- Det er sket, men næsten altid på grund af, at de pågældende ikke har været klar over vore optagelsesregler. Der findes jo mange udmærkede søfolk, som har sejlet i sejlskibe måske i årevis, men som ikke har rundet Kap Horn. Og har de ikke rundet Hornet, må vi jo afvise dem.

— STØT BLADETS ANNØNCØRER —

Bunden ud af fiskekasse, der var fyldt med maskingeværer

Men de tyske vagtposter opdagede intet, fortæller skipper Villy Jensen, Hirtshals, der drev Sverigesrute fra Skagen under krigen.

Fiskerne, som under sidste verdenskrig var beskæftiget med at sejle folk til Sverige og maskinpistoler den anden vej, måtte have et sæt ekstra nerver. Der opstod den ene uventede situation efter den anden, som kunne føre til foretagendets opdagelse og dermed alvorlige følger for fiskerne.

En nat, da man ved auktionskajen i Skagen var kommet ind med „fisk“, som man var ved at losse, gik bunden ud af en af kasserne. De tyske vagtposter stod næsten lige ved siden af, men de opdagede ikke, at kassens indhold var maskinpistoler. Havde det været tilfældet, kunne fiskeskipper Villy Jensen, Hirtshals, sikkert ikke i dag fortælle om, hvordan man narrede tyskerne og fik mange mennesker hjulpet til Sverige, og mange våben sejlet den anden vej til brug for modstandsbevægelsen.

Selv om tyskerne ikke var særlige opfindsomme med hensyn til at finde udgangspunkterne for de illegale ruter, så var det alligevel ved juletid 1943 lykkedes dem at få alle ruterne fra Jylland stoppet. Nu var gode råd dyre. Men modstandsfolkene Nyboe og Toldstrup rettede henvendelse til fiskeeksportør Holger Andersen, Skagen, der lovede at tage sig af sagen, og kort tid efter fandt han den mand, han skulle bruge. Det var skipperen på en 30 tons kutter, S 248 „Titayna“, Villy Jensen.

Villy Jensen og hans folk, hans bror Godi Jensen og Harry Andersen (alle tre kommet til Skagen fra Løkken som ganske unge), slog til uden betænkning. Kort efter nytår kom ruten i gang, og den holdt, til kapitulationen kom, idet de sidste flygtninge kom over dagen før, og den sidste sending våben kom til Skagen den aften, da frihedsbudskabet blev meddelt fra London i radioen.

„Titayna“ gik fra Skagen én eller to gange om ugen, og hver gang havde den et antal passagerer med, som regel fire-fem stykker. Flygtningene kom til Skagen dagen før ved middagstid, og om aftenen, når det var mørkt, blev de ført om bord i kutteren. Her blev de skjult i lasten bag fiskekasser.

Det hændte, når det blev uroligt vejr, at flygtningene måtte i land igen, og de boede da som regel hos fiskeeksportør Holger Andersen.

Alle fartøjer, som gik ud af havnen, blev undersøgt af det tyske havnepoliti, men heldigvis var det en temmelig overfladisk undersøgelse, så kutteren slap altid igennem, uden at tyskerne opdagede noget.

Fiskede for at have et alibi

„Titayna“ sejlede altid mod sydøst, og 15 sømil mod nordøst af Hirtsholmene fik den kontakt med Göteborg-kutteren GG 9, der var forbindelseskib. Passagererne kom så over i den svenske kutter, og til gengæld fik Skagen-kutteren illegale kurærer, våben, am-

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . (Guld) . Ubrø
1888
Tlf. *82 12 11 LEMVIG Gsm 472 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77

Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard

Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet. Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsen's bogtrykkeri, Lemvig.

munition og sprængstof. Der blev udvekslet en stor mængde post. Postsækken var altid forsynet med et stort blylod, så den straks kunne gå til bunds, hvis den måtte varpes udenbords.

Det hændte ofte, at der var tyske patruljefartøjer i nærheden af kontaktstedet, og „Titayna“ måtte sætte fiskegrejerne i havet. Men i øvrigt fiskede man som regel på hver tur for at have et alibi.

Når man kom ind med våben og andet gods, blev en del som regel kørt bort fra havnen af Holger Andersen på cykel. Våbnene blev skjult på hans loft, fortæller Villy Jensen. Men det skete også, at nogle af dem blev sendt med banen som fisk!

Disse våben gik som regel til City Hotel i Aalborg. Hotellet var besat af tyskerne, men de havde glemt at tage misteltenen i ed. Hotellets portier fungerede nemlig i stor udstrækning som dækadresse og våbenmodtager. „Titayna“ havde som regel 20-60 kasser våben og sprængstoffer med på hver tur, så det blev til adskillige tons udrustning, militærgrupperne modtog over Skagen.

10-øres brevkort som billet

Naturligvis kom ingen med „Titayna“ på sit glatte ansigt. Som legitimation skulle der medbringes et ti-øres brevkort, hvorpå navnet Poulsen var opført som afsender.

Engang kom der to amerikanske secret service-folk med over fra Sverige. De skulle videre til Tyskland, hvor de skulle arbejde. De var velforsynede med tyske papirer, penge og rationeringskort. Desuden havde de fem tyske guldtyvemarkstykker. De gav besked om, at hvis de sendte en kurér tilbage, skulle han legitimere sig med sådan en mønt. Det var en helt bombesikker legitimation, idet der i hele verden kun fandtes de samme fem guldtyvemarkstykker, som amerikanerne var i besiddelse af.

Man ved ikke, hvor fiskeeksportør Holger Andersen er bosat i dag. Efter krigen var han i nogle år i Hirtshals. Brødrene Villy og Godi Jensen har nu i mange år været i Hirtshals, hvor Villy Jensen er fiskeopkøber og endnu har en kutter i søen, mens Godi Jensen arbejder ved en minkfoderfabrik. Harry Andersen er stadig bosat i Skagen, men har sagt farvel til fiskeriet og arbejder på en fabrik.

Når det gik så godt med ruten fra Skagen til Sverige, siger Villy Jensen, - så skyldes det foruden held også det, at vi forstod at holde tæt. Der var i alt kun fem mennesker i Skagen, som vidste besked med det farlige foretagende. P. E.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Dersom der skulle være redningsmænd eller andre, der får vort blad, der har liggende årgange af samme, som de kunne tænke sig at glæde „Fiskeri- og Søfartsmuseet“ i Esbjerg med, da bedes meddelelse herom venligst tilsendt enten redaktionen her eller museet i Esbjerg.

Man vil meget gerne have de omtalte årgange til indbinding og opbevaring. red.

HIRTSHALS



**HANS SVENDSENS
SKIBSBYGGERI**

Alt i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

**A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS
HIRTSHALS ISVÆRK**

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET
VENDELBOBANKEN
HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser
Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Alltid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:
Jørgen Pedersen
Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:
Bogtrykker Gadgaard Nielsen
Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«
Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37
Næstformand: Axel Wejse
Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82
Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)
Nørre Vorupør . 7751 Sjerring
Johan H. Christensen
Thorupstrand . 9690 Fjerritslev
Anker Larsen
Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29
Theodor Jensen
Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58
Søren Sørensen
Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning

Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT

Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD

Aut. Installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK

Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER

BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED BYENS HJERTE

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyboren Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10-12 og 15-17 . Lørdag lukket

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for fiskerfartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodbløderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BADENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpilen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1868**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmetrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1970

37. aarg.

En af flyvevåbnets
redningshelikoptere giver
opvisning ved indvielsen af
den nye lufthavn i Tved
ved Thisted.

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpillen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1970

37. aarg.

En af flyvevåbnets
redningshelikoptere giver
opvisning ved indvielsen af
den nye lufthavn i Tved
ved Thisted.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

LEDIG

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ^{Å/S} Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 10

1. oktober 1970

37. årg.

Helikopteren i redningsvæsenets tjeneste

Herhjemme kan det vel siges, og med rette, at redningshelikopteren for alvor slog sit ry fast ved færgen „Skagerak“s forlis for et par år siden. Men siden da har der været udført mange helikopterredninger, hvilket ikke mindst vore fiskere og andre, der har været i nød, kan skrive under på.

Med helikopteren er det som med vore andre forskellige redningstjenester, at de går i aktion, når der kaldes, og det bliver altid påskønnet. Helikopteren er effektiv, og den er hurtig, hvad efterfølgende er det bedste bevis på.

Fra demonstration til alvor

Søndag den 13. september var der indvielse af den nye lufthavn ved Tved, nord for Thisted. Det var i samme anledning meningen, at helikopter og mandskab skulle vise flaget ved demonstration af redningsøvelser på pladsen. Helikopter og mandskabet var kommet – men så skete der det, at søværnskommandoen i Århus blev alarmeret af Göteborg radio, at der oppe ud for den norske kyst lå en slæbebåd med en syg mand om bord, og at norsk materiel ikke var for hånden. Om det videre forløb beretter „Thisted Dagblad“ i følgende:

En halv snes minutter inden det store opvisningsprogram skulle begynde, blev helikopterbesætningen alarmeret over radioen med besked om at undsætte en syg sømand helt oppe under den norske kyst, nærmere betegnet 15 sømil syd for Kristiansand. Igennem

højtaleren blev publikum orienteret om årsagen til, at helikopteren lige pludselig forlod lufthavnen.

Den svenske sømand var blevet ramt af et kvælningsanfald. Han tilhørte besætningen på slæbebåden „Ajax“, som anmodede om øjeblikkelig assistance. Den norske redningstjenestes helikopter-materiel be fandt sig på dette tidspunkt længere borte end det danske, og af den grund blev Søværnets operative Kommando i Århus alarmeret af Göteborg Radio. Helikopterbesætningen søgte at få en læge med fra Thisted, men da forsøget mislykkedes i første omgang, turde man ikke udsætte afgang.

Undsætningsekspeditionens tidsskema ser således ud:

Kl. 13.40 indløb meldingen fra Göteborg. Kl. 13.50 forlod helikopteren Thisted lufthavn. Kl. 14.17, altså mindre end en halv time senere, blev den syge sømand taget om bord, og kl. 14.30 landede helikopteren på fæstningsterrænet nær Kristiansand. 50 minutter senere, nemlig kl. 15.20, var redningshelikopteren tilbage i Thisted lufthavn, tidsnok til at udføre sin del af opvisningsprogrammet.

På mindre end to timer gennemførte helikopterbesætningen en undsætningsekspedition, hvis geografiske yderpunkter ligger sådan noget som 140 km fra hinanden i luftlinie.

Den svenske sømand fik kunstigt åndedræt undervejs til Kristiansand. Han var bevidstløs ved indlæggelsen på sygehuset.

Hollænderne og Nordost-passagen

Af Oscar Jensen

Allerede i året 1594 – næsten tre hundrede år før Nordenskjöld gennemsejlede Nordost-Passagen – havde hollandske søfarere forsøgt at løse den samme opgave. Formålet hermed var i begge tilfælde også det samme. Hollænderne ville ligesom Nordenskjöld finde en nordlig søvej til Kina og Indien, og til opgavens løsning havde byen Amsterdam bidraget med et vel udrustet skib – byen Enkhuyzen og provinsen Zeeland ligeledes med hver ét. Kaptajn Willem Barents, der var en habil sømand og navigatør, repræsenterede Amsterdam med skibet „Messenger“ og var ekspeditionens leder, mens de to øvrige skibe var under kommando af kaptajnerne Cornelis Cornelison og Brand Isbrant.

Alle tre skibe afsejlede fra Texel den 5. juni 1594, men allerede dagen efter havde kaptajn Barents tabt sine to ledsagende skibe af syne, og vi vil nu først følge Cornelison og Isbrant på deres separerede sejlads. Som det fremgår af deres enslydende beretninger, nåede disse to Lapland den 23. juni, hvorefter de fortsatte østover, og endnu midt i juni fandt de til deres store forundring vejret lige så varmt som i de varmeste hundedage i Holland, og de var meget plaget af Moskitoer. De nåede uden vanskeligheder øen Waigatz syd for Novaja Zemlja, hvor de mødte enorme masser drivtømmer, hvoraf en del også lå opskyllet på land; og da de passerede tæt forbi øens sydkyst, bemærkede de på denne flere hundrede afguds-billeder af træ i menneskelige skikkelser, som forestillede både mænd, kvinder og børn, og som alle vendte ansigterne mod øst.

Efter at være kommet gennem strædet mellem øen og det russiske fastland tyndede det ud i drivtømmeret, som dog ikke havde generet sejladsen synderligt; men til gengæld mødte de nu en mængde drivis – ofte som store sammenhængende flager, som voldte dem en del vanskeligheder. De kom dog også gennem dette og ud i åbent vand, og nu så det for dem ud, som om de havde sejlet alle hindringer agterud. Mod sydøst havde de stadig fastlandet i sigte. Dette strakte sig mod sydøst, og da de nu så, at farvandet langs dets kyst var isfrit, så langt øjet rakte, kom de uden at foretage yderligere udforskning til det resultat, at de havde opdaget en åben passage rundt om Nord-Asien til Kina, og de vendte så om og begav sig på tilbagevejen for at være de første, der bragte den glædelige nyhed til Holland.

Imidlertid var Barents med „Messenger“ nået til vestkysten af Novaja Zemlja, hvorfra han fortsatte nordover og gav flere pynter og mindre øer langs kysten navne. På 77° 25' nord bredde mødte han et mægtigt isbjerg, som man oppe fra vejrns ikke kunne se nogen ende på, og han så sig derfor nødsaget til at opgive yderligere fremtrængen mod nord. Så styrede han igen sydover langs kysten; men da han herefter snart fik vanskeligheder med svær drivis og tåge, kulde og stormfuldt vejr, begyndte hans mandskab at

knurre og nægtede til sidst rent ud at fortsætte. Så vendte også Barents om og begyndte tilbagevejen.

På hjemvejen faldt han i med ekspeditionens to andre skibe, som han ikke havde set eller haft føling med siden dagen efter afsejlingen fra Texel, og hverken kaptajn Cornelison eller kaptajn Isbrant lagde over for Barents skjul på deres begejstring over det resultat, de efter deres egen opfattelse havde nået; thi de troede som sagt fuldt og fast på, at de havde opdaget passagen nord om Asien til Kina og Indien; og de rapporter, de aflagde ved deres tilbagekomst til Holland, var så overbevisende for de interesserede parter i sagen, at der øjeblikkelig blev truffet foranstaltninger til at udsende endnu en ekspedition, som skulle fuldføre gennemsejlingen af den rapporterede passage.

Til denne anden ekspedition udrustedes syv skibe, hvoraf de seks medførte handelsvarer og superkar-goer, som skulle oprette handelspladser og faktorer og forestå handelen med de indfødte, som man måtte komme i berøring med. Det syvende skib var en mindre slup, som kun var bestemt til at ledsage de øvrige og eventuelt bringe efterretninger hjem om ekspeditionens fremskridt.

Disse omfattende forberedelser sinkede naturligvis ekspeditionens afsejling og viste sig også at være aldeles nytteløse – takket være ukendskab til forholdene blandt de mænd, der havde taget sagen i deres hånd. Skibene forlod ikke Texel før den 2. juli 1595, og først midt i august nåede de Novaja Zemlja. Man fandt øen utilgængelig på grund af is, og af samme årsag var al videre fremtrængen umulig. Kort sagt, hele ekspeditionen vendte om og ankom i god behold tilbage til Holland uden ringeste resultat.

Efter denne totale fiasko afslog styrelsen i de forenede hollandske provinser direkte at have mere med sagen at gøre, men den udsatte en stor belønning til den, der beviste, at den nævnte passage kunne gennemsejles. Så udrustede nogle storkøbmænd i Amsterdam to skibe og bemandede disse udelukkende med ungarle – mænd, som ikke havde tilknytning til eget hjem eller noget familieskab. Det ene af disse skibe var under kaptajn Cornelison Rijps kommando – det andet førtes af kaptajn Jacob Heemskerke Hendrickson, og med dette fulgte Willem Barents som foretagendets øverste leder.

Denne tredje ekspedition afsejlede fra Amsterdam den 10. maj 1596, og den 1. juni var de to skibe nået så langt mod nord, at de havde sejlet nattens mørke agterud, og da de den 4. i samme måned nåede op på 71° nord bredde, observerede de ved nattetid og til deres store forundring flere vidunderlige bisole. Den 5. faldt de i med den første drivis, som de på lang afstand antog for svaner, og den 7. sejlede de mellem is som mellem to fastlande. Her fandt de på isen mange æg fra en fugleart, som de kaldte rødgå, fordi denne fugl under flugten udstødte nogle skrig, der

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. bådmand Anders Peter Nielsen, Skallerup, er afgået ved døden den 6. august 1970. Anders Peter Nielsen var født 5. oktober 1878 og ansat ved redningsvæsenet fra den 1. oktober 1918 og afskediget 30. september 1938.

Fhv. bådmand Martin Kristiansen, Blåvand, er afgået ved døden den 19. august 1970. Martin Kristiansen var født 11. august 1894 og ansat ved redningsvæsenet den 1. oktober 1920 og afskediget 31. oktober 1952. Han havde fået tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæumsmedalje.

Fhv. opsynsmand Søren Thøgersen Sørensen, Vester Agger, er afgået ved døden den 11. august 1970. Søren Sørensen var født 23. december 1882 og ansat ved redningsvæsenet 1. januar 1910 og afskediget 30. september 1952. I 1942 blev han dannebrogsmænd, og endvidere havde han fået tildelt redningsvæsenets 100-års jubilæumsmedalje.

Fhv. bådmand Jacob Johnsen Høy, Nymindegab, er afgået ved døden den 5. september 1970. Jacob J. Høy var født 29. juli 1880 og ansat ved redningsvæsenet den 1. oktober 1922 og afskediget den 30. september 1944.

Fhv. bådmand Christian B. Frønde, Skagen Havn, er afgået ved døden den 3. september 1970. Chr. Frønde var født 21. november 1899 og ansat ved redningsvæsenet 1. august 1924 og afskediget 31. marts 1944.

65 år

Fhv. bådformand Carl F. Frandsen, Esbjerg, fylder 65 år den 27. oktober 1970.

Fhv. betjeningsmand Karl R. Knudsen, Svaneke, fylder 65 år den 1. oktober 1970.

Fhv. bådmand Peter W. Thygesen, Sønderho, fylder 65 år den 11. oktober 1970.

lød som „rot, rot, rot“. De dræbte også flere isbjørne i nærheden af en ø, som de kaldte Bjørneøen, og imidlertid holdt de trods stadige isvanskeligheder mod nord og opdagede Spitzbergen, men her sagde isen „stop“, og begge skibe drejede af og holdt østover.

Den 1. juli opstod der uenighed mellem Cornelison Rijp og Barents. Cornelison Rijp ville absolut sejle tilbage til Spitzbergen, som de netop havde forladt. Han påstod, at de sikkert ville kunne finde en passage i nærheden af denne øs østkyst, og trods ihærdig protest fra Barents vendte han om og sejlede mod vest igen – mod Spitzbergen.

Imidlertid fortsatte Barents mod øst over det hav, som intet menneske tidligere havde befaret, og som siden har båret hans navn. Han sejlede dog ned på en lavere bredde og styrede efter det kariske stræde mellem øen Waigatz og Novaja Zemlja. Han nåede at komme gennem strædet og ind i det kariske hav

60 år

Betjeningsmand Theodor Iversen, redningsstation Rindby, fylder 60 år den 8. oktober 1970.

50 år

Bådmand Arne F. Pedersen, redningsstation „Løkken“, fylder 50 år den 22. oktober 1970.

Bådmand Betin M. Lassen, redningsstation „Rømø“, fylder 50 år den 16. oktober 1970.

Bådmand Hans Kr. Jacobsen, redningsstation „Vejr“, fylder 50 år den 23. oktober 1970.

Bådmand Ansgar M. Christoffersen, redningsstation „Gl. Skagen“, fylder 50 år den 10. oktober 1970.

25 års jubilæum

Nedennævnte har alle den 1. oktober 1970 25-års jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

Betjeningsmand H. E. L. Jensen, Kandestederne.
Betjeningsmand Møller Nielsen, Kandestederne.
Opsynsmand Knud F. Lauritsen, Lønstrup.
Bådmand Betin M. Lassen, Rømø.
Bådformand Niels P. J. Munk, Stenbjerg.
Bådmand og mp. Theodor A. Nielsen, Thorsminde.
Bådformand Johan H. Kristensen, Thorup Strand.
Opsynsmand Ejnar Hansen, Thyborøn.
Bådmand og mp. Anders Kr. Kristensen, Thyborøn.
Betjeningsmand Niels Skytte, Tuskær.

Ansættelse på prøve

Arkitekt Alfred Hansen er ansat på prøve ved redningsstation Gl. Skagen fra og med den 1. oktober 1970.

Afskedigelser

Betjeningsmand Kristian H. Frederiksen, redningsstation Stevns, er på grund af alder afskediget fra redningsvæsenets tjeneste ved udgangen af september måned 1970.

Bådformand P. Andersen, redningsstation Østerby, er på grund af alder afskediget fra redningsvæsenets tjeneste ved udgangen af september måned 1970.

Bådmand og motorpasser H. B. Andersen, redningsstation Østerby, er efter eget ønske afskediget fra redningsvæsenets tjeneste ved udgangen af september måned 1970.

den 17. juli og holdt så nordover, så længe isen tillod det – stadig med Novaja Zemljias østkyst i sigte. Således nåede han helt op på den 76. breddegrad omtrent på højde med Kap Nassau på øens modsatte side. Men på denne høje bredde blev vinden så kontrær og isen så foruroligende, at Barents foreløbig foretrak at forlænge sit skib til et isbjerg, som efter hans målinger ragede 96 fod op over havfladen, og som at dømme efter det lodskud, han havde taget i dets nærhed, måtte antages at ligge fast på grund og således være velegnet til at holde skibet – i hvert fald til forholdene bedredes, og Barents imødeså med fortrøstning en snarlig ændring.

Der kom også en snarlig ændring, men den bedrede på ingen måde forholdene – tværtimod. Uden noget forudgående tegn eller varsko smøgede isbjerg pludselig skibets fortøjninger af sig, slog en kolbøtte og brækkede under øredøvende larm i mange hundrede stykker, så Barents og hans mandskab nu

befandt sig omgivet og indeklemt mellem et utal af mindre isbjerge i de mest fantastiske formationer. Ved denne pludselige og tilsyneladende katastrofale omvæltning var skibets ror revet af og sønderbrudt. Bådene var blevet maset som nøddeskaller, og samme skæbne kunne når som helst også ventes at ville overgå skibet. Efter moden overvejelse indså Barents nu, at ethvert forsøg på at fortsætte eller vende tilbage i denne sæson måtte opgives, men med ukuelig energi og næsten overmenneskelige anstrengelser lykkedes det ham og hans sejge ungarle-mandskab at få skibet manøvreret ind til kysten af Novaja Zemlja, hvor de i en vig, som Barents gav navnet „Ishavn“, med de mørkeste udsigter gik den kommende vinter i møde.

Den 27. august blev isens pres i denne vig så voldsomt, at skibet blev løftet flere fod i vejret, og man frygtede, at det ville kæntré; men under tordnende larm som en kanonade, der fik de ombordværende til at tro, at deres sidste time var kommet, mindskedes presset igen så pludseligt, at skibet formelig plumpepede tilbage i dets rette element. Tre dage efter rejste der sig en forrygende snestorm, som fik ismasserne til at skrue endnu voldsommere end hidtil, og hvorunder skibet snart løftedes helt ud af vandet og snart plumpepede tilbage igen – løftedes op og plumpede ned – op og ned i det uendelige med de forvitrede ismassers tårnhøje skruringer og under deres bragende kanonade.

Således forløb døgn efter døgn, og skibet blev under den hårde medfart ilde tilredt og lækkede som en si. Men angsten for at det skulle synke eller kæntré, hvilket en tid havde været rådende blandt de ombordværende, svandt pludselig, da det den 5. september klemte fast mellem svære isblokke blev skruet ind på grundt vand, hvor det hævet højt op på det alpeagtige underlag stod urokkeligt fast og lige så uberørt af havvand som i en tørdok.

Barents lod derefter straks afholde skibsråd, og for tilfældet af, at skibet skulle blive skruet ud på dybt vand igen og synke, besluttede man at bringe provianten ind på land, og så snart snestormen var stilnet af, blev dette arbejde også påbegyndt. Foruden provianten blev tillige alle ombordværende våben med al dertil hørende ammunition transporteret bort fra skibet – ligeledes sejl til telt samt værktøj for om muligt at reparere de af skrueisen maste både, der nærmest kun var vragestumper, men som de dog også tog med.

Da skibet kun havde været sparsomt forsynet med reserve-rundholter og andet nyttræ, og det, der havde været, var opbrugt på rejsen, meldte savnet af træ sig hurtigt. Et telt ville næppe kunne yde tilstrækkelig beskyttelse mod den kommende vinters kulde – eller mod bjørne og eventuelt andre vilde dyr, så det ville være højest nødvendigt at få bygget et hus. Og da Barents var klar over, at der ikke voksede træer på Novaja Zemlja, sendte han et hold på otte mand – alle bevæbnede med musketter – ud på eftersøgning langs kysten for om muligt at finde drivtømmer.

Denne eftersøgning gav også et ikke helt ringe resultat. De otte udsendinge fandt virkelig store mængder drivtømmer og trærodde, som antagelig var dre-

vet til havs ad Sibiriens store floder og var skyllet op på Novaja Zemljas kyst. Om dette fund skrev Barents i sin dagbog:

„Vi takkede Gud for hans nåde og vort store held; thi dette drivtømmer gør os ikke alene i stand til at bygge et hus, men det vil også give os brændsel til at holde kulden ude i den lange vinter“.

På interimistisk sammentømrede slæder måtte det fundne drivtømmer transporteres en lang og besværlig vej over ujævn is, gennem sne og i bidende kulde, som sled huden af folkens hænder og ansigter. Men de vidste alle, at arbejdet var til deres eget vel, så ingen knurrede over strabadserne, og den 15. september havde de fået ophobet et ret betydeligt lager af drivtømmer i nærheden af skibet, hvor huset skulle bygges, og arbejdet på dette blev herefter straks påbegyndt.

Ved den tid var Barents' mandskab fuldtalligt, og ham selv iberegnet rummede lejren i alt 16 voksne mænd og en kahytsdreng. Men en dag, mens alle var travlt beskæftiget med huset, fik lejren uventet besøg af to granvoksne isbjørne, som havde fået farten af en tønde salt kød, der stod opslået og uden låg tæt ved skibet. Den ene bjørn havde allerede sit hoved nede i tønden, da tømmermanden tilfældigt fik øje på den, og uden betænkning gik han løs på de tyvagtige bæster uden andet våben end en økse, han netop havde i hånden, idet han dog samtidig gav alarm til kammeraterne. Han brugte øksen efter bedste evne, men uden anden virkning end at bjørnen med et vredt grynt trak hovedet op af tønden, hvorefter den oprejst på bagbenene tog tømmermanden ind i sin vældige favn, knugede ham, så han tabte både vejret og øksen, og inden kammeraterne kom til og med et velrettet og dræbende musketskud gjorde ende på den ulige brydekamp, var så godt som alt liv klemte ud af tømmermanden, og han døde inden aften – den sidste dag i september. Bjørnen var ramt gennem det ene øre og var faldet stendød til jorden, hvorefter dens kammerat skæmt af skuddet var flygtet i så stor hast, at det ikke var lykkedes at få ram på den.

Tømmermandens død var et føleligt tab. Han var den, der dårligst kunne undværes under arbejdet med huset. Men med mange besværligheder under de ugunstige vejrforhold og med mange forstyrrelser af omstrejfende bjørne, som man stadig måtte være på post for, blev arbejdet dog ufortrødent fortsat, og sidst i oktober stod huset omsider færdigt til at modtage sine beboere, hvis antal nu var skrumpet ind til femten, efter at en ung sømand under en jagt på bjørne var kommet ud for den samme sørgelige skæbne, som var overgået tømmermanden.

Det var heller ikke ret meget for tidligt, at de fik et bedre læ mod den kommende vinter. Den 14. november så de solen for sidste gang i dette år, og den lange mørketid indfandt sig med en frygtelig kulde. Deres vin og øl bundfrøs i flasker og tønder og skilte sig i to dele. Vandet blev til is og resten til en tyk, klæbrig væske, og smeltedes de to dele sammen igen, blev resultatet en næsten udrikkelig substans. De havde foreløbig ingen mangel på brændsel, men dette

formåede kun til en vis grad at holde kulden ude. I vinterens løb lykkedes det dem at dræbe nogle få bjørne og ræve, og disse dyrs skind kom dem meget til gode i dette klima, hvor deres egen ekvipering langtfra var tilstrækkelig.

En beskrivelse af disse menneskers ensformige vinterliv, som de hovedsagelig måtte leve inden døre, ville blive lige så kedsommelig, som det må have været for dem selv. Deres primitive bolig var det meste af tiden næsten begravet i sne, og de mærkede ikke stort andet af den verden, de levede i, end at de endnu ikke havde forladt den. Udenfor hylede storm efter storm, og voldsom snefygning gjorde det meste af tiden jagt og andet ophold i det fri umuligt; og indendørs, hvor væggene var tapetseret med tommetyk is, måtte de benytte alle deres evner og al deres opfindsomhed for at holde blodet i cirkulation. De opvarmede kanonkugler i deres ild og lagde dem ved deres fødder, og de pakkede sig ind i alt, hvad de havde af klædningsstykker, men det hjalp allsammen kun lidt, og de var undertiden helt stive og hvide i ansigterne som lig. Den jævnhed og naivitet, der ofte gav sig udslag hos deltagerne i denne ekspedition, er ypperligt illustreret i en optegnelse fra den sidste dag i året 1596. Det hedder heri:

„Den 31. december var det fremdeles dårligt vejr med en forrygende storm fra nordvest, under hvilken vi var så forsvarligt indespærrede i huset som i et fængsel, og det var så isnende koldt, at bålet på vort ildsted næsten ikke gav nogen varme. Når vi stak vore fødder hen til ilden, brændte vore strømper, og stanken fra den svedne uld stak os i næsen, før vi mærkede det ringeste til heden, så nu har vi foreløbig nok at gøre med at stoppe og lappe“.

En senere optegnelse lyder således:

„Den 5. januar fejrede vi helligtrekongersaften med pandekager, som vi bagte i bjørnefedt, og som vi skyllede ned med en optøet substans, der engang havde været herlig vin. Vi trak lod om, hvem der skulle besørge underholdningen, og loddet faldt på kanoneren, som vi hyldede til konge over Novaja Zemlja“.

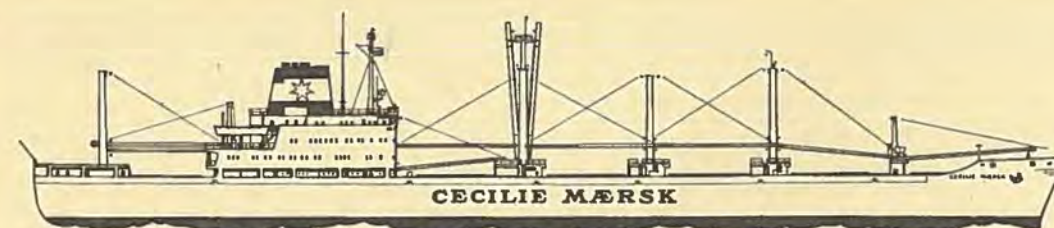
Alt dette var naturligvis for ikke at give sig hen i den håbløshed, som de under de herskende forhold ikke kunne undgå at føle.

Den 12. februar dagedes vejret så meget, at de kunne komme ud af huset, og de fandt straks friske bjørnespor i sneen. Disse ledte hen i nærheden af skibet, hvor tre store bjørne havde lejet sig. Bjørnene gik straks over til angreb, da tre af ekspeditionens deltagere nærmede sig stedet – de to bevæbnede med partisaner og den tredje med en musket. Kampen var således talmæssig lige, og den endte med, at to af bjørnene blev nedlagt, mens den tredje tog flugten. Dette var ekspeditionens første bjørne i dette år, og de kom tilpas; thi de gav tilsammen 200 pund fedt, som var særlig tiltrængt – dels til føde og som smørelse til deres af kulden medtagne hud og dels til at holde deres lampe brændende. Senere på vinteren fik de flere besøg af bjørne ved huset, og skønt disse også var meget aggressive og endogså gjorde flere energiske forsøg på at sprænge husets dør, fik de dog ikke andet ud af deres angreb end tabet af et par af deres kammerater, som faldt for velrettede musketskud.

I begyndelsen af marts observeredes der åbent vand, og nu begyndte disse indefrosne og fra den øvrige verden afsondrede mennesker håbefuldt at se fremefter mod befrielse – mod den dag, isen ville slippe dem af sit lange og knugende favntag. I april satte isen langs kysten i med at skrue. Den skød sig op i tårnhøje skodser og dannede ligesom hele bjerglandskaber; og da de nåede ind i maj, blev det meget småt med provianten. Flere af ekspeditionens deltagere var nu sløvede af uvirksomhed, og en enkelt havde skørbugen også fået tag i.

Den 15. maj blev det besluttet at bryde op og forlade stedet med slæder og begge bådene, såfremt skibet inden månedens udgang ikke var fri af isen. Man gik så atter i gang med at reparere bådene, som dog først måtte graves ud af sneen, men arbejdet gik kun småt fra hånden. Værktøjet var uhandterligt i deres kolde og kraftløse hænder, og de blev fremdeles ofte forstyrret af omstrejfende bjørne. Dog fik de – skræmte af udsigten til ynkeligt at omkomme på Novaja Zemlja – omsider de to både i nogenlunde sødygtig stand, og da de ved en grundig undersøgelse af skibet fandt, at dette med de forhåndenværende materialer og hjælpemidler ikke ville kunne istandsættes, besluttede de at forlade det.

Så gik Barents, kaptajn Hendrickson og styrmanden



A.P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Claes Adrianson i gang med at skrive breve, hvori de udførligt skildrede deres 10 måneders ophold i Ishavn og årsagen til, at de måtte forlade skibet. Disse blev anbragt på et sikkert sted i huset og en kopi af dem i hver af bådene. Det stod Barents klart, at de enorme ismasser, der tårnede sig op, så langt øjet rakte mod øst og syd, ville gøre dem tilbagevejen mod det kariske stræde umulig; og den 12. juni begyndte de så den besværlige vandring med de to både og provianten over den knudrede og toppede skrueis mod det åbne vand, som skimtedes i det fjerne mod nord. Barents og Claes Adrianson kunne på grund af sygdom og invaliditet efterhånden næppe holde sig oprejste og måtte inden længe transporteres i slæderne, der også rummede den tilbageværende proviant til 15 mand i en ubestemt tid, og som bestod af en sæk hårdt brød, en hollandsk ost, en side flæsk og nogle få flasker af den substans, der engang havde været vin.

Efter uhyre anstrengelser nåede de frem over paki- sen og fik uden uheld bådene i vandet, hvorefter de skiftede provianten fra slæderne over i dem – lige meget i hver båd. Så satte de sejl, og nu begyndte disse 15 hollændere, hvoraf flere var dødssyge, en båd- færd, som trods enhver beskrivelse. I bidende kulde, gennem hylende storme, under skiftende snefog og slud, udtærede af sult, forfrosne og gennemblødte til skindet stred disse stakler sig frem over det arktiske hav, men uden synderligt håb om nogensinde at se deres hjemland igen.

Den 20. juni nåede begge bådene, som troligt fulgtes ad, at komme rundt om Novaja Zemljas nordligste pynt, hvorefter de styrede mod syd langs øens vestkyst. Dagen efter blev Claes Adriansons tilstand meget betænkelig, og det stod kammeraterne klart, at han ikke ville leve længe. Da Barents, som også var meget syg, hørte dette, fremstammede han næppe hørligt: „Jeg vil hurtigt følge efter“. Således gik det dog ikke; thi Barents havde næppe fremstammet sin spådom, før han sank sammen og udåndede i kaptajn Hendricksens arme. Han blev således den første, men inden dagen var gået til ende, fulgte Claes Adrianson ham i døden; og få dage efter blev det lille selskab yderligere reduceret ved et dødsfald blandt de menige søfolk.

Den 1. juli kom de to både igen i overhængende fare mellem svær skrueis, der efterhånden blev til en fast sammenhængende masse, så de måtte tømme bådene og trække disse op, hvorefter de måtte slæbe dem og resten af provianten mere end en halv mil, før de igen nåede åbent vand; og under denne transport og flere lignende, der fulgte efter, til de nåede helt isfrit vand ud for Lawrence-bugten, gik en del af deres fattige proviant tabt. Således strabadserede de sig frem i 44 dage og nætter og nåede omsider hen i nærheden af øen Kolgudew ud for Tschesskaja-bugten, hvor de glædeligt overraskede faldt i med to russiske skibe, hvis besætninger, efter at de med undren og medfølelse havde hørt om hollændernes gennemgædede strabadser og lidelser, forsynede dem med en god portion rugbrød og røget fuglevildt. Disse russere gav ingen som helst oplysninger om årsagen til

deres egen tilstedeværelse i dette farvand, og så snart de havde modtaget mange taksigelser for deres ydelse og hårdt tiltrængte hjælpsomhed, sejlede de bort for at røgte deres egne hemmelighedsfulde affærer.

Efter endnu 35 dages sejlads vestover i de to åbne både – fremdeles under de mest farefulde omstændigheder – nåede disse af lidelser og savn forkomne og udtærede hollændere den 2. september ind til Kola i Lapland, hvor de til deres store og glædelige overraskelse fandt kaptajn Cornelison Rijk ligge med ekspeditionens andet skib; og 8 uger senere fandt de en længe tiltrængt hvile og kunne hygge sig lunt inden døre ved deres egne hollandske bilæggerovne, efter at de dog først havde været til stor modtagelse i Haag hos prinsen af Oranien.

Således endte dette tredie hollandske forsøg på at finde søvejen til Kina nord om Asien – den såkaldte Nordost-Passage – og således endte denne ekspeditioners overlevende deltageres næsten 80 dages lange fart med to åbne både over det nordlige Ishav.

Det skal her tilføjes, at huset ved Ishavn blev fundet af den norske Ishavsforsker Elling Carlsen, da denne 1871 omsejlede Novaja Zemlja. Huset lå da endnu uberørt af noget menneske, siden Spitzbergens berømte opdager Willem Barents og hans ledsagere 275 år tidligere havde forladt det, og tidens tand havde ikke gnavet synderligt på det i de forløbne år. Indendørs var alt, som det var efterladt. Stegepande og kogekejs stod ved ildstedet. Forskellige redskaber stod opstillet i hjørnerne. Det gamle skibsur hang på væggen, og indsvøbt i olieret sejldug fandtes Barents', Hendricksens og Adriansons breve, der gav fyldestgørende oplysninger om alt, hvad der var hændt i den lange vinter 1596-97. At disse efterladenskaber må have grebet finderne stærkt, kan der ikke være tvivl om, men det, der rørte dem mest, var alligevel et par små sko, som havde tilhørt den lille kahytsdreng, som døde kort efter overflytningen fra skibet til huset. Alle disse efterladenskaber fra den uheldige ekspedition, som blev bragt hjem af Elling Carlsen, afsendes senere til Haag, hvor de som museumsgenstande den dag i dag vidner om Hollands indsats i den arktiske forskning.

Af »Fru Anna Elisabeth Rørbye's Legat« vil der i december måned 1970 kunne uddeles et antal portioner til

1. Trængende, danske kystboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv på søen.
2. Enker eller børn efter danske kystboere, der ved redningsforsøg har tilsat livet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til

REDNINGSVÆSENET
Overgaden o. Vandet 48 C
1415 København K

hvortil de udfyldte skemaer må være tilbagesendt inden den 20. oktober 1970.

Legatbestyrelsen.

Strandvagten i aktivitet

Hvad enten man nu med glæde eller vemod er gået ind over tærsklen til efterårs måneden september, skulle vi helst endnu i nogle uger nyde alt det skønne, som en god september kan stå for, i form af friske, solklare dage og hybenpragt på grene.

Men vore redningsmænd må ud, hvad enten det er mørke eller regn. De er fra 1. september undergivet strandvagtordren, og indtil vi når april, må de i ond vejrlig, storme og tåge døje og tage imod det, der kommer – også strandinger.

Det er deres job, som de afvikler med sædvanlig godt humør. Det er folk, der våger, mens vi sover, og det endda for et vederlag, der ikke kan misundes dem.

Dette sidste understreges af den kendsgerning, at mange opsynsmænd ved raketstationer, der ikke har fast ansat mandskab nok til at kunne sætte vagt og derfor skal leje frivillige til jobbet, har meget svært ved at få hyret vagten af den enkle grund, at en redningsmand ikke kan tjene mere ved at gå strandvagtsturen end en arbejdsmand oppebærer i arbejdsløshedsunderstøttelse.

Dette forhold gør, at en opsynsmand i mange tilfælde må gå tiggergang i sin by for at finde en villig mand til jobbet.

Derimod er det lettere for opsynsmanden ved stationer, der både er udstyret med båd og raket, idet der her er ansat flere folk og altså tilstrækkeligt til vagthold uden fremmedhjælp. At så opsynsmænd ved raketstationer i modsætning til kolleger ved båd- og raketstationer ikke oppebærer vederlag for udsætning af vagt, må være en højere visdom – logisk er det i hvert fald ikke, og det må der for rimelighedens skyld rådes bod på.

Det er i øvrigt et problem, der ikke er fremmed for vor hovedbestyrelse, da det har været fremme på de sidste generalforsamlinger.

Over for bladet udtaler formanden, Wenzel Rasmussen, at han udmærket ser det skæve forhold, og jeg har besluttet på at gå til bestyreren for at få det rettet.

Hvad redningsmanden får for en strandvagt, er ikke de store penge. Hans timeløn er, som årene er gået, kravlet op fra et par kroner til i dag 14,00 kr.

Men strandvagten er altså nu i aktivitet.

Maagen.

De mange meningsløse drukneulykker

En af badelivets mørke sider er de mange helt meningsløse drukneulykker – et forhold som man nok i nogen grad må forlige sig med, indtil vore gæster får lært, at Vesterhavet nu engang ikke er hverken at ligne ved Øresund eller Østersøen. Vesterhavet kan være vekslende af karakter, fra det smilende blide, der er egnet til at give den fremmede et falsk billede, for understrømmen registreres ikke på havoverfladen, og det er netop denne, der skaber de mange triste badeulykker.

Kystens folk lader ingen lejlighed gå forbi for



HIRTSHALS
HANS SVENDSENS
SKIBSBYGGERI
Alt i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS
HIRTSHALS ISVÆRK
Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET
VENDELBANKEN
HIRTSHALS AFDELING
Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM
Telefon (08) *94 19 44
God borgerlig middag . Pæne værelser
Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN
Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40
Allid 1. kl. a kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN
LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION
Telefon (08) *94 10 11
Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION
STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG
Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16
Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen
Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen
Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37
Næstformand: Axel Wejse
Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82
Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)
Nørre Vorupør . 7751 Sjørring
Johan H. Christensen
Thorupstrand . 9690 Fjerritslev
Anker Larsen
Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29
Theodor Jensen
Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58
Søren Sørensen
Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

atter og atter at fortælle tyske turister, der er de mest uerfarne og dumdristige, om virkeligheden. Den dobbelte drukneulykke for nogle dage siden ved Vorupør understreger, at det er værd at lytte efter stedkendtes råd.

Strandfogeden havde kort forinden advaret familien og sagt, at det var farligt at svømme ud på dåværende tidspunkt. Der blev ikke taget notits; de svømmede ud, og to satte livet til. Det er der for mange, der gør, og det er den mørke side af medaljen i sommerglæden. Man kan intet effektivt gøre over for voksne mennesker, udover at oplyse om farer, der lurar, og derudover at være rigeligt forsynet med redningsmateriel ved badestrande, hvor flere tusinde mennesker ferierer sommeren igennem. Det gør der ved pladser som Agger, Stenbjerg, Vorupør og Klitmøller.

*

Det vil være kendt at kystredningsvæsenet for et par år siden stationerede speedredningsbåde ved stationerne Hvide Sande og Thorsminde. Det blev et værdifuldt supplement til de tungere M/redningsbåde, der naturligt er længere om at rykke ud end den lette speedbåd, der i en håndvending er klar til at gå i aktion. Der blev ved den lejlighed lovet, at også andre kystredningsstationer eventuelt kunne få stationeret sådanne både, når det skønnedes klarlagt, hvad nyttevirksomhed de havde. Det kan siges, at de to speedbåde allerede har gjort god nytte og vil være af stor værdi på nævnte pladser. Det er vel altid svært at påstå, at den eller den ulykke kunne have været afværget, hvis og såfremt dette eller hint havde været for hånden. Et forhold vil dog altid have gyldighed, at hurtig hjælp er dobbelt hjælp.

*

Ved den ovenfor nævnte begivenhed gik M/redningsbåden fra Nr. Vorupør straks til undsætning, men uheldet ville, at der for det første er ca. fem kilometer til Sdr. Vorupør, hvor ulykken fandt sted, og havet var tillige uroligt. Det lykkedes derfor ikke at finde den ene af de omkomne, medens den anden var kommet på land, men var da allerede død.

Maagen.

Af »Kasserer Gottlieb Ølsted's Legat« vil der i december måned 1970 kunne uddeles et antal portioner til

1. Gamle, afgåede medlemmer af *bådmandskabet* ved stationerne under det tidligere „Nørrejydske Redningsvæsen“.
2. Midlertidig hjælp til enker efter eller børn af medlemmer af nævnte bådmandskab, fortrinsvis medlemmer som er omkommet under udøvelse af redningsarbejdet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningssekema tilsendt ved henvendelse til

REDNINGSVÆSENET
Overgaden o. Vandet 48 C
1415 København K

hvortil de udfyldte skemaer må være tilbagesendt inden den 20. oktober 1970.

Legatbestyrelsen.

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Urer
1838
Tel. *82 12 11 LEMVIG Gldo 4 72 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77

Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard

Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63

ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLÅSTHÅNDEL

BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet.

Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsen bogtrykkeri, Lemvig.

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Gøisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning
Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED BYENS HJERTE

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10-12 og 15-17 . Lørdag lukket

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for flisefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodbinderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplæn«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1868**LEMVIG TANDTEKNIK**

Holmstrup & Madsen

eksam. tandtekniker

ALT I MODERNE TEKNIK

Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB**DANSK****ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
Vestervig**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1970

37. aarg.

**Stenbjerg landingsplads**

Hvide Sande Fiskeauktion

v. Otto Jensen
Statsautoriseret
Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen
Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Harald Winkel
Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerplæn«

Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.

AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866

**LEMVIG TANDTEKNIK**

Holmstrup & Madsen
eksam. tandtekniker
ALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB**DANSK****ESBJERG
TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP



BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG

SKAARUP & SALSKOV

Smede- og maskinværksted
Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61
Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

☆
Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret
v. Jens Steen
Telefon (07) *83 14 11



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1970

37. aarg.



Stenbjerg landingsplads

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88

BALTIC
HOTEL

Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMEL - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

DANMARKS
HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) AStA 782

LEDIG

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk A/S

Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 11

1. november 1970

37. årg.

Det engelske redningsvæsen har glasfiberbåd i udvikling - den er på 19 fod

Måske er denne båd velegnet for Vestkysten

I forrige nummer af „Tidsskrift for Redningsvæsen“ slog vi til lyd for, at der ved de redningsstationer på Thy-kysten, hvor sommerens badeliv er stort, blev stationeret hurtiggående speedbåde for hurtigere at kunne komme nedstede til hjælp.

Vi har luftet sagen for redningsbestyrer Askov Petersen, der til dette og andre spørgsmål udtaler:

Redningsvæsenet (RDV) har som bekendt gennem nogen tid afholdt forsøg med 4 stk. glasfiberfartøjer af ovennævnte type.

Fartøjerne er fremstillet i England og apteret og udrustet ved H. P. Petersen's Bådeværft i Nyborg, hvor også hvert enkelt fartøj er grundigt afprøvet inden aflevering.

De pågældende fartøjer er stationeret således:

RST „Thorsminde“. Længde: 13 fod. Motor: 25 HK. Fart: Ca. 20 knob.

RST „Hvide Sande“. Længde: 17 fod. Motor: 85 HK. Fart: Ca. 30 knob.

RST „Gedser“. Længde: 17 fod. Motor: 85 HK. Fart: Ca. 30 knob.

RST „Neksø“. Længde: 17 fod. Motor: 85 HK. Fart: Ca. 30 knob.

De tre fartøjer på 17 fod er stationeret på vandet, når ikke is forhindrer det, men er i øvrigt forsynet med hver sin specialbyggede trailer for transport på land.

Fartøjet på 13 fod blev anskaffet til at dække Nisum Fjord efter stationering af en større motorredningsbåd (MRB) i Thorsminde nye havn.

Erfaringen har vist, at fartøjet må anses for tilstrækkeligt til denne opgave, men at den i de fleste tilfælde vil være for lille til anvendelse ved kysterne mod åben sø.

Fartøjet vil blive bibeholdt - muligvis med en anden stationering - men der vil næppe blive anskaffet flere af denne størrelse til brug i RDV.

Fartøjet i Hvide Sande dækker i samarbejde med „MRB 34“ Ringkøbing Fjord samt kyststrækningen nord og syd for Hvide Sande til omkring Søndervig og Bjerregaard. Kyststrækningerne dog fortrinsvis i badesæsonen.

Fartøjet i Gedser dækker i samarbejde med „MRB 24“ de landløse grunde „Rødsand“ syd for Lolland

mellem Hyllekrog og Gedser, endvidere den inderste del af Gedser Rev samt østkysten af Falster til og med Marielyst. Sidstnævnte fortrinsvis i badesæsonen.

Fartøjet i Neksø dækker i samarbejde med „MRB 14“ fortrinsvis kyststrækningen fra og med Neksø til og med Dueodde, der foruden badeområderne tillige omfatter Broens Rev, Salthammer Rev og fiskerihavnen Snogebæk.

Alle tre fartøjer har vist sig fuldt ud at svare til de stillede forventninger, idet de er særdeles stabile, lette at manøvrere, har stor sødygtighed efter deres størrelse og er meget hurtige, når forholdene tillader det.

Fartøjerne må anses for velegnede til de påtænkte opgaver i forbindelse med „Inshore Rescue“; men som ventet er de på grund af deres særlige skrogform og høje fart meget ubehagelige at sejle, når der er sø på mere end ca. 1/2 meter i højden. RDV har søgt i nogen måde at råde bod herpå ved montering af hydraulisk fjedrende sæder, hvilket har bedret en del på dette forhold.

Endvidere er der som forsøg og med godt resultat anskaffet transportabelt radiomateriel i fornødent omfang, så RST, MRB og DORY kan stå i indbyrdes forbindelse under øvelser og redningsaktioner.

RDV er opmærksom på, at der ved disse kystredningsstationer er behov for et let fartøj, der er bekvemt at søsætte, let at manøvrere og som kan opnå god fart og endvidere har god stabilitet og gode søegenskaber. De nu afprøvede 17 fods fartøjer af DORY-typen besidder i alt væsentligt disse egenskaber; men dels består der et problem i at få et sådant fartøj søsat fra den åbne kyst med pålandsvind og uden at beskadige propeller m. v., idet propellerne af hensyn til fremdrivningen nødvendigvis skal være fri af fartøjets bund, og dels har det engelske redningsvæsen under udvikling et glasfiberfartøj på ca. 19 fod, som muligt kan vise sig velegnet også i det danske redningsvæsen.

Bl. a. af disse grunde er det vanskeligt for RDV på nuværende tidspunkt at udtale sig om, hvorledes udviklingen på dette område vil blive ved de danske kystredningsstationer; men RDV håber at kunne få disse spørgsmål afklaret i løbet af vinteren.

Lildstrand bliver raketstation

Som følge af havets stærke angreb på kyststrækningen ved Lildstrand har det ikke været muligt for RDV at sikre stationshuset, hvorfor dette nu er styrtet i havet.

Huset var tømt forinden, og „MRB 26“ henstår indtil videre i sikkerhed på stranden.

Det er herefter RDV's hensigt, så snart „MRB 33“ stationeres i Hanstholm efter hovedeftersyn og modernisering i Esbjerg at lade RST „Lildstrand“ omdanne til raketstation og derpå inddrage „MRB 26“ til hovedreparation og modernisering.

Søværnets Bygningsdistrikt (SBV) undersøger i øjeblikket på RDV's vegne mulighederne for enten at det hus, hvori raketmateriellet m. v. for tiden er opbevaret, overtages (købes) af RDV, eller at en del af stationshuset ved RST „Hanstholm“ flyttes til Lildstrand.

Huset i Hanstholm er opført af træ og var under sidste periode af 2. verdenskrig midlertidigt flyttet til Røhr.

Eftersom MRB i Hanstholm nu er stationeret i den nye havn, er det mindre end halvdelen af stationshuset, der nu benyttes til raketmateriellet, og dersom det nu benyttede hus i Lildstrand ikke viser sig egnet til formålet, er det hensigten at flytte den ikke benyttede del af stationshuset i Hanstholm til Lildstrand.

J. P.

De gamle fyrskibe afløses af fyrbåke

Udskiftningen skal efter Fyrdirektoratets plan være afsluttet inden for 20 år. – Ny fyrbåke ud for Sjællands Rev.

De ni tilbageværende fyrskibe i danske farvande skal udskiftes med fyrtårne, men tempoet angives af bevillingsmyndighederne, og derfor vil der gå en snes år, før det sidste fyrskib er lagt op, oplyser fyrdirektør, kommandørkaptajn A. Legind, Fyrdirektoratet.

For et par år siden blev i Læsø Rende placeret en fyrbåke til afløsning af det udstationerede fyrskib, og til foråret skal et tilsvarende fyrtårn afløse fyrskibet ved Sjællands Rev.

Dette tårn er blevet støbt i den tørdok ved Limfjorden, hvor de fem elementer til Limfjordstunnelen i sin tid blev støbt, og er nu bugseret til Østre Havn i Ålborg. I de kommende måneder foretager Fyrdirektoratets teknikere installation af den automatisk styrede teknik. Til april næste år sejles tårnet til sin position ved Sjællands Rev.

Det ny fyrbåke, som koster 3-4 mill. kr., består af et fundament med en diameter på 25 meter og en højde på 14 meter, mens selve tårnet er 5 meter i diameter og 27 meter højt. De placeres på en vanddybde på 9,7 meter. Til støbningen er medgået 1500 kubikmeter beton. Automatikken i fyrbåken styres fra nærmeste fyrtårn på land, og eftersyn kan foretages selv i isvintre, idet teknisk inspektion flyves til tårnet, hvis top er projekteret som helikopter-landingsplads. Sådanne platforme skal samtlige tårne forsynes med.

Besparelse på 300-400.000 kr.

– Vi regner med inden for en periode af 20 år at udskifte de ni resterende fyrskibe med faste konstruktioner, fortsætter fyrdirektør A. Legind. – Det er efterhånden vanskeligt at skaffe mandskab til de ensomme og isolerede vagter på de forankrede skibe, og det giver visse problemer, men primært sker udskiftningen, fordi vi med fyrbåkene får en navigations-effektivitet, som det ikke er muligt at opnå med fyrskibene. På disse båke kan etableres fyrvinkler, som det ikke kan lade sig gøre på fyrskibene, der aldrig ligger helt rolige, og endvidere får vi mulighed for installation af en række hjælpemidler, vi ikke har været i stand til at installere på fyrskibene. For skibsfarten indebærer det betydelige fordele at navigere efter faste konstruktioner i stedet for fyrskibene, og for staten er det ikke mindst en økonomisk gevinst. Fyrskibene koster hver 3-400.000 kr. i årlig drift, og disse penge spares, når samtlige fartøjer er udrangeret. Men hvor hurtigt Fyrdirektoratets plan kan gennemføres, afhænger af det tempo, hvormed vi får bevilninger til bygning af flere fyrtårne. a-o

Oliekilder i Nordsøen

Det stadig større og større forbrug af olie overalt på kloden er baggrunden for, at der ofres enorme summer for stadig at opspore nye forekomster til det tilsyneladende umættelige behov. I bestræbelser herfor har man i de seneste år også inddraget Nordsøen, hvor de tilstødende lande har fået tildelt hver sit område efter et nærmere anerkendt princip.

Fælles for samtlige nationer, hvortil jo også vi hører, er håbet om, at det helt store oliefund må falde netop i ens egen turban, og hertil er der vel stort set intet at indvende – foreløbigt er det Norge, der ligger i spidsen, hvad heldet angår, idet der menes at være så rigelige olieforekomster i et fund, at det kan betale sig at udvinde olien. Tilbage er så måden, den kan føres til fastlandet på, hvilken er endnu ikke endelig afgjort.

Det er derimod den kendsgerning, at der i forbindelse med fund af olie kilder og disses udnyttelser vil være en åbenbar yderligere fare for forurening af nordsøens hidtil så yderlige fiskevand, idet olieforurening og fisk nu engang ikke kan trives sammen.

Jeg er da fuldkommen klar over, at dette at argumentere imod olieindvinding i Nordsøen vil være at ligne ved at råbe imod blæsten, for her er det alene millionerne, der tæller og gør udslaget – ligesom det samme er tilfældet med problemet giganttankerens placering i olietransporten – beskyldningen om sortsyn og ude af trit med udviklingen ville straks være rede som modargument.

Ind i alt det med olien, der som forureningsobjekt længe har været en plage, men som ingen af os kan undvære, står *fiskeriet*, og bliver der virkelig tale om olieforekomster af betydning i Nordsøområdet, da er en forurening i større eller mindre grad en uundgåelig følge – idet man vel kan anse det gamle ord for dækkende, der siger, at hvor der handles, der spildes der også. Maagen

Mands Minde

Dødsfald

Fhv. betjeningsmand Leo Frøstrup, Kandestederne, er afgået ved døden den 15. september 1970. Leo Frøstrup var født 29. september 1926 og ansat ved redningsvæsenet fra den 1. oktober 1953 og afskediget 31. august 1970.

Fhv. bådmand Theodor Hansen, Manø, er afgået ved døden den 15. september 1970. Theodor Hansen var født 21. september 1876 og ansat ved redningsvæsenet 1. oktober 1912 og afskediget 30. september 1936.

Fhv. bådmand Niels Marinus Christian Johansen, redningsstation Slettestrand, er afgået ved døden den 29. september 1970. Niels Johansen var født 28. marts 1886 og ansat ved redningsvæsenet 1. december 1916 og afskediget 30. september 1946. Han var dekoreret med redningsvæsenets 100-års jubilæumsmedalje.

80 år

Fhv. betjeningsmand Peder C. Pedersen, Tisvildeleje, fylder 80 år den 8. november 1970.

75 år

Fhv. opsynsmand Svenning Boye, Rindby, fylder 75 år den 10. november 1970.

60 år

Fhv. bådmand Peder N. Jørgensen, Skagen Havn, fylder 60 år den 21. november 1970.

Fhv. bådmand Max A. Petersen, Sønderho, fylder 60 år den 12. november 1970.

Fhv. bådmand Mads B. Jacobsen, Tuskær, fylder 60 år den 19. november 1970.

Betjeningsmand H. E. L. Jensen, redningsstation Kandestederne, fylder 60 år den 23. november 1970.

50 år

Betjeningsmand Jacob A. Jensen, redningsstation Blaavand, fylder 50 år den 5. november 1970.

Bådmand og motorpasser Carl Rasmussen, redningsstation Sæby, fylder 50 år den 14. november 1970.

Afskedigelse

Betjeningsmand Albert H. Tranberg, redningsstation Gudhjem, er på grund af alder afskediget fra redningsvæsenets tjeneste ved udgangen af oktober måned 1970.

Bådmand Lars G. Bloch, redningsstation Vejrs, er efter eget ønske afskediget fra redningsvæsenets tjeneste ved udgangen af oktober måned 1970.

HJÆLPEFONDEN

De, som ønsker at komme i betragtning ved uddelingen af Hjælpefondets midler, vil kunne få ansøgningsskemaer tilsendt ved henvendelse til Formanden for »Foreningen af danske Redningsmænd« – W. O. Rasmussen, Havnevej 223, 8500 Grenå, til hvem skemaerne tilbage-sendes i udfyldt stand **senest d. 15. november**. Skemaerne skal være udfyldt korrekt.

Næsen . . .

Hyde Park er navnet på det grønne område i London, der er kendt som stedet med de mange talerstole. Enhver kan her frit give udtryk for sine politiske eller religiøse meninger.

En venlig og ivrig lille mand talte et sted kristendommens sag. – Dette irriterede en mildest talt meget rødneset mand, der tydeligt nok levede mest af gin og whisky.

– I med jeres religion, afbrød han taleren. – Nu har kirken eksisteret i 2000 år, og se, hvordan verden ser ud!

Taleren så et øjeblik indtrængende på afbryderen, og så kom det: – Kære ven, nu har vand eksisteret ikke i tusinder, men i millioner af år, men se, hvordan Deres næse ser ud!

Der går ingen både tilbage

I „Vendsyssel Tidende“ digter Mette Madsen Ålborg-Århus-København bådene.

I lå der ved kajen
for enden af gaden,
et syn, der var trygt,
når vi vandred' i staden.

Og når vi sku' rejse
og entrede skivet,
vi følte, at I
var det sikre i livet.

Vi elskede fløjten
og flaget med snipper,
salon og billetmand
og tjener og skipper

og venlige jomfru'r
med fehår og page.
Vi gav jer vor tillid,
vor krop og bagage.

Når tog havde snestop,
og startbaner spejled',
så husker vi jer
som De Friske, Der Sejled'.

Hvorfor vil I så
i de jyske distrikter
for fremtiden stå
som De Fyre, Der Svigter.

Den skotske redningsbådsulykke

I anledning af den sorgelige redningsbådsulykke, hvorved 5 redningsmænd fra Fraserburg i Skotland satte livet til, blev der som bekendt indsamlet en gave blandt vore medlemmer og tilsendt de efterladte. Vi bringer nedenstående brevveksling, der fulgte sagen, som vi har ment det rigtigst at sætte i bladet.

Foreningen af danske Redningsmænd

Grenaa, den 22. Juli 1970.

Til

Hrr Fiskeriattaché J. C. Bogstad
67 Pont Street
Kgl. Dansk Ambassade
London S. W. 1.
England.

Jeg tillader mig herved Høfligst at henvende mig til Dem vdr. en pengeindsamling, som er foretaget i »Foreningen af danske Redningsmænd« - Indsamlingen er til de efterladte ved redningskatastrofen ved Skotland den 21. Januar 1970, hvor 5 Redningsmænd fra Fraserburg ombord i Redningsbåden »Duchess of Kent« - satte livet til for at undsætte den danske Fiskekutter »Opal« af Skagen. Det indsamlede beløb, der udgør ca. 3000 danske Kroner - er som nævnt indkommet ved indsamling mellem danske Redningsmænd, og da jeg, der er Foreningens Formand, ikke kender adressen i Fraserburg hvortil beløbet kan sendes, ville det være mig en stor glæde, hvis De ville være mig behjælpelig dermed.

Med venlig Hilsen
»Foreningen af danske Redningsmænd«
Wenzel O. Rasmussen, Formand
Havnevej 223 - 8500 Grenaa - Danmark

FISHERIES ATTACHÉ ROYAL DANISH EMBASSY LONDON - MADRID - LISBOA

LONDON, S. W. 1. 10. august 1970.
67, PONT STREET.
J.Nr.3.G.10.
TELEPHONE: 01-584-0102
TELEX: 24894 DANNEBROG LDN.

Hr. Wenzel O. Rasmussen,
Formand for »Foreningen af danske Redningsmænd«,
Havnevej, 223,
8500. GRENAA.

Jeg takker for Deres venlige brev af 22.f.m., som jeg på grund af bortrejse først nu kan besvare.

Det er en smuk tanke, der har givet sig udslag blandt Deres forenings medlemmer, og jeg er vis på, at de efterladte efter de fem omkomne redningsmænd ombord i »Duchess of Kent« med største taknemmelighed vil modtage Deres medlemmers gave.

Som det måske vil være Dem bekendt, overrakte jeg for nogle måneder siden en tilsvarende gave på »Skagen Fiskeriforening« og »Dansk Fiskeriforening«s vegne. Overrækkelsen fandt sted ved årsmødet i den skotske afdeling af »Royal National Life-Boat Institution« i Glasgow.

De kan imidlertid sende det indsamlede beløb, i en bankcheck i engelsk mønt, udstedt til »Royal National

Life-Boat Institution«, til kassereren for afdelingen i Fraserburgh under følgende adresse:

A. CRIGHTON, Esp.
Honorary Treasurer,
Royal National Life-Boat Institution,
81, Broad Street,
FRASERBURGH,
Aberdeenshire,
SCOTLAND.

Mr. Crighton vil være taknemmelig, dersom De i følge-skrivelsen angiver hvorledes beløbet tænkes anvendt og uddelt. Til Deres orientering kan det oplyses, at fiskernes bidrag ønskedes fordelt til de fem enker i forhold til antallet af uforsørgede børn. Hvis De sympatiserer med denne fordelingsordning, kan De blot skrive, at De ønsker beløbet fordelt på samme måde som de danske fiskeres.

Dersom jeg iøvrigt kan være Dem til hjælp, hører jeg gerne fra Dem.

Med venlig hilsen
J. C. Bogstad
Fiskeriattaché

Foreningen af danske Redningsmænd

Grenaa d. 7 September 1970.

Mr. A. Crighton, Esq.
Honorary Treasurer
Royal National Life - Boat Institution,
81, Broad Street,
Fraserburg,
Aberdeenshire,
SCOTLAND.

Med vor dybeste medfølelse og i erindringen om kæntringen af Redningsbaaden »Duchess of Kent« - d. 21 Januar 1970, hvorved 5 Redningsmænd fra Fraserburg satte Livet til for at undsætte den danske Fiskekutter »Opal« af Skagen, har »Foreningen af danske Redningsmænd« fra sine aktive og passive medlemmer og flere, modtaget kontante bidrag der ønskes fordelt til de efterladte efter Ulykken.

Vi beder Dem derfor venligst Mr. Crighton, om at De som kasserer for »Royal National Life - Boat Institution« afdeling i Fraserburg, vil være os behjælpelig med at fordele det indsamlede beløb, der andrager i danske Kroner 3.252,00 - paa samme måde som de danske Fiskeres - det vil sige - at beløbet fordeles mellem de fem Redningsmænds familier i beløb i forhold til antallet af Børn der skal forses.

I haab om, at De saaledes venligst vil være os behjælpelig med at uddele det mødsendte beløb saa retfærdigt som muligt, beder vi Dem herved modtage vor bedste Tak derfor.

Med venlig hilsen
»Foreningen af danske Redningsmænd«
Wenzel O. Rasmussen, Formand
Havnevej 223 - 8500 Grenaa - Danmark

Svarskrivelse fra Fraserburg - oversat til dansk:

Til Mr. Wenzel O. Rasmussen,
Formand »Foreningen af danske Redningsmænd«,
Havnevej 223,
8500 GRENAA
Danmark

Det er mig en glæde at anerkende modtagelsen af Deres brev af 7/9-70 indeholdende en check på £ 181-18-11 til familierne til de mænd der mistede deres liv i redningsbåden »Duchess of Kent« den 21. januar 1970.

Jeg har bemærket at det er Deres ønske, at dette beløb bliver delt mellem familierne i forhold til antallet af børn i hver familie. Det vil være mig en stor glæde at udføre Deres

Havets stolte svaner

ønske på denne måde og jeg vil benytte denne lejlighed til at udtrykke over for Dem og medlemmerne af det danske Redningsvæsen og andre en meget dybfølt tak på Fraserburgh Committee of the Royal National Life-Boat Institution's vegne. Deres gavmildhed og spontane reaktion overfor tilstanden for familierne, som mistede deres forsørgere er der sat stor pris på, og jeg kan forsikre Dem, at enkerne og familierne vil blive dybt rørt når de modtager Deres penge. Jeg må sige at til trods for deres frygtelige tab har enkerne og deres børn været meget tapre og de gør deres bedste for at leve som deres mænd ville have ønsket det.

Endnu engang min dybfølte tak til Dem og alle der var med i denne storslåede gave.

yours faithfully,
Royal National Life-Boat Institution
Fraserburg Braugh
70 Broad Street,
Fraserburg. A B 4 5 A S.

»Marie Magdalene« var bygget med høj rigning til stor sejlføring. Foruden storsejl og mesansejl med topsejl på begge var der både fok, klyver og flyinggip. Var vinden ret agter ind, kunne storsejlet fires fuldt til den ene side, medens man satte en stor bredfok ud til den anden side. Styrehus var der intet af - man havde kun den såkaldte rorbænk at sidde på. Besætningen bestod af 6 mand. Den almindelige skik på den tid var, at udbyttet blev delt i 10 parter, hvoraf båden fik 4, og resten fordeltes på mandskabet.

Vore fiskepladser på daværende tidspunkt var på Alborgbugten og i farvandet omkring Anholt. Desuden fiskedes en del på Kobbergrunden sydøst for Læsø. Forårsfiskeriet foregik på vestkysten, lige fra Skagen til Horns rev.

Hårdt arbejde som fisker ved århundredskiftet

I modsætning til nutidens snurrevodsfiskeri brugte man dengang to sæt vod. Når det ene træk blev halet til borde, roede man i skibets jolle ud med vod og tove til næste træk. Og så må det bemærkes, at hele indhivningen af de mange hundrede favne tov og vod blev udført ved håndkraft. Blæste det op til hårdt vejr, eller når man skulle forlade fangstpladsen, måtte den store, tunge skibsjolle bringes indenbords, hvilket kunne være drøjt nok, selv når det var magsvejr.

Bøf, kartofler og rabarbergrød for 35 øre

Det var ikke store tal, vi regnede med dengang - hvad fortjenstmulighederne angik. Vi betragtede det som toppris ved landing i København at kunne opnå 5 kr. for 1 lis-pund af de største rødspætter - og man var godt fornøjet, hvis man fik 10 øre pr. pund for kuller og torsk. Men så kostede dengang et par ekstra-fine læder-søstøvler, der nåede til omtrent op midt på maven, heller ikke mere end 12 kr. - og når vi i København købte middagsmad på et af spisehusene i nærheden af Gammelstrand og f. eks. blev beværtet med bøf, kartofler og rabarbergrød, kostede det så-mænd kun 35 øre.

En del af fangsten blev landet i Sæby og Frederikshavn, men meget almindeligt var det, at kuttere efter nogle dages fiskeri på Alborgbugten satte kur-

Af de store sejlkutteres stolte saga

Emil Laulund var af gammel fiskerslægt fra Sæby, og han blev selv fisker. En af de stoute og retlinede typer, som vil blive mindet og husket også i årene fremover. I 1904 var han med til at stifte Sæby Fiskeriforening, hvis formand han i øvrigt var i årene 1911-1917. Emil Laulund var en alvorsmand - sjældent stod hans plads tom i kirke og missionshus. Og fra hans kutters mastetop vajede dueflaget, symbolet på »Broderkredsen på havet«.

Emil Laulund blev skipper i en ung alder. Først på »Immanuel«, senere »Marie Magdalene« - to store sejlkuttere - og sidst den lille haj »Saron«, fra hvilken han først gik i land, da han var 71 år gammel.

Den, der skriver disse linier, havde nogle måneder før Emil Laulunds død - det var i 1938 - en samtale med den gamle havets søn. Det drejede sig om hans færden omkring århundredskiftet med den store sejl-kutter »Marie Magdalene«, for hvis 6-mands besætning han var skipper.

Fra min hukommelse og fra notater af vor samtale vil jeg lade Emil Laulund fortælle om episoder fra hav og havn - som han havde oplevet det...



A. P. MØLLER THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

sen mod København og solgte fangsten dér. Frederikshavn-bådene fiskede væsentlig på de samme pladser som sæbynitterne – og mange kapsejladser blev foretaget ned gennem Kattegat på vej til Gammelstrand. Kronborg var dengang lige så kendt af de nordjyske fiskere som fyrskipet i Læsø rende. Med en nordvestlig „piber“ kunne distancen fra fiskepladsen på Ålborgbugten til København sejles på 15-16 timer.

Kommenskringlerne til mutter og børnene

En af traditionerne fra hin tid man med respekt for sig selv holdt i ære, var, at man i København købte nogle store bundter kommenskringler med hjem til mutter og børnene. Kringlerne kostede 2 øre pr. stk. og var trukket på sejl garn – 50 kringler i hvert bundt.

Købmanden på Anholt

Og så var der også købmanden på Anholt, hvor fiskerne fra Vendsyssel jævnlig kom for at proviantere. Hans første velkomst var altid at byde på en dram (den var jo billig!) Men vi fiskere, der ikke nød spiritus, bad i stedet om at få en cigar (den var straks lidt dyrere!) og købmandens valgsprog blev efterhånden til en stående sætning, der forplantede sig til hele Kattegat: „Ja, ja, folkens, men la' os nu først se, hvor stor hand'len blywer!“

Fiskegrossererne på Gammelstrand – og det tredje bud

Engang havde vi med „Marie Magdalene“ fanget en stor last fisk. Vi forlod Ålborgbugten og regnede med at kunne nå København mandag morgen og få solgt vor fangst. Det blæste imidlertid hurtigt op – og med en nordvestlig kuling i ryggen nåede vi Gammelstrand i hovedstaden allerede søndag – sådan hen på aftenen. To københavnske fiskegrosserer kom om bord og ville absolut købe vore rødspætter – lige pr. omgående. Men vi fiskere, der førte „Dueflaget“ i mastesoppen, holdt strengt på, at der ikke måtte handles på helligdage. Vi sad nede i kahytten og drak aftenkaffe, medens fiskehandlerne ventede på, at klokken skulle slå 12 – så begyndte mandagen jo – og vi kunne handle, uden at vor samvittighed ville få konflikt med det 3. bud: Kom hviledagen i hu . . .

Ventetiden blev imidlertid for lang for de to københavnerne, og den ene af dem så sit snit til at stille klokken en time frem. Det blev dog opdaget af en af mine folk, den unge Sæby-fisker Michael Hyttel. De to „smarte“ fiske-grosserer fik nu besked på at gå fra borde – pr. omgående – og aldrig mere sætte deres ben i „Marie Magdalene“.

Emil Laulund var fader til to sønner, der også blev selvstændige fiskeskippere. De døde begge i 1949. Den ældste, Vallentin Laulund, var mangeårig fører af „Fylla“ samt fører af Sæby redningsbåd. Den yngste søn var Hjalmar Laulund. Han ejede og førte Doggerbank-kutteren „E. Laulund“. Hjalmar Laulund var bosiddende i Grimsby, hvor hans urne nu står ved alteret i en af byens kirker.

N. P.

100 tanker i tusmørke

er titlen på en lille bog af forfatteren Knud Andersen, der er udgivet på Borgens Forlag.

Vi, der har fulgt denne forfatter igennem årene og hver gang hans nyeste bog er kommen på markedet – slugt den og ventet på den næste, hvad unægteligt har givet både glæde og en vis form for sport – idet der er gået ikke mindre end – hold dig nu fast – 45 bøger fra hans hånd.

Et par smagsprøver på „100 tanker i mørket“ plus en kommentar fra anm., der har den glæde tillige at være forfatterens ven.

*

Vi fører en beundringsværdig kamp mod mol, rust og rynker, for vi ved, at vi taber i sidste ende.

*

Vi har det godt i lille Danmark. En dag vil det nok ikke koste mere end halvanden krone at tjene én.

*

Unge piger bruger P-piller og troster sig med, at børnene ikke bliver misfostre for i tredje generation.

*

Mig forekommer det ufatteligt, at nogen kan tro på en nådig skaber, som efter legemets død vil lade sjælen leve evigt, for jeg fatter kun det, mine fem sanser kan gøre rede for, og er mere tryk ved at bygge på kviksand end på den troens diamantklippe, der kaldes urokkelig. En stormflod kan ingen sikre sig imod, men vi kan da prøve at do stående.

Jeg har forstået på J. P. Jacobsen's Niels Lyhne, at i denne „stående“ stilling ligger en protest. Jeg har besluttet mig til at ville dø bedende. Kan vi to gamle venner blive enige om det – så forstås vi hinanden igen.

jp.

Jul på havet

Der er tradition for, at dette fine, maritime julehæfte er årets første af sin art, og den kendetegner sig hvert år i godt stof og smukke illustrationer.

Disse begynder vi med og nævner dem i rækkefølge, med skoleskibet „Danmark“, der står sundet ind, og den skyldes maleren A. Laursen. Det næste er af maleren Landt, en gammel jagt med bredfok i flovt vejr – der følger en illustration af Erik Thorsen, marinemaleren Svend Aage Larsen, viser en Hamborg-bark – og en dejlig akvarel af Th. Lange-lund. Maleren Niels Jensen fra Blokhuis giver os et stemningsbillede af en vodbåd i magsvejr, og der afsluttes med et Sinding-maleri – hertil kommer i hæftet fine gamle litografier som illustration til nogle artikler.

Men vi må have de enkelte pennenførere præsenteret også, og de er: Sigurd Jonassen, Børup Sørensen, Otto Ludvig, Ken Ravn, Jørgen Pedersen, Kaj Lund med tolværkskunst, O. Bentzon, Børup Sørensen, C. G. Saltoft. En anekdote, „Kong Chr. X og den svenske fiskerkone“, er en lille perle, der viser majestæten, som han var, altid rede til en god spøg.

Jul på Havet er som vanlig redigeret af Axel Barentzen – og den koster i år 12 kr.

jp.

HJERTELIG TAK

til redningsbestyrer Aaskov Pedersen og redningsmandskab og pensionister for opmærksomheden på min 25-års jubilæumsdag.

Hilsen *Johan Kristensen*
Thorupstrand

Må de få lite at gøre

Det er vor kyst, det gælder – lad os håbe, at vejr- og vindguder vil være rimelige i den hårde høst- og vintertid, som forestår. Lad os slippe de tragedier, som hvert år sker i vore farvande, og som det ikke står i menneskelig magt at afværge. Enten fordi hjælpen ikke var for hånden, eller fordi elementerne var for stærke. Det er jo ganske ugørligt at være alle steder på denne uhyre lange, oftest meget tyndt befolkede strækning eller på de vældige havvidder udenfor den.

Vi har i dag 32 redningsfartøjer, svært mange af dem med en sødygtighed og effektivitet, som de fleste lande kan misunde os. De har også i over 75 år været hovedelementet i søredningstjenesten, og det vil fremdeles være dem, som straks og først rykker ud, når det gælder.

Men måtte der blive liten brug for dem – ikke på grund af disse fartøjer og mandskaber om bord – men fordi der da samtidig vil være mindre fare for alle på søen. Det gælder da især dem, som er i slige situationer, at hjælp ikke er menneskeligt muligt. Vi arbejder for en bedst mulig redningstjeneste, og selv om den endnu har mangler, kan vi notere fremskridt år for år.

(Norsk redningsvæsens blad „Kystvakst“)

Fra min køjesæk

Jeg vil ove mig i at takke – jeg bliver aldrig færdig dermed. Dette er en enkelt af de sætninger, der kan læses i sømandsmissionær P. Lodberg-Jensens nylig udsendte bog, der er udkommet på Lohses forlag.

Bogens titel, *Fra min køjesæk*, skaber straks forventninger, for der er før kommet gode ting fra samme forfatters køjesæk, og forventningen skuffer ikke. Den nye bog er en god bog, synes jeg.

Ellers er jo forfatteren velkendt over det ganske Jylland og øerne med for den sags skyld, for han har nemlig det ved sig, at foruden at være en mild og glad ordets forkynder – også kan være en særdeles skrap mand, der ligesom kollegaen Peter kan slå til med sværd, selv om det dog kun foreløbigt har været med åndens sværd. Han er en dansk mand den sømandsmissionær, og han er også en kristen mand, hvad han nu i en menneskealder har gnistret for at være bekendt.

*

Derfor findes han af og til på barrikaderne, hvorfra han nu sidst har talt dunder til lovgivningsmagten, som han mener har sat sig et i øvrigt tvivlsomt minde ved at have åbnet sluserne for abortloven, pornografi i tekst og billeder, som sammen er med til at gøre vort gamle, kristne land særdeles tvivlsomt berømt. Det kan ikke være rigtigt, mener Lodberg Jensen vel, at vi både vil være eksportører i hedningemissionær og pornografi – og sømandsmissionæren vil aldrig godkende den „smilende“ sætning, at når først landets befolkning og dernæst alverden har spist sig mæt i porno, så tabes interessen. Det er ikke syndens lære, mener han –

Så meget om den glade forfatters person, der altså har udgivet en ny bog og dermed har vendt bunden i vejret på sin køjesæk, hvori der er meget godt og intet slet.

*

Der er ikke mindre end 12 afsnit i bogen med 165 sider i smukt udstyr. Titlerne er følgende: Min barndoms by - Mine kære forældre - Fromme, stærke kvinder - Fiskertyper - Den gamle slægt - Du, som hører bønner - Fra arbejdsmarken - Rimerier med kommentarer - Snapshots - Broder Munter – en

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Sølv . Guld . Ubrø
1888
TLF. *82 12 11 LEMVIG GIBS 47229

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingbjerg . Harboøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 63
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 66
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,
bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet.
Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brevkort meddelt til Gadgaard Nielsens bogtrykkeri, Lemvig.

herlig rejsefælle - Vidnesbyrd om så kongelig en Gud - og På falderebet.

Flertallet ved, at Lodberg Jensen har rod på Holmslands Klit, ellers har han selv fortalt det, for det er hans stolthed. Fisker blev han og siden den missionær, der aldrig groede ud af tøjet. Derfor hans mange varme og muntre skildringer og ditto sjove historier, men i øvrigt er bogen rig på person-typer, han har mødt på rejser rundt om i landet. Heraf har vi snuppet et par i flugten. En fiskeskipper havde i mange år haft en dygtig husbestyrerinde. Lad os kalde hende Marie. En dag ved middagsbordet lagde husherren kniv og gaffel og spurgte alvorligt: Marie, trouer du it, wi sku ta og gywt wos? - Marie rødmede og svarede: Deet kan da godt være Anders. Det grundede han lidt på. Så kom det: Ja, men hvem i al-verden trouer du der wil ha wos - - Eller konen, der sagde til manden: Hva vil do ha for for a hint en fawn brænd ind, hvortil den galante herre svarede: A trouer nesten eet, A wil tjen mier i daw.

*

Forfatterens lyriske åre kommer også til udtryk i bogen i form af en række både alvorlige og muntre vers. Sømands-missionær Lodberg Jensen, den glade fisker, der efter en snes år på havet, blev en ordets forkynder, er nu gået i land, men med sin bog har han sat sig et varigt minde.

En alvorlig bog, der tager sigte efter det, forfatteren altid vil, at drage og overbevise - men på samme tid slås der en tyk streg over den desværre udbredte opfattelse, at missions-folk er kedelige tørvetillere og mangler smil til hverdagen. Det passer ikke for forfatterens vedkommende - hvis Broder Munterhed, bestemt må have været - som han selv siger det - en herlig rejsekammerat, og det hvad enten han på sine årelange togter i vort land, er blevet budt lune eller, hvad vel også kunne hælde, klamme gæsterum. Hans bog, *Fra min kofesæk*, må være årets julegave, og da navnlig for de med mindste tilknytning til havet - ja, kort sagt til dem, der endnu har lunet og smilet i behold. Husk endelig, når sø-mandspakken skal sendes at få bogen købt! Forsidebilledet er farvelagt - en kutter, der lænser støt og sikkert mod Esbjerg - for så vidt jeg kan se, er det broderen Frederik's „skiw“, hvilket ikke gør det ringere. *jp.*

Søfartens bibliotek

Søfartens Bibliotek har udsendt sin årsberetning for 1969-70. Det fremgår, at der er blevet oprettet 63 nye skibsbiblioteker, medens der er udgået 51 - hovedsagelig som følge af skibes salg til udlandet.

Man takker alle, der ved gaver og bidrag har gjort det muligt at forsyne skibsbibliotekerne med bøger. En særlig tak rettes til skibsbibliotekarerne, der har påtaget sig pasning og udlån af bøgerne om bord.

Biblioteket, der fra 1960 blev godkendt af finansministeriet som berettiget til at modtage gaver med den virkning, at gaveren kan fratække beløbet i sin skattepligtige indkomst efter bestemmelsen i lovbekendtgørelse nr. 326 af 15. december 1969, § 8 A, om gaver til almenvelgørende formål, har indtil videre modtaget tilsvarende godkendelse.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Dersom der skulle være redningsmænd eller andre, der får vort blad, der har liggende årgange af samme, som de kunne tænke sig at glæde „Fiskeri- og Søfartsmuseet“ i Esbjerg med, da bedes meddelelse herom venligst tilsendt enten redaktionen her eller museet i Esbjerg.

Man vil meget gerne have de omtalte årgange til indbinding og opbevaring. *red.*



HIRTSHALS
HANS SVENDSENS
SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS
HIRTSHALS ISVÆRK
Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET
VENDELBOBANKEN
HIRTSHALS AFDELING
Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM
Telefon (08) *94 19 44
God borgerlig middag . Pæne værelser
Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN
Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40
Alltid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN
LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION
Telefon (08) *94 10 11
Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION
STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG
Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16
Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

»TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN«

Ansvarshavende redaktør:

Jørgen Pedersen
Ydby . 7760 Hurup, Thy . Tlf. (07 - 95 21 11) Ydby 70

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen
Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) *82 15 00

»Foreningen af danske Redningsmænd«

Hovedbestyrelse:

Formand: O. Wenzel Rasmussen
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37
Næstformand: Axel Wejse
Nørregade 15 . 6960 Hvide Sande . Tlf. (07) 31 11 82
Kasserer: Niels Chr. Andersen (Grønkjær)
Nørre Vorupør . 7751 Sjælland
Johan H. Christensen
Thorupstrand . 9690 Fjerritslev
Anker Larsen
Havnegyden . 4583 Sjællands Odde . Tlf. (03) 42 05 29
Theodor Jensen
Sandgade 8 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 12 58
Søren Sørensen
Fiskebrogade 5 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89

SKAGEN
SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Geisnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning
Telefon (08) 44 12 77 (2 lin.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. Installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED
MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 94

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
BYENS HJERTE
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED

Morsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn
Stiftet 2. aug. 1847 . Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00
Kontortid 9.30-12.30 og 14-18
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket
Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10-12 og 15-17 . Lørdag lukket

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG
C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for flisefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning
som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodblinderi og tovtjæveri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN . TLF. (05) 12 03 87

LEDIG

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpløen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45**KØB****DANSK****ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00

**Rederi-aktieselskabet****»Myren«**

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG

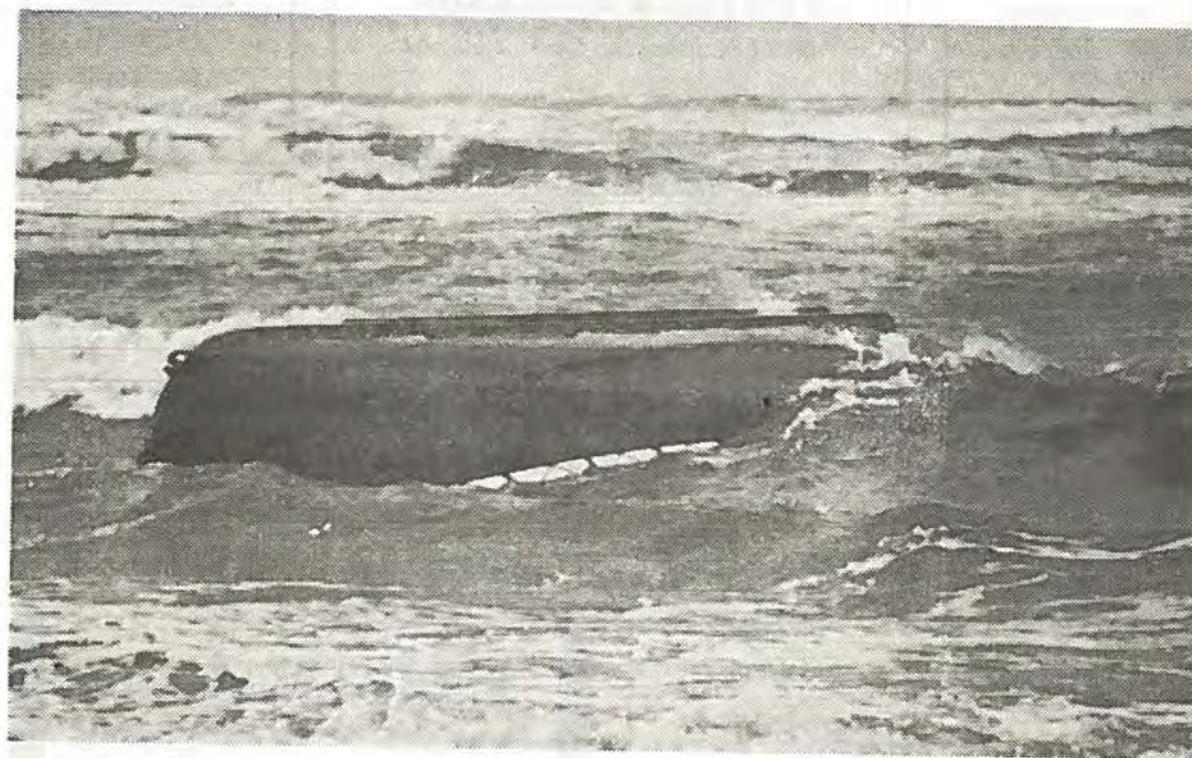


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1970

37. aarg.

**Den kæntrede Thorup strand-redningsbåd drev med bunden i vejret
ind mod land, hvor den lå og huggede i havstokken**

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpløen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45**KØB****DANSK****ESBJERG****TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
VESTERVIG**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

Sømandshjemmet

& Afholdsrestaurant



Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11

Redaktør: Jørgen Pedersen, Ydby, 7760 Hurup, Thy. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD TRYK . LEMVIG

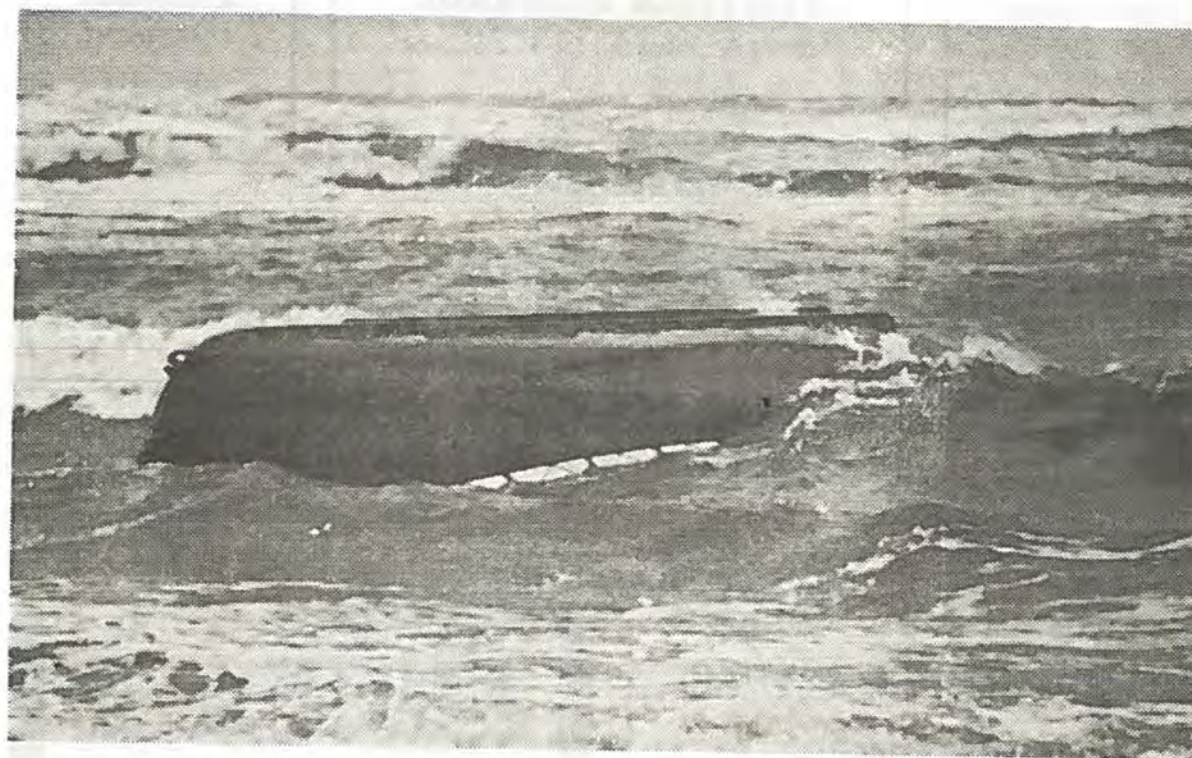


Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1970

37. aarg.

**Den kæntrede Thorup strand-redningsbåd drev med bunden i vejret
ind mod land, hvor den lå og huggede i havstokken**

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

Gadgaard Nielsen . Lemvig

BOGTRYKKERI . PAPIR EN GROS . KONTORETABLERING
Vasen 3-5 . Telefon (07) *82 15 00

LEDIG

Marketerieret

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) *12 82 88



Andreas Harboe

Telf. (01) 34 38 16

SPAREKASSEN FOR THISTED AMT

Hovedkontor: St. Torv 1 . Thisted



HANSTHOLM SPAREKASSE

Filial af Sparekassen for Thisted Amt

Dampskibsselskabet

TORM

København

J. GRUMSEN

MASKINFABRIK

Tlf. (05) *12 54 22

ESBJERG

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN . ESBJERG

SILDEOLIE - EKSPORT

SILDEMELE - PRODUKT »999«

TLF. (05) *12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

JØRGEN HANSENS

SKIBSSMEDIE

v. K. Nielsen

Morsøgade 11 . Esbjerg

Telefon (05) 12 12 33

DANMARKS

HANDELS- og SØFARTS-TIDENDE

Uafhængigt ugeblad for udenrigshandel og shipping

Abonnement: 20 kr. årlig.

Bestilles på ethvert posthus samt på ekspeditionen

Artillerivej 40 B . København S . Tlf. (01-27) 88ta 782

LEDIG

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria . Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

VIKINGEN

Havets, havnens, handelens og hjemmets Ill. magasin

Skandinaviens største, mest læseværdige
og rigt illustrerede maritime magasin

Abonnement: Kr. 44,40 årlig

Kontorer: Christiansborggade 1 . København

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk ¹/_s Tlf. (05) 12 00 66

Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 12

1. december 1970

37. årg.



I denne underfulde nådes nat

En del af os husker de hårde krigsvintre 1941-43 med op til 33 graders frost og alle fjorde islagt gennem måneder. De vintre knækkede ryggen på Hitlers hære i Rusland og var ved at være os allesammen nok.

Nede på Viborg-egnen bemærkede vi i de gamle egeskove ved Hald, hvordan alle de tynde slyngplanter frøs ned. Al efeu, kaprifolium og brombærkrat døde bort, alt det, der aldeles havde overgroet de knudrede stammer, så disse var ved at kvæles og i det hele miste karakter af at være egeskov. I modgangens dage svandt al denne sekundære plantning væk, og tilbage stod alene de stoute, danske ege og godtgjorde sig som det, de var: Værdier med tusindårig bestandighed i sig, når alt andet gik til.

Således også julen med dens egentlige indhold: En herrens herlighed skinnede om dem... Se, en stor glæde til jer: *en Frelser!* Så elskede Gud verden, at vi ikke skal fortabes! Julen med dens skriftlæsning og salmesang, afspejlet i litteratur og folkeskik, omgivet med gaver, hilsener og sammenkomster, fuld af sindsbilleder, træ, lys og gildesmad. Julehøjtiden som vi alle holder af den fra de yngste til de ældste.

Hvem vil imidlertid bestride, at det egentlige er i fare for at skjules i galanteri og at overgroes af megen kvælende kitsch (det er et fremmedord, der betyder billigt skidt!). Og er det så uforståeligt, om „de langhårede“, der ikke ser andet end det udvendige, vrænger ad og håner alt det etablerede juleri? Vor mund må lukkes, og nogle vil standse ved ordene *De blev grebet af stor frygt!*

Pastor Tvermoes Jensen, Vandborg-Ferring, talte en juleaften om det, han kaldte den nøgne jul. Det er Biblens ord i forkyndelse og salmesang: Om stalden, barnet i krybben og englens indholdstunge tilsigelse: Til jer en Frelser!

Kære redningsfolk og fiskerfamilier! I kender de livsnære og skæbnetunge begreber om at redde og frelse, baggrunden for de ensomme strandvagter derude og vågetimerne derhjemme. I ved også om et mørke og et frelsesbehov i videre forstand. Vi, tidens børn, har alle vor sag med den hellige Gud! Men til alle, der ikke vil unddrage sig her, skal julens herlighed, Herrens herlighed på ny skinne ind!

„Velsignet være Herrens store nåde,
hans store magt til evig minde sat,
som vidste på vor jammer bod at råde
i denne underfulde nådes nat!
Velsignet mørke uden lige,
da lyset selv brød frem fra høje Himmerige!“

Da Frelsens Hærs leder, W. Booth, lå for døden og fik ordet læst for, sagde han: Hvilke forjættelser!

Hans datter, Evangeline Booth, som skulle føre Hæren videre, føjede til: Ja, og hvilket ansvar!

„Så være Ham da også livet
og hvad vi er og har til evigt offer givet!“
(Brorson)

Med ønsket om en velsignet julefest til jer alle i danske redningsfolks kreds!

R. H. Knudsen.

Redningsvæsenets udvikling gennem 10 år

„Tidsskrift for Redningsvæsen“ har i anledning af det forestående årsskifte anmodet mig om en udtalelse angående de planer, Redningsvæsenet (RDV) har for tjenestens og materiellets videre udvikling og modernisering.

Jeg havde gerne imødekommet opfordringen til en sådan prognose, som imidlertid må forudses af flere årsager at være behæftet med en del usikkerhed og derved vil kunne give et billede, der måske senere viser sig ikke at svare til de opnåede resultater.

RDV har derfor ment det rettest og for redningsstationernes personale muligvis også mest interessant, om linien i udviklingen blev anskueliggjort ved en oversigt over aktiviteten og de opnåede resultater inden for en periode på f. eks. de seneste 10 år.

Da tidsskriftets redaktion har kunnet tilslutte sig dette, skal jeg i det følgende forsøge at give et resumé, der kan karakterisere udviklingen inden for RDV i perioden 1960-1970:

7 motorredningsbåde (MRB) er bygget og overtaget af RDV. - 4 nye MRB-typer er udviklet og taget i anvendelse. - 4 hurtiggående fartøjer af glasfiber er anskaffet. - Roredningsbådernes antal er formindsket med 17. - Antallet af MRB er forøget med ovennævnte 7 nybyggede fartøjer til i alt 31. - 10 MRB er stationeret „afloat“, og i forbindelse hermed er 7 permanente liggepladser oprettet med særskilt fortøjningsarrangement, bro, strømforsyning m. v. 14 MRB er gennemgribende moderniseret, og i forbindelse hermed har 7 ældre MRB fået påbygget styrehus.

26 dieselmotorer er anskaffet og installeret, og heraf er 16 benyttet ved udskiftning af benzinmotorer til diesel. - 9 MRB er blevet forsynet med radar og 17 med ekkolod. - 24 nye radiotelefonianlæg er blevet installeret i MRB og består bl. a. af 41 MF-sendere og 14 VHF-sendere.

1 MRB er udstyret til brandslukning og med pumpe-materiel til brug ved lænsning af andet skib.

En selvoppustelig gummiredningsflåde af en type specielt til brug i RDV er fremstillet og indtil nu anskaffet i et antal af 33, der er fordelt med 16 i MRB og 17 ved landstationer, hvor der for tiden afholdes forsøg med flåden anvendt i stedet for redningsstol.

For så vidt angår redningsstationernes (RST's) art og antal, er der i den omhandlede periode foretaget følgende:

2 raketstationer er nedlagt, og 2 er omdannet til „bistationer“. - 2 nye MRB-stationer er oprettet, 3 robådsstationer er omdannet til MRB-stationer, 9 robådsstationer er omdannet til raketstationer, og 5 robådsstationer er nedlagt. - Endvidere er landanlæggene ved 14 RST blevet udbygget og moderniseret, i hvilken forbindelse 2 nye stationshuse er opført, 4 broer rammet, 5 beddingsanlæg fornyet, 3 beddingsanlæg forsynet med el-spil, 3 el-spil udskiftet til større, 8 beddingsvogne anskaffet, 3 trailere anskaffet til glasfiberfartøjer og 14 radioanlæg med tilhørende antennemaster udskiftet med nyt materiel.

Desuden er i en del tilfælde den oprindelige el-belysning udskiftet til lysstofrør i forbindelse med stationshusenes almindelige vedligeholdelse.

Til brug for RST er indtil nu ligeledes anskaffet 21 gasprojektører som nød- og arbejdsbelysning til erstatning for de hidtil anvendte „strandingslys“. 15 transportable radioanlæg („walkie-talkies“) samt 7 „AMBU-fantomer“ til brug ved personalets oplæring i genoplivningsforsøg ved mund til mund/næse-metoden.

RDV's eget telefonnet, der omfatter ca. 600 km luftledning ophængt på ca. 6.500 telefonstænger, søges forenklet mest muligt uden tilsidesættelse af de sikkerhedsmæssige krav.

Med denne redegørelse over udviklingen gennem de seneste 10 år skulle være angivet en linie, som forhåbentlig må kunne være retningsgivende også for de nærmest kommende år; men det må desværre erkendes, at med det voksende administrationsarbejde - senere et kildeskatteregnskab omfattende ca. 850 personer - levnes der tilsvarende mindre tid til de praktiske opgaver, bl. a. moderniseringen af det ældre materiel, udbygning af visse RST, rationalisering af RDV's tjeneste samt udvikling og anskaffelse af nyt og tidssvarende materiel.

Efter at der nu er udviklet en ny og velegnet fartøjstype til anvendelse på vestkysten, anser RDV for sit vedkommende endvidere, at der er behov for endnu en ny type til brug ved visse RST i Kattegat og Østersøen.

Da det er tidskrævende, bekosteligt og desuden forbundet med en vis usikkerhed selv at udvikle endnu en ny fartøjstype, håber RDV gennem kontakt med andre landes RDV at kunne finde frem til et fartøj passende til opgaverne i de nævnte farvande inden for Skagen.

Når det er lykkedes at gennemføre den foran beskrevne udvikling, skyldes det i første række den forståelse, der dels fra forsvarsministeriets og de bevillende myndigheders side og dels fra „Redningsudvalget“ har været for RDV's behov og fremsatte ønsker. Dernæst må de opnåede resultater tilskrives den interesse og hjælpsomhed og det gode samarbejde, RDV møder hos institutioner, konsulenter, værfte, firmaer m. fl. samt hos RST's personale, som er fremkommet med råd og forslag, og som har haft det nye materiel til afprøvning og udtalelse.

RDV finder det på sin plads i denne forbindelse at takke alle, som har bidraget og bidrager til, at RDV og dettes materiel så vidt muligt kan udvikles i takt med tiden.

Ved årets udgang omfatter Redningsvæsenet 52 redningsstationer og 2 bistationer med tilhørende 51 stationshuse, 19 beddingsanlæg, 31 motorredningsbåde, 4 hurtiggående glasfiberfartøjer samt 2 roredningsbåde, hvortil kommer, at 44 stationer enten til lige eller udelukkende er udstyret med raketmateriel.

Under aflønning fra RDV hører 387 fastansatte

Mands Minde

Dødsfald

Efter nogen tids sygdom er en af Hirtshals' kendte skikkelser gennem mange år, fhv. fisker og redningsmand Peter Hejlesen, død, 92 år gammel.

Peter Hejlesen var født og opvokset i Hirtshals, hvor han også kom til at udføre sin lange livsgerning.

Peter Hejlesen var i Hirtshals afholdt som den agtværdige og retskafne mand, han var. Han var i besiddelse af gode menneskelige egenskaber, som mange satte pris på.

Peter Hejlesen overleves af sin hustru, en søn og to døtre, af hvilke den ene, Jenny Sørensen, i mange år har opholdt sig i Amerika. Den anden datter, Dorthea Pedersen, er gift og bosat i København. Sønnen er næstformanden i Hirtshals Fiskeriforening, skipper Jørgen Hejlesen.

85 år

Fhv. bådformand Peter Chr. Pedersen, Blokhus, fylder 85 år den 29. december 1970.

80 år

Fhv. bådmand Lars Møller Larsen, Stenbjerg, fylder 80 år den 5. december 1970.

Fhv. opsynsmand Jens Peter Schou, Rønne, fylder 80 år den 9. december 1970.

Fhv. bådmand Søren Christian Sørensen, Lildstrand, fylder 80 år den 16. december 1970.

75 år

Fhv. betjeningsmand Niels Christian Jensen, Bjerregaard, fylder 75 år den 14. december 1970.

ved stationerne samt et varierende antal medhjælpere, vagtmænd og midlertidigt personel samt 434 tidligere ansatte eller enker, til hvem RDV udbetaler „pension“.

Som bekendt ledes RDV fra et administrationskontor. Dette varetager foruden de administrative opgaver - herunder alle personelle sager m. v. - tillige materiellets udvikling samt tilsynet med og vedligeholdelsen af samtlige redningsstationer og disses bygninger og materiel.

Administrationspersonalet omfatter i alt 4 personer, hvoraf de tre er tjenestemænd. Denne normering har været gældende siden 1940, og der er således ikke på dette område sket ændringer inden for den omhandlede periode på de seneste 10 år.

I forsvarsministeriet og RDV arbejdes der på tilvejebringelse af mulighed for bygning af en ny MRB af samme type som den, der nu er stationeret i Hvide Sande, og i forhåbning om at dette må lykkes, slutter jeg denne oversigt med at ønske alle nuværende og tidligere medarbejdere og disses familier et godt nytår!

G. Aaskov Petersen.

65 år

Fhv. betjeningsmand Jørgen Jensen Jørgensen, Nymindegab, fylder 65 år den 19. december 1970.

50 år

Bådmand Axel Wejse, redningsstation „Hvide Sande“, fylder 50 år den 5. december 1970.

Bådmand og motorpasser Ingo Aa. Christian Jensen, redningsstation „Hirtshals“, fylder 50 år den 28. december 1970.

25 års jubilæum

Bådformand Jens N. Hjermitzlev, redningsstation „Lønstrup“, har den 1. december 1970 25-års jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

Bådmand og reservemotorpasser Peter R. Wiis, redningsstation „Vestero“, har den 1. december 1970 25-års jubilæum i redningsvæsenets tjeneste.

Ansættelse

Bådformand Frede J. Christensen er fastansat fra og med den 1. oktober 1970 ved redningsstation „Esbjerg“.

Afskedigelser

Bådformand Søren M. Sørensen, redningsstation „Esbjerg“, er på grund af sygdom afskediget ved udgangen af december måned 1970.

Bådmand Otto Poulsen, redningsstation „Rønne“, er på grund af sygdom afskediget ved udgangen af december måned 1970.

Betjeningsmand Heinrich E. L. Jensen, Kandestederne, er efter eget ønske afskediget ved udgangen af december måned 1970.

Betjeningsmand Johannes E. Ø. Madsen, redningsstation „Ferring“, er efter eget ønske afskediget ved udgangen af december måned 1970.

Af „fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat“ vil der den 6. marts 1971 kunne uddeles nogle portioner til værdige og trængende fiskere, ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Nørrejylland, og deres enker samt uforsørgede børn.

Ansøgningskema vil blive tilsendt efter henvendelse til legatbestyrelsens formand, kontorchef H. Fog, Fyns Stiftamt, Slottet, 5000 Odense, tlf. (09) 11 90 00, til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden den 15. januar 1971.

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

Den synske strandfoged

Af A. Nielsen, Strande

I en lille dalsænkning ude i det yderste vest ligger den gamle strandfogedgård, hvis jorder taber sig i stejle skrænter ud mod den åbne strand. Strandgården er en gammel havgård, der nu står duknakket ligesom forslået af stormene fra vest. Henfarne slægter har bygget denne gård, af tømmer drevet ind fra havet. Dørene inde i stuehuset er skibsdøre med messinghåndtag, der er pudset blank, så det skinner som pure guld. De har siddet på skibene, der før over Nordsøen. Strandens folk har købt dem på strandingsauktion herude eller samlet op på stranden, når havet sendte sit vraggods ind. Nu, næsten hundrede år efter, går disse skibsdøre endnu på deres hængsler her i strandgården. Om det så er gulvene, så er de af svære egeplanker, også fra strandede skibe, der er ophugget. Gulvene er så omtrent uopslidelige, slægt efter slægt har trådt og danset på disse gulve, og dog ligger de her lige så friske som den dag, de blev lagt.

*

Over dørene ude i udhuset sad der navnebrætter slået op, der fortalte, at gennem tiderne var „Etna“, „Karoline“, „Prøven“ og „Stradivarius“ strandet på kysten. På ladeporten sad der to svaner udkåret i træ, slået op side om side. Også de havde prydet et strandet skib. I strandgårdens have stod en galionsfigur – en kvinde i legemshøjde. Hun var udkåret i træ. Det sorte bølgede hår hang ned over ryggen. Som skyts-helgen havde hun siddet på boven af den stolte bark, der havde faret på verdenshavene, under sydens sol som under Norges fjelde. Men alligevel strandede barken her og knustes over revlen. – „A kjøwt hin ve aksjon“, sagde den gamle strandfoged. Nu stod kvinden fra havet i strandfogedens have. Med ansigtet vendt mod vest stirrede hun melankolsk ud over Nordsøen, hvorfra hun var kommet. Den gamle gård herude var præget af havet og vidnede om, at her havde strandens folk boet slægt efter slægt.

I de korte decemberdage hang havgusen tæt og klam over den gamle gård, hvortil hørte et strandlen ude ved kysten. Det var gået i arv fra far til søn gennem flere slægtled. Når faderen blev for gammel, blev sønnen efter ham beskikket til strandfoged.

Nu var sønnen i strandgården blevet gift og havde fået gården og dermed strandlenet. Faderen, den gamle strandfoged Peer Olesen, gik nu som gammel mand i gården. Han var dog langt fra aflægs, som man siger – nej, strandlenet kunne han passe endnu, og det var hans kæreste beskæftigelse.

Hver morgen, endnu før det blev lyst, tog han sin hæg og gik til havet, og var der en planke i havstokken, huggede han hægen i og trak den op på stranden. De små stykker vraggods, der var kastet ind fra havet, lagde han i dynger og lagde en sten på hver, et tegn på at strandfogeden havde været her. I julemånedens første dage kom den gamle Peer Olesen en dag hjem fra havet, og det så ud til, at han havde

travlt. Fra lofter og alle kroge fandt han frem alle de træsko og støvler, han kunne finde. Han lagde rene, nye halmviske i dem og satte dem par ved par ude i laden. Den unge hustru så forundret til og spurgte sin mand, sønnen, hvad dette skulle betyde. – Det er den gamle, der mener, han er „synsk“ og påstår, at han kan se strandede skibe stående på revlen, dag og år før de kommer. Nu i morges mener han at have set et skib stå strandet, og det er til søfolkene, han har samlet de træsko og støvler sammen, så de kan stå parat, når de kommer.

„Ja, måske allerede i julen får vi fremmede på Strandgården, bette folkens“, sagde den gamle strandfoged meget bestemt.

*

Ude på den yderste spids, der hvor Jyllands fede jorder falder brat ned mod havet, hvor dens stejle skrænt hæver sig ca. 100 fod lodret fra stranden, dér boede Niels Peesen. Hans ejendom havde i sin tid været på flere tønder land, men den var nu slugt af havet. Huset stod ude på den sidste stump af jordene; fra den vestre gavl og ud til den bratte skrænt var der kun 28 alen. To gange havde Niels Peesen skåret fra huset, et fag hver gang, for at komme længere bort fra den grådige nabo, men det hjalp ikke stort, thi havet fik stadig skrænten til at styrte, så Niels Peesen var lige nær ved den forslugne nabo. Strandgårdens strandlen strakte sig op forbi Niels Peesens hus.

Natten mellem den 21. og 22. december hang der en tæt regntåge over Nordsøen. Det var så mørkt derude som en ovn. Ved 5-tiden om morgenen blev Niels Peesen brat vækket af sin gode søvn ved en infernalsk tuden ude fra havet. Det var så voldsomt, at skrænten ligesom gungrede. Niels Peesen styrtede ud af huset og ilede ud på bjergets kam. Herfra kunne han gennem regntågen skimte et par røde lanterner, der duvede ude på revlen.

At et skib var strandet, var han klar over – den voldsomme tuden var nødråb fra havet. Så hurtigt han kunne, ilede han til Strandgården, hvor der allerede var tændt lys. Han rev døren op med et smæld og råbte ind: Der står et skib i strandlenet!

*

Strandgårdens folk sad og plukkede nyslagtede julegæs, det var jo ind under jul. Der blev nu andet at tænke på. Gæssene blev nu halvt plukkede lagt i rad på en skammel, hvor deres lange halse nåede helt ned til cementgulvet i bryggerset. Der blev hentet dyner og vår frem, og alle senge blev opredt. Thi i Strandgården ventede man, at der nu ville komme fremmede fra havet. Og i laden stod de mange par træsko og støvler parat. Sønnen i Strandgården smed sig på en hest, og i trav gik det nordpå, hvor strandingen stod. Regnen skyllede fra en blytung himmel, og ikke før op på formiddagen splittede dagslyset tågen. Man så da en damper stå fast på yderste revle. Søen slog imod og over den, så det knagede, dampfløjten lød som et såret dyrs klagen ind mod de stejle brinker. Fra den nærmeste redningsstation kom redningsapparaterne hurtigt til stede, og en dobbelt raket blev skudt

ud over damperen, men den blev ikke modtaget. Ikke et menneske viste sig på dækket eller i rigningen.

På bjergskrænten havde samlet sig hundreder af tilskuere. Strandens folk var ilet til. Hos Niels Peesen havde mange søgt ly for regnen, og vandet drev af dem, så stuerne stod blanke. Hans hustru måtte have børnene, to små piger, op på bordet. Strandens folk var alvorlige, og spørgsmålet, om det var et „dødt“ skib, stod at læse i deres ansigter.

*

En stund op på formiddagen drev en skibskuffert i land i Strandgårdens len. Da den blev åbnet, fandt man i den de sirligste nipsgenstande nede fra Syden, et brudesløv samt en del breve, skrevet af Jakobine Jakobsen fra Fløen i Norge til styrmand Ole Olesen. Brudesløret var bestemt til hende. De to skulle have haft bryllup, når skibet var nået hjemstedet Bergen. Disse breve oplyste også, at den store damper kom fra Sortehavet, lastet med hvede til hjemlandet, som den aldrig nåede. Over Nordsøen løb den vild i tågen i den mørke decembernat. En ublid skæbne kastede den ind under de stejle skrænter. Denne kuffert blev det eneste, der kom til Strandgården fra denne stranding, som den gamle „synske“ strandfoged Peer Olesen havde set stående på revlen.

*

Fra kirketårnene langs vestkysten kimatedes julen ind hin juleaften, da det store skib stod forladt på revlen. Julemorgen, da strandens folk kom til havet omme fra Jammerbugten, lå en skibsbåd kastet ind på stranden. Ved siden af lå sydlandske frugter, og man fandt champagneflasker, hvis guldfunkende halse ragede op i marrehalmen. Oppe ved klittens fod lå en sømand, der var kastet i land og næsten skjult af den hvide fråde fra havet. Han var endnu levende. Strandens folk bar ham hjem, plejede ham, til han kunne fortælle om det store drama. Han hed Niels Knudsen og var den eneste levende fra strandingen.

I skibets to redningsbåde havde de forladt det, da skibet løb fast på revlen. De gik 7 mand i den ene båd og 16 i den anden. Båden med de syv mand kæntrede straks, efter at de var gået ud fra damperen, og 4 mand druknede, blandt disse styrmand Ole Olesen. De andre blev reddet ind i den båd, der var 16 mand i. De 19 sømænd drev nu i denne båd nordpå og var så nær kysten, at de kunne tælle vinduerne i

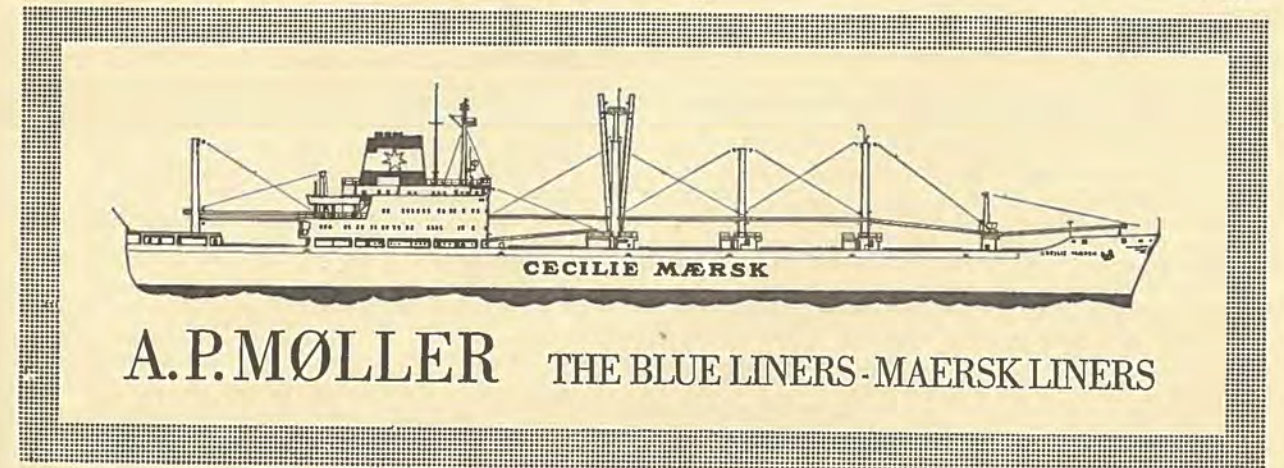
Hanstholm fyr. Nordvest ud i havet ud for Jammerbugten kæntrede båden, og nogle af mandskabet druknede. De andre fik den på ret køl igen. De kæntrede flere gange, og hver gang tog havet sine ofre. Den sidste gang den kæntrede, blev der kun 3 tilbage, der kom op på kølen af båden. Niels Knudsen huskede ikke mere, anede ikke hvorledes han var skyllet i land. Der var druknet 22 mand, og i Norge sad der 16 enker tilbage. I juledagene drev ligene ind på Jammerbugtens forblæste strand, medens damperen knustes på revlen. Det gule hvede kastedes op på stranden, så kærnerne lå i lange gule rader.

– Ja, skibet kom, det havde jeg set, sagde den synske strandfoged Peer Olesen, – men folkene de kom ikke. Havet tog dem. Gud være deres sjæl nådig. – Han trippede ud i laden og hengemte de mange par træsko og støvler, han havde sat der.

De mange lig, der blev samlet op på Jammerbugtens strand, blev lagt til hvile i en fællesgrav på Vestre Thorup kirkegård – og skulle du, kære læser, engang komme på disse egne, da spørg efter den store fællesgrav. Du vil se den omgittet og smukt vedligeholdt, og du vil se den store mindesten, hvor den hvide due sidder og stirrer ned på de tre alen jord, hvorunder de fremmede hviler. Strandens folk vil vise dig stedet, hvor ofrene fra dette Vesterhavsdrama sover deres sidste søvn.

— — —

Det er lykkedes mig at finde frem til en konstatering af den pågældende dampers navn og strandingssted. Det må være „Stanley“ af Bergen, der indstrandede ved Bovbjerg den 22. december 1894 kl. 5 morgen. Den ene af de to både drev ind ved Viksø og den anden ved Lildstrand. Sidstnævnte sted svømmede den eneste overlevende fra katastrofen ind på stranden, hvor den udsatte vagt fandt ham. De øvrige 15 mand omkom. I den gamle beretning fra 1894 hedder det: Hovedårsagen til det ulykkelige udfald af denne stranding må søges i, at mandskabet i stedet for at afvente redningsvæsenets hjælp søgte redning i skibets egne både, hvad der kun meget sjældent lykkes, navnlig under vejrforhold som dem, der i det her omtalte tilfælde var til stede. Årsagen til strandingen var formodet strømsætning og regntykning. red.



Britisk taknemmelighed over dansk helikopterbesætnings redning af syv fiskere

For godt en måneds tid siden reddede en dansk redningshelikopter besætningen på den skotske trawler „Concordia“ under et uvejr i Nordsøen. Som ofte før, når danske redningshelikoptere har været deltagere i søredning af udlændinge, vakte indsatsen den allerstørste beundring – og en parthaver i kutteren, som samtidig havde to pårørende om bord, har sendt et taknemmeligt og smigrende brev til den danske ambassade i London.

Brevet har følgende ordlyd:

Jeg har part i fiskekutteren „Concordia“, som for nylig var i forgrunden i forbindelse med en søredningsaktion udført af en af Deres lands helikoptere.

Jeg havde en søn på 21 år og en nevø på 28 år om bord, og de blev begge reddet sammen med de andre fem besætningsmedlemmer.

Jeg har hørt førstehåndsberetningen om denne forbløffende aktion udført af helikopteren og dens mandskab.

På trods af grupvækkende vejr og forhold udførte helikopterens kaptajn og besætning den mest dramatiske søredning fra luften, der overhovedet kan gennemføres, og jeg tror ikke, at en sådan redning tidligere er blevet præsteret direkte fra skibet.

Almindeligvis må mandskabet benytte redningsflåder (før optagelsen i helikopteren), og under de betingelser, der var fremherskende den dag, ville dette i høj grad have været en farlig metode.

Hvorom alting er, plukkede helikopteren de syv mand op på ti minutter, og fem kvarter senere var de sikkert landsat i Leuchars.

Dette er efter vor vurdering langt forud for det, der kan udrettes i dette land, hvad angår søredning.

Derfor vil jeg på „Concordia“'s besætnings og pårørendes vegne bede Dem overbringe til Deres regering og til de tilknyttede myndigheder, såvel til kaptajnen og mandskabet på helikopteren som til de andre, som betjener luftfartøjet, samt andre involverede bagved vor hjerteligste tak.

Man savner ord til at udtrykke, hvor stor taknemmelighed vi føler for hele den organisation, som var i stand til at udføre en så vidunderlig redning som i dette tilfælde.

Ingen ord kan give udtryk for tilstrækkelig lovprisning af den modige dåd, som kaptajn og mandskab på helikopteren udførte, og vi mener, at de er værdige til den højeste ære, noget land kunne tildele dem.

Hvis blot vi på denne måde kunne øve indflydelse på de rette myndigheder, ville vi være glade, end hvor vi intet andet kan gøre end bede Dem om at overbringe Deres land, Deres regering, kaptajnen og besætningen på helikopteren o.s.v. en meget stor tak – og Guds velsignelse til alle.

Deres hengivne
Roberg I. M. Pherson.

Stranding på Bornholm

Det 3.600 tons store cypriotiske fragtskib „Evi Antonatos“ strandede mandag den 9. november syd for Rønne.

Strandingen foregik 150 meter fra kysten, men indenfor det frygtede og farlige Haddingerev, hvor flere skibe i tidens løb har mødt skæbnen. „Evi Antonatos“ var på kurs syd om Bornholm. Ved revet, hvor skibet skulle have været længere vest for Bornholm, må fartøjets styrmand have været så heldig at sætte kursen lige ind gennem en smal rende i revet. Efter strandingen sendte skibet nødraketter op, og hjælpeaktionen blev derefter udviklet på normal måde – herunder etablering af vagt og anden assistance fra redningsvæsenet i Rønne, under ledelse af opsynsmand C. Olsen. Det strandede skib menes at blive vanskeligt at få flot. Det havde en besætning på 23 mand.

Skibet var ballastet på rejse fra finsk havn til Gdansk. Grunden til strandingen angives at være kompassvigt.

Et blad går ind

Med udgangen af indeværende år ophører bladet „Tidsskrift for tjenestemænd under Vandbygningsvæsenet“ med at udkomme.

Bladet, der nu går ind, har siden 1958 været dygtigt redigeret af overassistent fru Irma Schelhardt i vandbygningsdirektoratet; hun har haft evnen til at finde frem til meget væsentlig tjenestemandsstof med relation til bladets læserkreds.

Ud over dette som det væsentlige forventede man altid – og blev sjældent skuffet – at møde et godt forsidebillede på bladet, hentet fra et eller andet sted på kysten.

På samme tid som det gamle blad tager afsked, kommer der et nyt foreningsblad, hvis navn er „VBV-Nyt“, men med ny redaktion. *jp.*

Med tak for året, der nu går på hæld, og med ønsket om et godt samarbejde i det nye år bringer jeg herved vore foresatte i ministeriet, redningsbestyreren, kontorpersonalet, alle ved redningsvæsenet ansatte og afgåede kolleger, redaktør og forretningsfører, min hjerteligste hilsen med de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.

Grenå i december 1970.

Wenzel O. Rasmussen,

fmd. f. „Foreningen af danske Redningsmænd“.

YWL

Af Anton Berntsen

Æ sommer æ hen, å æ oer gor o held,
vi hå bøwwlet mæ arrbed å tumlet mæ gjæld,
æ smør koost få let, vi kund eet sæl wo griis,
en sej gammel kow fæk vi sjel low å spiis.
Men no vil vi ha wos en festdaw ilyvl,
– få no er et ywl.

Vi hå wrøwlet ve møøder å skjændtes i blåå,
den jenn gor te løwn, hwa den anden mand såå,
æ kåålfolk ha truet, æ kvinfolk hå grædt,
vi vild te å ta sjel, om vi eet fæk wo ræt,
Men no er et glemt, vi æ venner ilywl,
– få no er et ywl.

Vi kam sjælden i kjer, æ vej va så long,
å vi tøtt de wa wal let, vi fæk få wo gong,
æ sææder æ hoor, å æ dejn syng skidt,
de æ præst håer å sejj, hå han så wos så tit.
Men no ringer æ klokke, vi kommer ilywl,
– få no er et ywl.

Kærlighedens budskab lå i en mælkeflaske

Svensk sømand fik sin sicilianske pige ved hjælp af flaskepost

En dag for 15 år siden fandt en fisker på Sicilien en mælkeflaske, der flød på vandet. I flasken var der et frierbrev fra en ensom svensk sømand. I dag er han gift med fiskerens kønneste datter.

Det kan lyde som et eventyr, men fhv. sømand Ake Viking, der nu bor i Eggby i nærheden af Skara, har sin hustru, Pauline, fra Syrakus og to yndige døtre på syv og ti år – samt flasken – som bevis.

„Kun til piger“

Den dag for 15 år siden havde Ake været til søs i to år, og han ville så gerne holde en ferie i Italien, men da han ikke havde nogen bekendte dér, tog han sin tilflugt til en flaskepost. I brevet fortalte han om sig selv, og til overskrift skrev han „kun til piger“. Han lovede at sende en lille gave til den, der svarede. Det var i foråret 1955.

I håb om, at en køn pige ville finde flaskeposten, kastede han den i vandet fra sit skib i Middelhavet.

Fiskerens fund

En tidlig april morgen fandt en siciliansk fisker på vej hjem flaskeposten. Han kunne ikke læse brevet, der var skrevet på engelsk, og han gav det til sine døtre. De gik til præsten med det, han oversatte det og foreslog spøgende, at de besvarede det.

Pauline var ikke særlig villig til det efter de oplysninger, sømanden havde givet om sig selv, men omsider sejrede nysgerrigheden, og begge piger skrev samt medsendte billeder af sig selv. Kort efter kom der svar med foto.

– Så snart jeg så ham, var jeg klar over, at det var noget for mig, og jeg besvarede brevet samme aften, fortæller Pauline.



HIRTSHALS

HANS SVENDSENS
SKIBSBYGGERI

Alt i nybygninger
samt reparationer
Hirtshals . Tlf. (08) *94 17 77

A/S HIRTSHALS FRYSE- & KØLEHUS
HIRTSHALS ISVÆRK

Telefon (08) 94 10 70

AKTIESELSKABET
VENDELBANKEN
HIRTSHALS AFDELING

Tlf. (08) *94 11 11

HIRTSHALS SØMANDSHJEM

Telefon (08) *94 19 44

God borgerlig middag . Pæne værelser

Bestyrer Holger Nielsen

CHR. JEPSEN

Tlf. (08) 94 10 39 - 94 13 40

Allid 1. kl.s kød og pålæg

LEVORSEN & JØRGENSEN

LYS . KRAFT . SKIBSINSTALLATION

Telefon (08) *94 10 11

Betjening dag og nat

HIRTSHALS FISKEAUKTION

STATSAUTORISERET . v. CHR. BERG

Telefon (08) *94 12 33 . Privat (08) 94 13 16

Telegramadresse: »Fiskeauktionen«

Et klenodie

Ake var omgående parat til at mødes med sin penneveninde; han afmønstrede i England og fløj til Italien. Sprogvanskelighederne blev overvundet ved hjælp af en tolk, og parret blev viet i kirken i Syrakus. Naturligvis af den præst, der havde oversat flaskeposten.

I dag, 15 år efter, er flasken, der rummede det amourøse brev, det mest dyrebare klenodie i Akes og Paulines hjem, og den 7-årige Sabine og den 10-årige Britt bliver aldrig trætte af at høre historien, der ligger bag.

jp.

Vi bringer alle, såvel vore læsere som vore annoncører, de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.
Redaktion og ekspedition.

M/redningsbåden ved Thorup strand kæntret

2 besætningsmedlemmer druknet

Havet har atter krævet et tungt offer blandt mænd, der står i redningsvæsenets ansvarsfulde tjeneste. Det er sket på omtrent samme tidspunkt på året som Hvide Sande redningsbådsulykke indtraf for 20 år siden, hvor 5 redningsmænd blev revet bort under lignende omstændigheder som ulykken nu på revlerne ud for Thorup Strand.

Her var det to raske mænd i deres bedste alder, der blev ofre i en kamp for at hjælpe deres kammerater, der i en opdukkende storm og høj sø kom ude fra havet og skulle forsere de tre revler for at nå hjem.

De omkomne er bådmændene Martin Andersen Røge og Jørgen Styrbæk, der begge var familieforsørgere med børn. Foruden de nævnte var redningsbåden bemanded med endnu 3 mand, nemlig bådformand Johan Christensen, Chr. Christensen og Bendt Olsen. De blev alle fem, efter at redningsbåden var gået rundt, bjærget af to kystbåde fra lejet under meget vanskelige forhold, oplyste opsynsmand Arild Christensen, idet havet brød fra alle kanter. De fem redningsmænd blev straks, de kom ind, i ambulancer kørt til amtssygehuset i Thisted, men inden ankomsten hertil var Martin Røge allerede død, og Jørgen Styrbæk døde en time senere.

De tre ovenfor nævnte var også hårdt medtaget; de havde slugt en del vand, var forslået og stærkt udmattede efter opholdet i det kolde vand – men må nu betegnes som værende uden for fare. I en samtale med overlæge Holger Nielsen er hans stille kommentar: – Det er djærve mænd, disse redningsfolk fra kysten – de ynker sig ikke. –

*

Det er svært at have mistet disse gæve redningsmænd og naturligt sværest for deres efterladte. Havet har været hård ved fiskerhjemmene i året, der nu går på hæld. Der er blevet alt for mange tomme stole, sørgende hustruer og faderløse børn. Det er vilkårene, der arbejdes under i fiskerbåde som redningsfartøjer.

Vi vil ære de omkomne redningsmænds minde og bede deres efterladte modtage vor hilsen og delta-gelse.

Maagen.

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

Det er en mors erfaring, det er en digters kår: at skabe drøm til live i leret på en skive for sukkende at finde, når nattens tid er inde, at drømmene var skønnest om det, der gik i skår.

Nis Petersen
(Nattens pibere)

LEMVIG

E. SMEDEGAARD
Selv. Guld. Ubr.
1888
Tlf. *82 12 11 LEMVIG Giro 472 29

LEMVIG SKIBSVÆRFT I/S
NYBYGNINGER OG REPARATIONER
P. POULSEN . TLF. (07) 82 02 09

LEMVIG SVINESLAGTERI A/S
Telefon (07) *82 12 22

Aktieselskabet
LEMVIG BANK
Tlf. (07) *82 07 77
Kontorer i
Bækmarksbro . Bøvlingsbjerg . Harbøre . Thyborøn

LEMVIG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. P. Trillingsgaard
Telefoner: (07)
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 06 13 . Privat 82 05 04

LEMVIG VODBINDERI
VIGGO JEPPESEN . TLF. (07) 82 06 03
Al slags vod og trawl leveres omgående

VESTJYSK SPORTSMAGASIN
Vestergade 19 . Lemvig . Tlf. (07) 82 11 83
ALT TIL JAGT, FISKERI OG CAMPING

LEMVIG TRÆLASTHANDEL
BRDR. SKOU
Telefon (07) *82 13 88
TRÆLAST OG BYGNINGSARTIKLER
CEMENTVARER BETON . MØRTEL

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

Hvis bladet udebliver,

bedes de holdere, der modtager det gennem posten, straks klage til postbudet.

Hvis stationerne ikke modtager bladet regelmæssigt, bedes dette på et brev kort meddelt til Gadgaard Nielsens bogtrykkeri, Lemvig.

SKAGEN

SKAGENS FISKEAUKTION
Statsautoriseret
v. Aage Gelsnæs . Telegramadr.: Fiskeauktion
Tlf.: Kontor (08) *44 12 00 . Privat (08) 44 10 29

A/S Skagens Kul- og Trælastforretning
Telefon (08) 44 12 77 (2 lln.)

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT
Skibs- og bådbyggeri
Telefon (08) *44 13 11

OSCAR SKOUGAARD
Aut. Installatør
SKAGEN . TELEFON (08) 44 13 45

Aktieselskabet
SKAGEN ISVÆRK
Skagen . Telefon (08) 44 15 38

THISTED

MINDESMÆRKER
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI
Thisted . Telefon (07-91) 84

SØRENSENS
Herremagasin MIDT I
TORVEGADE 1 . TELEFON 499 THISTED BYENS HJERTE

Marsø
Støbegods

Sparekassen for Lemvig og Omegn

Stiftet 2. aug. 1847 Tlf. (07) *82 13 11 . Postgiro 851 00

Kontortid 9.30-12.30 og 14-16
Fredag 9.30-12.30, 14-16, 18-19.30 . Lørdag lukket

Thyborøn Afd. . Tlf. (07) 83 11 48
Kontortid: 10-12 og 15-17 . Lørdag lukket

— STØT BLADETS ANNONCØRER —

ESBJERG

C. M. NØRSKOV LAURSEN
MASKINFABRIK I/S . Tlf. (05) *12 60 00
Dæksmaskineri spec. for fiskefartøjer

N. P. Jensen & Søn . Skibs- og bådbyggeri
NY HAVN
Telefon (05) *12 05 55 . Privat 12 82 63
Anbefales med såvel nybygning som reparation

SEJLMAGER
BRØDRENE MATHIASSEN
(H. Mathiasen)
NY HAVN
Tlf. kontor og lager (05) 12 00 47 . Privat 15 02 12

H. J. CHRISTENSEN & SØN
Vodblinderi og tøvtjærreri
NY HAVN . TELEFON (05) 12 21 53
Privat: H. J. Christensen, telefon (05) 12 14 62

HANS AA & SØNNER
Sejlmagere
NY HAVN . ESBJERG . TELEFON (05) *12 32 88

ROUST & NIELSEN
MASKINVÆRKSTED
NY HAVN TLF. (05) 12 03 87

ESBJERG FISKEAUKTION
Statsautoriseret
Indehaver: AAGE ANDERSEN
Telefon (05) 12 05 11 . Privat (05) 12 01 30

A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Grundlagt 1833
Kvæsthusgade 1 . København K
Tlf. (01) 15 51 95 . Udenfor kontortid (01) 15 51 75
Telegramadresse: Svitzersalvage

RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S
Esbjerg . Telefon (05) *12 53 99
NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

Esbjerg Skibsværft
v. Andersen, Jensen og Hagde
Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

Hvide Sande Fiskeauktionv. Otto Jensen
Statsautoriseret

Tlf. (07) 31 10 89 . Privat (07) 31 14 79

Hanstholm FiskeauktionStatsautoriseret
v. Ib Holm Sørensen

Telefon (07 91) Hanstholm 166

Thorsminde FiskeauktionStatsautoriseret
v. Harald Winkel

Telefon (07) 49 51 23

SEJL TIL BORNHOLM

MED »66«-BÅDENE

»Bornholm«, »Kongedybet«,
»Hammershus« og »Bornholmerpløen«Daglig afgang fra København kl. 23.30
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00I sommersæsonen tillige dagture flere af
ugens dage. Hver dag gennemgående for-
bindelser via Sverige.AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET PAA BORNHOLM
AF 1866**LEMVIG TANDTEKNIK**Holmstrup & Madsen
eksam. tandteknikerALT I MODERNE TEKNIK
Torvet 1 . Tlf. (07) 82 02 45

KØB



DANSK

ESBJERG**TOVVÆRKSFABRIK A/S**

Telefon (05) *12 40 00



Rederi-aktieselskabet

»Myren«

Korresponderende redere

HOLM & WONSILD

THYLANDS BANK

HURUP

BEDSTED . HØRDUM . KOLDBY
Vestervig**SKAARUP & SALS KOV**

Smede- og maskinværksted

Thyborøn . Tlf. (07) 83 10 61

Indehaver: J. Salskov

**Sømandshjemmet
& Afholdsrestaurant**

Thyborøn . Tlf. (07) *83 12 44

Thyborøn Fiskeauktion

Statsautoriseret

v. Jens Steen

Telefon (07) *83 14 11