

**Hvide Sande Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Henning Værns  
Telefon (07) 31 10 89

**Hanstholm Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Ib Holm Sørensen  
Telefon (07) 96 11 66

**Thorsminde Fiskeauktion**

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

**SEJL TIL BORNHOLM**

med BORNHOLMSTRAFIKKEN  
»Bornholm«, »Kongedybet«,  
»Hammershus« og »Rotna«

Daglig afgang fra København kl. 23.55  
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

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

BORNHOLMSTRAFIKKEN

**LEMVIG TANDTEKNIK**

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

**Snorrevodstrømmer?**

Så  
**GRENAA**  
STUNT  
MACHINE

Lad os tage slæbet !!

Grenaa Smedle og Maskinfabrik A/S  
Tlf. (06) 32 08 77

**Den Danske Bank**  
af 1871 A/S



Hurup - Bedsted - Hørdum  
Vestervig

**POUL RAHBEK**

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

**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 1

Januar - februar 1980

47. ARG.

LEMVIG BIBLIOTEK  
1980



Vort medlemsskab af det internationale civile søfartssammenslutning forpligter os til at have et organiseret og udbygget redningstjeneste. I dette indgår så at sige samtlige statens skibe og fly. Også søværnets små Aluette helikopter, der nu står for at blive udskiftet, har bidraget ved mange søredningsaktioner i farvandet ved Færøerne og Grønland.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen · Lemvig

Bogtryk · Offset · Tlf. (07) \*82 15 00

Papir en gros · Kontorforsyning · Tlf. (07) \*82 17 11

LEDIG

MODERNE • AKTIV • VENLIG

Dampskibsselskabet  
**TORM**  
København

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

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

LEDIG

DANMARKS

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

SEJLOGMOTOR

Det store magasin for sejlsport

Køb det i kiosken eller bestil

abonnement på tlf. (01) 12 80 40

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>2</sup>/<sub>5</sub>

Tlf. (05) 12 00 66

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 1

Januar - februar 1980

47. årg.

## Skibsfartens og luftfartens redningstjeneste

Af redningsinspektør J. Ibsen

Som medlem af den civile internationale søfartssammenslutning IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) og den dertil svarende internationale luftfartssammenslutning ICAO (International Civil Aviation Organization) påhviler der Danmark forpligtelser til at have en redningstjeneste, som er organiseret og udbygget i overensstemmelse med disse sammenslutningers bestemmelser m.v. Ressortministerier er Handelsministeriet i forholdet over for IMCO og Ministeriet for offentlige Arbejder i forholdet over for ICAO.

Forsvarsministeriet påtog sig dette på visse betingelser, som bl. a. var, at ansvaret udadtil – d.v.s. over for ICAO og IMCO – fortsat påhviler Ministeriet for offentlige Arbejder og Handelsministeriet, nu Industriministeriet.

Bortset fra enkelte siden da foretagne mindre justeringer blev redningstjenesten herefter organiseret som vist på planen, der viser den samlede opbygning af den danske redningstjeneste.

På planen ses de 2 redningscentraler henholdsvis Skibsfartens Redningscentral (Maritime Rescue Coordination Center ved SOK, Søværnets operative Kommando, Århus og Luftfartens Redningscentral (Rescue Coordination Center ved FTK, Flyvertaktisk Kommando, Karup J.).



Redningshelikopter fra luftfartens redningscentral tager her en syg mand op fra redningskibet »Nordsoen«

På baggrund af en rekommandation knyttet til IMCO's konvention om sikkerheden for menneskelig liv på søen nedsattes i 1952 et udvalg under det daværende Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Udvalget fremkom med en betænkning i 1957 vedrørende koordinering af sø- og luftredningstjenesten.

I forbindelse med udvalgets betænkning blev Forsvarsministeriet af Ministeriet for offentlige Arbejder og Handelsministeriet anmodet om at varetage den daglige ledelse af redningstjenesten.

Dette indebærer at en meddelelse kan rundkastes til et større antal politikredse iløbet af få minutter.

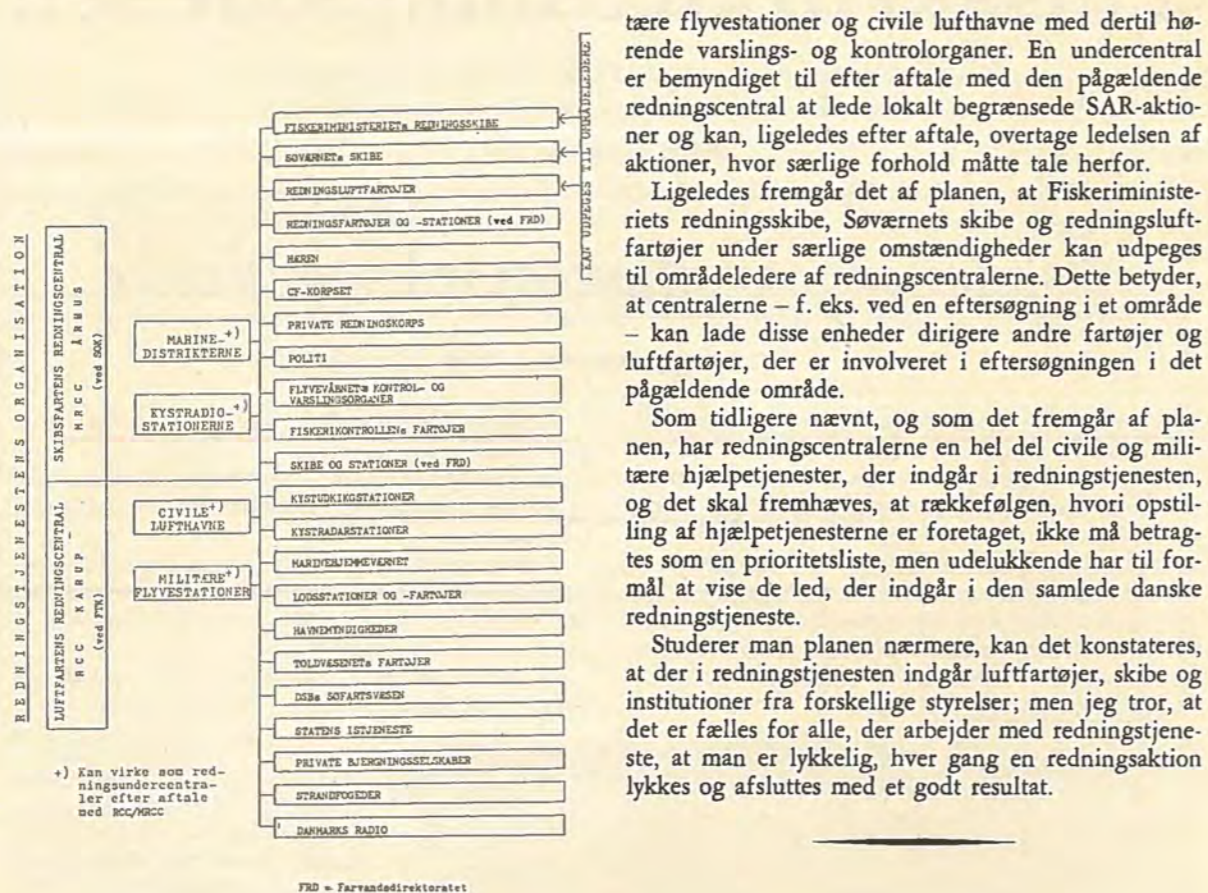
Den offentlige radiosikkerhedstjeneste varetages for luftfartens vedkommende af luftfartskommunikationsstationerne og for skibsfartens vedkommende af de offentlige kystradiostationer.

På planen er endvidere vist de enheder, som redningscentralerne efter omstændighederne kan udpege som redningsundercentraler, nemlig søværnets marine-distrikter, de offentlige kystradiostationer samt mili-

Hertil kommer, at redningstjenesten har adgang til at benytte politiets telexnet døgnet rundt.

Den offentlige radiosikkerhedstjeneste varetages for luftfartens vedkommende af luftfartskommunikationsstationerne og for skibsfartens vedkommende af de offentlige kystradiostationer.

På planen er endvidere vist de enheder, som redningscentralerne efter omstændighederne kan udpege som redningsundercentraler, nemlig søværnets marine-distrikter, de offentlige kystradiostationer samt mili-

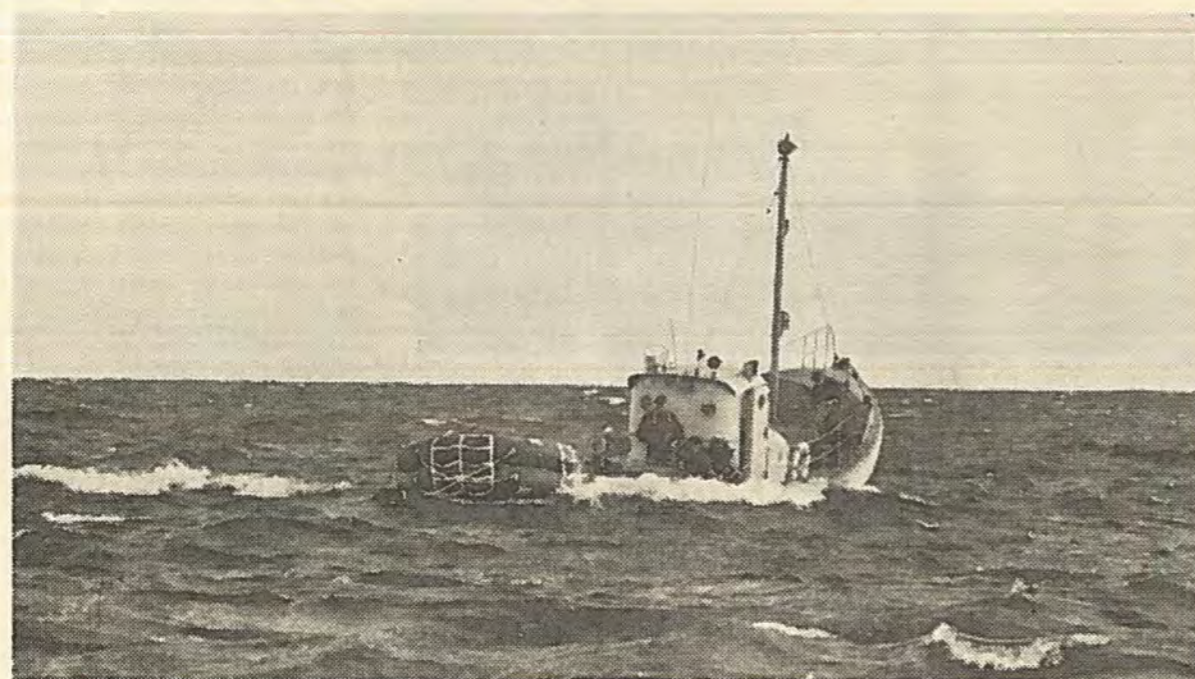


tære flyvestationer og civile lufthavne med dertil hørende varslings- og kontrolorganer. En undercentral er bemyndiget til efter aftale med den pågældende redningscentral at lede lokalt begrænsede SAR-aktioner og kan, ligeledes efter aftale, overtage ledelsen af aktioner, hvor særlige forhold måtte tale herfor.

Ligeledes fremgår det af planen, at Fiskeriministeriets redningsskibe, Søværnets skibe og redningsluftfartøjer under særlige omstændigheder kan udpeges til områdeledere af redningscentralerne. Dette betyder, at centralerne – f. eks. ved en eftersøgning i et område – kan lade disse enheder dirigere andre fartøjer og luftfartøjer, der er involveret i eftersøgningen i det pågældende område.

Som tidligere nævnt, og som det fremgår af planen, har redningscentralerne en hel del civile og militære hjælpetjenester, der indgår i redningstjenesten, og det skal fremhæves, at rækkefølgen, hvori opstilling af hjælpetjenesterne er foretaget, ikke må betragtes som en prioritetsliste, men udelukkende har til formål at vise de led, der indgår i den samlede danske redningstjeneste.

Studerer man planen nærmere, kan det konstateres, at der i redningstjenesten indgår luftfartøjer, skibe og institutioner fra forskellige styrelser; men jeg tror, at det er fælles for alle, der arbejder med redningstjeneste, at man er lykkelig, hver gang en redningsaktion lykkes og afsluttes med et godt resultat.



Kystredningsbådernes opgaver er i de senere år blevet mange forskellige og indgår mere og mere i en helhed med statens øvrige skibe og deres opgaver.

## »Guldma'js« klokker

Af Søren Lauritzen

S/S „Kung Ring“'s forlis på Skagens Rev 16. december 1878 efter kollission med modgående skib fra samme rederi. Foruden passagerer og almindeligt stykgods medførte skibet et større beløb i guldbarrer.

Den 16. december for 100 år siden skete ved Skagens Rev en kollission af to svenske dampskibe, tilhørende samme rederi i Göteborg, med den følgerkning at det ene totalt forliste.

Alle ombordværende reddedes ved egen hjælp. Redningsvæsenet var ikke i funktion, men når begivenheden alligevel er gået over i historien og erindres den dag i dag i Skagen, skyldes det skibets ikke almindelige ladning.

I 1878 den 16. december passerede s.s. „Kung Ring“ af Göteborg, ført af kaptajn Larsson, Skagen, på rejse fra London og bestemt for hjemstedet med en ladning stykgods.

Om bord var en besætning på 23 mand samt 24 passagerer.

Vejret var godt og sigtbart. Men til trods herfor og med et stort hav til alle sider skete der, da skibet befandt sig NW af Skagens Rev fyrskib, en kollission med et modgående dampskib „Baltzer von Platen“.

Ved sammenstødet fik „Baltzer von Platen“ stævnen knust og måtte vende om, medens „Kung Ring“ blev svært beskadiget i siden og satte kursen mod land ved nordsiden af Grenen.

Lækagen var imidlertid for stor, og skibet sank på 20 meter vand nord for fyret.

Hvis kaptajnen havde lagt kursen hen på revet, kunne han være nået ind på så grundt vand, at skibet muligvis kunne være bjerget.

Besætningen og passagererne gik i skibets både –

vejret var som nævnt godt, ellers var det en meget risikabel affære – og roede i land.

En stor del af stykgodset drev i land og blev bjerget, bl. a. var der et parti amerikanske stueure i flade kasser med kolorerede billeder på lågens glasforside, såkaldte „Grandfather-clocks“; de blev spredt i byen og omegnen under navnet „Guldmanden“'s klokker (eller „Guldma'js“ klokker). Der eksisterer flere eksemplarer af urene endnu, (det kan i parentes tilføjes, at både ISMs generalsekretær og landssekretær Aa. R. begge har en af de omtalte „Guldma'js“ klokker fra denne berømte stranding i 1878 hængende i deres stuer – og de går perfekt!) (red.).

Endvidere bjergetes en del høje hatte, som blev flittigt brugt af befolkningen – sågar til dagligt brug!

Blandt det bjergete var endvidere en del kontorartikler.

Men foruden almindeligt stykgods i lasten medførte skibet et større beløb i guldbarrer – deraf navnet på vraget. Dette guld fik bjergningselskabet Em. Z. Switzes til opgave at hente.

Kaptajn Larsson ville intet oplyse om guldbarrerens placering i skibet, før Switzers dykker stod iklædt på lejderen klar til at gå ned. Forsynet med det nødvendige værktøj skulle dykkeren gennem bestiklukafet bane sig vej til kaptajnens kammer og der bryde døren op, hvorefter han i et skab skulle finde guldmetallet.

Dykkeren kom heldig op med det ædle metal, der var delt i fem kister og havde en værdi af 756.000 kroner. – I bjergeløn fik Switzer 25.000 kr. – Mange penge – dengang!

Bjergningen foregik den 23. december 1878.

Vraget af „Kung Ring“ hed i mange år, ja, for så vidt den dag i dag „Guldma'j“ (Guldmanden), og der skulle iagttages forsigtighed med fiskeredskabernes udsætning, at de ikke fik „hold“ i vraget.

## 5 skibe fra Papenburg

Af Robert Svalgaard

En af de søfartsbyer, hvis skibe i sejskibenes tid strandede eller grundstødte i de danske farvande, er Papenburg, der ligger i Østfriesland. Byen er ved en kanal forbundet med floden Ems. I dag har byen ca. 16.000 indbyggere, og den var i forrige århundrede hjemsted for en stor flåde af sejskibe af forskellige typer: kuffer, galioter, skonnerter mv. I året 1867 bestod flåden således af 198 skibe, hvoraf en væsentlig del var bygget på lokale skibsværfter.

Skibene var ofte beskæftiget i Nord- og Østersøfart

og passerede således jævnligt de danske farvande. Bynavnet Papenburg figurerer derfor med mellemrum i redningsvæsenets årsberetninger. I 1800-tallet er omkring 100 Papenburg-skibe grundstødt eller forlist ved de danske kyster. Thisted tolddistrikt har haft sin rigelige part af disse strandinger. I årene fra 1835 til 1888 således 15, hvoraf de 5 er foregået omkring Agger. Nærværende artikel vil berette om disse fem skibe: Skonnerterne „Fides“, „Henrich von Gagern“, „Von Bennigsen“, „Gerhar“ samt kuffen „Henricus“.

## SKONNERT »FIDES«

Tirsdag den 28. august 1849 om morgenen grundstødte dette skib i nærheden af Agger kanal. Først af kaptajn G. Hildebrand var „Fides“, (105 tons brutto) på rejse fra Hull til Østersøen i ballast. Mandskabet blev reddet. Skibet stod i havstokken, men blev ikke slået i stykker af søerne, og det lykkedes at trække det ud fra strandingsstedet, og den 17. september 1849 indpasserede skibet gennem Agger kanal på vej til skibsværftet i Thisted for at få udbedret de skader, der var opstået i forbindelse med grundstødningen. Reparationen varede ca. to måneder og den 22. november kunne kaptajn Hildebrand udklarere til Papenburg med en ladning kalksten – og en erfaring rigere.

## SKONNERT

## »HENRICH VON GAGERN«

To år senere, den 11. juli 1851 strandede atter et Papenburg-skib i nærheden af Agger kanal. Strandingsstedet lå syd for kanalen. Skibet var skonnerten „Henrich von Gagern“, 50 commercelæster, ført af kaptajn Albert Bodewes og på rejse fra Riga til Antwerpen med en ladning byg samt nogle baller kradsuld.

Skonnerten var næsten ny – kun 18 måneder gammel, men på trods heraf kunne det strandede skib ikke modstå søens hårdhændede behandling. Det blev vrags og den 30. juli 1851 blev der på strandingsstedet afholdt offentlig auktion over det, der var bjærget af selve skibet: Skibssejl, tovværk, ankre, ankerkættinger, vandtønder, både, vragsstykker af egetræ m.m. samt skroget af skibet. Af ladningen blev solgt 7 baller kradsuld.

## SKONNERT »VON BENNIGSEN«

Det var også hårdt vejr, da næste stranding af et Papenburg-skib fandt sted torsdag den 15. marts 1866 om morgenen. Det var kaptajn B. Spillmann med skonnerten „Von Bennigsen“, 149 registertons. Skibet var på rejse fra Malaga til København og Stettin med en ladning bestående af olie, vin og sydfrugter.

Besætningen på 6 mand blev reddet ved hjælp af raketapparatet fra stationen i Vester Agger.

Skibet stod med siden ud mod søerne, men trods den udsatte position lykkedes det imidlertid at bjærge ladningen. Den af kaptajnen antagne strandingskommissionær, konsul og tobaksfabrikant F. C. Bendixen, Thisted, kunne derfor anmode myndighederne om afholdelse af strandingsauktion, der fandt sted i Krik den 28. marts 1866 over en del af lasten, nemlig: 300 fustager rosiner, 60 fustager figner samt 8 baller orangeskaller. Disse varer var mere eller mindre beskadede.

Den øvrige del af ladningen blev derimod udført søværts til Altona med skibene „Dora“, kaptajn F. H. Brunckhorst, „Anna“, kaptajn C. Rühls, samt „Den 12te Mai“, kaptajn S. Brøgger.

Den strandede „Von Bennigsen“ blev bjærget og sejlet til værft i Thisted den 26. marts 1866. Det va-

rede nogen tid før skibet atter var søklar, men 25. juni samme århundrede kunne kaptajn udklarere til Papenburg med en ladning bestående af kalksten.

## SKONNERT „GERHARD“

Thisted Amtsavis meddelte den 12. april 1872, at der få dage tidligere (8. april) var drevet et skib ind ved Agger uden levende folks medfølgelse. Efter nogle fundne papirer at dømme drejede det sig om skonnerten „Gerhard“ af Papenburg, kaptajn Jacob Albers, på rejse fra Newcastle til Riga. Skibet var på 68 commercelæster og ladningen bestod af råjern, bly, ildfaste sten, potaske og soda.

Der forelå ingen oplysninger om besætningens skæne. Skibet blev hurtigt efter strandingen slået i stykker. Myndighederne forestod bjærgningsarbejdet, der overlod til Agger Dykkerselskab mod aflønning in natura af det bjærgede.

Den 19. juli 1872 afholdtes derefter på begæring af Agger Dykkeri auktion på Øster Agger strand over dykkeriets andel af det bjærgede: 9½ blokke bly ca. 100 pund, ca. 8.000 pund råjern, ca. 1.500 stk. ildfaste mursten, 2 fustager mønne, noget kaustisk soda samt noget blegeghvidt. I bekendtgørelsen om auktionen tog man dog forbehold for salg af hvad, der i mellemtiden inden auktionen ville blive bjærget.

## KUF „HENRICUS“

Det sidste af de fem Papenburg-skibe, der strandede ved Agger, var kuffen „Henricus“, ført af kaptajn Heinrich Alleers. Skibet var på rejse fra Brevig i Norge til Papenburg med en ladning tømmer. Foruden kaptajnen var der tre mand ombord. Rejsen havde været besværlig med hårdt vejr. Skibet havde i søen arbejdet sig så læk, at man besluttede sig til at sætte kuffen på land for at redde livet samt skib og ladning.

Landsætningen skete den 18. september 1872 på kysten mellem Agger og Thyborøn. Kaptajnen overlod bjærgningsarbejdet til myndighederne, men få dage senere blev skibet slået i stykker af søen. Heldigvis var man dog forinden blevet færdig med bjærgningen af ladningen.

Som strandingskommissionær havde kaptajnen antaget den tyske konsul i Thisted, købmand Jens Nyborg. Hans opgave var det blandt andet at rekvirere auktion over det bjærgede. Denne auktion afholdtes den 9. oktober 1872 på Thyborøn strand og omfattede 302 stk. fyrretømmer, 78 stk. rundtømmer samt 205 stk. poler. Endvidere blev der bortsolgt det sædvanlige sortiment af sejl, tovværk, ankre, vragsstykker m.m. Kuffen „Henricus“ var ikke mere.



## MANDS MINDE



## 80 år

Fhv. bådmand Otto Rasmussen, redningsstation „Esbjerg“ fyldte 80 år den 2. januar 1980.

Fhv. bådmand Johan Christiansen, tidligere redningsstation „Nørre-Tornby“ fyldte 80 år den 7. januar 1980.

Fhv. opsynsmand Kristen J. Høy, tidligere redningsstation „Nymindégab“ fyldte 80 år den 1. februar 1980.

## 75 år

Fhv. bådmand Christian P. Smørup Sørensen, tidl. redningsstation „Lildstrand“ fyldte 75 år den 2. januar 1980.

## 70 år

Fhv. bådmand Anker Michael Poulsen, redningsstation „Esbjerg“ fyldte 70 år den 19. januar 1980.

Fhv. bådmand C. J. Jensen, redningsstation „Sæby“ fyldte 70 år den 4. februar 1980.

Fhv. opsynsmand Christen Thomsen, redningsstation „Hvide Sande“ fyldte 70 år den 10. februar 1980.

## Ansættelser

Bådmand S. H. Olesen, redningsstation „Lønstrup“ er fra 1. november 1979 ansat som bådformand samme sted.

Bådmand J. Hellesen, redningsstation „Hirtshals“ er fra 1. november 1979 ansat som bådformand samme sted.

Bent Hesselund er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Hirtshals“ fra 1. november 1979.

Willy Gustav-Adolf Morgenstern er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Sønderho“ fra 1. december 1979.

Ole Marquardsen er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Lønstrup“ fra 1. december 1979.

Bådmand A. Petersen, redningsstation „Hvide Sande“ er overenskomstansat som motorpasser samme sted fra 1. december 1979.

Bådmand på prøve J. B. Christensen, redningsstation „Hirtshals“ er ansat som bådmand samme sted fra 1. december 1979.

Bådmand på prøve J. F. S. Andersen, redningsstation „Rønne“ er ansat som bådmand samme sted fra 1. december 1979.

Bådmand J. M. Rasmussen, redningsstation „Sæby“ er ansat som opsynsmand samme sted fra 1. januar 1980.

Jarl O. Andersen er ansat som bådmand ved redningsstation „Skagen“ fra 1. januar 1980.

Willi Honoré er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Esbjerg“ fra 1. januar 1980.

## Afskedigelser

Bådmand H. G. Carlsen, redningsstation „Skagen Havn“ er afskediget efter ansøgning fra udgangen af december 1979.

Bådmand Michael Anders Petersen, redningsstation „Rømø“ er afskediget efter ansøgning på grund af sygdom ved udgangen af december 1979.

Bådformand Leo A. Larsen, redningsstation „Esbjerg“ er afskediget efter ansøgning med udgangen af december 1979.

Opsynsmand P. Rasmussen, redningsstation „Sæby“ er afskediget efter ansøgning med udgangen af december måned 1979.

## Dødsfald

Bådmand Ejnar Mikkelsen, redningsstation „Torsminde“ er afgået ved døden den 5. januar 1980. Bådmand E. Mikkelsen var født den 4. januar 1907, ansat den 1. september 1935 og afskediget den 31. januar 1970.

Fhv. bådmand Svend Aage Møller, tidligere redningsstation „Vesterø“ er afgået ved døden den 26. april 1979. Sv. Aa. Møller var født den 24. juni 1921, ansat den 1. oktober 1946 og afskediget den 28. februar 1970.

Fhv. betjeningsmand Harry Mortensen, tidl. redningsstation „Hennegård“ er afgået ved døden den 17. juni 1979. H. Mortensen var født den 3. februar 1915, ansat den 1. juli 1947 og afskediget den 31. december 1975.

Fhv. betjeningsmand Niels Christian Christensen, tidligere redningsstation „Søndervig“ er afgået ved døden den 25. juli 1979. N. Chr. Christensen var født den 23. juni 1896, ansat den 1. oktober 1933 og afskediget den 31. juli 1959.

Fhv. betjeningsmand Knud Børge Pedersen, tidligere redningsstation „Kandestederne“ er afgået ved døden den 2. august 1979. K. B. Pedersen var født den 6. oktober 1917, ansat den 1. oktober 1952 og afskediget den 31. oktober 1975.

Fhv. betjeningsmand Jørgen Jensen Jørgensen, tidligere redningsstation „Nymindégab“ er afgået ved døden den 26. oktober 1979. J. J. Jørgensen var født den 19. december 1905, ansat den 1. oktober 1938 og afskediget den 31. marts 1966.

Fhv. bådmand Hjalmar Henry Olaf Christensen, redningsstation „Anholt Havn“ er afgået ved døden den 8. november 1979. H. H. O. Christensen var født den 21. oktober 1891, ansat den 1. oktober 1918 og afskediget den 30. september 1954.

Fhv. opsynsmand Georg Damgaard, tidligere redningsstation „Løkken“ er afgået ved døden den 23. november 1979. G. Damgaard var født den 9. december 1911, ansat den 1. januar 1935 og afskediget den 31. marts 1970.

Fhv. bådmand Knud Børge Johansen, redningsstation „Gedser“ er afgået ved døden den 17. december 1979. K. B. Johansen var født den 27. maj 1909, ansat den 1. august 1944 og afskediget den 31. maj 1972.

## Fiskeriinspektionstjenesten i Nordsøen

Af Finn Bjørnager Jensen

Helt fra Christian IV's tid har man antegnelser om, at den danske flåde har været anvendt til fiskeriinspektionsopgaver, men det er først, da det egentlige havfiskeri - omkring midten af forrige århundrede - begyndte at tage fart, at der blev behov for mere konstant overvågning af de danske territorialfarvande i bestræbelserne på at sikre fiskebestanden for landets egne undersåtter.

Så tidligt som i 1840'erne havde Danmark lejlighedsvis stationeret en brig som inspektionsskib ved Island, der på dette tidspunkt hørte til det danske kongerige. De rige fiskeforekomster omkring øen medførte allerede ved slutningen af middelalderen, at mange fremmede fiskere drev fangst i de islandske farvande, og det blev klart - efterhånden som fiskeriet udviklede sig - at skulle islandske fiskere beskyttes effektivt, måtte en permanent fiskeriinspektion til søs etableres.

I 1859 indsattes skrukorvetten „Hejmdal“ til fiskeriinspektionstjeneste ved Island. Samtidig blev der til ministeriet rettet en henvendelse fra Skagen med anmodning om at få stationeret et passende orlogsfartøj der for at beskytte danske fiskere mod deres svenske kolleger, samt fra Fanø der anmodede om beskyttelse mod engelske fiskere, men ingen af disse anmodninger blev imødekommet. Derimod indførte man ved Island i året 1865 fast inspektion med skrueskonerterne „Fylla“ og „Diana“ samt senere med „Ingolf“.

Der skulle gå 13 år inden de jyske fiskeres ønske blev imødekommet. I 1872 stationerede flåden skrueskonnerten „Fylla“ ved den jyske vestkyst, men den kune ikke foretage sig ret meget da man på det tidspunkt endnu ikke havde fastlagt det danske søterritorium. Dette blev dog rettet to år senere hvor tremilegrænsen blev fastlagt ved kongelig anordning og her efter udsendtes med jævne mellemrum fiskeriinspektionsskibe ved den jyske kyst.

Inspektionstjenesten blev yderligere udvidet i 1882, idet der dette år mellem England, Belgien, Holland, Tyskland og Danmark afsluttedes en konvention i Nordsøen, hvor de danske bestemmelser om søterritoriets udstrækning blev godtaget og hvor man fastsatte bestemmelser for mærkning af fiskefartøjer og for begrænsning af konfliktmuligheder mellem fiskere af forskellig nationalitet, der anvendte forskellige fangstmetoder. Samtidig overdroges tilsynet med reglerne overholdelse til samtlige nationers inspektionsskibe, der uden hensyn til nationalitet skulle udøve overnational myndighed, hvilket skulle kendetegnes ved at fartøjet skulle føre en særlig gul-blå-ternet fiskeriinspektionsstander.

Ved århundredets slutning fik også Færøerne en permanent fiskeriinspektion, idet skrueskonnernerne ved Island rent fartmæssigt ikke længere kunne holde trit med damptrawlerne. Disse inspektionsskibe, der hidtil havde varetaget inspektionsopgaverne ved både Island og Færøerne blev derfor i 1899 udskiftet med

krydserne „Hejmdal“ og „Hekla“, hvis ophold ved vore nordlige øer kunne strække sig til 10 af årets måneder og ved Færøerne blev dampminebåden „Beskytteren“ stationeret som inspektionsskib.

Af besparelshensyn blev krydseren ved Island hurtigt udskiftet med det i 1906 dansk bygget inspektionsskib „Island Falk“, der efter 1. verdenskrig blev erstattet af flådens fjerde „Fylla“, der var indkøbt i England under navnet „Asphodel“.

Fra Skagen varetog fiskeriinspektionsskibet „Diana“ inspektionstjenesten i Kattegat og fra Esbjerg blev Jyllands vestkyst kontrolleret af inspektionsskibet „Absalon“. Krigshandlingerne havde medført at stations-skibene, som de også blev betegnet, havde fået mere end fiskeriinspektion til opgave. De skulle nu også imødegå neutralitetskrængelser samt eftersøge og uskadeliggøre miner fra 1. verdenskrig og yde hjælp til fiskere og søfolk i vanskeligheder.

1928 indgik Grønland i fiskeriinspektionsområderne og et nybygget inspektionsskib „Hvidbjørnen“ skulle supplere „Fylla“ i de nordlige farvande.

Efter 2. verdenskrigs afslutning anskaffedes den engelske korvet „Geranium“, der blev omdøbt til „Thetis“ og senere klassificeret som fregat. „Thetis“ blev, som det første større fiskeriinspektionsskib efter krigen, indsat med tjenesteområde i Nordsøen og ved Færøerne. Her havde man længe måtte nøjes med periodevis inspektion fordi andre opgaver trængte sig på.

Manglen på større skibe i den danske flåde som følge af flådens sænkning under krigen betød, at der skulle gå godt 17 år inden fiskeriinspektionstjenesten i Grønland, Færøerne og Nordsøen atter kunne foregå fra specielt udrustede fiskeriinspektionsskibe. I 1963 indgik i den danske flådes tal fire ens danskbyggede skibe med moderne instrumenter til kontrol af fiskefartøjers positioner. Hver af skibene medførte en fransk-bygget Aluette-helikopter som kom til at spille en betydelig rolle i inspektionsskibenes opgaver i de nordlige farvande. Det var ikke blot i bevisførelsen - ved fotos at påvise opbragte fiskefartøjers position i forhold til kysten, men også på søredningsopgaver kom de moderne inspektionsskibe og deres små helikoptere til gavn og Danmark til ære.

De fire fiskeriinspektionsskibe fik navnene: „Hvidbjørnen“, „Vædderen“, „Ingolf“ og „Fylla“. I 1970 tilgik yderligere et fartøj til klassen, som fik navnet „Beskytteren“. De fem skibe er klassificeret som fregatter og i 1974 tilgik to orlogskuttere „Agdlek“ og „Agpa“, som supplerende inspektionsskibe til de grønlandske farvande.

Sidste år fik Nordsøen sit eget fiskeriinspektionsskib idet fiskeriministeriet lod sin nybygning „Havørnen“ få base i Hanstholm og sammen med de to redningsskibe hhv. i Esbjerg og Thyborøn skal de fremover varetage fiskerikontrollen i Nordsøen.



En af de moderne fiskeriinspektionsskibe ved Færøerne, fregatten „Vædderen“, hvis lille helikopter - der kan ses på bladet forside - af færinges kaldes „fårelusen“.

### Kystredningstjenestens aktivitetsoversigt for 1979.

	1979	1978
Udkald	242	184
Fartøjer overvåget eller undsat	268	184
Patientevakueringer	3	5
Lægehjælp udbragt	1	1
Personer reddet	53	38
Omkomne ilandbragt	1	2
Udrykninger med redningskøretøj	15	9
Eftersøgninger m.v.	59	59
Aktionstimer i alt	694	563

### En maritim perle

For den, der virkelig vil beherske den maritime terminologi må den 140 årige Dansk Marine-Ordbog, der nu er fotografisk optrykt efter originaludgaven fra 1839, være dejlig maritim perle til ens bogsamling, og til brug.

Ordbogen, der kun er trykt i et begrænset oplag, er spændende læsning for såvel bolværksmatrosen som for en helbefaren. Mange endnu kendte ord og søudtryk genfinder vi i den gamle bog, men også mange knap så kendte ord som f.eks.: at skjeppe vand, d.v.s. at tage meget vand over dækket især fra læsiden. At skibet vadsker sig i søen (tager vand over) høres endnu blandt garve søulke. Og sådan kunne man blive ved Sejl, deres benævnelser, størrelser og tykkelser og et skibs takkelage er udførligt omtalt. Ja selv et lille indblik i livet ombord kan man få ved at læse ordbogen fra A til Z. F.eks.: Luntevager: Et lille træhus, foret med jernblik, hvori den tændte lunte til daglig brug har sin plads. En skildvagt er steds ved den, og på nogle skibe, især om vinteren, er det under luntevager-skildvagtens opsigt tilladt mandskabet, som har frivagt, der at sidde og ryge tobak med hytte på piben.

LEMVIG



SOLV . GULD . URE

Smedegaard

Vestergade 7 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) 82 12 11

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

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

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

**NORDVESTBANK**  
- gør noget for pengene

Lemvig . Thyborøn . Harboøre

## Der er travlhed ...

Organisationen „Dansk Sømandskirke i Fremmede Havne“ er mangan en dansk sømands kontakt til fædrelandet under langfarter. Organisationen er da også præget af stor travlhed med mange alsidige opgaver. Således viser sidste årsopgørelse, at der via Sømandskirkens udsendte medarbejdere blev aflagt 7.371 skibsbesøg, arrangeret 264 udflugter og sportsarrangementer, afsendt 4.124 breve for søfolk, holdt 530 sammenkomster med i alt 26.124 deltagere, aflagt 711 sygebesøg, foretaget 134 kirkelige handlinger samt holdt 592 gudstjenester med tilsammen 17.533 deltagere, hvoraf 3.338 var til alters.

Finansieringen af de mange gøremål sker gennem gaver og kontingenter samt gennem en årlig kirkekollekt og et landslotteri. I 1978 er der givet tilladelse til salg af 60.000 lodsedler à kr. 5,00.

Organisationens årsregnskab balancerer med kr. 2.319.926, hvilket indebærer et underskud på kr. 267.470, som man håber at dække ved forøgede gaveindtægter gennem frivillige bidrag.

I øvrigt har salg af brugte frimærker indbragt ikke mindre end 12.936 kr., og endelig kan nævnes, at Sømandskirken fra medlemmer rundt om i Danmark modtog 2.048 gavepakker til julen 1977. Alle blev naturligvis sendt til søfolk om bord i danske skibe, og i mange pakker var der også et brev.

Klip fra tidsskriftet „Redningsbåden“ nr. 11 (Indenlands sømandsmission)



### Ansvarshavende redaktør:

F. Bjørnager Jensen  
Neptunvej 68 . Esbjerg . Tlf. (05) 15 10 75

### 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: Martin Sørensen  
Højvangen 15 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 18 82  
Kasserer: Robert Iversen  
Morsøvej 12A . 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 13 23  
Knud E. Jensen  
Julius Poulsensvej 9 . Nr. Vorupør . 7700 Thisted  
Tlf. (07) 93 83 27  
Søren Sørensen  
Strandbygade 76 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89  
Niels Peter Nielsen  
Mosedalsvej 25 . Listed . 3740 Svaneke . Tlf. (03) 99 63 06  
Helmer Nielsen  
Thorup Strand . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 22 54 07



#### 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«

### BORNHOLMERBANKEN

Svaneke-afd.

Postgade 6 . 3740 Svaneke

Tlf. (03) 99 60 44

### Sparekassen »BORNHOLM«

Svaneke-afd.

Nansensgade 6 . 3740 Svaneke

Tlf. (03) 99 64 20

### KJÆRENÆS FILETFABRIK A/S

7770 Allinge . Tlf. (03) 98 02 12

### Fiskesalgforeningen Østbornholm

A. m. b. a.

Havnen . 3700 Neksø . Tlf. (03) 99 21 99

Røgeri . Filetfabrik . Isværk . Salteri

#### 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

#### LEDIG

### 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

## Esbjerg Skibsværft

v. Andersen, Jensen og Hagde

Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

### AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer  
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig  
tlf. (07) \*94 15 55

#### 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) 92 00 94

SØRENSENS  
Herremagasin  
TORVEGADE 1 TELF. 92 04 99 THISTED

MIDT I

BYENS HJERTE

Marsø  
Støbegods

## SPAREKASSEN sds

### RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

Esbjerg . Telefon (05) \*12 53 99

NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

**Hvide Sande Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Henning Værne  
Telefon (07) 31 10 89

**Hanstholm Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Ib Holm Sørensen  
Telefon (07) 96 11 66

**Thorsminde Fiskeauktion**

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

**SEJL TIL BORNHOLM**

med BORNHOLMSTRAFIKKEN

»Bornholm«, »Kongedybet«,  
»Hammershus« og »Rotna«

Daglig afgang fra København kl. 23.55  
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

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

BORNHOLMSTRAFIKKEN

**LEMVIG TANDTEKNIK**

**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

**Snorrevedstromler?**

Så  
**GRENAA**  
**STUNT**  
**MACHINE**

Lad os tage slæbet ! !

**Grenaa Smedle og Maskinfabrik A/S**  
Tlf. (06) 32 08 77

**Den Danske Bank**

af 1871 A/S



Hurup - Bedsted - Hørdum  
Vestervig

**POUL RAHBEK**

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

**Sømandshjemmet  
& Atholdsrestaurant**

★  
Thyborøn . Tlf. (07) \*83 12 44

**Thyborøn Fiskeauktion**

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

Redaktør: F. Bjørnager, 6700 Esbjerg. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig.

GADGAARD TRYK . LEMVIG



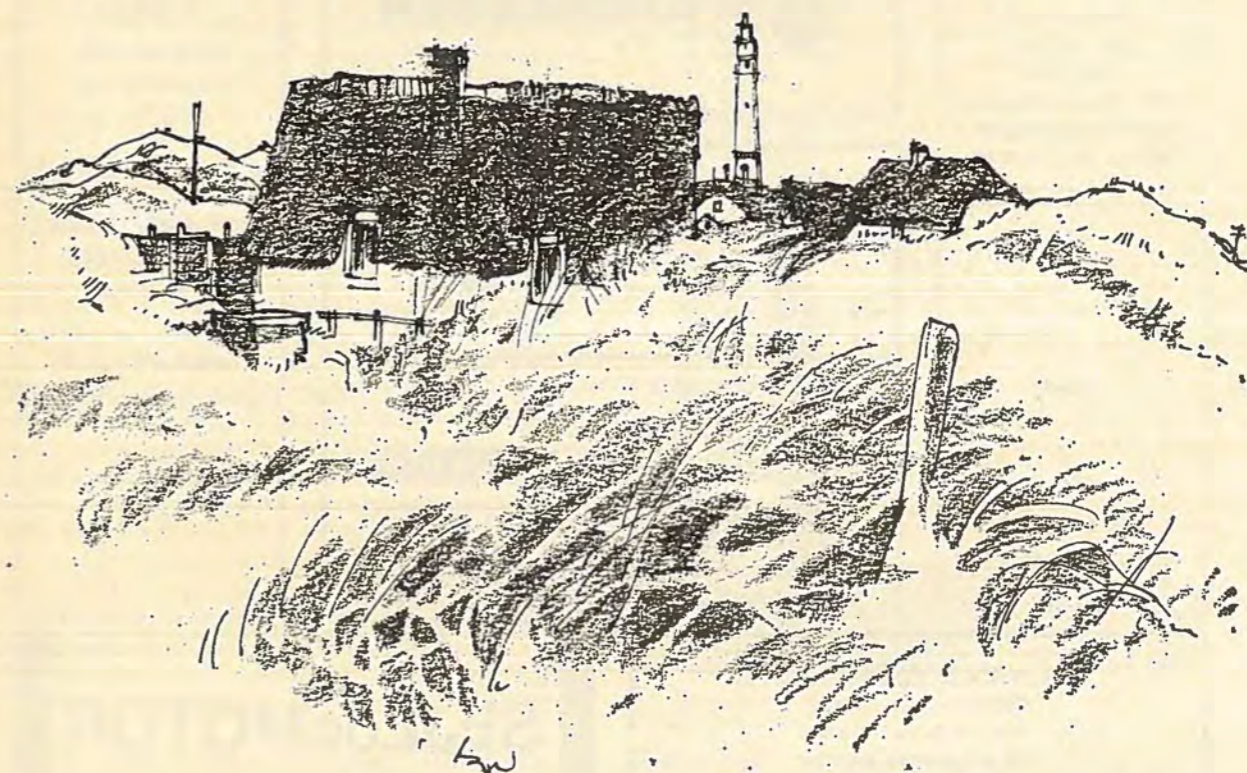
Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

Marts - April 1980

47. ARG.

I mere end 100 år har danske fyrtårne



sendt deres advarende lys ud over havet til gavn for de søfarne. Det vil de formentlig også gøre langt ind i det næste århundrede, hvorimod vore fyrskipes tid er ved at slutte. Snart vil de blive afløst af faste båkelyr og teknikken vil afløse mange menneskers ubehagelige arbejdsplads.

LEMVIG BIBLIOTEK  
1980

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

Gadgaard Nielsen · Lemvig

Bogtryk · Offset · Tlf. (07) \*82 15 00

Papir en gros · Kontorforsyning · Tlf. (07) \*82 17 11

LEDIG

MODERNE • AKTIV • VENLIG

 Dampskibsselskabet  
**TORM**  
 København

 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

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) AS1a 782

LEDIG

**HANSTHOLM SØMANDSHJEM**

 Cafeteria · Restauration  
 Nye, moderne værelser  
 Tlf. (07) 96 41 11, lokal 145

 AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**
**SEJL og MOTOR**

 Det store magasin for sejlsport  
 Køb det i kiosken eller bestil  
 abonnement på tlf. (01) 12 80 40

Esbjerg

**Vestjysk Krystal Isværk** <sup>a/s</sup> Tlf. (05) 12 00 66

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 2

Marts - April 1980

47. årg.

## Fyret i landskabet og fyret på havet

Af Finn Bjørnager

Det er veldokument, at farvandene omkring Danmark er en labyrint af sejlrender og lave grunde, som vanskeligt kan besejles uden støtte fra fyr, sømærker og pålidelige søkort. Det har også tidligt været erkendt, at vore kyster og bæltter udgjorde en særlig fare for ikke stedkendte søfolk. Herom taler mange strandinger sit tydelige sprog.

Allerede i middelalderen foregik der en livlig trafik af skibe omkring de danske kyster, men det var først i slutningen af denne periode, at man fandt på at opstille fyr til advarsel og vejledning for søens folk. Fyrtårnets fader er et 60 meter højt tårn, på hvis top der brændte ild døgnet rundt. Det var et fantastisk bygningsværk, skabt af grækeren Sostratos år 299-279 f. Kr., og trods megen tvivl om dets udseende regnes fyret for at være et af verdens underværker.

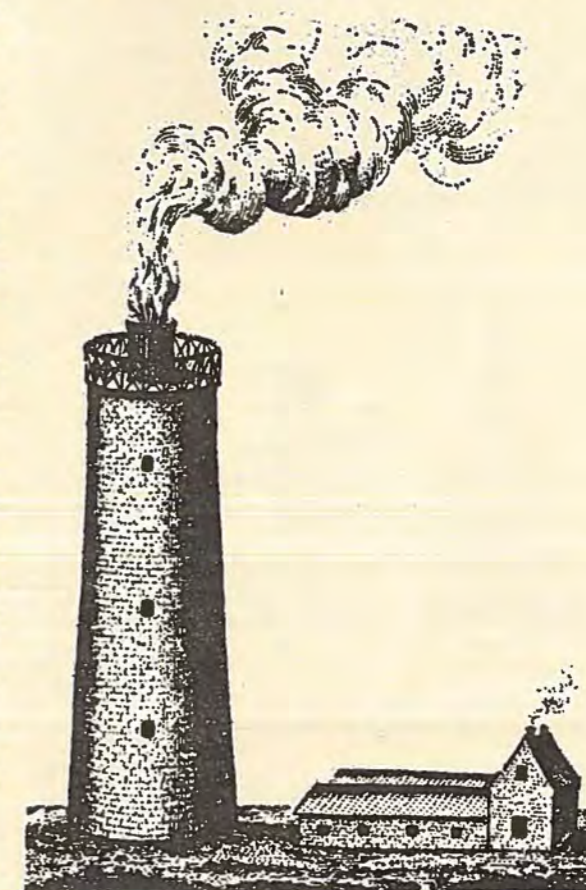
Sostratos fyr stod placeret på den lille ø Faros for Alexandria ved Nilens udløb, indtil et jordskælv i året 1376 fik det til at styrte i havet og dermed afsluttede dets et tusinde og syv hundrede års virke.

I Europa kendtes ikke fyr før i slutningen af middelalderen. Her klarede man sig på de højereliggende kyster med et simpelt brændebål, mens man på de flade kyster lod opstille de såkaldte „vippefyr“. Det var en jernkurv, hvori bålet blev tilrettelagt og som så med en vippe blev ført op i en vis højde. Jo højere op denne jernkurv kom, jo længere blev synsviddens hvori fyret kunne iagttages fra søen. Vi ved, at sådanne vippefyr var opstillet ved Skagen og på Anholt i året 1561 og at de kom til at virke her i næsten 200 år. Både ved Skagen, Knudshoved og Kronborg kan man se disse vippefyr, der her er opstillet som et minde om en svunden tid og vidner om Danmarks første fyr.

Det var under pres fra englænderne, at det første danske fyrskib gik i ordre på Jacob Holms værft i Christianshavn og i 1829 færdigbygget og udlagt ved Læsø i Kattegat. Otte år senere udlagdes fyrskib nr. 2 ved Drogden.

I tiden til tre-års-krigens afslutning i 1850 havde det nyoprettede kongelige danske fyrvæsen erstattet 18 vippefyr med fyrtårne med lys fra glødende kul i den åbne fyrspand. Et af dem blev Danmarks højest beliggende fyr placeret ved den farlige jyske vestkyst - Hanstholm fyr som i 1843 for første gang sendte lys over Nordsøen. Det ældste fyrtårn vi kender har vi fra Olaus Olavius beskrivelse af Skagens købstad og sogn 1787. Her fortæller han om et 24 alen højt tårn med åben fyrspand hvor der blev fyret med kul. Mur-

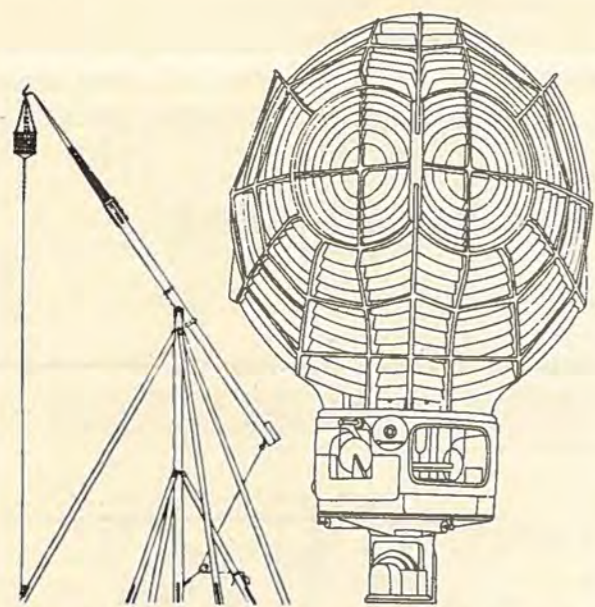
tykkelsen af tårnet var foruden på 14¾ tommer fortæller han i sin bog, der nu er genoptrykt af Rosenkilde og Bagers forlag i tro kopi af originalbogen.



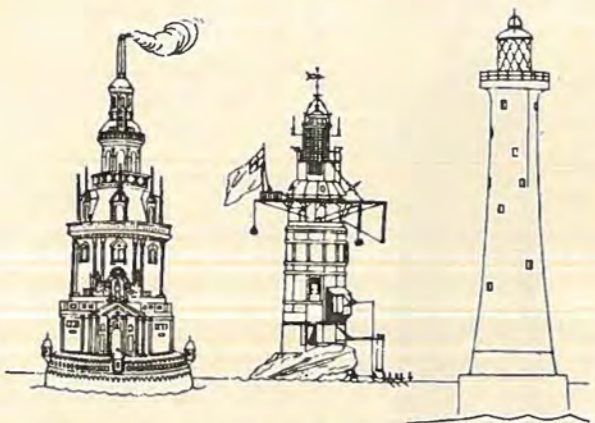
Skagens fyrtårn på Olavius tid ca. år 1787.

Med opfindelsen af lamper samt dertil hørende glas i det 18' århundrede fik man en lille lysgiver med så relativ stor styrke, at man ved hjælp af hulspejle kunne reflektere en stor del af lyset i en vandret stråle. Parafinolie-lamper forsvandt og den elektriske lampe indledte en ny æra, hertil kom franskmandens Fresnels opfindelse af en særlig fyrlyse, der ydeligere øgede lyskraften og dermed fyrets synsvidde. Her spiller fyrets højde over havet naturligvis også en stor rolle.





Til venstre vippefyret og til højre Fresnels linse, der forøgede lyskraften enormt.



Fyrets udvikling ° Tour d'Ordre ved Boulogne, 40 e. Kr. og Eddystone fyr i Kanalen år 1698 og 1882.

I slutningen af 18-tallet og i begyndelsen af det 19. århundrede blev hovedparten af de nuværende større fyr bygget således Bovbjerg i 1877, Lodbjerg i 1884 og Blåvandshuk i 1888. Iøvrigt på samme tid som Vyl fyrskib blev udlagt for at føre skibsfarten uden om det farlige Horns Rev. På tilsvarende opgaver blev i dette århundrede udlagt 13 fyrskibe i de danske farvande. Vandløb blev markeret med bøjer og lededyr i land og ind i det 19. århundrede fandt man yderligere på at etablere vinkelfyr således at flere sejløb kunne føres forbi et enkelt fyr ved hjælp af flere farvet lys. Hvidt lys angav løbet, rødt at man lå for meget til bagbord for løbet og grønt at man var for langt ovre i løbets styrbord side. Fyrene fik også fyrkarakter således at de sejlene kunne se hvilket fyr de havde for sig blot ved at tælle fyrkarakteren. D.v.s. en kendt fast formørkelse målt i sekundt.



År 1900 byggedes et nyt Blåvand fyr 39 meter højt til afløsning af det gamle fyr fra 1888 som ses til højre.

De søfarne kan således skelne de enkelte fyr fra hinanden om dagen ved at se fyrets udseende og om natten ved fyrets lyskarakter. Det er en udvikling, der er foregået i takt med den stadig øgede trafik af fragtskibe og medvirkede til at færrest mulig strandede ved vore kyster.

Udviklingen af skibe, fremdrivningsmiddel og navigatorisk hjælpemidler som radiopejling, ekkolod og senere decca og radar har sikret skibsfarten yderligere. I 1962 opstillede Fyr- og vagervæsenet, som det nu hed, et automatisk fyr støbt direkte på havbunden i indsejlingen til Esbjerg havn. Dette var et eksperiment, der skulle vise sig at få betydning for fremtidens fyrskibe. Erfaringerne var så gode, at man lod bygge fyret på Dvale grunde ved Læsø til erstatning af det udlagte fyrskib. Det automatiske fyr, der fik en højde på 18 meter med helikopterplatform øverst oppe på det 5 meter brede tårn, men i modsætning til Jerg bækfyr ved Esbjerg, der blev bygget på stedet, blev dette bygget i land og bugseret til Dvale grunde som et cylindrisk betonskib og på stedet blev der indpumpet tonsvis af sand.

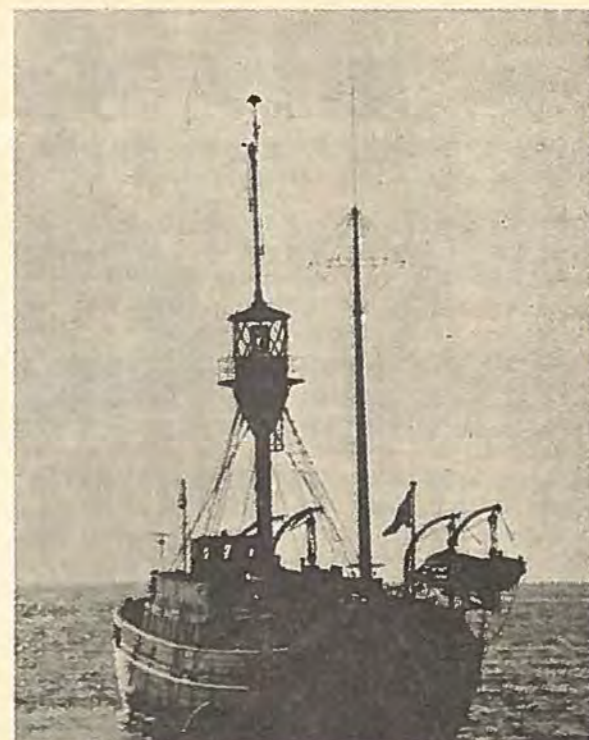
Denne byggemetode egnede sig dog kun til steder hvor vanddybden ikke var for stor og havets kraft ikke voldsommere end at den anvendte teknik kunne modstå presset. Få steder er fyrskibe indtil nu blevet erstattet af faste automatiske eller fjernstyrede bækfyr, men en udvikling er i gang og resultatet vil formentlig blive, at fyrskibenes tid snart er forbi.

Det skyldes ikke mindst udviklingen indenfor olie-

jagten i Nordsøen. Den tekniske formåen i dag muliggør bygning af fast fyr hvor Skagen Rev fyrskib i dag ligger. Ja, endog på mere end det dobbelte af det største i vore farvande.

Fordelen ved de faste fyr er mange, men først og fremmest er det den mere økonomiske drift, der tæller. Heroverfor står de store etableringsudgifter. Fyrskibene kræver et ret stort personel. Udover at passe fyrskibet udøver de forskellige funktioner som f.eks. vejrtjeneste og farvandskontrol, men det er funktioner man kan overlade til teknik uden at det er forbundet med de store udgifter. Et fast fyr kan ikke alene sende lys-farve-vinkler fordi positionen er nøjagtig hele tiden men også afgive vejr-sø og strømoplysninger automatisk via et radiosignal. Farvandsovervågning for lodser o.l. kan ske via TV og fyret selv kan kontrolleres af fotoceller m.v.

I mere end 130 år har vi haft fyrskibe liggende solidt forankret til havbunden. I storm og stille som en forpost for danske søfolk der vendte hjem fra nære og fjerne steder og som hjælp for alverdens søfarne mod faren for de danske grunde, rev og kyster. Deres dage er snart talte, mændene om bord må gå i land og skibene føres til kaj. Automatiske fyrtårne i havet skal fremover sammen med fyrtårnene i land sikre skibsfarten.



Som en forpost til Danmark ligger fyrskibe endnu flere steder i danske farvande, men deres dage er talte.

## Aktuelle noter ...

**GIK I PROTEST** – Lodsformand Phillip Svanum, Skagens sølodseri, trådte 1. marts tilbage i protest mod, at Farvandsdirektoratet nægtede at imødekomme Skagenslodsernes ønske om ansættelse af flere lodser, skriver Vensyssels Tidende.

Lodseriet gennemførte i 1979 20% flere lodsninger end året før og forøgede lodsindtjeningen med mere end 30%, sagde den afgående lodsformand ved fratrædelsen.

Til ny lodsformand er udpeget lods H. P. Jensen.

**DET VESTTYSKE REDNINGSVÆSEN**s redningsfartøjer hører til de mest moderne, hvad udrustning angår. Der disponeres over bl.a. telemetri-læg hvorved elektrokardiogrammer straks via radiotelefonianlægget ombord kan sendes til lægen i land, så han kan studere dem og give besætningen på redningsskibene instrukser til behandling af en evt. patient ombord. Nu er samtlige fartøjer også blevet udstyret med moderne VHF radiopejleanlæg der direkte viser et nødstedt skibs position blot skibet, der er i nød, afgiver en radiobærebølge.

**NYE OPMÅLINGSSKIBE** – Søværnets Materielkommando har ved Jeros Marine, Rantzausminde bestilt fire opmålingsbåde til brug ved Grønland. De bygges i glasfiber og får en længde af 29 m. Prisen bliver 15 millioner og de to første skal leveres i 1981.

**MINDET OM DEM DER BLEV VÆK DERUDE** er teksten på en smuk sten rejst på en lille høj ved Thorsminde kirke som et minde om de ni fiskere, der sidste vinter omkom på havet. Billedhugger Eigil Westergaard har sammen med sin medhjælper Karl Mathiesen, hugget monumentet ud af bornholmsk granit og afsløringen fandt sted på årsdagen den 14. februar.

**REDNINGSHELIKOPTERTJENESTEN (RCC)** har sammen med Falck-Zonen aftalt et nyt varslingsystem således at RCC bliver alarmeret straks efter at Falck-Zonen er blevet tilkaldt. Hidtil er helikopter-tjenesten først blevet tilkaldt efter, at Falck-Zonen er nået frem til ulykkestedet og har foretaget en vurdering af situationen. Denne tidsfaktor har i enkelte tilfælde kostet menneskeliv og det vil man nu prøve at råde bod på.

**DANNEBROG ELEKTRONIK** (tidligere Terma) nåede nogle dage før firmaet blev solgt til B&W-koncernen og fik sit navnskifte til B&W elektronik, at præsentere en nyudvikling til radarsystemet Scanter 8000. Det er et antikollisionsystem kaldet Collision Assessment (CA), som giver mulighed for plotting af i alt fire skibe. Via en indbygget computer foretager radaren selv beregninger af skibenes kurs, fart og giver signal når skibe er indenfor et farezone-område.

## Miljøstyrelsen — et nyt statsrederi

Af Finn Bjørnager

Udover orlogsskibe til brug for det danske forsvar, råder staten i dag over en hel flåde af skibe til forskellige formål og under forskellige ministerier. Mange af disse skibe er administrativt underlagt Farvandsdirektoratet såsom kystredningsbåde, redningsskibe, lodsfartøjer, fyr- og vagerskibe samt opmålingsskibe. Dette direktorat hører under Forsvarsministeriet, der også har skibe til varetagelse af det nordatlantiske fiskeriinspektion. Havbiologiske og specielle havundersøgelsesskibe samt fiskeriinspektionsskibe til indre danske farvande samt Nordsøen hører derimod til fiskeriministeriet. Statens istjenestes isbrydere hører til Handelsministeriet og som et nyt „Statsrederi“ har Miljøstyrelsen under miljøministeren efterhånden erhvervet sig en anseelig flåde af skibe og flere er på vej.

Det startede for få år siden med bygningen af to mindre færgelignende oliebekæmpelses-fartøjer, der fik navnene: „Auriga“ og „Acamar“. Bemandingen påtog søværnet sig efter en samarbejdsaftale mellem Forsvarsministeriet og Miljøstyrelsen og en øvelses- og uddannelsesplan blev udarbejdet.

De to oliebekæmpelsesfartøjer er særlig velegnet til at gå ind på lægt vand og her optage olien eller samle den ved hjælp af flydespærringer, således at olien kan optages fra land. To former for flydespærring anvendes, hhv. Flema og Troilboom-spærring.



Oliebekæmpelsesfartøjerne „Auriga“ og „Acamar“ mødes.

Fartøjernes første aktion var til et olieslip fra det græske tankskib „Marsa Hariga“ i Lillebælt og her blev det klart at der var behov for større fartøjer med plads til underbringelse af mandskabet. Et ønske, der blev imødekommet sidste år med bygning af to såkaldte seatruck miljøskibe.

De to seatruck er bygget hos Søren Larsen & Sønner i Nykøbing Mors til en samlet pris af 14 millioner kroner. De er hver på 150 BRT og har en længde af 30 meter med 8 meter i bredde. De er specielt bygget til forureningsbekæmpelse i indre danske farvande og er projekteret som grundgående skib med et stort arbejdsdæk samt lasttank til spildolie, stævnrampe,



„Mette-Miljø“ set fra luften.

bomme til udsætning af olieløseagregat samt til sprøjtning med dispergeringsmidler, samt endelig en kran med grab til olieslam-optagning.

De to skibe er udstyret med Grenå-dieselmotorer med to enheder på hver 330 hk koblet til vendbare propellere. Farten er ca. 10 knob. Hovedmaskineriet er monteret med ferskvandskøling via søvandskølet varmeveksler. Arrangementet sikrer maskineriet mod slam eller sandholdigt kølevand, når skibene arbejder i større olieøl eller er inde under på grundt vand. På pejlebroen er installeret en vandkanon med en kapacitet på 1500 l pr. minut. Skibene kan således også medvirke i brandbekæmpelse ved en mulig havarist. Udover det medbragte grej, olieoptagerbånd, flydespærringer permanent stuvet om bord er skibene også tænkt som transportbåde for de 35 depoter, som Miljøstyrelsen nu har rundt om i danske havne.

Til transportopgaver i mindre omfang, f.eks. afhentning af supplerende flydespærringer, har Miljøstyrelsen også tre små transportfartøjer.

Til transport af større mængder optaget havolie er der bygget tre store pramme, der hver kan rumme 350 kubikmeter. Pramene er uden egen fremdrivning.

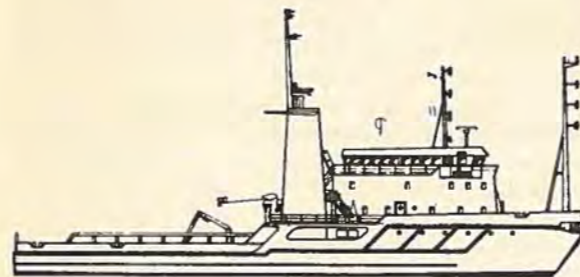
To miljøskibe i PVC særligt udstyret bl.a. med sprinterlanlæg og gastæt lukning til at sætte ind ved kemikaliefurening til søs indgår også i Miljøstyrelsens flåde af skibe. Desuden en olieskimmer af katamarantypen til brug i beskyttet farvand - f.eks. havneområde.



En af de tre små transportbåde.

Største forøgelse af flåden vil ske i det kommende forår hvor to 750 tons store specialfartøjer ventes leveret fra Ørskov Stålskibsværft. De skal udover at operere i vore farvande også kunne arbejde ved forureningskatastrofer i Nordsøen. Det er ikke mindst på baggrund af katastrofen ved det norske borefelt, der har skabt berettiget grundlag for så store skibe. Fartøjerne vil, med et frit dæksareal på ca. 26×7 meter blive udrustet med fast olieoptagergrej samt udstyret med laboratorie til havundersøgelser, slæbespil og krog for bugsering af havarister, isforstærkning for mindre isbryderopgaver samt fjernbetjening for vand- og skumkanon for slukningsopgaver.

Det må glæde landets skatteydere at skibene er indrettet så de kan udføre opgaver på tværs af de forskellige ministeriers „rederier“ som her hvor brandslukning, isbrydning og havundersøgelse indgår i skibenes operationsordre og hertil skal jo også indgå søredningstjeneste. Utænkeligt er det vel heller ikke at de to skibe kan blive anvendt ved søkortopmåling, da de må formodes særdeles egnede hertil.



Besætninger er på 16 mand, der som allerede nævnt bliver rekrutteret fra søværnet, idet dog Miljøstyrelsen vil afholde udgifterne i forbindelse med bemandingen. Af praktiske grunde er Miljøstyrelsesskibe placeret på flådestationerne især i København og Korsør, hvor de store skibe ligger på 3-5 timers varsel og de mindre på 1 times varsel. Mere end 60 mand har søværnet til stadighed klar til opgaver i forbindelse med forurening af de danske kyst- og havneområder og Miljøstyrelses „Havkontor“ kan yderligere trække på hjælp fra civilforsvaret og fra flyvevåbnet og atter andre, når den helt store katastrofe opstår. Det er der naturligvis ingen der håber, men risikoen er i dag større end nogensinde, hvor tankskibenes størrelse antager dimensioner der gør sejlads gennem de danske sejlrender yderst farlig og med stor risiko for grundstødning.

Havkontoret under Miljøstyrelsen trækker som så mange andre maritime aktiviteter i dette land på Søværnets Operative Kommando, der i Århus samler trådene i forbindelse med den løbende farvandsovervågning med redningstjenestens opgaver hæftet på som en næsten naturlig konsekvens af denne døgn-tjeneste.

Får SOK, som Søværnets Operative Kommando populært betegnes, oplysninger om evt. olieobservation kan de dirigere med søværnets enheder og anmode f.eks. inspektionsskibe fra andre styrelser om at se



„Miljø 101“ til bekæmpelse af kemikaliefurening.

nærmere på sagen - evt. sende et fly op for at afsløre synderen, sideløbende med at Havkontoret i Miljøstyrelsen får besked og evt. beslutter sig for at lade egne skibe gå ud fra Korsør eller København. I en kompliceret situation med indsats af megen materiel og personel optræder SOK i den koordinerende position mens chefen for det størst tilstedeværende miljøskib har den kommandomæssige beføjelse. Især vil de to store skibe til Miljøstyrelse blive indrettet med et omfattende kommunikationsudstyr og de vil da også kunne indgå i en nordisk beredskabsplan, hvor landene kan trække på hinandens mandskab og materiel i en prekær situation.



FLYVEVÅBENETS REDNINGSTJENESTE udførte i 1979 i alt 410 operationer af alle kategorier. Antallet er det hidtil højeste og skyldes i særlig grad snestormen i begyndelsen af året. Her blev udført 70 operationer og 218 personer blev evakueret. Der er blevet ydet assistance til søredningstjenesten i 241 tilfælde. 100 personer blev reddet i forbindelse med forlis m.v. og 41 bragt i land efter tilskadekomst eller akut sygdom på skibe i søen.

## Dramatisk stranding ved Skagen

Af Søren Lauritzen

Det var en meget vanskelig redningsopgave redningsmandskabet i Skagen blev stillet overfor, da den tyske „ALMUTH“ af Bremen strandede på NO-revet den 27. oktober 1900, men det lykkedes under kaptajn P. K. Nielsens dygtige ledelse at redde hele besætningen på fem mand, og det er vel nok en af de vanskeligste redningsaktioner, som har fået en lykkelig udgang.

Det blæste en sydøstlig storm med høj sø, og der var meget stærk nordgående strøm.

Mandskab og heste blev tilsagt til den daværende redningsstation på Grenen og mødte hurtigt, hvorefter roredningsbåden transporteredes så langt ud på Grenen som muligt, hvor den blev sat i søen, klar til at gå ud. Man så da, at det strandede skib var sunket så dybt, at der ikke var noget af skroget at se. Kun begge master var synlige, og besætningen sad i stormasten under sallingen. Skibet stod omtrent 700 favne fra land.

Man kunne straks se, at redningen af besætningen ville blive meget vanskelig, hvorfor opsynsmanden (stationslederen) pr. telefon lod tilkalde Gl. Skagens redningsbåd, ligesom station Skagens (Batterivejens) også blev foranlediget transporteret ud på Grenen for at være klar, hvis det første forsøg med Skagens Gren's redningsbåd skulle mislykkes.

Kl. 8 gik så denne ud, og mandskabet kastede på bådforerens opfordring straks olietrøjerne for at kunne ro kraftigere.

Efter at have roet i ca. en time gennem stadig brod fra alle sider var redningsbåden kommet strandingen på 100 favne nær, men mandskabet var en del udmattet, hvorfor båden blev opankret i nogle minutter, for at folkene kunne få tid til at trække vejret.

Ankeret lettedes igen, og der toges fat med fornyede kræfter, men uagtet alle anstrengelser kunne båden ikke roes frem imod sø og strøm, og den måtte atter opankres.

### LAGDE REDNINGSBÆLTERNE

På opsynsmandens opfordring lagde mandskabet nu redningsbælterne og tøjet på overkroppen indtil skjorten. Alle kræfter lagdes i, og man kom nu strandingen på ca. 50 favne nær, men der måtte da påny ankres op, for at folkene kunne puste ud.

### EMBLEMER

for medlemmer af foreningen af danske redningsmænd kan købes for kr. 25,- ved henvendelse til:

#### Thyborøn Redningsstation

Robert Iversen

Morsøvej 12 a . 7680 Thyborøn

Telefon (07) 83 13 23

Lodsdampskibet „Skagerak“ sås nu komme rundt om revet imod redningsbåden, og man så, at der veksledes signaler med Skagens Fyr, hvorfra der var hejst signalet: „Hjælp redningsbåden“.

For tredje gang lettedes ankerdrægget, forsøget optoges påny, og man kom også vraget lidt nærmere, men da man kunne se, at dette endnu ikke kunne nås, og lodsdamperen var i nærheden, besluttede det at holde ned til denne for at den kunne bugserede redningsbåden op til luvart af vraget.

Efter samråd blev man enige om, at opsynsmanden (stationslederen) kaptajn P. K. Nielsen – der som lodsformand var nøje kendt med revet, og da vrage af to dampskibe skulle passeres så nær som muligt – skulle gå ombord i lodsdamperen og udse det mest egnede sted, hvor redningsbåden bedst kunne gå ned til vraget. Derefter skulle lodsdamperen gå rundt om revet igen og påny slæbe redningsbåden op, hvis det første forsøg skulle mislykkes.–

Kl. 10 begyndte bugseringen, og 600 favne til luvart kastedes los, og der roedes for vinden ned gennem broddet, efter at mandskabet påny havde taget redningsbælterne på.

Et stykke til luvart af det sunkne vrak kastedes ankeret, men det var temmelig langt derfra, så der måtte påstikkes et ankertov yderligere. Ved at kaste et dræg over i skibets læ vant fik man forbindelse, og da skibet hældenede meget over, kunne besætningen fire sig ned fra toppen i klyverfaldet, og når redningsbåden skares ind mod vraget lade sig falde ned i denne.

På denne måde gik redningen hurtigt, efter at først skibsdrengen – der var meget forkommen – og kaptajnen – der havde fået en tommelfinger brækket – var kommet ned.

Klokken 11 var hele besætningen, 5 mand, reddet.

Ankertovet blev så frastukket, og der roedes ned til den i nærheden liggende lodsdamper, der tog redningsbåden på slæb ind under land. Her gik opsynsmanden påny i båden, og denne landede heldig kl. 11.30 formiddag.–

Under redningsforetagendet havde redningsbåden hugget mod vraget og fået en del skade på roret, ligesom der mistedes en del materiel og brækkedes flere årer. Endvidere fik redningsbåden, som næsten til stadighed var fyldt med vand, nogle af sine lenseventiler slået itu af søen.–

Det strandede og totalt forliste skib var kutter „Almuth“ af Bremen, på rejse fra Göteborg og til London med flasker. Det blev totalt vrage.

Redningsmandskabet fra Skagen modtog ekstrabelønninger såvel fra den danske som fra den tyske regering. Fra sidstnævnte modtog opsynsmanden (lederen) som hædersgave en smuk marinekikkert, og formanden fik et guldur med den tyske kejsers billede.–

## MANDS MINDE



75 år

Fhv. bådmand Kristian B. Mikkelsen, tidligere redningsstation „Stenbjerg“ fylder 75 år den 22. april.

70 år

Fhv. bådformand Peter Andersen, redningsstation „Østerby“ fylder 70 år den 12. april.

Fhv. opsynsmand Peder P. Ruby, tidligere redningsstation „Tuskær“ fylder 70 år den 21. april.

Fhv. betjeningsmand Niels Ruby Olsen, tidligere redningsstation „Tuskær“ fylder 70 år den 27. april.

65 år

Fhv. betjeningsmand Jack Jensen, tidligere redningsstation „Tuskær“ fylder 65 år den 19. april.

60 år

Tidl. betjeningsmand Engers A. Iversen, tidligere redningsstation „Rindby“ fyldte 60 år den 19. marts.

Fhv. bådformand Peter R. Wiis, tidligere redningsstation „Vesterø“ fyldte 60 år den 7. april.

Fhv. betjeningsmand Niels Dahl Jensen, tidligere redningsstation „Ferring“ fylder 60 år den 22. april.

50 år

Fhv. betjeningsmand Gunnar Bliksted Larsen, tidligere redningsstation „Lildstrand“ fylder 50 år den 11. april.

Bådmand E. C. Kruse, redningsstation „Hanstholm“ fylder 50 år den 18. april.

### Ansættelser

Niels C. Manø er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Rømø“ fra den 1. februar 1980.

Peter Kurt Rasmussen er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Sæby“ fra den 1. marts 1980.

### Afskedigelser

Bådmand H. A. Jensen, redningsstation „Odden Havn“ er afskediget efter ansøgning med udgangen af marts måned 1980.

Bådformand H. A. Hansen, redningsstation „Gedser“ er afskediget efter ansøgning fra udgangen af marts måned 1980.

Bådmand Viggo Bagger, redningsstation „Rømø“ er afskediget på grund af svagelighed fra udgangen af april måned 1980.

### Dødsfald

Fhv. bådmand Christian Peter Marinus Pedersen, tidligere redningsstation „Jerup“ er afgået ved døden den 29. februar 1980. C.P.M. Pedersen var født den 27. oktober 1896 ansat den 1. oktober 1920 og afskediget den 31. juli 1945.

Fhv. opsynsmand Karl Marinus Arildsen, redningsstation „Lønstrup“ er afgået ved døden den 13. marts 1980. K. M. Arildsen var født den 15. marts 1897, ansat den 1. april 1927 og afskediget den 31. marts 1967.

Fhv. bådmand Jens Mikkelsen Vegeberg, tidligere redningsstation „Klitmøller“ er afgået ved døden den 17. december 1979. J. M. Vegeberg var født den 15. juli 1890, ansat den 1. februar 1918 og afskediget den 31. oktober 1925.

Fhv. opsynsmand Aksel Henrik Dahl, tidligere redningsstation „Hennegaard“ er afgået ved døden den 12. januar 1980. A. H. Dahl var født den 19. april 1903, ansat den 1. oktober 1933 og afskediget den 30. april 1973.

Fhv. opsynsmand Martin Lauritsen Tophøj, tidligere redningsstation „Hirtshals“ er afgået ved døden den 30. januar 1980. M. L. Tophøj var ansat den 1. oktober 1927 og afskediget den 31. oktober 1962.

LEMVIG



SOLV . GULD . URE

**Smedegaard**

Vestergade 7 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) \*82 12 11

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

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

**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

**NORDVESTBANK**  
 – gør noget for pengene

Lemvig . Thyborøn . Harboøre

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 kunne opfylde de anførte betingelser, kan få ansøgningsskema udløst ved skriftlig henvendelse til legatbestyrelsens formand:

**Landsretssagfører Rudolf Sand,**  
Nørre Søgade 7, 1370 København K,  
til hvem skemaerne tilbagesendes inden den 1. maj 1980.

**Legatbestyrelsen**



Ansvarshavende redaktør:

**F. Bjørnager Jensen**  
Neptunvej 68 . Esbjerg . Tlf. (05) 15 10 75

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: **Martin Sørensen**  
Højvangen 15 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 18 82  
Kasserer: **Robert Iversen**  
Morsøvej 12A . 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 13 23  
**Knud E. Jensen**  
Julius Poulsensvej 9 . Nr. Vorupør . 7700 Thisted  
Tlf. (07) 93 83 27  
**Søren Sørensen**  
Strandbygade 76 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89  
**Niels Peter Nielsen**  
Mosedalsvej 25 . Listed . 3740 Svaneke . Tlf. (03) 99 63 06  
**Helmer Nielsen**  
Thorup Strand . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 22 54 07



**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. 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«

**BORNHOLMERBANKEN**

Svaneke-afd.

Postgade 6 . 3740 Svaneke

Tlf. (03) 99 60 44

**Sparekassen »BORNHOLM«**

Svaneke-afd.

Nansensgade 6 . 3740 Svaneke

Tlf. (03) 99 64 20

**KJÆRENÆS FILETFABRIK A/S**

7770 Allinge . Tlf. (03) 98 02 12

**Fiskesalgforeningen Østbornholm**

A. m. b. a.

Havnen . 3700 Neksø . Tlf. (03) 99 21 99

Røgeri . Filetfabrik . Isværk . Salteri

**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 63

Anbefales med såvel nybygning  
som reparation

LEDIG

**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

**Esbjerg Skibsværft**

v. Andersen, Jensen og Hagde

Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

**AGGER SKIBSVÆRFT**

Nybygninger og reparationer  
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig  
tlf. (07) \*94 15 55

**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) 92 00 94



MIDT I

BYENS HJERTE

*Morsø  
Støbegods*

**SPAREKASSEN sds**

**RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S**

Esbjerg . Telefon (05) \*12 53 99

NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE



REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB A/S

Gadgaard Nielsen · Lemvig

Bogtryk · Offset · Tlf. (07) \*82 15 00

Papir en gros · Kontorforsyning · Tlf. (07) \*82 17 11

LEDIG

MODERNE • AKTIV • VENLIG

**SPAREKASSEN**  
THY
Dampskibsselskabet  
**TORM**  
København

Marketenderiet

»NY HAVN«  
ESBJERGIndeh. Svend Jørgensen  
Kaffe og smørrebrød  
Telefon (05) \*12 82 88J. 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

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

LEDIG

**HANSTHOLM SØMANDSHJEM**  
Cafeteria · Restauration  
Nye, moderne værelser  
Tlf. (07) 96 41 11, lokal 145

**AKTIESELSKABET**  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**
**SEJL og MOTOR**

 Det store magasin for sejlsport  
Køb det i kiosken eller bestil  
abonnement på tlf. (01) 12 80 40

Esbjerg

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

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 3

Maj - Juni 1980

47. årg.

## Hirtshals nye redningsfartøj ventes færdig til efteråret

Arbejdet med bygningen af Farvandsdirektoratets nye type redningsbåd skrider godt frem på værftet Alu Boats ApS i Nyborg. Fartøjet, der bliver på 19 tons, er ved at få apteringen monteret og man venter, at prøvesejlads vil kunne finde sted sidst på sommeren som planlagt.

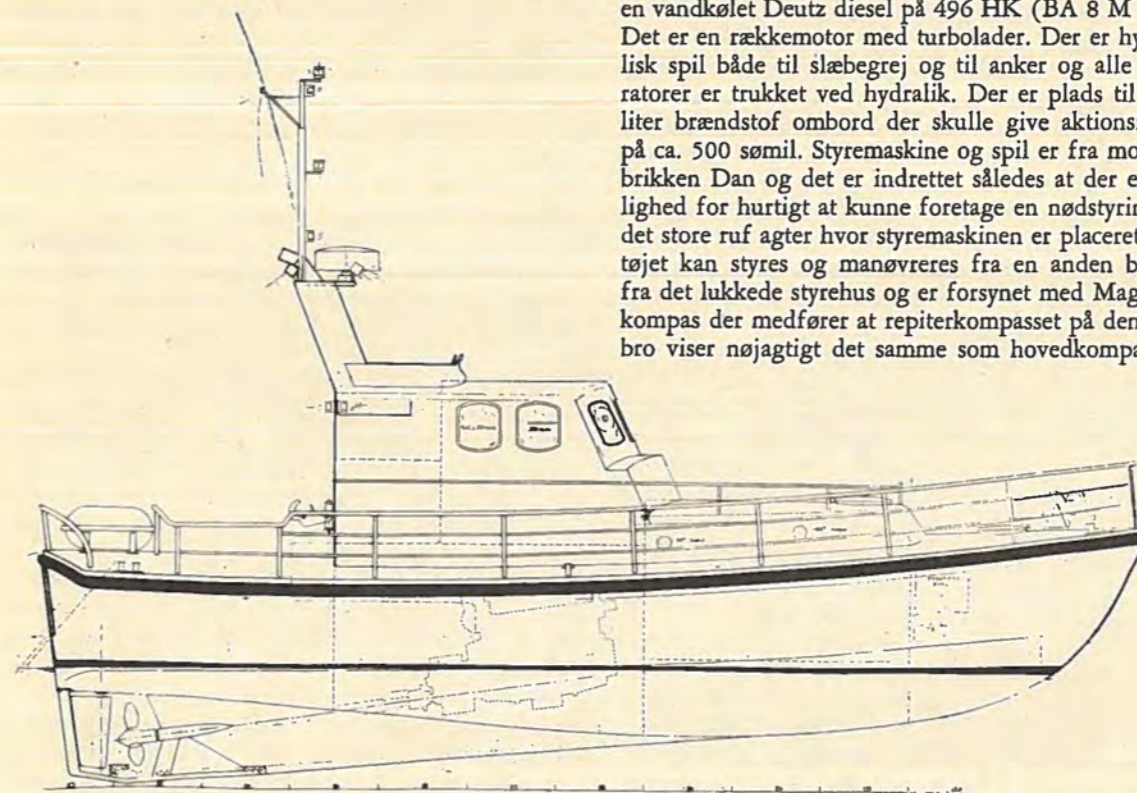
Det er på forhånd afgjort hvor den nye redningsbåd skal stationeres, nemlig i Hirtshals og både stationsleder Martin Sørensen og bådformand Johannes Heilensen har sammen med Ib Otte fra Farvandsdirektoratet været i Nyborg og beset skibet.

Begge Hirtshals-folkene gennemgik nøje skibet og fremkom med enkelte ønsker til ændring overfor Ib Otte. Det var velovervejede ønsker og det var ønsker som forholdsvis let lod sig ændre. Begge var godt tilfredse med det arbejde værftet havde lagt i fartøjet og selv om det er et forholdsvis lille skib er det utroligt godt indrettet og bliver forsynet med tekniske

hjælpemidler. Fartøjet er ikke mere end 15 meter langt, men trods dette vil det faktisk få en totalhøjde på knap 14 meter. Det lyder usandsynligt, men skyldes naturligvis at der er målt fra mastetop til bund ved køl. Det er et særligt mastarrangement, der bidrager til denne højde, men det skulle ikke få indflydelse på skibets evne til at bevæge sig gennem søerne selv i meget hårdt vejr.

Fartøjer, der er konstrueret af Niels Roos, Hundested har som model været gennemprøvet i prøvetanken i Lundtofte og efter flere forsøg er man nået til denne type, der tilgodeser både fart, stabilitet og sødygtighed. Men trods det at man i redningsvæsenet har gode resultater fra modelforsøg og virkelighed er både Hirtshals-folkene og andre vestkyst-redningsmænd meget spændte på hvordan fartøjet arter sig i de barske Nord-søbølger. Kan det holde sin fart i meget høj sø og ifald hvordan vil det være at være ombord i fartøjet?

Det speedbådlignende redningsfartøj er forsynet med en vandkølet Deutz diesel på 496 HK (BA 8 M 816). Det er en række motor med turbolader. Der er hydraulisk spil både til slæbegrøj og til anker og alle generatorer er trukket ved hydraulik. Der er plads til 3000 liter brændstof ombord der skulle give aktionsradius på ca. 500 sømil. Styremaskine og spil er fra motorfabrikken Dan og det er indrettet således at der er mulighed for hurtigt at kunne foretage en nødstyring fra det store ruf agter hvor styremaskinen er placeret. Fartøjet kan styres og manøvreres fra en anden bro og fra det lukkede styrehus og er forsynet med Magnesynt kompas der medfører at repiterkompasset på den åbne bro viser nøjagtigt det samme som hovedkompasset i



styrehuset. Simrad ekkolodet i styrehuset kan også aflæses som digitalt på den åbne bro, der tænkes anvendt under eftersøgnings- og redningsaktioner. Tre kraftige projektører, en i hver side ved den åbne bro og en, der kan anvendes fra styrehuset, er fartøjet også forsynet med ligesom det får fast elektrisk megafon. Radiomaterialet er det kendte SSP HF og VHF, men som noget nyt er der her også automatisk vagt på HF modtagerens frekvens 2182 ligesom på VHF kanal 16. Et teknisk hjælpemiddel som fartøjet vil få megen glæde af er VHF radiopjeleren „Skipper“, som hurtigt kan give oplysninger om positionen af et næststedt skib. Fartøjets radar er Decca type125.



Hirtshals nye redningsfartøj.

## Vinden er bølgenes store skaber

Når bølgerne vælter ind mod Jyllands vestkyst, er det som de bringer bud fra fjerne egne i Atlanterhavet. De bevæger sig ind mod kysten over Nordseens uregelmæssige bund, fra mørkeblåt til grønt vand, og ruller ind over revlerne for til slut at brydes på den jyske strand.

I mange tilfælde bringer de bud om fjerne storme. Under anden verdenskrig blev det overordentlig vigtig at få oplysninger om brændingens højde, når man skulle foretage en invasion, hvor mænd og forsyninger skulle flyttes fra både til både eller fra både ind til kysten. Det var ved den lejlighed, at den praktiske militær-oceanografi så dagens lys. Og først når begivenhederne udviklede sig helt anderledes, end man havde forudset, blev man klar over, hvor lidt man kendte til havets natur.

Siden da har oceanograferne verden over høstet betydelig viden.

Bølger dannet et højest forvirrende mønster i det åbne ocean. Man finder her et sammensurium af utallige forskellige bølgesystemer – de blander sig imellem hinanden, indhenter hinanden, passerer forbi hinanden, og sommetider opløses et system af et andet system. Hvert system adskiller sig både i fart og retning fra alle andre, afhængig af stedet, hvor det stammer fra og måden, hvorpå det blev født. Nogle bølger er dømt til aldrig at nå ind til nogen kyst; andre er bestemt til at rulle hen over det halve ocean, før de opløses i en tordende brænding på en fjern strand.

Mange menneskers tålmodige studium over flere år har bragt orden i denne tilsyneladende håbløse forvirring. Man kan faktisk i dag forudsige en bølges opførsel under alle skiftende vilkår gennem hele dens levetid og forudsige den virkning, den eventuelt vil have på forhold, der har betydning for mennesket. Der er undtagelse, såsom tidevandsbølger og de flodbølger, der sommetider dannes af undersøiske jordskælv. Men de bølger de fleste af os kender dannes af vinden, der blæser over havet.

Før vi konstruerer en imaginær livshistorie for en typisk bølge er der visse fysiske træk hos den, man må kende.

En bølge har en vis højde, fra bølgedal til bølgetop. En bølgeperiode er den tid det tager den efterfølgende

bølgetop at passere et fast punkt. Intet af alt dette bliver ved med at være det samme – alt afhænger af vinden, af vandets dybde og af mange andre ting. Endelig skal det lige noteres, at det vand, der udgør en bølge, følger ikke med den over havet. Hver vandpartikel kører rundt i en lille cirkel, når bølgen passerer, men vender tilbage til praktisk talt samme sted – det oprindelige udgangspunkt. Og det er heldigt, at det er sådant, for hvis de uhyre vandmasser, der indgår i en bølge, virkelig bevægede sig over havet, ville sejlads i bølgegang være fuldstændig umuligt. Der er et andet udtryk, der bruges af dem, der giver sig af med læren om bølgerne – „vindfanget“. Dette fang er den afstand bølgen har løbet, drevet af vind, der blæser i en konstant retning uden forhindringer. Jo større den afstand er, desto højere bølger. De virkelige store bølger kan ikke rejse sig i et afgrænset område. Bølgerne må kunne bevæge sig langt for at kunne blive høje. Det kræver et vindfang på over 1000 kilometer med vinde af over 30 meter pr. sekund (orkan) at komme op på de største oceanbølger.

Bølger på mere end otte meter målt fra dal til top er sjældne på alle have. Stormbølger kan blive indtil dobbelt så høje, og hvis en orkan raser længe nok i een bestemt retning til at strække sig over 1000 km, kan de bølger den rejser blive endnu højere.

Lad os nu se nærmere på, hvordan disse store bølger dannes.

Vi tænker os, at der efter en rolig periode rejser sig en storm syd for Island, skabt af de nordatlantiske vestenvinddrift, og en kold nordøstvind fra Barentshavet. Vandets overflade påvirkes af trykket fra vindene. Det er ikke længere noget jævnt spejl, men det bliver furet af skiftevis dale og rygge. Bølgerne begynder at rulle ind mod kysten, og vinden, der skabte dem har stadig indflydelse på, hvordan det skal gå dem. Stormene blæser uregelmæssigt, med pludselige vindstød og skifter ofte retning, selv om de i det store hele blæser ind mod kysten. Det eksempel vi her har benyttet har skabt en hård nordvestenvind.

Hvis stormen fortsætter vokser bølgerne i højde under vindpresset. De bliver ved at blive højere og højere – men kun til et vist punkt. Når en bølges højde under

vindpresset, dvs. fra dal til top, svarer til omkring en syvendedel af bølgelængden fra top til top, begynder den at krænge over i skummende bølgefald. Orkanagtige vindstød blæser ofte toppene af bølgerne ved deres blotte kraft. I sådanne storme vil de højeste bølger først dannes, når vinden er begyndt at lægge sig.

Men lad os vende tilbage til vor typiske bølge. Vi antager, at vinden ikke er kraftig nok til at den kan blæse toppene af bølgerne, og at bølgerne er vokset til sin fulde højde. Sammen med de andre bølger dannet den et indviklet, uregelmæssigt mønster, der går under navnet „søer“. Efterhånden som bølgerne kommer udenfor stormområdet, taber de i højde – afstanden fra bølgedal til bølgetop bliver mindre. „Søer“ bliver en „dønning“, der bevæger sig med en gennemsnitshastighed af ca. 25 km/t, altså som en god cyklist i god fart.

I nærheden af kysten kommer der mere orden i mønstret – vi får en serie af lange rygge med samme indbyrdes afstand. Men når dønningerne når ind over revlerne, sker der en mærkelig forandring. For første gang i den liv mærker den dragningen fra bunden. Den sagtner farten, og de efterfølgende toppe trænger sig ind på den. Med stor pludselighed vokser den i højde og dens sider bliver stejle. Og så krænger den til slut over bølgedalen foran, og bølgen opløses i sydende kaskader af skum.

Hvad enten man befinder sig på søen eller på stranden, vil man have visse muligheder for at kunne se på bølgerne om de er skabt af storme i det fjerne eller af lokale vinde. Unge bølger, der først lige er dannet af vinden, har en stejl, spids form selv langt ude på havet. Ude i horisonten kan man se dem danne brodsøer på deres vej indefter, så hvide pletter af skum kommer og går. Og når bølgen endelig krænger over inde ved stranden, sker det langsomt og ligesom tøvende.

Men det er meget forskelligt hvad der kan ske en bølge under dens livsforløb. Kræfter i havet selv kan have stor indflydelse på en bølge. Tidevandsstrømme kan krydse en bølges vej eller bevæge sig direkte mod frygteligste heksekedler opstår på denne måde. Det dem med skæbnesvangert resultat. Nogle af havets er sådant de frygtede „hønsesiger“ ved Skotland og Shetlandsøerne dannes.

Undersøiske banker, revler af sand og ler, stenrev og småøer spiller alt sammen en rolle når bølger ruller ind mod kysten. De lange dønninger, der kommer fra det åbne farvand, formindskes af disse.

Således beskytter Horns Rev til en vis grad vadehavet mod de voldsomme nordvestlige storme, men til gengæld giver tidevandet ofte anledning til uroligt vand, når ebbestrøm går imod dønninger. Mindre former for „heksekedler“ kan da forekomme i snævre løb som Grådyb barre, Knudedyb og Lister dyb. Fbj.



En hylende storm i Nordsoen har pisket vandet op til en voldsom sø.

## Formanden for Foreningen af danske Redningsmænd

**Oluf Wenzel Rasmussen**

**blev 9. maj »slået til ridder af Dannebrog«.**



Den fornemme orden blev ham tildelt af direktør i farvandsdirektoratet, Otto Gredal på Hendes Majestæt dronningens vegne.

Overrækkelsen fandt sted ved en lille højtidelighed i Wenzel Rasmussens hjem i overværelse af redningsinspektør Jørgen Ibsen og lodsformand Dan Stegmann Friis, Grenå. Direktør Otto Gredal motiverede orden-tildelingen med Wenzel Rasmussens mange år i redningstjenesten, hvor man har været ansat siden 1944. Hans fremragende indsats i den strukturændring kystredningsvæsenet i de senere år har fået – en indsats Wenzel Rasmussen i særlig grad har ydet i kraft af hans mangeårige medlemskab og formandspost i foreningen af danske Redningsmænd.

Ordenen gives også til Wenzel Rasmussen for hans mangeårige virke som redningsmand og senere som dygtig leder af redningsstation Grenå, sagde Otto Gredal og tilføjede, at han var glad for at han personligt kunne overrække ham ridderkorset, da den vil bidrage til at fremhæve danske redningsmænds indsats.

Der er næppe tvivl om, at denne meddelelse vil glæde kystredningsmændene ude ved stationerne og der skal også herfra via dette blad lyde: HJERTELIG TILLYKKE med den fortjente fornemme orden.

Der er endnu en grund til at sige tillykke til Wenzel Rasmussen – omend lidt tidligt. Vor formand fylder

70 år den 20. juni og desværre indebærer dette, at han må forlade redningsvæsenet pr. 1. juli. Vi ved også, at Wenzel Rasmussen agter at forlade formandsposten i Foreningen af danske Redningsmænd ved næste årsmøde. Det bliver unægteligt et stort tab – alene den kendsgerning at Wenzel har beklædt formandsposten indtil nu i 23 år. Ingen anden før ham har gjort noget tilsvarende i hele foreningens 65 års virke og der er næppe tvivl om at han ved næste årsmøde vil blive æresmedlem af Foreningen af danske Redningsmænd.

Wenzel Rasmussen har for foreningen været en dynamisk leder som det kan være svært at finde en afløser for. Flere gange har han udtrykt ønsket om at blive afløst ved roret, men hver gang blevet overtalt til at fortsætte. Det kan vi nok ikke regne med vil være muligt endnu en gang, men derimod vel nok i bestyrelsen af kassererer Gottlieb Ølsteds legat og fru Martha Lærches legat indenfor redningsvæsenet.

Wenzel Rasmussen kom i redningsvæsenet i 1944 samme år som han blev valgt ind i Grenå Fiskeriforenings bestyrelse. En post han stadig beklæder samtidig med posten som sekretær og formand for fiskernes hjælpekasse – ja, endog formand for fiskeriforeningens festudvalg. Wenzel var også i en årrække i bestyrelsen for østjyllands centralforening – en sammenslutning af fiskeriforeninger på østkysten og i en årrække strandfoged i Grenå 1. distrikt. Andre tillidsposter har han og har haft i spareforeningen „Julens Glæde“ og Grenå Marineforening.

I 1952 blev han opsynsmand – i dag benævnt stationsleder – ved kystredningsstation Grenå og i 1957 formand for Foreningen for danske Redningsmænd. Han afløste Gustav Hallgren der også havde lagt et stort arbejde i foreningen bl.a. i det udvalg der af forsvarsministeriet havde fået til opgave at undersøge redningsvæsenets forhold, samt derefter afgive en betænkning, der udkom i 1954. Resultaterne: modernisering, nyt og bedre materiel kom i Wenzels formandsperiode og han medvirkede ofte selv i materiellets afprøvning og forelagde kystredningsmændenes kommentarer som redningsvæsenet lyttede opmærksom til. En holdning som farvandsdirektoratet i dag også indtager når nyt materiel skal bygges og afprøves. Der er gensidig respekt for hinandens viden og kunnen – en respekt som Wenzel også kan notere som et resultat af hans virke for redningsmændenes sag.

Det bliver både en lykkelig og vemodig dag den 20. juni, når der både skal siges til lykke og farvel og tak af redningsfolk, men for Wenzel forhåbentlig en følt lykke og anerkendelsens dag hvor det han nok har hørt og følt også kommer i ord og hale.

## MANDS MINDE



75 år

Fhv. betjeningsmand Christian Andreas Andersen, tidl. redningsstation „Hasle“ fylder 75 år den 20. juni.

70 år

Tidligere bådmand Lars Graungaard Bloch, tidligere redningsstation „Vejs“ fyldte 70 år den 22. maj.



Opsynsmand Wenzel O. Rasmussen, redningsstation „Grenå“ fylder 70 år den 20. juni

Fhv. opsynsmand Ejner Hansen, redningsstation „Thyborøn“ fyldte 70 år den 12. juni.

Fh. bådmand Harry Haldur Rasmussen, redningsstation „Grenå Havn“ fylder 70 år den 20. juni.

Fhv. opsynsmand Henry Petersen, tidl. redningsstation „Vesterø“ fylder 70 år den 27. juli.

65 år

Fhv. betjeningsmand Aksel Tornvig, tidl. redningsstation „Vedersø“ fyldte 65 år den 11. maj.

Fhv. opsynsmand Peter Odder Jensen, tidligere redningsstation „Klitmøller“ fyldte 65 år den 12. juni.

Fhv. betjeningsmand Peder Pedersen Sand, tidligere redningsstation „Vedersø“ fyldte 65 år den 12. maj.

60 år

Bådmand J. E. B. Jensen, redningsstation „Nørre-Vorupør“ fyldte 60 år den 13. maj.

Fhv. bårmand Christian Mygind Jensen, redningsstation „Hanstholm“ fylder 60 år den 20. juni.

Fhv. bådmand Kristian Hansen, tidl. redningsstation „Hals“ fylder 60 år den 8. juli.

### Ansættelser

Bådmand på prøve S. B. Jensen, redningsstation „Thyborøn“ er ansat som bådmand samme sted.

Jan Einer Hansen er ansat som bårmand på prøve ved redningsstation „Gedser“ den 1. april 1980.

Freddy Jensen er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation „Odden Havn“ den 1. april 1980.

Bådmand P. E. Hansen, redningsstation „Gedser“ er ansat som bådformand samme sted fra 1. april 1980.

Bådmand Harald Bachmann, redningsstation „Grenå Havn“ er ansat som opsynsmand samme sted fra 1. juli.

### Afskedigelser

Opsynsmand Wenzel O. Rasmussen, redningsstation „Grenå Havn“ er afskediget efter ansøgning med udgangen af juni måned 1980.

### Dødsfald

Bådmand Søren V. Nielsen, redningsstation „Nørre-Vorupør“ er afgået ved døden den 14. april 1980. S. V. Nielsen var født den 4. juni 1942 og ansat den 1. april 1970.

Fhv. betjeningsmand Iver Mogensen Jensen, tidl. redningsstation „Søndervig“ er afgået ved døden den 6. april 1980. I. M. Jensen var født den 4. september 1897 og ansat den 1. oktober 1923 og afskediget den 30. september 1960.

Fhv. opsynsmand Niels Christian Christensen, tidl. redningsstation „Lyngby“ er afgået ved døden den 15. april 1980. N. C. Christensen var født den 13. februar 1912, ansat den 1. oktober 1943 og afskediget den 30. september 1975.





## Rapport fra kystredningsstationerne

**NØRRE VORUPØR** ★ Alle fiskerlejets både var på havet den voldsomme storm fra NW satte ind den 8. maj. Fiskerlejets 12 kystbåde satte omgående kurs mod landingspladsen hvor de efterhånden landede. Ved aftenstid hvor stormen havde tiltaget i styrke, gik der alarm til redningsstationen. Lejets nyeste kystbåd var endnu ikke landet og kutteren var bemanded med nyt mandskab. Man nærrede frygt for at de nye folk ombord ikke ville kunne føre kutteren sikkert på land, hvorfor man anmodede om redningsbådens medvirken under landingen. Klokkeren 17.30 gik redningsbåd nr. 31 ud i en meget svær sø og i tre timer lå den 'stand by' under vanskelige forhold hvor fartøjet fik mange overhaling og blev bordfyldt. Man havde konstant radiokontakt med den nye Ebenezer og på landingspladsen havde der efterhånden samlet sig mange tilskuere. Alle var spændte på forløbet af landingen. Nok var skipperen Børge Thomsen et bysbarn, der var kendt med landingspladsen, men det var hans første tur som skipper og han havde længe sejlet med kuttere fra Hanstholm.

Det gik godt. Landingen blev heldigt gennemført og tilsvarende et kvarter senere af redningsbåden, der var suppleret med to frivillige: Lauritz P. Andersen og Lauritz Morsing Nielsen.



**THORSMINDE** ★ Antallet af fiskefartøjer i havnen er i disse dage fordoblet som følge af tungefiskeriet ved kysten. Ikke færre end 57 fremmede fiskefartøjer – ofte meget små både – benytter havnen i dårligt vejr og desværre for mange vedkommende med liden respekt for Vesterhavet. Det har ved flere lejligheder bragt stationen i alarmberedskab og man holder et vågent øje med hvor mange der vender tilbage til base. De kraftige dønninger overrasker mange af østkystfiskerne og de er tilsyneladende heller ikke meget for at melde alt vel eller de give besked hvis de søger anden havn under en pludselig opstået storm. Stationen har ellers haft det roligt siden juleaften hvor man tilbragte hele aftenen med at lede efter en jæger på Nissum fjord.

Han blev fundet druknet for kort tid siden – flere måneder efter.

**HANSTHOLM** ★ Under den voldsomme storm 19. april lå rednings og bugserkibet „C. L. Claudi“ stand by i Hanstholm forhavn for at kunne assistere skibe ind i havnen. Søens højde blev målt til 6,5-7 meter og vinden NW 21. Efter at have hjulpet to stålcuttere ind besluttede man sig til at afprøve „C. L. Claudi“'s egenskaber i den hårde sø udenfor havnen. Til trods for sin høje overbygning lå rednings- og bugserfartøjet usædvanligt roligt i søen selv når man gik for fuld kraft. Også i lænsningen indfriele fartøjet alle forventninger – kort sagt Hanstholmfolkene er ovenud tilfreds med „Claudi“, dog er der et enkelt område man kunne ønske sig bedre. Det drejer sig om den hurtighed hvormed man ved omstyringen kan gå fra bak til frem. Her er „Claudi“ knap så kvik. Det skyldes i særlig grad at fartøjet er forsynet med en meget stor speciel fremstillet tysk skrue med store skrueblade som giver „Claudi“ mulighed for et træk på skruen på op til 12,5 tons. En normal skrue til fartøjet skulle give et træk på 9,5 tons og det mener Hanstholmfolkene er nok.

Ønsket om en bedre omstyring fra bak til frem begrundes i den omstændighed, at „C. L. Claudi“ under meget vanskelige besejlingsforhold til Hanstholm havn ligger klar til assistance i Hanstholm forhavn og skal relativt hurtigt kunne manøvrere sig på klos hold af et fartøj, der i indsejlingen mister styreevnen. Når



en slæbevire er ført over skal „Claudi“ hurtigt kunne bringe sig i slæbe-position og her kan en hurtig omstyring fra bak til frem blive meget afgørende. Når der ikke er problemer med omstyringen fra frem til bak skyldes det naturligvis vandets medvirken ved omstyringen. Hanstholm-folkene er nu spændt på om de får lov til at prøve en mindre skrue når fartøjet skal til eftersyn.

Forsinkelsen af dette blad bevirker at vi også kan få rapporter fra maj måned med „C. L. Claudi“ hjalp 8. maj 27 fartøjet sikkert ind i Hanstholm havn under vindforhold på samme niveau som 19/4. De mange fartøjer blev hjulpet ind i tre etaper. På 1½ time hjalp man fartøjet ind begyndende klokken 19.30. Herefter var der ro til klokken 22 hvor syv fartøjer blev hjulpet i havn. De sidste to blev taget ind kl. 1 nat.

16/5 var „C. L. Claudi“ atter i vigør. M/S Fyrisborg af Sejerø havde mistet styringen og blev slæbt til Hanstholm.

21/5 blev Hanstholm redningsstation alameret af fiskefartøj L 255 „Aldabarre“. Kutteren havde observeret det vesttyske fartøj NC 303 „Sufriff“ af Cuxhaven drev hjælpeløs om efter havari ombord. Det vesttyske fartøj havde drevet omkring i tre døgn og afsendt 12 nødraketter samt afbrændt fakler uden at blive observeret. „C. L. Claudi“ bragte det vesttyske fartøj til Hanstholm, hvor Falck-Zonen pumpede 24 tusinde liter vand ud af skibet.

**HIRTSHALS** ★ Redningsstationen har siden nytår haft fem udkald. 19. april gik redningsbåden til undsætning for en stålcutter fra Hanstholm, der havde fået slagside. En ensom fisker i en jolle blev en anden gang fundet af redningsfartøjets radar og slæbeassistance blev ydet til kutter S 508 „Else Marie“, der havde fået noget i skruen. Også stationens land-rover har været i aktion.

**SØNDERHO** ★ Trods meget dårligt vejrforhold sejlede to tyske lystfiskere ud i vadehavet i en fladbundet pram en søndag middag i april. De ventede ikke hjem til aften og en kostbar eftersøgning med helikopter og Sønderho redningsbåd blev iværksat. Redningsbåden fandt de uheldige ved 8-tiden om morgenen. De sad fast på en sandbanke mellem Fanø og Mandø. Politiet har indstillet at de „lidt for friske turister“ præsenteres for en regning.

## Aktuelle maritime nyheder

MILJØSTYRELSEN arrangerer i slutningen af august en storstilet samarbejdsøvelse med svenske kolleger omkring oprensning af Storebælt efter en tankskibsulykke. Det danske havkontor sender syv enheder med i øvelsen, der fra svensk side ventes at få tilsvarende deltagelse af special tonnager. Især kommunikation og kommandoforhold skal afklares indenfor rammerne af de indbyrdes bistandsaftaler, som eksisterer i det skandinaviske område for indsættelse af materiel ved større forureningsuheld i de respektive farvandsområder, skriver det maritime tidsskrift „Position“.

LEMVIG



SØLV . GULD . URE

**Smedegaard**

Vestergade 7 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) \*82 12 11

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

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

**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

**NORDVESTBANK**  
– gør noget for pengene

Lemvig . Thyborøn . Harboøre

## SIKKERHEDSTJENESTE

Der gøres opmærksom på, at redningstationerne selv skal henvende sig til sikkerhedsudvalgsmedlemmerne, når der er problemer af sikkerhedsmæssig art ved stationerne. Dette forhold gælder ikke for fartøjerne, der er under direkte kontrol af Farvandsdirektoratet. Sikkerhedsrepræsentanter er Martin Sørensen, Hirtshals, telefon (08) 94 18 82 og Wenzel Rasmussen, Grenå telefon (06) 32 13 37.

POST OG TELEGRAMVÆSENET har fået bevillingen til et nyt kabelskib, der er anslået til at koste 54 millioner kr. Det nye skib bliver på 1300 tons og skal afløse det gamle kabelskib fra 1961 „Peter Faber“. Fartøjet skal leveres med udgangen af 1981.

ORLOGSKUTTER „DREJØ“ har i Nordsøen deltaget i en international redningsøvelse hvori deltog fra Tyskland, Holland, Belgien og England samt fra Danmark. Opgaven var at finde et par overlevende fra et skibbrud De blev fundet og reddet af en dansk helikopter. De skibbrudne var orlogsgaster fra Drejø udsat i en gummiflåde og forsynet med en lille nødsender.

FARVANDSVÆSENET har med isbryderen „Danbjørn“ og minestygeren „Guldborgsund“ samt to SKA-både indledt sommerens søkortopmåling i danske farvande. Arbejdet er koncentreret om Kattegat og gælder fortsat oplodning for at få nye data til afløsning af de gamle og ofte noget usikre dybdeangivelser - flere taget med håndlod for årtier siden.



## Ansvarshavende redaktør:

F. Bjørnager Jensen  
Neptunvej 88 . Esbjerg . Tlf. (05) 15 10 75

## 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. (08) 32 13 37  
Næstformand: Martin Sørensen  
Højvangen 15 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 18 82  
Kasserer: Robert Iversen  
Morsøvej 12A . 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 13 23  
Knut E. Jensen  
Julius Poulsensvej 9 . Nr. Vorupør . 7700 Thisted  
Tlf. (07) 93 83 27  
Søren Sørensen  
Strandbygade 76 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89  
Niels Peter Nielsen  
Mosedalsvej 25 . Listed . 3740 Svaneke . Tlf. (03) 99 63 06  
Helmer Nielsen  
Thorup Strand . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 22 54 07

**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. 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«

**BORNHOLMERBANKEN**  
Svaneke-afd.  
Postgade 6 . 3740 Svaneke  
Tlf. (03) 99 60 44

**Sparekassen »BORNHOLM«**  
Svaneke-afd.  
Nansensgade 6 . 3740 Svaneke  
Tlf. (03) 99 64 20

**KJÆRENÆS FILETFABRIK A/S**  
7770 Allinge . Tlf. (03) 98 02 12

**Fiskesalgforeningen Østbornholm**  
A. m. b. a.  
Havnen . 3700 Nekso . Tlf. (03) 99 21 99  
Røgeri . Filetfabrik . Isværk . Salteri

**SKAGEN**  
**SKAGENS FISKEAUKTION**  
Statsautoriseret  
v. Aage Gølsenæs . 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) 82 00 84

**SØRENSENS**  
**Herremagasin**  
TORGGADE 1 TELF. 92 01 99 THISTED  
MIDT I  
BYENS HJERTE

*Morsø*  
*Støbegods*

**SPAREKASSEN sds**

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

**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 83  
Anbefales med såvel nybygning  
som reparation

LEDIG

**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

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

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

**AGGER SKIBSVÆRFT**  
Nybygninger og reparationer  
Smede- og Maskinværksted  
Agger, 7770 Vestervig  
tlf. (07) \*94 15 55

**Hvide Sande Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Henning Værne  
Telefon (07) 31 10 89

**Hanstholm Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Ib Holm Sørensen  
Telefon (07) 96 11 66

**Thorsminde Fiskeauktion**

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

**SEJL TIL BORNHOLM**

med BORNHOLMSTRAFIKKEN  
»Bornholm«, »Kongedybet«,  
»Hammershus« og »Rotna«

Daglig afgang fra København kl. 23.55  
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

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

BORNHOLMSTRAFIKKEN

**LEMVIG TANDTEKNIK**

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

**Snorrevodstromler?**

Så  
GRENAA  
STUNT  
MACHINE

Lad os tage slæbet !!

Grenaa Smedie og Maskinfabrik A/S  
Tlf. (06) 32 08 77

Den danske Bank  
af 1871 A/S



Hurup - Bedsted - Hørdum  
Vestervig

**POUL RAHBEK**

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

**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. 4

Juli-August-September 1980

47. årg.



Om kort tid vender »C. B. Claudi« aster tilbage til Hanstholm efter det årlige eftersyn. Et nyt og bedre skib efter udskiftning af skrue, ændring af maskintelegrafproblemer, installering af skrueindikator og autopilot samt en række andre forbedringer bl. a. reserveslæbetrosse på tromle på agterdækket. Det er altså sammen ønsker Hanstholm redningsfolkene havde fremsat for flere måneder siden og som Farvandsdirektoratet nu har indfriet.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB "A"

Gadgaard Nielsen · Lemvig

Bogtryk · Offset · Tlf. (07) \*82 15 00

Papir en gros · Kontorforsyning · Tlf. (07) \*82 17 11

LEDIG

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) \*12 82 88

MODERNE • AKTIV • VENLIG

ANDELS-SILDEOLIEFABRIKEN

NY HAVN · ESBJERG

SILDEOLIE – EKSPORT

SILDEMELE – PRODUKT »999«

TLF. (05) \*12 09 99

TELEGR.-ADR.: ANSILD

LEDIG

DANMARKS

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

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

SEJL OG MOTOR

Det store magasin for sejlsport

Køb det i kiosken eller bestil

abonnement på tlf. (01) 12 80 40

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk <sup>1</sup>/<sub>3</sub>

Tlf. (05) 12 00 66

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 4

Juli-August-September 1980

47. årg.

## Uberettiget kritik af »C. B. Claudi«

Når det regner glemmer man ofte hvornår der sidst var solskin. Det er den bitre erfaring redningsfolkene fra »C. B. Claudi« i Hanstholm måtte sande efter at have udført 47 vellykkede aktioner, konstateret skibets særdeles gode evne til at bjærge sig - selv i meget hårdt vejr - og dets rolige bevægelser trods vindfang i den høje overbygning.

»C. B. Claudi« blev pludselig og aldeles stemplet som et upraktisk rednings- og bugerskib den 17. juli, da motorbåden »Elsam II« slæbte den havarerende Skagen-kutter »Ole Degn« ind i Hanstholm inderhavn.

En udtalelse om, at en ny stormslæbetrosse ikke kunne tages ud af kabelrummet i rum sø blev omgående af pressen anvendt som sensationsnyhed. Om »C. B. Claudi« blev skrevet, at da det skulle udføre sin første »virkelige« rednings- og bugseropgave kunne det ikke løse sine opgaver og at det var vanskeligt, at få fat i fartøjets besætning. Man måtte antage tilfældige fiskere. Over hele landet gik nyheden for fiasko for »C. B. Claudi«. Fyns Amtsavis gik endog så vidt at fastslå, at »C. B. Claudi« gik fra den ene fiasko til den anden. Her henvistes bl. a. til skibets sene levering fra værft. En egentlig dokumentation for påstanden blev ikke fremført.

For alle nyhedsmedier gjalt det, at de løb med »en halv vind«. Påfaldende og bittert for Hanstholm redningsfolk måtte det være at konstatere, at end ikke et eneste blad gav sig tid til at undersøge sagen nøjere. Det kom således ikke frem, at havnemesteren tilsidesatte den aftalte procedure for alarmering af rednings- og bugerskibet »C. B. Claudi«. Han kontaktede nogle få af skibets besætningsmedlemmer og bad dem forhyre tilfældige fiskere og sendte Fartøjsdirektoratets rednings- og bugerskib ud uden at advisere stationsleder Evald Harbo.

Mange hundrede mennesker overværede de dramatiske minutter fra kajen i Hanstholm - en omstændighed, der måske nok har medvirket til den panikagtige »kontrol over situationen« som vitterligt var tilstede. Selv »Ole Degn«s besætning handlede er overgang noget forvirret da »C. B. Claudi« gik på klods hold af skagen-kutteren og ville give dem slæbetrossen; men i stedet forlangte line til at hale hjem på. Det kunne have været minutter om at gøre for at få dem halet i sikkerhed. Trossen faldt i vandet. »C. B. Claudi« gik på afstand for at forsøge endnu engang at gå på klods hold.

Det var på det tidspunkt havnemesteren beordrede »C. B. Claudi« til at tage skagen-kutterens besætning ombord, hvilket de dog ikke ønskede. Det gængtog sig da helikopteren fra søredningstjenesten kom til. Atter engang nægtede »Ole Degn«s besætning af forlade den gamle skagen-kutter, man håbede stadig på at kunne få »C. B. Claudi«s slæbetrosse ombord igen og få den bedre fastgjort.

Det lykkedes og det blev hurtigt observeret af den store motorbåd »Elsam II«, der omgående ilede til og tog den anden ende af Claudis slæbetrosse og herefter var der ingen problemer med at få halet den gamle skagen-kutter i havn.

»Elsam II« var dagens skib i Hanstholm, »C. B. Claudi« blev de følgende dages samtaleemne.

*Skagen-kutteren S 74 »Ole Degn« (tv) og Elsam's kabelinspektions-skib »Elsam II« i Hanstholm havns yderbasin hvor de dramatiske minutter foregik. Skagen-kutterens styremaskine svigtede lige som man var på vej ind i havn. Der blev slået katastrofe-alarmer og et opbud af ambulander, frømand, redningsmateriel blev i løbet af kort tid samlet i Hanstholm havn.*



## Ny afmærkning i de danske farvande

Farvandsvæsenet er i øjeblikket ved at foretage en omfattende omforandring af samtlige søafmærkninger. I stedet for de røde og sorte koste får vi et system med røde og grønne sømærker. Samtidig indføres flere nyskabelser, hvoraf kompasafmærkningen er den vigtigste.

Det nye system, der betegnes »system A« blev i 1975 anbefalet af IMCO (International Maritime Consultative Organization) og vedtaget af en række lande, deriblandt Danmark, og bliver nu indført i disse landes farvande.

Sidst i september vil ændringen af afmærkningen være gennemført i Danmark, Norge, Sverige, Polen samt Østtyskland og Vesttyskland og der vil være udført 6500 operationer alene herhjemme fordelt med 242 ændringer af fyr, 99 ændringer af båker, udlægning af 450 lystønder samt 3233 dag-sømærker.

Alle farvandsvæsenets inspektionsskibe, d.v.s. »Argus«, »Løvenørn«, »H. V. Ravn«, »Janus« og »Narsaq« har været i arbejde siden 4. august.

### FORHISTORIE

Afmærkningen af de danske farvande har formentligt fundet sted langt tilbage i tiden. Det vides, at der omkring år 1200 har været opført et sømærke ved Falsterbo, men det var først, da Frederik II i 1550 gav ordre til afmærkning af sejlruten mellem Skagen og Falsterbo med fyr og stønder, at der var tale om gennemgående afmærkning. En egentlig organiseret afmærkning fandt dog først sted, da kommandørkaptajn Poul de Löwenörn c. år 1800 blev chef for søopmåling og afmærkning.

Da det blev teknisk muligt at udlægge flydende fyr (lystønder) i slutningen af forrige århundrede, opstod samtidig tanken om at aftale en ensartet afmærkning. De første forsøg blev gjort i 1889, da en række lande aftalte, at styrbords side af farvandet skulle afmærkes med røde spidstønder og bagbords side med sorte stumpstønder. Fremkomsten af lystønder gav dog anledning til strid om lysets placering. Nogle europæiske lande placerede det røde lys på de sorte sømærker på bagbordsside, medens andre lande placerede det røde lys på de røde sømærker på styrbords side af farvandet.

Bestræbelserne på at skabe et ensartet afmærkningssystem fortsatte, men først i 1936 enedes man om de såkaldte »Geneveregler«, der var et kombineret kompas- og sideafmærkningssystem med rødt lys om bagbord. Disse regler nåede dog aldrig at blive gennemført, da udviklingen på grund af 2. verdenskrig gik i stå. Efter krigen blev den ødelagte afmærkning retableret med det forhåndenværende materiel, og resultatet er, at der alene i Nordeuropa findes 9 forskellige systemer, som dog i hovedsagen er baseret på »Genevereglerne«.

De nordiske lande vedtog i 1962 et tilnærmet system, der trådte i kraft i 1965.

I 1970 nedsattes under IALA (International Association of Lighthouse Authorities) - Den internationale organisation for farvandsafmærkning - en teknisk

gruppe, der skulle søge at skabe ensartede regler for afmærkning. Det viste sig dog hurtigt, at det ikke var muligt at skabe et verdensomspændende system alle kunne tilslutte sig, hvorfor der arbejdes med 2 systemer.

System A, der er et kombineret kompas- og sideafmærkningssystem med rødt om bagbord blev færdigudarbejdet i 1975.

### SIDEAFMÆRKNINGEN

Sideafmærkningen afvendes i forhold til retningen for indgående i danske farvande samt i sunde, fjorde, sejløb og render. Denne retning er fastlagt som styrende N-på i Nordsøen. E-på i Skagerrak og S-på i Kattegat til dansk havn eller Østersøen. I lukkede fjorde og indløb til havn eller red er et skib for indadgående, når det kommer fra søen.

Visse steder vil afmærkningen skifte og et skib vil være for udadgående, når det passerer disse punkter således ved Esbjerg (passage til og fra Vadehavet) i Limfjorden ved Aalborg W (Hestehage), Mønbroen, i Svendborgsund ved Svendborg havn og i Allsund ved Chr. X's bro, Sønderborg.



Retninger i hvilke et skib er for indgående i danske farvande.

### Sømærker på styrbords side

Topbetegnelse:  
(hvis anvendt)  
grøn kegle  
Lysrefleks: grønt

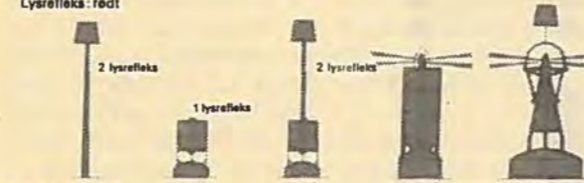


Lysets farve: grønt

Symbol  
i søkortet

### Sømærker på bagbords side

Topbetegnelse:  
(hvis anvendt)  
rød cylinder  
Lysrefleks: rødt



Lysets farve: rødt

Symbol  
i søkortet

Sømærkernes form og farve fastsættes i forhold til retningen for indadgående, således at et farvands styrbords side er den side, som et skib for indadgående har om styrbord, og et bagbords side er den side, som et skib for indadgående har om bagbord. Styrbords side af farvandet afmærkes med grønne spidstønder eller stager, og når topbetegnelse anvendes, er denne en grøn kegle med spidsen opad. Lystønder viser grønt lys.

Bagbords side af farvandet afmærkes med røde stumpstønder eller stager, og når topbetegnelse anvendes, er denne en rød cylinder, Lystønder viser rødt lys.

Hvor der ikke af sømærkets form tydeligt fremgår, på hvilken side det skal passeres, vil sømærket være forsynet med topbetegnelse. Dette gælder f. eks. hvor der afmærkes med stager, eller hvor den spidse eller stumpede form ikke er tilstrækkeligt markant.

Kompasafmærkningen anvendes især til afmærkning af landløse grunde sejløb mellem landløse grunde samt rev og grunde, der strækker sig langt ud fra pynter, næs og odder. Kompasafmærkningen anvendes endvidere ved anduvning af et sejløb eller område samt i et eller sideafmærket sejløb for at henlede opmærksomheden på, at sejløbet ændrer retning, en deling af sejløbet i to løb eller yderenden af en grund, der støder til sejløbet.

### KOMPASAFMÆRKNINGER

De fire forskellige sømærker i kompasafmærkningssystemet benævnes N., S., E. og W efter den kvadrant, i hvilken de er udlagt i forhold til det punkt (hindring), der afmærkes. Der skal således passeres nord om en N-sømærke.

Til afmærkning anvendes sort og gul, vandretstribede sømærker med to sorte kegler som topbetegnelse. Såvel farver som kugler er, afhængig af deres anbringelse på sømærket, af stor betydning for systemets brug. Lystønderne viser hvidt lys.

N-kvadrant (NW-NE) afmærkes med sømærker, hvor den øverste halvdel er sort og den nederste gul (sort-gul). Topbetegnelse: 2 sorte kegler begge med spidsen opad.

E-kvadrant (NE-SE) afmærkes med sømærker, hvor den øverste del er sort, midterste gul og nederste del sort (sort-gul-sort). Topbetegnelse: 2 sorte kegler, den øverste med spidsen opad og den nederste med spidsen nedad.

S-kvadrant (SE-SW) afmærkes med sømærker, hvor den øverste halvdel er gul og den nederste sort (gul-sort). Topbetegnelse: 2 sorte kegler begge med spidsen nedad.

W-kvadrant (SW-NW) afmærkes med sømærker, hvor den øverste del er gul og den midterste sort og den nederste gul (gul-sort-gul). Topbetegnelse: 2 sorte kegler, den øverste med spidsen nedad og den nederste med spidsen opad.

### ISOLERET AFMÆRKNING

Isoleret fareafmærkning anvendes til afmærkning af en enkelt begrænset fare eller sejladshindring såsom vrug, sten m.m., hvor der i øvrigt er sejlbart vand uden om, således at sejladshindringen kan passeres på alle sider.



Lysets farve: hvidt

Symbol  
i søkortet

Afmærkningen, der enten er etableret på eller udlagt over sejladshindringen, består af sort og rød, vandretstribet sømærker med 2 sorte kugler som topbetegnelse. Fyrbåker og lystønder viser hvidt lys.

### MIDFARVANDSAFMÆRKNING

er afmærkning, der er udlagt i sejlbart farvand, og som angiver enten midtlinjen i en anbefalet rute, tra-



Lysets farve: Hvidt

Symbol  
i søkortet

fiksillelinien i en trafiksepareringsområde eller anvendning af fjorde, løb og havnerender. Afmærkningen består af rød og hvid, lodretstribede sømærker med en rød kugle som topbetegnelse. Lystønder viser hvidt lys.

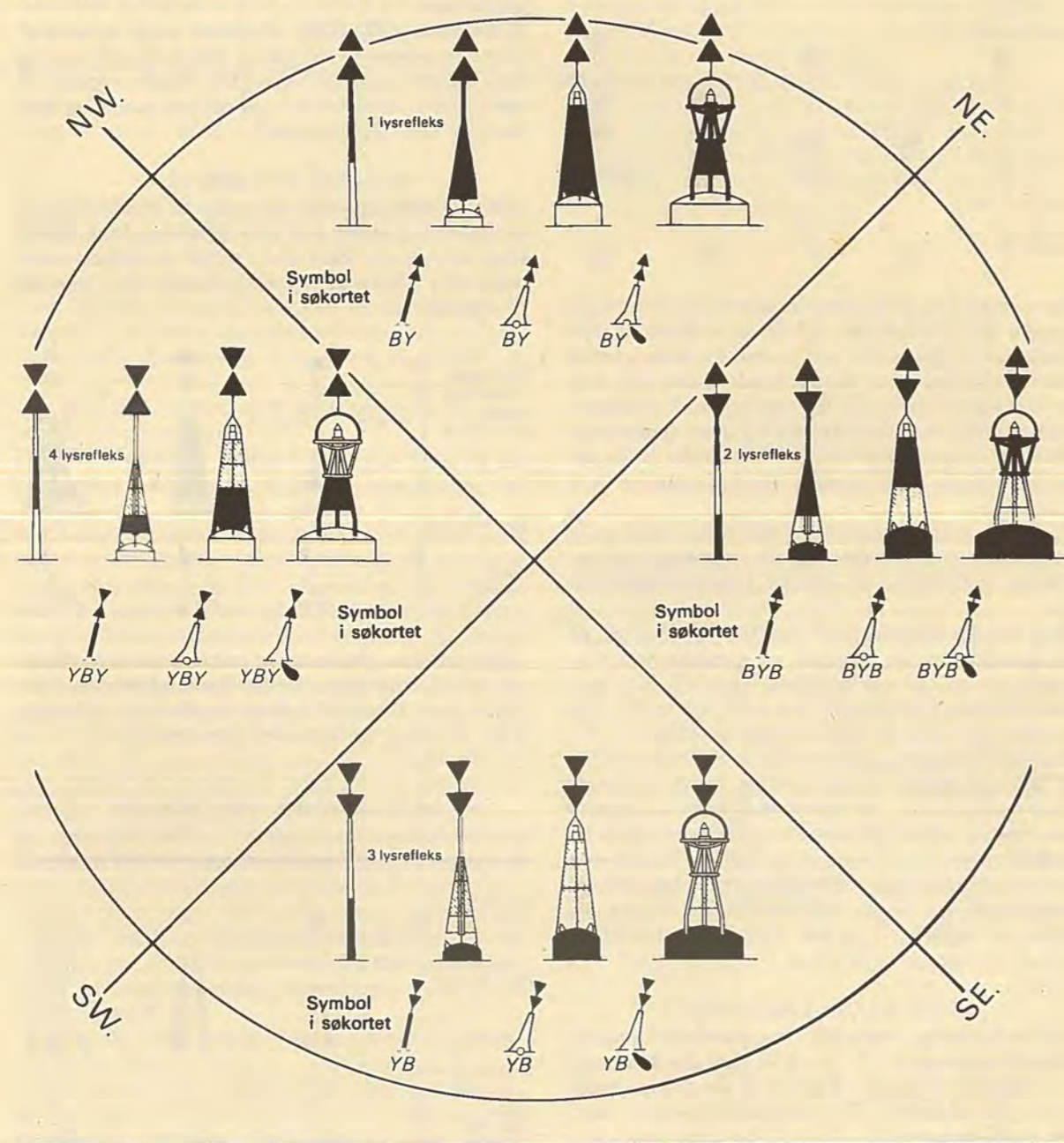
#### SPECIEL AFMÆRKNING

anvendes til afmærkning af særlige områder, hvor afmærkningen ikke direkte tjener til vejledning for den egentlige sejlads, såsom trafikskillezoner, forbudsområder, skydeområder, fredningsområder, lossepladser, kapsejladbaner, kabler, rørledninger og måleinstrumenter.

Desuden bruges speciel afmærkning til afmærkning af grunde ved sejlruiter, som kan benyttes af meget dybtgående skibe, en sådan afmærkning er uden betydning for den almindelige skibsfart.

Til afmærkning anvendes gule sømærker. Lystønder viser gult lys.

Sømærkernes form benyttes således, at de ikke er i modstrid med sømærkernes form i sideafmærknings-systemet, men såvidt muligt følger reglerne herfor. Såfremt topbetegnelse anvendes, er denne et gult kryds, dog gælder særlige regler for kapsejladbaner. Ovenstående er et uddrag af oplysningerne om det nye afmærkningssystem og fortæller intet om de mange ændringer af fyrkarakterer, ligesom andre detaljer er udeladt. Farvandsdirektoratet har udgivet en publikation: »Afmærkning af danske farvande efter indførelse af IALA system A« som vil være at finde ved stationerne. Det anbefales at sætte sig grundigt ind i det nye afmærkningssystem og dets symboler i søkortet.



## Et minde om et dramatisk forlis

Når man har set så forkomne fiskere blive reddet i land, bliver man stille, og respekten for havet vokser, siger Inger og Knud Lauritzen, Lønstrup, der har sendt Tidsskrift for Redningsvæsen denne beretning fra redningsprotokollen i Lønstrup på 30-års-dagen for forliset.

Det var det værste vejr i mands minde, men de tre fiskere, der nu alle bor i Hirtshals, blev som ved et under reddet. Foreningens næstformand og opsynsmand ved redningsstation Hirtshals, Martin Sørensen er søn af en af de i denne beretning reddede fiskere.

År 1950 den 29. august kl. 16.25 blev der ringet fra Nr. Lyngby, at der savnedes en fiskerbåd, som var taget på fiskeri om morgenen. Vinden var øst-nordøst, men op ad dagen blæste det op af sydvest.

Jeg purrede mandskabet, der var klar til hurtig udrykning, hvis båden kom i sigte, og efter en opringning til Hirtshals var jeg klar over, at den savnede båd ikke var kommet i land.

Straks efter blev båden observeret drivende. Den havde maskinskade, og masten var knækket og sat op igen, men så var sejlene blæst fuldstændig itu. Kl. 17.45 begyndte nedfiring af redningsbåden, efter at bæltet og tovværk var lagt i båden og maskinen prøvet. Vinden var nu frisket til storm, styrke 10, der var bråd på alle revler og det frygteligste vejr i mands minde.

På grund af uvejret og de vanskelige udsætningsforhold og af frygt for at fiskerbådens ankertov skulle knække, måtte jeg antage 2 mand som udsættere. Hverken udsættere eller mandskab fik tid til at tage olietøj eller støvler på, og de måtte vade i vand til halsen for at få redningsbåden ud. Kl. 18.10 var bå-

den flot, mandskabet tog bæltet på, og redningsfartøjet stod ud over revlerne og hen mod det nødstedte fartøj, som lå ankret op ca. en sømil ude. Der mødte dem et sørgeligt syn. Fiskerbåden var fyldt med vand, så den dårligt kunne holde sig flydende. Så hurtigt det kunne lade sig gøre, måtte fiskerne over i redningsbåden. Der blev kastet liner over til båden, og hver mand måtte springe i have med line om livet for at komme over i redningsbåden.

Kursen blev derefter sat ind over revlerne med bådslæbet ude, og redningsbåden landede i god behold kl. 19.05. Der blev sørget for husly, tøj, mad og god forplejning til de nødstedte fiskere, der var meget forkomne. Redningsmandskabet måtte skifte til at gå hjem og få tørt tøj på, mens andre hev redningsbåden op. Kl. 19.30 var båden ved huset, hvor alt blev spulet i fersk vand og hængt til tørre. Kl. 20.30 blev mandskabet sendt hjem med ordre til at møde næste dag for at pudse og gøre klar til næste udrykning. Fiskerbåden blev efterladt på pladsen i synkefærdig tilstand.

Der blev brugt 15 liter benzin til turen. Der blev af-fyret en signalket nr. 138, så snart båden var i sigte for at varsko, at den var observeret.

Den nødstedte båd var L.N. »Kristine« af Nr. Lyngby. Fører Hans Sørensen, medhjælper Martin Sørensen og Johan Andersen.

Til vittirlighed:

Frode Christensen  
Jens Hjermitzlev  
Karl Arildsen  
opsynsmand

## EN DEJLIG DAG

Formanden for Foreningen af danske Redningsmænd O. Wenzel Rasmussen fik en ualmindelig dejlig dag da han ved en frokost med gode venner fejrede sin 70-års fødselsdag.

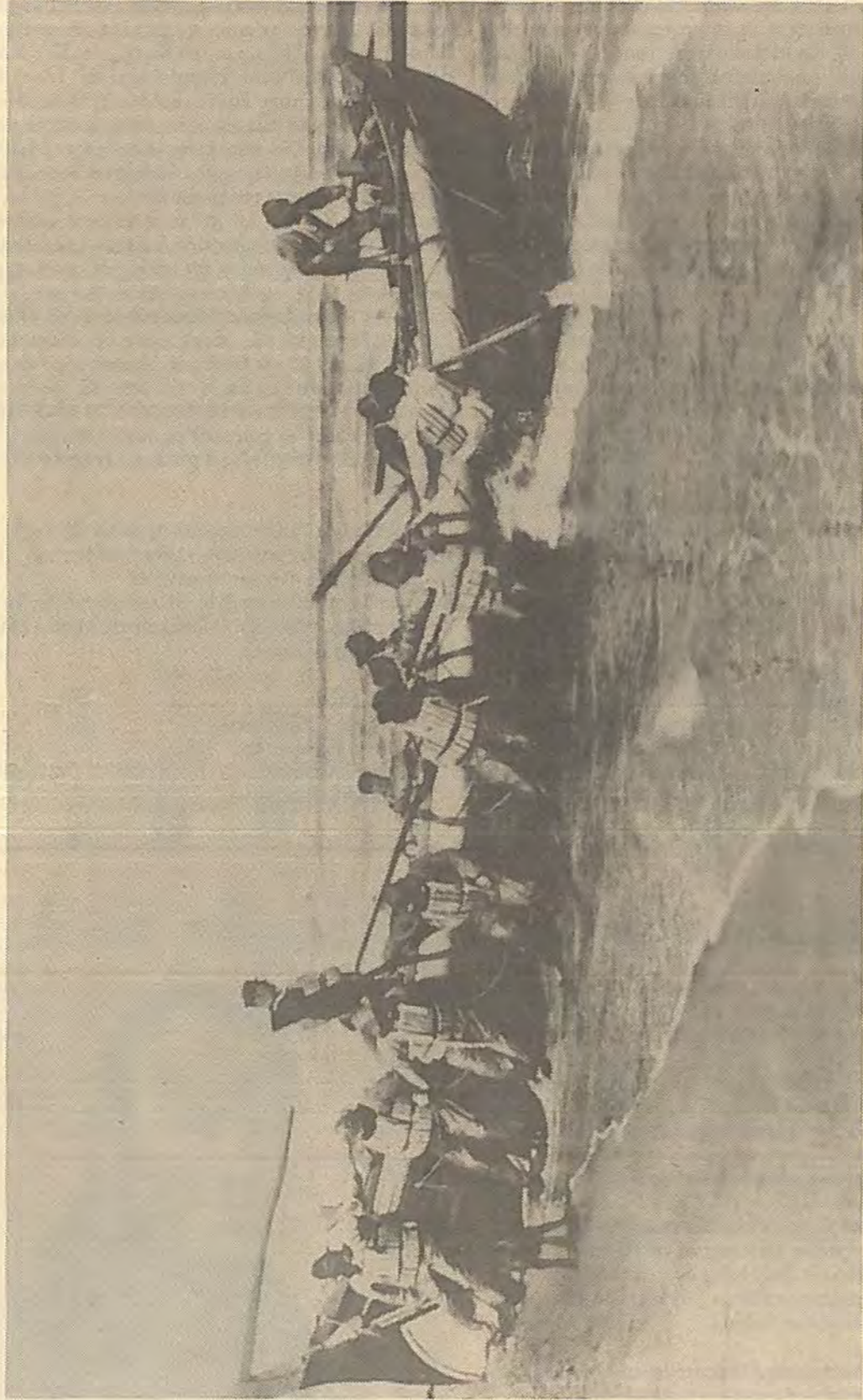
Næstformand i Foreningen af danske Redningsmænd, stationsleder Martin Sørensen, Hirtshals overrakte ham på foreningens vegne en skibsklokke med inskription og af overingeniør Moth fra Farvandsdirektoratet redningsvæsenets bomærke i bronze og emalje. Samme dag blev O. Wenzel Rasmussen også ære medlem af Grenå Fiskeriforening.

Som nævnt i sidste nummer af dette blad blev vor formand inden sin fødselsdag og dermed afsked med tjenesten i redningsvæsenet, tildelt den fornemme orden: Ridder af Dannebrog.

O. Wenzel Rasmussen RD sluttede sin karriere i kystredningsvæsenet ved at sejle den gamle Hirtshals redningsbåd nr. 17 fra værftet i Agger til Grenå.



## HVEM KENDER NOGET TIL DETTE BILLEDE?



Redningsmand ved redningsstation Nr. Vorupør. Arne Baltesen har en stor samling af gamle billeder fra redningsstationen i Vorupør. Billederne har han fået af venner og bekendte og blandt disse dette som han med sikkerhed ved ikke er fra stedets redningsstation. Men hvor er det så fra og hvem er personerne, hvilket år o.s.v. Kan nogen af bladets læsere give oplysninger vil redaktionen gerne videregive disse.

## Fra fiskerleje til badestrand

Af F. Bjørnager

Omkring 1850 og til begyndelsen af århundredskiftet blev der fra Nymindegab drevet et betydeligt havfiskeri. En følge af de daværende gode besejlingsforhold ind mod Ringkøbing dyb. Gabet dannede et trygt og sikkert fiskerleje, som fik stor betydning for egnens befolkning.

Folk i sognene, som lå i nærheden af Nymindegab, drev fiskeri ved siden af andre næringsveje. Her var både gårdmænd, husmænd og endog håndværkere, som tog del i sæsonfiskeriet og for mange blev det en væsentlig indtægtskilde.

Naturligt kom fiskeriet til at sætte præg på Nymindegab, og i sæsonen blev befolkningstallet betydeligt forøget. Udover kroen fandtes der ikke mange huse, men til gengæld lå der et anseeligt antal fiskerhytter, kaldet boder.

Bådene, der benyttedes dengang var fladbundede på 4-5 tons, og de blev drevet frem ved årer og sejl. Årerne var omkring 13 alen lange, fortæller lærer Torben Klinting, der som lokalhistoriker har samlet materiale om denne periode, som blev til bogen »Fiskerne ved Nymindegab«, udgivet 1927 i Nr. Nebel. I 1856 opstod et ønske fra fiskerne om, at der måtte placeres en redningsbåd ved Nymindegab. Brevet tilstiledes amtmanden i Ringkøbing, der stærkt anbefalede fiskernes ønske, »da der ved Nymindegab årligt fisker særdeles mange både, og da disse ofte ved indløbet i Gabet kommer i stor fare, ved hvilke lejligheder en redningsbåd vil være af ubeskrivelig hjælp«. Kommissionen for redningsvæsenets ordning beså forholdene og anbefalede sagen til ministeriet. Forslaget blev vedtaget i Rigsdagen 2. februar 1857 og allerede i begyndelsen af november samme år stod et nybygget bådhus klar til at modtage en ny redningsbåd tegnet af skibsbygmester Bonnesen. I 1874 udvidedes stationen til også at være raketstation. I samme periode tog også søfarten ved Nymindegab et stort opsving, hvilket bl. a. medførte, at egetømmeret til bådebyggeri kunne importeres fra Norge. Eksport af fisk til England og Tyskland foregik herfra, og da banen fra Varde til Nr. Nebel blev åbnet 1902 fik denne også sin betydelige andel af disse fragter, der blev kørt til Nr. Nebel i hestekøretøjer.

### FISKERBODERNE

De nævnte fiskerboder fandtes i stort tal ved Nymindegab, fortæller lærer Klinting i sin bog. De lignede taget af et gammelt hus og lå altid i retning nord-syd. Boderne tjente som fælles dagligstue, arbejdsrum for fiskerpigerne og var tillige køkken og spisestue samt soveværelse for de 4-5 personer, der var i bod sammen og som udgjorde bodlauget. Byggemåden var gammelkendt, simpel, men praktisk og billig. Gulvfladen var oftest 7 x 10 alen og boden var tømret op i en spidsvinkel. Der blev kun kneben plads, da de skrå ydervægge hindrer et voksent menneske frit at bevæge sig i mindst halvdelen af rummet.

I disse boder levede man som en stor familie. Fiskerpigerne kappedes om at fremvise den reneste og kønneste bod, og der blev lagt meget opfindsomhed for dagen med hensyn til den indre udsmykning. Til hver bådelag hørte tre boder, som lå ved siden af hinanden.

Havde et bådelag fået sit arbejde fra hånden, var det naturligt for fiskerne at give de andre en hjælpende hånd. Fællesskabet var stort, ikke alene hjalp man hinanden, men tog også del i hinandens sorger, når havet krævede sine ofre.

Museumsinspektør S. Manøe Hansen, Varde har i bogen »Strandinger og redningsaktioner«, udgivet af Historisk Samfund for Ribe amt 1977, samlet beretninger fra redningsstationens protokoller i tiden fra 1852 til stationens nedlæggelse i 1975. Vi har fået tilsendelse til at gengive beretninger herfra og lægger ud med den franske bark »Aleyon« af Dunkerque, der under en svær storm fra nordvest blev slået til vrag ved Houstrup stranden den 27. marts 1863. Det var samme år som lods Anders Nielsen afgiver jobbet som opsynsmand til skibsfører P. O. J. Høy, hvis slægtsnavn kom til at præge bemandingslisterne for Nymindegab redningsstation gennem tiderne.

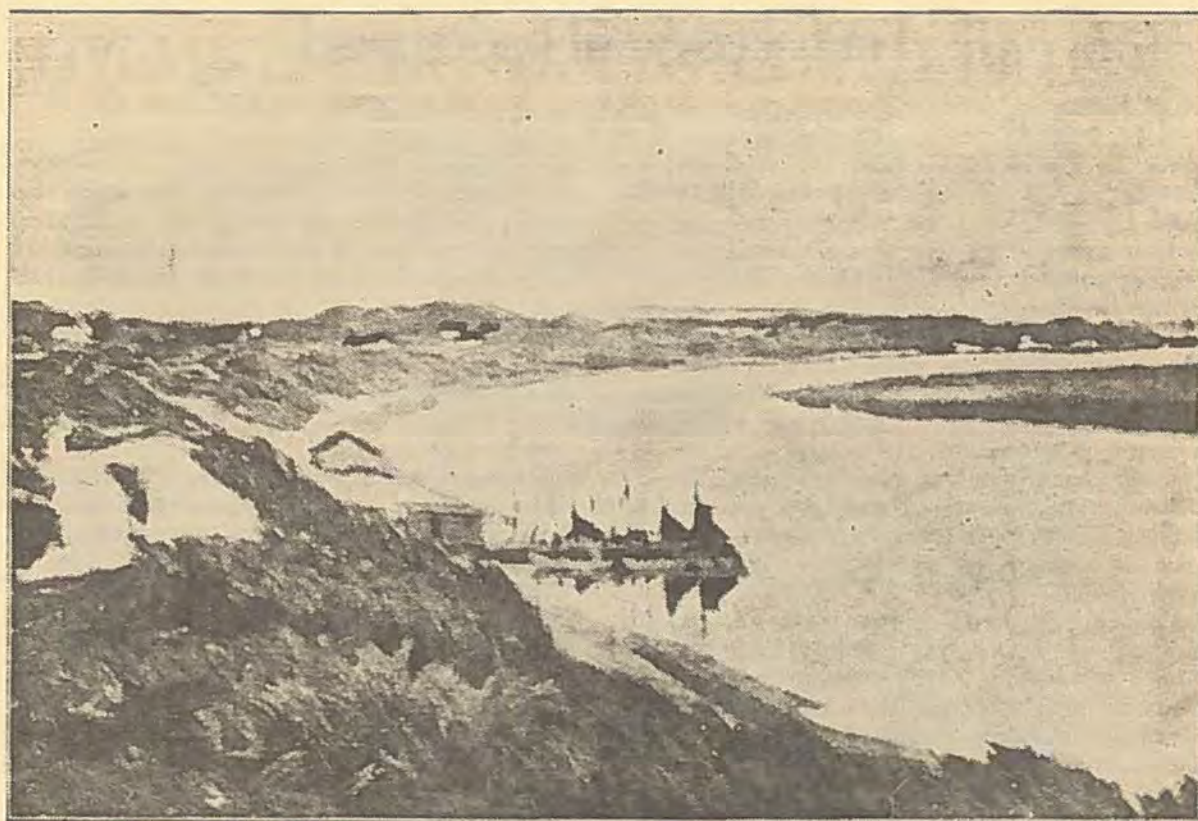
### ALEYONS STRANDING

Om morgenen kl. 5½ opdagede opsynsmanden, at »et stort skib var grundstødt omtrent ud for Nymindegabs udløb, og det blev af den svære strøm ført langs stranden sydefter«.

Redningsmandskabet og transporthestene blev straks alarmeret, og på grund af det tidlige tidspunkt, samt det hårde vejr, blev ekstra mandskab lejet.

»Kl. 6½ var vi allerede på vejen langs stranden på havsiden, og der viste skibet sig at stå landfast i Houstrup lan ca. ¼ mil syd for redningshuset, men ganske kort tid efter krængede skibet over, og de på den tid stående tvende master - snart den ene og snart den anden - faldt, og skibet søndersplittedes aldeles og drev noget nærmere mod land.

Jeg havde for forsigtighedens skyld sendt en mand forud til strandingsstedet, hvis noget hensigtsmæssigt fra land kunne være at foretage, forinden redningsbåden og mandskabet kunne komme til stede. Manden iagttog den sørgelige tilstand med en del mandskab om bord i den forfatning, da skibets master, takkelage faldt over bord, og skibet søndersplittedes, men til held og lykke fik mandskabet fast på skibets afterende og hivede og klamrede sig fast på en liggende flage. Den forudsendte mand iagttog jo samme, gav signal om mandskabets nød, at fremskynde vor hurtigste tilkomst i dette vigtige øjeblik. - Vi kom til strandingsstedet ca. kl. 7. Skibsmandskabet sad på vragsumperne klamrede sig fast og i en jammerlig forfatning.



BILLETET er en gengivelse efter et maleri af kunstmaler Johs. V. Kristensen. Man ser Nymindegab fra Lodsbjerg, som det ser ud i 1924, dog med undladelse af dæmningen. Mod syd ses villaer på skrænten, hvor boderne lå, og under dem ses Strømløbet, som her dannede en naturlig og sikker havn for fiskerbåde og mindre handelsskibe.

Redningsbåden blev taget af vognen, og ved mandskabets og de fra Gabet medtagne folk til assistance blev ved hurtighed og anstrengelse bragt flot ud mod brændingen lidt nord for skibsvrget, da den rivende strøm og vinden i forening førte sydefter.

Just som redningsbåden blev flot, skiltes vraget noget, og søen bortrev nu den ene mand efter den anden.

Det medtagne assistancemandskab fra Nymindegab, skipper i Hansen Fanø, færgemand N. Jensen, kromand I. Christensen og I. A. Nielsen patruljerede lange stranden for efterhånden i det øjeblik, som mandskabet skyldes mod land, at gå ud fra land i vand og søgang - mange gange næsten indtil hovedet - for at tage mandskabet i omkuld kastet og næsten bevidstløs tilstand, således toges 7 personer.

Vi var med redningsbåden nu kommet til vraget, hvorpå endnu 1 mand sad. Dræget blev kastet ud på vraget, men vragestumperne, strømmen og vinden rev redningsbåden fra vraget, og i det samme kom en sø og kastede manden fra vraget mod land, hvornæst mandskabet fra redningsbåden sprang i søen, ligesom de assisterende på land sprang i søen efter ham, og de var så heldige at få ham grebet i bevidstløs tilstand næsten liggende livløs i brændingerne, men med hurtig behandling kom han efterhånden til mere livskraft og blev kørt til Nymindegab og der plejet. De andre 7 mænd, som først blev bjærget i mere eller mindre forkommen tilstand, blev ved folks assistance kørt med vogne til Houstrup. Til samme sted førtes

også kokken, som drev i land som lig. Siden erfarede vi, at han var kvæstet, før han faldt over bord.

Altså blev 8 mænd reddet, og efter forklaring er 4 mand druknet, hvoraf 3 endnu savnes af skibets 12 mand. Kaptajnen og styrmanden er blandt de redtede.

Mandskabet havde siden tidligt på morgenstunden været til stede i dette stormfulde vejr og snefog og var da så udmattet, gennemblødt og hestene så hårdt medtagne, at vi var nødsaget til at lade vognen, redningsbåden og inventar henstå på stranden og lade os køre hjem til Nymindegab for at få forfriskning og tørre klæder der, hvortil vi ankom kl. 10 om formiddagen. Strandfogeden, som var kommet til stede, blev ansat som vagt ved båden.

Straks efter hjemkomsten vendte jeg tilbage til redningsbåden på strandingsstedet. 3 af redningsmandskabet var vagter, og jeg sendte lejet bud til Lønne efter 3 par nye heste til forspænd for redningsbåden. Kl. 4 var båden tilbage og indsat i bådhuset i behørig orden med undtagelse af en åre, som ved redningsforsøget gik itu.

Indberetningen afsluttedes med, at det var lykkeligt, at skibet i en kortere tid blev observeret i tykke snefog samt »redningsmændenes ufortrødne mod, anstrengelse og hurtighed«, der reddede 8 mænd, der ellers sikkert ville være omkommet på den øde strand.

(Fortsættes i næste nr.)

## Landets første undersøiske museum

En mørk decemberdag i året 1808 er den engelske forsyningsfregat »Crescent« på vej nord om Grenen for at sejle forsyninger frem til den engelske Østersøflåde, som holder resterne af en smadret dansk flåde i skak.

Ved Rudbjerg Knude tager uvejret voldsomt i styrke, og besætningen kæmper hårdt med sejl og ror. Sejlene kommer ned og ankeret bliver kastet, men det er for sent.

De høje bølger har mishandlet fregatten og den synker. Kun 60 mand fra den 300 mand store besætning redder sig i land. Vraget af »Crescent« ligger der stadig. Og om kort tid vil det blive et yndet udflugtsmål for sportsdykkere fra hele landet. I øjeblikket er der forbud mod dykning i området, indtil tre dykkere under ledelse af erhvervsdykker Michael Tajsen, har hentet alle de bevaringsværdige ting op til overfladen. Dykningsarbejdet bliver udført for 110.000 tipskroner og arbejdet foregår med museumsinspektør Ole Crumlin fra skibshistorisk Laboratorium som øverste leder.

- Det midlertidige dykningsforbud blev lavet, fordi nogle sportsdykkere forsøgte at stjæle ting fra vraget. Det skal understreges, at det kun er et fåtal af sportsdykkerne, som har disse dårlige vaner. Ellers har vi jo et udmærket samarbejde med dykkerne, forklarer museumsinspektør Peter Laursen, Bangsbo Museum. I fjor hentede tre sportsdykkere på eget initiativ genstande op fra vraget med den hensigt selv at beholde dem.

De tre dykkere blev idømt bøder ved retten i Hjørring og rigsantikvar P. V. Glop fik foranlediget et dykningsforbud ved vraget. Men det er ikke første gang at dykkere har hentet ting op fra vraget af den engelske forsyningsfregat. Den legendariske dykker Sigurd Damgaard fra Hirtshals sprængte sig allerede i 1939 ind i skibet, og han kunne hente mange spændende ting op fra fregatten. En stor del af forsyningerne, som oprindeligt var tiltænkt den engelske Østersøflåde, var blevet konserveret på havbunden. En indpakning af sand med tjære havde holdt flere tønder med smør frisk i over 100 år.

Sigurd Damgaard fandt desuden mange andre interessante ting som våben, stabler af kadethatte og paraplyer, en del af disse ting kan sammen med en smukt udskåret agterstav allerede nu ses på Bangsbomuseet. Agterstavnen er smykket med skibets våben, en enhjørning, og en løve. Desuden bærer våbenskjoldet hosebåndordenens valgsprog på latin, »Skam på den som tænker ilde herom« - Fordi vi har så mange af tingene fra »Crescent« allerede, håber vi på også at få en stor del af de nye ting. Tingene skal deles mellem de museer, der står bag arbejdet. Nemlig Skibshistorisk Laboratorium under Nationalmuseet, Orlogsmuseet og Bangsbo Museet, forklarer Peter Laursen.

Bangsbo Museet har for nyligt fået de genstande, som de dømte dykkere havde forsøgt at fjerne fra vraget. Dykkerne havde fjernet to »klumper« fra vraget, som viste sig at indeholde en kobbernagle på 40 cm,

der var mærket med den engelske flådes pilmærke, møbelbeslag og en beskyttelseshætte til en af caronaderne, som skulle holde fængkrudtet tørt. Desuden var der et par engelske Georg d. tredje mønter fra 1805.

Bangsbo Museet har også modtaget en naglering og en krudtkardusbeholder, som først var sendt til Kronborg af en dykker, der havde fået kolde fødder efter dommene i Hjørring.

## MANDS MINDE



### Runde fødselsdage

90 år

Fhv. opsynsmand Hans Hansen, tidl. redningsstation »Svanek« fyldte 90 år den 7. september 1980.

85 år

Fhv. bådmand Christian Jensen Vinther, tidl. redningsstation »Tversted« fyldte 85 år den 1. august 1980.

80 år

Fhv. bådmand Niels Hilbert Hansen, redningsstation »Lønstrup« fyldte 80 år den 11. september 1980.

Fhv. bådformand Erik Kristian Lundholm, redningsstation »Skagen Havn« fylder 80 år den 22. september 1980.

Fhv. opsynsmand Stinus Lilleør, tidl. redningsstation »Lilør« fyldte 75 år den 15. august 1980.

70 år

Fhv. opsynsmand Henry Petersen, tidl. redningsstation »Vester« fyldte 70 år den 27. juli 1980.

65 år

Fhv. bådformand Edvard Hansen, redningsstation »Grenå Havn« fyldte 65 år den 11. september 1980.

Opsynsmand P. P. Mose, redningsstation Skagen Havn, fyldte 65 år den 23. august 1980.

Fhv. betjeningsmand Thomas Vrist Jakobsgaard, tidl. redningsstation »Lilør« fyldte 65 år den 9. august 1980.

Fhv. bådmand Poul Munk Pedersen, tidl. redningsstation »Stenbjerg« fyldte 65 år den 21. august 1980.

60 år

Fhv. betjeningsmand Svend Herman Madsen, tidl. redningsstation »Kandestederne« fyldte 60 år den 5. september 1980.

Fhv. bådmand Kristian Hansen, tidl. redningsstation »Hals« fylder 60 år den 8. juli 1980

50 år

Bådformand V. Hansen, redningsstation »Grenå Havn« fylder 50 år den 16. september 1980.



*Jubilæer*

Opsynsmand Harry Søndergård Madsen, redningsstation Thorsminde har 25 år jubilæum den 1. oktober 1980.

Betjeningsmand Kristian Jensen, redningsstation »Flyvholm« har 25 års jubilæum den 1. oktober 1980.

Opsynsmand W. Kristensen, redningsstation »Gedser« har 25 års jubilæum den 1. november 1980.

*Ansættelser*

Fiskeskipper Poul Knakkegaard Madsen er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation »Grenå Havn« den 1. august 1980.

Kommunalarbejder Hans Nielsen er ansat som bådmand på prøve ved redningsstation »Lønstrup«.

Arbejdsmand Jørgen Kristensen er ansat som betjeningsmand ved redningsstation »Vester-Agger«.

Fisker Oluf Stenrøj Kristensen er ansat som bådmand på prøve v. redningsstation »Rømø« den 1. juni 1980.

Bådmand Harald Bachmann, redningsstation »Grenå Havn« er ansat som opsynsmand samme sted fra 1. juli 1980.

*Afskedigelser*

Bådmand P. M. Jensen, redningsstation »Lønstrup« er afskediget efter ansøgning med udgangen af juni måned 1980.

Betjeningsmand M. G. Laursen, redningsstation »Vester-Agger« er afskediget efter ansøgning med udgangen af august måned 1980.

*Dødsfald*

Fhv. bådmand Lars Kristian Sand, redningsstation »Thorup Strand« er afgået ved døden den 31. maj 1980. L. K. Sand var født den 18. august 1912, ansat den 1. juli 1946 og afskediget den 30. april 1970.

Fhv. bådmand Frede Andersen, redningsstation »Lønstrup« er afgået ved døden den 24. juni 1980. F. Andersen var født den 28. maj 1914, ansat den 1. oktober 1949 og afskediget den 30. september 1964.

Fhv. betjeningsmand Oluf Daniel Petersen, tidligere redningsstation »Stevns« er afgået ved døden den 7. juli 1980. O. D. Sørensen var født den 26. august 1899, ansat den 1. oktober 1927 og afskediget den 31. august 1962.

## Hjertelig tak!

Til Foreningen af danske Redningsmænd, sender jeg herved min bedste tak for den overmåde smukke gave i form af en skibsklokke med inskription på, som jeg modtog i anledning af min 70 års fødselsdag. Ligeledes en tak til stationer og redningsmænd for venlig hilsen i form af telegrammer o. a.

Med hjertelig hilsen  
Wenzel O. Rasmussen  
Grenå

## Aktuelle maritime nyheder

SVENDBORG SKIBSVÆRFT har søsat nybygning nr. 164, en ny isbryder til Statens Istjeneste. Navngivningen fandt sted den 3. september og blev »Thorbjørn«.

Den nye isbryder skal erstatte den gamle »Elbjørn«, således at staten fortsat råder over tre isbrydere.

Nybygningen er 67,5 meter land og 15 meter bred. Med en dybdegang på 4,7 meter vil den kunne løse isbrydningsopgaver i fjorde og sunde og sammen med de to store »Isbjørn« og »Danbjørn« også opgaver i det åbne farvand.

Finske isbrydningsekspertter har medvirket i projektet bl. a. med et nyt luftbølesystem til »smøring« af istykket under gang. Hovedmaskinen bliver to B&W Alpha motorer med hver 12 cylindre og 3180 HK fra hver, til vendbare propeller foran de to ror. Farten bliver 16,5 knob.

Udover isbrydningsopgaver indrettes skibet til søkortopmåling efter en samarbejdsaftale indgået med Istjenesten og søkortarkivet under Farvandsdirektoratet. I de senere år har flere af vore isbrydere blevet rigget om til sommeropgaven: Søkortopmåling, men dette fartøj er bygget til begge opgaver og vil derfor blive bedre udnyttet materielt.

Endvidere får skibet en særlig tank til dispergeringsvædske og plads til containere med oliekomme for indsats ved olieforureningsopgaver i danske farvande. Hvorvidt miljøstyrelsen har været med i planlægningen her vides ikke, men interessant er det at vi nu bygger isbrydere, der kan andet og mere end bryde is op når der ellers er noget.

Det næste bliver vel, at alle statens skibe samles i een pulje Dansk Kystvagt, men det vil formentligt tage nogle år endnu at få den ide.

A/S ROULANDS FABRIKKER i Odense har udviklet en særdeles effektiv flydespærring til den danske miljøstyrelse. En enhed består af 200 meter flydespærring, der er sammensat af 62 stk. 3 meter lange luftkamre af oliebestandigt gummi. Spærringen stikker lidt over 2 meter og kan modstå en belastning på 20 tons. Fabrikken håber på en større ordre til miljøstyrelsen samt til udlandet.

DECCA introducerer to nye radaranlæg, type 125 og 150. Begge har høj ydeevne - sendeeffekt nu 10 kW. Sidstnævnte har som standardudstyr variabel afstandsmåler og variabel områdeforskydning som gør det muligt af forøge radaranlæggets rækkevidde helt op til 96 sømil. Ønsker man f. eks. et område på 84 sømil (højt land) vælges 48 sømils område. Den variable afstandsmåler, der aflæses digitalt i 4 cifre, indstilles på 40 sømil.

Ved aktivering af en tryknap ændres centret af billedet, således at det nu repræsenterer 40 sømil i stedet for 0. Hertil lægges de valgte 48 sømil, og det maksimale område bliver 88 sømil. Et ekko på 84 sømil vil vise sig mellem de to sidste afstandsringer. De nye radarer har VP3 som standardudstyr der forbedrer billedkvaliteten ved at undertrykke radarstøj og gør alle ekkoer lige lystærke samt forstørre alle ekkoer, der fremkommer på afstande over to sømil. Ved en pulsteknik fremkommer kun stationære ekkoer.

REDNINGSSKIBET NORDSØEN har været til det årlige eftersyn i Frederikshavn og har fået installeret en ny radar, radiopejler samt en ny radio (SSB)

VEJRKORT FRA HIMMELEN \* Den meteorologiske videnskab er i stærk vækst i disse år. Det samme er elektronikken og sammen har de medført en udvikling til gavn for søfarten.

Gennem flere år har meteorologerne udsendt vejrkortdata over radioen på en sådan måde, at data direkte kunne omsættes til kort på særlige anlæg, ombord. Sidste udvikling af kortskriver er fra Alden Elektronik Inc., USA, der med Marineax III lancerer en kortskriver, der kan tilsluttes enhver stabil SSB-modtager.

Af »Fru Anna Elisabeth Rørbye's Legat« vil der i december måned 1980 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

**FARVANDSDIREKTORATET**  
Overgaden oven Vandet 62 B,  
Postboks 19,  
1001 København K,

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 1. november 1980.

Legatbestyrelsen

**LEMVIG**

SOLV . GULD . URE

**Smedegaard**  
Vestergade 7 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) 82 12 11

---

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

---

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

---

**LEMVIG FISKEAUKTION**  
Statsautoriseret  
v. P. Trillingsgaard  
Telefoner: (07)  
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 08 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

**NORDVESTBANK**  
- gør noget for pengene

Lemvig . Thybøen . Harbøre

Af »Kasserer Gottlieb Ølsted's Legat« vil der i december måned 1980 kunne uddeles et antal portioner til

- 1) Gamle, afgåede medlemmer af *bådmandskabet* ved redningsstationerne under det tidligere »Nørrejydske Redningsvæsen«.
- 2) Midlertidig hjælp til enker 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 ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til

**FARVANDSDIREKTORATET**  
Overgaden oven Vandet 62 B,  
Postboks 19,  
1001 København K,

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 1. november 1980.

*Legatbestyrelsen*



Ansvarshavende redaktør:

F. Bjørnager Jensen  
Neptunvej 68 . Esbjerg . Tlf. (05) 15 10 75

Forretningsfører og ekspedition:

Bogtrykker Gadgaard Nielsen  
Vasen 3-5 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) \*821500

»FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND«

Hovedbestyrelse:

Formand: **O. Wenzel Rasmussen**  
Havnevej 223 . 8500 Grenå . Tlf. (06) 32 13 37  
Næstformand: **Martin Sørensen**  
Højvangen 15 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 18 82  
Kasserer: **Robert Iversen**  
Morsøvej 12A . 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 13 23  
**Knud E. Jensen**  
Julius Poulsensvej 9 . Nr. Vorupør . 7700 Thisted  
Tlf. (07) 93 83 27  
**Søren Sørensen**  
Strandbygade 76 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89  
**Niels Peter Nielsen**  
Mosedalsvej 25 . Listed . 3740 Svaneke . Tlf. (03) 99 63 06  
**Helmer Nielsen**  
Thorup Strand . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 22 54 07



**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«

**BORNHOLMERBANKEN**

Svaneke-afd.

Postgade 6 . 3740 Svaneke

Tlf. (03) 99 60 44

**Sparekassen »BORNHOLM«**

Svaneke-afd.

Nansengade 5 . 3740 Svaneke

Tlf. (03) 99 64 20

**KJÆRENÆS FILETFABRIK A/S**

7770 Allinge . Tlf. (03) 98 02 12

**Fiskesalgforeningen Østbornholm**

A. m. b. a.

Havnen . 3700 Neksø . Tlf. (03) 99 21 99

Røgeri . Filetfabrik . Isværk . Salteri

**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) 92 00 94



MIDT I

BYENS HJERTE

*Morsø  
Støbegods*

**SPAREKASSEN sds**

**RAUN BYBERGS SKIBSBYGGERI A/S**

Esbjerg . Telefon (05) \*12 53 99

NYBYGNINGER . REPARATIONER . SMEDIE

**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 83

Anbefales med såvel nybygning  
som reparation

LEDIG

**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

**Esbjerg Skibsværft**

v. Andersen, Jensen og Hagde

Telefon (05) 12 68 77 - 12 33 95

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

**AGGER SKIBSVÆRFT**

Nybygninger og reparationer  
Smede- og Maskinværksted

**Agger, 7770 Vestervig**

tlf. (07) \*94 15 55

**Hvide Sande Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Henning Værns  
Telefon (07) 31 10 89

**Hanstholm Fiskeauktion**

Statsautoriseret  
v. Ib Holm Sørensen  
Telefon (07) 96 11 66

**Thorsminde Fiskeauktion**

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

**SEJL TIL BORNHOLM**

med BORNHOLMSTRAFIKKEN  
»Bornholm«, »Kongedybet«,  
»Hammershus« og »Roine«

Daglig afgang fra København kl. 23.55  
Daglig afgang fra Rønne kl. 23.00

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

BORNHOLMSTRAFIKKEN

**LEMVIG TANDTEKNIK**

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

**Snorrevedstromler?**

Så  
**GRENAA**  
**STUNT**  
**MACHINE**

Lad os tage slæbet !!

**Grenaa Smedle og Maskinfabrik A/S**  
Tlf. (06) 32 08 77

 **DEN DANSKE BANK**  
AF 1871 AKTIESELSKAB



Hurup - Bedsted - Hørdum  
Vestervig

**POUL RAHBEK**

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

**Sømandshjemmet  
& Afholdsrestaurant**

☆  
Thyborøn . Tlf. (07) \*83 12 44

**Thyborøn Fiskeauktion**

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

Redaktør: F. Bjørnager, 6700 Esbjerg. Forretningsfører: Bogtrykker Gadgaard Nielsen, 7620 Lemvig

GADGAARD 057171



Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

Oktober-November-December 1980

47. årg.

LEMVIG BIBLIOTEK  
1980



Alle forventninger til Farvandsvæsenets nye type redningsfartøj RF2 er indfriet. Det er den konklusion man nu, efter fartøjets halvanden måneds operativ tjeneste, har kunnet drage. Endnu har RF2 ikke udført redningsopgave under vanskelige forhold, men i Hirtshals mener man ikke der vil vise sig forhold, der ikke er blevet taget højde for når RF2 skal udføre sin første virkelige opgave.

REJS MED



D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBSSÆLSKAB A

Gadgaard Nielsen · Lemvig

Bogtryk · Offset · Tlf. (07) \*82 15 00

Papir en gros · Kontorforsyning · Tlf. (07) \*82 17 11

LEDIG

Marketenderiet

»NY HAVN«

ESBJERG

Indeh. Svend Jørgensen

Kaffe og smørrebrød

Telefon (05) \*12 82 88

MODERNE • AKTIV • VENLIG

SPAREKASSEN  
THY

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

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

LEDIG

HANSTHOLM SØMANDSHJEM

Cafeteria · Restauration

Nye, moderne værelser

Tlf. (07 96 41 11) lokal 145

SEJL OG MOTOR

Det store magasin for sejlsport

Køb det i kiosken eller bestil  
abonnement på tlf. (01) 12 80 40

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Esbjerg

Vestjysk Krystal Isværk 1/8 Tlf. (05) 12 00 66

# Tidsskrift for Redningsvæsen

Medlemsblad for Foreningen af danske Redningsmænd

Nr. 5

Oktober-November-December 1980

47. årg.

## Stormflodsramt

Stormflod, sandflugt og oversvømmelse var tre tilbagevendende plager for beboerne på den smalle landtange, som mellem Vesterhavet og Limfjorden forbandt Thy og Hardsyssel, skriver kordegn Anders Vrist Langer, Lemvig, i en pragtfuld bog »Stormflodsramt« - Hjælpen til de truede byer på Limfjordstangen.

Bogen er netop udkommet fra forlaget Bogtrykkergården, Struer og er på 84 sider, rigt illustreret. Pris kr. 69,-.

Den hjælp samfundet ydede disse truede byer - først og fremmest Thyborøn - var præget af to uforenelige hensyn. Først hensynet til de truede familier, som man ønskede at flytte til mildere egne, dernæst ønsket om at bevare en fastboende befolkning af hensyn til de mange strandinger og forlis, som fandt sted på kysten. Anders Vrist Langer har ofte skrevet artikler i dette blad, så hans levende og nøjagtige skildring af et emne er kendt. Han er selv fra Harboøre og ud af en gammel strandfogedslægt, der siden Redningsvæsenets oprettelse har været med som redningsmænd. Han er tidligere fisker, tidligere lærer og nu siden 1957 kordegn i Lemvig. Vel vidende herom henvendte formanden for Historisk Samfund for Ringkøbing Amt, fhv. amtsmand, A. Bach sig til Langer med ønsket om, at der blev skrevet en lokalhistorie beretning om stormfloderne og de stormflodsramte Thyborønboere.

Det var 14 ældgamle sparekassebøger, der dannede grundlag for bogens tilblivelse og det begyndte med at Sparekassen Thy i Thisted henvendte sig til Ringkøbing amt i 1974 og bad om at få undersøgt, hvem der havde krav på indestående i 14 ældgamle sparekassebøger, som var båndlagt til fordel for ejendomme på Thyborøn. Der stod ca. 2600 kr. på hver sparekassebog. Amtets undersøgelser førte helt tilbage til tiden efter stormflodskatastrofen i 1825 og de indestående beløb var flytningshjælp. Da daværende amtsmand A. Bach afsluttede undersøgelserne i 1976, fandt han, at det materiale, han og hans medarbejdere havde gennemarbejdet, var så interessant og spændende, at det ville være en stor skam blot at arkivere sagen. Bogen »Stormflodsramt« sætter et værdigt punktum på afslutningen af amtets undersøgelser i 1976, der resulterede i hjælpeordningens ophævelse. Den var utidsvarende og dermed løstes grundlaget for et juridisk dilemma skabt for næsten 150 år siden.

Stormflodskatastrofen i 1825, hvor Agger kanal blev dannet havde også ramt områder i Sønderjylland og Holsten. Katastrofen vakte landsomfattende deltagelse. Oehlenschläger skrev digtet »Oversvømmelse«, der

blev fremsagt i Studentereforeningen til fordel for de skadeslidte ved Limfjorden. Det voldte en del problemer at finde en retfærdig form for fordeling af de indsamlede 3563 rigsdalere og det resulterede i at en del af beløbet blev båndlagt ejendommene for derved at holde så mange huse beboet som muligt.

Man forstår af Langers bog, at de truede i havsognene ikke blot måtte kæmpe mod havet, men også mod myndighederne. Denne kamp kulminerede med en henvendelse til kongen.

Den store oversvømmelse i 1839 gik særlig hårdt ud over Thyborøn hvor næsten alle huse blev ødelagt af de vældige vandmasser. En overgang var der frygt for at en massiv fraflytning og dermed affolkning af området ville blive resultatet, men herredfogeden fik dog 25 og 34 familier til at blive og af de indsamlede midler genrejses atter gårde nær havet. I Langers bog følger vi de mange sager om fordeling af de båndlagte midler, der benævnes flytningshjælp og de problemer der var. Det er, trods det dokumentariske, spændende læsning.

Bogen, er blevet til med økonomisk støtte fra Sparekassen SDS, Lemvig, A/S Nordvestbank, Lemvig og Historisk Samfund for Ringkøbing amt.

### STADIG MANGE FALSKE ALARMER

Søredningstjenesten under Søværnets Operative Kommando iværksatte i første halvår af 1980 i alt 166 aktioner for at redde, eftersøge eller assistere nødstedte på søen. Dette er 37 aktioner færre end i første halvdel af 1979 iværksatte aktioner, svarende til et fald på 18%. Mere end hver fjerde søredningsaktion - eller 26% - har været iværksat, uden at det ved eftersøgningen har været muligt at konstatere tegn på en nødsituation eller en indtruffet søulykke. I flere tilfælde har fritidssejlere anvendt nødblus eller nødsignaler uden at der egentlig har været tale om en nødsituation.

Søredningstjenesten gør i den forbindelse opmærksom på de internationale søvejsreglers bestemmelser for afgivelse af opmærksomheds- og nødsignaler, herunder reglerne 36 og 37 samt tillæg IV, der omhandler de opmærksomhedssignaler der kan anvendes af skibe, som uden at være i nød ønsker kontakt med andre:

- Affyring af raketter eller visning af blus med HVIDT eller GRØNT lys.

- Vifte med tovende (jeg ønsker bugsering) og - følgende eet-bogssignaler fra den internationale signalbog afgivet med tudehorn, fløjte, lys (lygte) eller signalfag:

F (...) Jeg er ikke manøvreedygtig . . .

K (...) Jeg ønsker at komme i forbindelse med Dem

V (...) Jeg behøver hjælp.

## Stor tilfredshed med RF2

Farvandsvæsenets nye type redningsfartøj - RF2 - blev vel modtaget i Hirtshals, da det 12. oktober blev besat af stedets fiskere. Forud var gået en særdeles behagelig sejltur fra værftet i Nyborg op gennem Storebælt og rundt om Skagen til Hirtshals. Forlægningstogtet var begyndt med godt vejr og skib og besætning hvilede ud i Grenå fra fredag eftermiddag til lørdag morgen. Alle var meget tilfredse med fartøjets sødygtighed og dets indretning og ikke mindst det moderne udstyr som det nye redningsskib er udstyret med.

I herværende Tidsskrift nr. 5 - 1979 blev der gjort rede for de tekniske data, men herudover kan nævnes at RF2 er udstyret med en Decca radar type 125, en VHF radiopejler type Skipper DF2. Det er en radiopejler, der automatisk finder retning og afstand til det skib, der udsender bæreølge. På det kommunikationsmæssige område mangler der heller intet. SSB-radio, civil VHF og Zodiac digital 23 FM. Sidstnævnte især til kontakt med lystbåde. Ekkolod kan aflæses både fra den åbne bro såvel i styrehuset.



RF2 under prøvesejladsen på Nyborg Fjord forinden kursen blev sat nordover - rundt Skagen til Hirtshals hvor det smukke fartøj nu har base.

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 1981 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere ansatte, eller forhen ansatte, under redningsvæsenet i Jylland, og deres enker samt uforsørgede børn.

Ansøgningsskema vil blive tilsendt efter henvendelse til legatbestyrelsens formand, cand. jur. Henrik Fog, Hans Jensens Vej 32, 2900 Hellerup, til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 22. januar 1981.

Det er barske prøver RF2 måtte igennem inden fartøjet kunne få myndighedernes blå stempel. Det er også under barske forhold det lille skib skal virke så kendskabet til dets evne til selv at komme på ret køl er vigtigt.



## Forsvarets fremtidige udvikling

Den 21. januar 1980 fremlagde regeringen for forligspartierne og det radikale venstre sin skitse vedrørende forsvarrets fremtidige udvikling, baseret på et ændret forsvarsbudget efter 1. april 1981. Heraf følger, at budgettet for 1981 er forhøjet med 100 mio. kr. i forhold til budgettet i 1980.

Skitsen indeholder de elementer, regeringen lægger vægt på, nemlig overvågning, varsling, suverænitets-hævdelse, samarbejde i BALTAP (Enhedskommandoen) og forstrækninger.

På baggrund heraf er i det følgende redegjort for den planlagte udvikling for forsvaret i perioden 1981-85. Med en planlægningshorisont på 5 år må de anførte oplysninger om forsvarsstrukturen i 1985 nødvendigvis udtrykke den forventede udvikling med en vis usikkerhed. En påregnet årlig ajourføring af de lagte planer vil reducere usikkerheden og give mulighed for at inddrage resultater af gennemførte undersøgelser vedrørende forsvarrets struktur m.v.

Hæren vil i 1985 for Vestre Landsdelskommandos (Jylland - Fyn) område omfatte i alt ca. 8.300 mand i fredstid (forventet status primo 1981 ca. 8.900 mand) og for Østre Landsdelskommando (Sjælland) område i alt ca. 6.500 mand (forventet status primo 1981 ca. 8.300 mand). Brigadestrukturen i Jylland vil blive opretholdt, medens den vil blive ændret på Sjælland.

Søværnet vil i 1985 bestå af 30 kampenheder (fregatter, korvetter, motormissilbåde, undervandsbåde, minelæggere og minerydningsfartøjer) hvortil kommer 22 overvågningsenheder (bevogtningsfartøjer, orlogskuttere og bevogtningsbåde), 5 inspektionskibe og 5 inspektionskuttere samt 8 fiskeinspektionshelikoptere og 4 flådehelikoptere. Hertil kommer et antal kampenheder, der påregnes udfaset i perioden 1981-85, medmindre levetidsforlængelse besluttet.

Flyvevåbnet vil i 1985 bestå af 80 nyere kampfly, 3 større transportfly, 3 fiskeriinspektionsfly, 8 helikoptere, 23 skole- og kurerfly, 4 raketeskadriller (IHAWK) og 12 nærluftforsvarsenheder (kanoner og missiler). Hertil kommer muligheden for at bevare 2 eskadriller F-104 fly, der påregnes udfaset i slutningen af perioden.

Hertil kommer for alle tre værn vedkommende operativ og logistisk støttestruktur (kasserner, værksteder, depoter m.v.).

I forhold til forsvarrets nuværende situation, hvor man hverken materiel- eller personelmæssigt har kunnet leve op til de forudsatte styrkemål, må der - for at skabe overensstemmelse mellem mål og midler og for at opnå størst mulig forsvarseffekt - ske en ændret prioritering af forsvarrets opgaver og en tilpasning af dets struktur og bestanddele. Tilpasningen vil i muligt omfang blive foretaget i støttestrukturen, men vil også berøre egentlige kampenheder.

Ved opstillingen af forsvarsstrukturen er det i øvrigt ved rådighed over tidssvarende materiel og gennem uddannelsen tilstræbt at give enhederne størst mulig

kampkraft, udholdenhed og overlevelsessevne i krigstid. Endvidere gennemføres en opbygning af forsvarrets ammunitionsbeholdninger.

Med henblik på at opnå den fornødne tid for omstilling fra fred til krig er de varslingsgivende funktioner søgt styrket. I forbindelse hermed er det væsentligt hurtigt at kunne udnytte varslingen og træffe beslutning om forøgelse af beredskabet og eventuel tilkaldelse af allierede forstærkninger. Fredstidsforberedelserne til at sikre modtagelse af, støtte til og samarbejde med allierede forstærkninger vil blive videreført.

Det overvejes, om mobiliseringsprocedurerne kan effektiviseres bl. a. gennem indvølse af anvendelse af TV og radio ved genindkaldelser og mønstring.

Ovennævnte nødvendige tilpasning indebærer en vis kvantitativ reduktion af styrkemålene, men samtidig en kvalitativ forbedring af materiel og uddannelse samt et højere aktivitetsniveau, og vil derfor give forsvaret en acceptabel forsvarsevne.

Forsvarsudgifterne forudsættes som hidtil reguleret på grundlag af udviklingen i lønninger og priser.

Eventuelle udvidelser af forsvarrets opgaver i forbindelse med fiskeriinspektion, redningstjeneste og lignende ikke forsvarsmæssige opgaver samt fredsbevarende operationer forudsættes som hidtil tilgodeset gennem øget ressourcetildeling.

Udgifter til moms i forbindelse med NATO-infrastrukturprojekter skønnes i perioden 1981-85 at beløbe sig til ca. 200 mio. kr. Forsvarsbudgettet er nu forudsat fritaget for disse udgifter.

Den planlagte udvikling i perioden 1981-85 for det enkelte værn er nærmere beskrevet i det følgende:

### HÆREN:

Hærstyrkerne vil fortsat bestå af både felthærs- og lokalforsvarsenheder. Der er ved prioriteringen mellem landsdelenes hærstyrker langt vægt på at opretholde et afbalanceret styrkebidrag til forsvaret af såvel den jyske halvø som Sjælland, idet strukturen tilpasses de to områders særlige vilkår. De 3 brigader opretholdes således som fast organisation i Jylland, medens de 2 brigader på Sjælland formeres i 2 kampgrupper, hver bestående af én føringsstab og et antal bataljoner.

Flethærsenhedernes mobilitet, ildkraft og udholdenhed vil blive forbedret bl. a. ved anskaffelse af yderligere panservåben og ved modifikation af de CENTURION-kampvogne, der indgår i de sjællandske enheder. Enhedernes udholdenhed vil blive forbedret bl. a. gennem forøgelse af de eksisterende ammunitionsbeholdninger, som i øjeblikket er på et for lavt niveau.

I fredstid vil hærens hovedopgave være at uddanne og opstille enheder til mobiliseringsstyrken samt at opretholde enheder (stående styrke), der med kort varsel kan indsættes til at løse kampopgaver og skabe tid til mobilisering og beredskabsforanstaltninger.

Uddannelsesniveaue i de yngste mobiliseringsenheder vil blive forbedret gennem en forøgelse af mønstringaktiviteten, og der gennemføres egentlige genindkaldelser af 2-3 ugers varighed.

For at skabe overensstemmelse mellem mål og midler vil det være nødvendigt at foretage visse reduktioner.

Fredsstyrken reduceres i forhold til nugældende ordnings styrkemål med ca. 3.600 mand (ca. 15%) og i forhold til den forventede status primo 1981 med ca. 2.300 mand (ca. 10%), svarende til en reduktion i antallet af kompagnier og lignende fra godt 100 til 70 kamp- og kampstøtteenheder.

Krigsstyrken reduceres i forhold til nugældende ordnings styrkemål og den forventede status primo 1981 med ca. 6.000 mand (ca. 8%), svarende til en reduktion i antallet af kompagnier og lignende fra ca. 220 til ca. 185 kamp- og kampstøtteenheder.

Som følge af reduktionerne forudses et par sjællandske kaserner afviklet. Herudover foretages en tilpasning af hærens støttestruktur.

#### SØVÆRNET:

Den i perioden 1977-81 iværksatte modernisering og udskiftning af søværnets enheder fastholdes og videreføres. Det vil herunder blive tilstræbt at skabe en reel forbedring af søværnets overvågning af og kontrol med dansk maritimt interesseområde for derved bedst muligt af kunne hævde dansk suverænitet.

Det vil være nødvendigt at reducere antallet af egentlige kampenheder. Men med den foretagne og planlagte tilførsel af moderne enheder og våbensyste-

mer samt af et automatiseret ledelses-, informations- og kontrolsystem til skibe og hovedkvarterer vil søværnet under krig kunne yde en væsentlig indsats i invasionsforsvaret og bidrage til sikring af forbindelse mellem landsdelene.

Der vil i forbindelse med indførelsen af det automatiserede system ske en modernisering af farvandsovervågningen. Dette vil sammen med en øget aktivitet for bevogtningsfartøjerne og anskaffelse af flådehelikoptere føre til en forbedring af kontrollen med dansk maritimt interesseområde.

Et erstatningsbyggeri for de ældste u-både af DELFINEN-klassen vil blive iværksat i perioden 1981-85, men de nye u-både kan dog først være operative efter 1985, hvorfor det muligvis må accepteres en midlertidig nedgang til 3 u-både i 1985. Efter 1985 tilgår 3 nye u-både og yderligere én af de gamle udgår.

For at skabe overensstemmelse mellem mål og midler vil det være nødvendigt at foretage visse reduktioner.

Følgende enheder udgår uden erstatningsbyggeri:

- 6 torpedobåde af SØLØVE-klassen, idet det overvejes af bevare bådene som reserve.
- kabelminelægger (LANGELAND) og
- 2 minestrygere af SUND-klassen.

De stationære våbensystemer på kystforterne Langeland og Stevns udrangeres ved slutningen af perioden. Der foretages en tilpasning af søværnets støttestruktur afpasset til de nye styrkemål.

Søværnets fredsstyrke reduceres i forhold til den nugældende ordnings styrkemål med ca. 200 mand



Vore to største danskbyggede orlogsskibe er blevet moderniseret med amerikanske missiler.



Hvis Danmark måtte sælge krigsmateriel kunne Frederiksbavn værft tjene millionbeløb på salg af motortorpedobåde af denne type. De regnes for blandt de mest effektive i verden. Den danske flåde råder over 10 af denne danske konstruerede og dansk byggede torpedobåd, der er spækket med det mest avancerede krigsmateriel.

(ca. 2%) og i forhold til den forventede status primo 1981 med ca. 100 mand (ca. 1%). Krigsstyrken reduceres i forhold til den nugældende ordnings styrkemål med ca. 2.000 mand (ca. 16%) og i forhold til den forventede status primo 1981 med ca. 1.600 mand (ca. 13%).

#### FLYVEVÅBNET:

Der vil gennem anskaffelsen af F-16 flyene i perioden 1980-1983 ske en kvalitativ forbedring af flystyrken, som dog skal ses i forbindelse med, at F-104 flyene udgår i slutningen af perioden 1981-85, medmindre der træffes beslutning om levetidsforlængelse.

Evnen til overvågning og varsling forbedres ved indkobling af lavvarslingsradaer i det integrerede luftforsvarssystem samt ved indførelsen af NATO's luftbårne varslingssystem (AWACS).

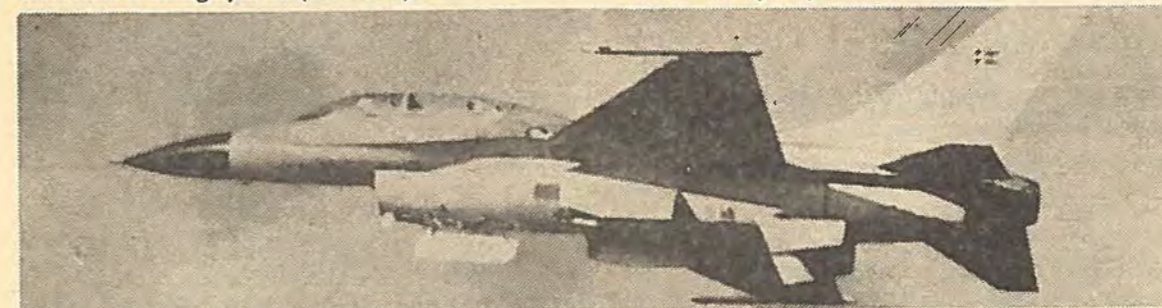
Det er hensigten fortsat at udnytte mulighederne for at opnå en hurtig tilgang af allierede flyforstærkninger. I forbindelse hermed styrkes det landbaserede luftforsvar.

For at skabe overensstemmelse mellem mål og midler vil det være nødvendigt af foretage visse reduktioner.

Aktiviteterne på flyvestationerne Tårstrup og Værløse reduceres, idet disse flyvestationer dog fortsat skal kunne modtage og støtte allierede forstærkninger.

NIKE-raketsystemet (4 eskadriller), C-47-transportflyene (8 fly) og F-104-flyene (2 eskadriller à 20 fly) udgår. Et projekt vedrørende levetidsforlængelse af F-104 flyene undersøges af forsvarskommandoen.

Antallet af værksteder og forsyningsdepoter afpasses til de nye styrkemål.



Det danske flyvevåben råder over et af verdens mest avancerede krigsfly. Et fly, der trods høj købspris, alligevel er billig fordi dets udstyr, dets manøvrevevne er så fantastisk at det kan konkurrere med fly, der i prisklasse ligger tre gange så højt.



Fiskerinspektion og søredningstjeneste i de nordatlantiske farvande varetages af fem dansk-byggede skibe af denne type. De medfører alle helikopter og har læge ombord.

Der foretages strukturrationaliseringer i kontrol- og varslingsystemets fredsorganisation.

I takt med strukturændringerne afvikles derfor følgende etableringer:

- Flyvestation Kagerup (kontrol- og varslingskolen flyttes).
- Flyvestation Gunderød (NIKE) og
- Flyvestation Middelgrunden (ilandtagning af IHAWK).

Flyvevåbnets fredsstyrke reduceres i forhold til den nugældende ordnings styrkemål med ca. 800 mand (ca. 8%) og i forhold til den forventede status primo 1981 med ca. 700 mand (ca. 7%). Krigsstyrken reduceres i forhold til nugældende ordnings styrkemål med ca. 800 mand (ca. 4%) og i forhold til den forventede status primo 1981 med ca. 300 mand (ca. 1½%).

#### HJEMMEVÆRNET:

Hjemmeværnet optager i disse år i stigende omfang frivillige, herunder frivillige, der ikke som værnepligtige har gennemgået en grundlæggende uddannelse

## Foreningen af Danske Redningsmænd 65 år

Den 20. november er det 65 år siden »Foreningen af danske redningsmænd« blev stiftet på initiativ af redningsmand Jacob Knopper, Vrist. Han var, som mange af datidens redningsmænd, utilfreds med den timeløn, der af redningsvæsenet blev ydet for strandvagt. Han fandt også at redningsmandskabet burde forsynes med olietøj og støvler, ligesom de burde fritages for indkaldelse til sikringsstyrken eller i modsat fald have lønnede afløser.

Et brev herom blev sendt til samtlige 31 redningsstationer og fra de 27 kom der positivt svar på spørgsmålet om dannelse af en forening, der skulle søge disse krav opfyldt i rigsdagen.

Den 20. november 1915 blev den stiftende generalforsamling afholdt i Struer og foreningen blev dannet. Mødt var repræsentanter fra 26 stationer der tilsammen repræsenterede 247 medlemmer.

De nævnte krav til marineministeriet, under hvilke redningsvæsenet hørte, blev udarbejdet allerede 10 dage efter foreningens start, men der skulle gå næsten 2 år inden kravene blev imødekommet i marineministeriet. Siden har det været foreningens opgave at fremføre ønsker og meninger fra redningsstationerne overfor højere myndighed. En opgave til gavn for begge parter.

Initiativtageren Jacob Knopper blev foreningens første formand - en post han beholdt indtil sin død i maj 1932. Formandskabet i foreningen blev overtaget af Fr. Lambertsen, Esbjerg, men kun i få år. Under et redningsforetagende 29. oktober 1935 blev Lambertsen slået over bord fra redningsbåden og druknede.

Chr. Kjeldgaard, Slettestrand overtog herefter formandsposten i to år. Han afgik af redningsvæsenets

ved et af værnene. Dette forhold har medført et stigende forbrug af ressourcer til uddannelsesformål som hidtil bl. a. har været dækket ind gennem et mindreforbrug inden for forsvarskommandoens område.

Der vil være behov for at fremsætte nye lovforslag på forsvarsområdet.

Den nuværende lov om forsvarrets organisation m.v. bør under alle omstændigheder ændres, da der ikke er overensstemmelse mellem de i loven fastsatte mål og de tildelte økonomiske midler.

En reorganisering af forsvarskommandoen er endvidere hensigtsmæssig.

Lov om forsvarrets personel bør ændres, således at en ny personaleordning og en ny uddannelsesstruktur af tidssvarende tilsnit kan gennemføres.

Lov om hjemmевærnet bør ligeledes ændres, dels som følge af en ønsket tilpasning til den nye personellov (grader og afskedigelsesalder), dels for at muliggøre en tilpasning til lov om ligebehandling af mænd og kvinder.

tjeneste på grund af alder og formandsposten blev derefter beklædt af opsynsmand Erik Jensen, Nr. Vorupør, der efter to år i denne stilling afgik af samme grund.

Niels Sørensen, Lyngby, overtog formandsposten efter krigen og frem til 1953, hvor sygdom stoppede hans aktiviteter. Gustav Hallgreen, Esbjerg, blev formand og han varetog dette job frem til 1957, hvor formandskabet blev overtaget af Wenzel Rasmussen, Grenå, som siden på dygtig måde har ledet og forhandlet på redningsmændenes vegne.

Af »Fru Martha Kirstine Lørches Legat« under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

#### Legatet kan tildeles:

A Redningsfolk, der har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Rømø-Skagen).

B Eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningsskema rekvireres hos: G. Aaskov Petersen, Fiskopvej 23, 5700 Svendborg.

Oplys antal og hvilken kategori (ovenstående A eller B, eller begge)

Ansøgningsfristen udløber 31. december 1980.

P. b. v.

Wenzel O. Rasmussen

Formand for legatets bestyrelsen

og

Foreningen af danske Redningsmænd

## MANDS MINDE



### Runde fødselsdage

#### 90 år

Fhv. betjeningsmand Peder Cornelius Pedersen, redningsstation »Tisvildeleje« fyldte 90 år den 8. november 1980.

Fhv. bådmand Søren Christian Sørensen, tidligere redningsstation »Lildstrand« fylder 90 år den 16. december 1980.

#### 85 år

Fhv. betjeningsmand Niels Christian Jensen, tidligere redningsstation »Bjerregård« fylder 85 år den 14. december

#### 80 år

Fhv. opsynsmand Hans Christian Lind, tidligere redningsstation »Gudhjem« fylder 80 år den 8. december 1980.

#### 75 år

Fhv. betjeningsmand Karl Rasmus Knudsen, tidl. redningsstation »Svaneke« fyldte 75 år den 1. oktober 1980.

#### 70 år

Fhv. bådmand Max Adrian Petersen, redningsstation »Sønderhø« fyldte 70 år den 12. november 1980.

#### 65 år

Fhv. bådmand Kaj Verner Rasmussen, redningsstation »Sæby« fyldte 65 år den 4. oktober 1980.

Fhv. bådmand Marius Christensen Harbo, redningsstation »Hanstholm« fylder 65 år den 29. november 1980.

Fhv. betjeningsmand Morten Jensen, tidligere redningsstation »Rindby« fylder 65 år den 3. december 1980

Fhv. bådmand Svend Hansen, redningsstation »Gedser« fylder 65 år den 18. december 1980.

#### 60 år

Fhv. bådmand Ansgar Marius Christofersen, tidl. redningsstation »Gl. Skagen« fyldte 60 år den 10. oktober 1980.

Fhv. bådmand Arne Froholdt, tidl. redningsstation »Løkken« fyldte 60 år den 22. oktober 1980.

Fhv. betjeningsmand Jacob Albert Jensen, tidligere redningsstation »Blåvand« fyldte 60 år den 5. november 1980.

#### 50 år

Fhv. opsynsmand Christian Aage Dahl, tidl. redningsstation »Bjerregård« fyldte 50 år den 11. oktober 1980.

### Afskedigelser

Betjeningsmand M. G. Laursen, redningsstation »Vester-Agger« er afskediget efter ansøgning med udgangen af august måned 1980.

Betjeningsmand U. H. Marcher, redningsstation »Christiansø« er afskediget efter ansøgning med udgangen af november måned 1980.

### Dødsfald

Fhv. opsynsmand Hans A. T. Hansen, tidligere redningsstation »Svaneke« er afgået ved døden den 8. september 1980. H. A. T. Hansens var født den 7. september 1890, ansat den 1. oktober 1925 og afskediget den 30. september 1955.

Fhv. betjeningsmand Niels Skytte, tidligere redningsstation »Tuskær« er afgået ved døden den 9. oktober 1980. N. Skytte var født den 29. april 1912, ansat den 1. oktober 1945 og afskediget den 31. oktober 1971.

### LEMVIG



SOLV GULD . URE

**Smedegaard**

Vestergade 7 . 7620 Lemvig . Tlf. (07) 82 12 11

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

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

### LEMVIG FISKEAUKTION

Statsautoriseret  
v. P. Trillingsgaard  
Telefoner: (07)  
Hallen 82 03 35 . Kontor 82 08 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

### NORDVESTBANK

- gør noget for pengene

Lemvig . Thyborøn . Harboøre



Grenå i december 1980

### EN JULEHILSEN

Til alle i Forsvarsministeriet og i Farvandsdirektoratet ansatte – og til mandskabet ved alle redningsstationer – samt til de afgæde redningsmænd – sendes hermed de bedste ønsker om en glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår!

Med venlig hilsen,  
Foreningen af danske Redningsmænd,  
Wenzel O. Rasmussen, Grenå  
formand



Ansvarshavende redaktør:

F. Bjørnager Jensen  
Neptunvej 68 . Esbjerg . Tlf. (05) 15 10 75

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: Martin Sørensen  
Højvangen 15 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 18 82  
Kasserer: Robert Ivarsen  
Morsøvej 12A . 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 13 23  
Knud E. Jensen  
Julius Poulsensvej 9 . Nr. Vorupør . 7700 Thisted  
Tlf. (07) 93 83 27  
Søren Sørensen  
Strandbygade 76 . 6700 Esbjerg . Tlf. (05) 12 91 89  
Niels Peter Nielsen  
Mosedalsvej 25 . Listed . 3740 Svaneke . Tlf. (03) 99 63 06  
Helmer Nielsen  
Thorup Strand . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 22 54 07



### 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  
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«

BORNHOLMERBANKEN  
Svaneke-afd.  
Postgade 6 . 3740 Svaneke  
Tlf. (03) 99 60 44

Sparekassen »BORNHOLM«  
Svaneke-afd.  
Nansensgade 5 . 3740 Svaneke  
Tlf. (03) 99 64 20

KJÆRENÆS FILETFABRIK A/S  
7770 Allinge . Tlf. (03) 98 02 12

Fiskeysalgforeningen Østbornholm  
A.m. v. a.  
Havnen . 3700 Neksø . Tlf. (03) 99 21 99  
Røgeri . Filetfabrik . Isværk . Saiteri

### 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

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

THISTED  
MINDESMÆRKER  
BRDR. JENSEN . STEN- OG BILLEDHUGGERI  
Thisted . Telefon (07) 92 00 94

SØRENSENS  
Herremagasin  
MIDT I  
BYENS HJERTE

Morsø  
Støbegods

SPAREKASSEN sds

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

### 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

LEDIG

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

ROUST & NIELSEN  
MASKINVÆRKSTED  
NY HAVN . TLF. (05) 12 03 67

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

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

ALT I NYBYGNINGER OG REPARATIONER

AGGER SKIBSVÆRFT  
Nybygninger og reparationer  
Smede- og Maskinværksted  
Agger, 7770 Vestervig  
tlf. (07) \*94 15 55