



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

DET NØRREJYDSKE REDNINGSVÆSEN

DETS TILBLIVELSE, ORGANISATION
OG HISTORIE

AF

C. P. EISENREICH
FULDMÆGTIG VED REDNINGSVÆSENET

E. JESPERSENS FORLAG : KØBENHAVN

M C M X X V I I

UDGIVET MED TILSKUD FRA
CARLSBERGFONDET

SPECIALBOUTRYKKERIEET
SOFUS PETERSEN KØBHV.

FORORD

I HVORVEL der saagodtsom lige siden Det nørrejydske Redningsvæsens Oprettelse hvert Aar ved paagældende Ministeriums Foranstaltning er bleven udgivet en Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i det da sidst forløbne Aar, og uagtet der ofte i forskellige Tidsskrifter og Ugeblade har været indeholdt Fremstilling af Redningsvæsenets Tilblivelse og Historie, giver disse Beretninger og Fremstillinger dog ikke noget egentlig Billede af hele Institutionens Udvikling.

Der er nu forløbet 75 Aar, siden Redningsvæsenet blev organiseret som Statsinstitution, og da det ved dets 50-Aars Jubilæum i 1902 ikke lykkedes at faa fremstillet en Beretning om dets Historie til den Tid, har jeg nu forsøgt at udarbejde en saadan. De Kilder, der staar til min Raadighed, omfatter imidlertid kun den Del af Redningsvæsenet, som gaar under Navn af »Det nørrejydske Redningsvæsen«, og derfor indeholder nærværende Beretning ogsaa kun dettes Historie. Jeg har benyttet mig af de i Redningsvæsenets Arkiv værende Beretninger, af de af Ministeriet udgivne Aarsberetninger samt af Notitser, fremsatte af afdøde Redningsbestyrer, Konsul A. Andersen, men iøvrigt har jeg søgt at give Fremstillingen af Redningsvæsenets Historie en saa populær Form som muligt og at ordne Stoffet saaledes, at Beretninger ogsaa vil kunne benyttes som Haandbog

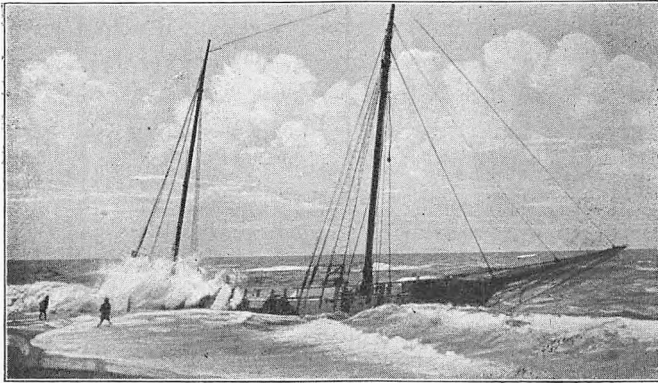
Det er imidlertid saaledes, at man ikke kan skildre Redningsvæsenets

Virksomhed i den forløbne Aarrække uden at blive greben af en dybfølt Trang til at sende en Tak ikke alene til de Mænd, der havde Tanke for Stiftelsen og Udviklingen af Institutionen, saaledes at denne er naaet op til den Højde, som den nu er, men ogsaa og særlig til de Kystboere, som ved de Hundreder af Lejligheder under særdeles farefulde Omstændigheder har vovet eget Liv for at redde deres Medmenneskers.

Og naar Beretningen navnlig ved de forskellige Stationers Historie muligt er bleven noget langtrukken og ensartet, da maa det tjene til min Undskyldning, at Pietetsfølelse overfor de brave Mænd, der her er optraadt, har bevirket, at jeg ikke har kunnet undlade at tage saa meget som muligt med. Men hertil kommer, at ihvorvel der uundgaaeligt vil forekomme nogen Ensartethed i Beretningerne om mange af de forskellige Redningsforetagender, saa er der ved Fremstillingen af disse, dog saa mange Forhold, der griber ind, og som hver for sig viser de Vanskeligheder og Forhindringer, der kan indtræffe, at det har været nødvendigt at medtage alt dette, for at give et fuldtro Billede af de paagældende Virksomheder.

Skagen, i Januar 1927.

C. P. EISENREICH.
Fuldmægtig ved Redningsvæsenet.



En Stranding paa Jyllands Vestkyst.

Redningsvæsenets Oprettelse og Organisation.

DET er en Selvfølge, at lige saa længe Skibene har haft deres Færd paa de forskellige Have, er Strandinger rundt om paa disses Kyster indtrufne, og at vort lille Land som Følge af, at dets enkelte Dele er saa meget omgivne med Vand, ogsaa i Tidernes Løb har faaet sin store Del af disse Strandinger, er lige saa selvfølgelig. Man savner imidlertid Oplysning om, hvorledes det for Aarhundreder siden gik til med Besætningens Redning, naar saadanne Ulykker skete paa Kysterne og navnlig paa de Kyster, hvor Skibene var udsatte for hurtig Tilintetgørelse. De gamle Strandingsprotokoller indeholder kun lidt herom. Interessen ved disses Førelse har indtil for henvendte hundrede Aar siden mere ligget i at faa protokolleret, hvilket Gods, der var bjerget fra Skibene, og der indeholdes kun faa Oplysninger om de strandede Besætninger.

Efter et af Kaptajn J. S. Hohlenberg i »Søløjnantselskabet« i 1899 holdt Foredrag om Strandinger paa Danmarks Kyster i ældre og nyere Tid, var det først langt ind i det attende Aarhundrede, at man begyndte at føre Bog over Strandinger og underkaste hver enkelt en systematisk Behandling. Den ældste Stranding, som efter nævnte Foredrag vides at være berettet om, fandt Sted for omtrent 800 Aar siden. I det 11te og 12te Aarhundrede maatte Danmark under forskellige Konger udholde haarde og langvarige Kampe med de vendiske Sørøvere, som raadede over Tusinder af Skibe. Da hændte det, at der i en Stormnat paa den da i dansk Eje værende Kyst af Halland ud for Halmstad strandede 150 Sørøverskibe. Ved denne Begivenhed forliste alle Skibene totalt, og den Del af Besætningerne, anslaaet til 15,000 Mand, som ikke druknede,

fandt, hvor de landede, Døden for Sværdet. Den næste Stranding, som omtales i bemeldte Foredrag, fandt Sted i Midten af det sekstende Aarhundrede. Den allierede danske og lybske Flaade, der var opankret ud for Visby paa Gotland, der da var i dansk Eje, mistede under en Paalandsstorm ved flere Skibes Forlis omtrent 7,000 Mennesker. Omtrent 100 Aar længere frem i Tiden, nemlig den 4. December 1678 afgik 23 Skibe fra den pommerske Kyst bestemt til Kalmar. I Nærheden af Bornholm overfaldtes Skibene af Storm, hvorved 20 af dem forliste totalt. Af de ved denne Begivenhed omkomne 2200 Mennesker begra-vedes 1583 paa Bornholm. Aaret efter, i November Maaned, skete om Natten en lignende Ulykke paa Kysten af Bornholm, og et større Antal Skibe forliste. Af dem, som ved denne Lejlighed naaede Land, hvor de blev omhyggeligt plejede, døde 1500, og hele Tabet var henimod 3000 Mand.

At deslige Begivenheder paa Kysten kunde faa alvorlig Fare for dem, som i Land indtog en Stilling til Strandingen, derom vidner et Tilfælde fra Kjærgaard Strand paa Jyllands Vestkyst, hvor de paagældende paadrog sig Birkedommerens Vrede. Stedets Præst, Jens Rusvard, havde ved at optræde for Bjergerne under en opstaaet Uenighed, rettet en truende Ytring til Fø-
ren af et strandet Skib, som var bragt flot og laa opankret udenfor Kysten. Da Vejret derefter blev uroligt, drev Skibet i Land og sønderlages. Paa Grundlag heraf blev Præsten, som i et andet Anliggende var kommen paa Kant med bemeldte Myndighed, anklaget for Trolddom og levende brændt. En i Henne Kirke ophængt Tavle oplyser, at den paagældende var Præst for Henne og Lønne Menigheder fra 1579 til 1587 og blev dømt ved Birkets Ret for Trolddom og aflivet paa den nævnte Maade.

Men der var ogsaa Tider, hvor Sømanden maatte frygte Kystens Be-boere. Sære Sagn høres endnu om en Tid, da Egnens Herremænd ejede Strand-
retten og handlede paa sin Strand, som han lystede. Alt i hans Len løst fra Havet inddrevet Gods og alle Skibe, som strandede uden levende Folks Med-følge, var Herremandens Ejendom. Det gjaldt da først og fremmest om at faa det størst mulige Antal Skibe til at strande. Og Sagnet siger, at man i Nætter med Paalandsstorm kunde se Herremandens Haandlangere ride i skarpt Trav langs Lenets Forstrand med en tændt Lygte bundet til Gjorden under Hestebugen. Det hoppende Lygtelys skulde forlede Skibene til at gaa i Stranden, idet Besætningen antog Lyset for et andet Skibs Lanterne eller for et Blinkfyrt eller et Havneblus og saa styrede derefter og strandede. Den Skæbne, der ventede Sømandene, om de enkeltvis og ved egne store Anstren-
gelser arbejdede sig i Land fra det sønderslaaede Vrag, var Døden for Røver-
haand. Et Spadeslag i Hovedet paa en inddreven, forkommen Stakkel, var nok til at føre ham over i den Tilstand, hvorfra der ikke sladres. I den nærmeste Klit var et dybt gravet og hastig tildækket Hul al fornøden Begravel-
sesplads. Og saa laa Skibet der i Havstokken, sønderdelt, men alligevel værdis-fuldt — inddreven i Herremandens Len »uden levende Folks Medfølge«.

Man hører endogsaa fortælle om, hvorledes Præsterne i de Tider kunde frembære Bønner paa Prædikestolen om, at der maatte ske Strandinger; og hvis Præsterne var mere samvittighedsfulde, da lød Bønnen paa den Maade, at *hvis* Strandinger skulde ske, om de da maatte indtræffe i vedkommende Sogn.

Paa adskillige Steder af den jydsk Vestkyst findes de saakaldte »Dødemandsbjerge«, og mange af disse stammer fra Danmarks Krig med England i Begyndelsen af forrige Aarhundrede. Ud for Maarup Kirke strandede saaledes den 6. December 1808 den engelske Fregat »The Crescent«, et Skib paa 44 Kanoner og med en Besætning af 300 Mand foruden Officerer. Forhenværende Præst i Maarup, *Sanne*, fortæller om denne Stranding følgende:

Det havde blæst en vedholdende Nordost, der havde rejst Havet, som i al sin Magt kastede store Bølger ind mod Klitten og gjorde al Færdsel paa Stranden umulig. Dertil kom skarpe, tætte Snebyger, som ganske skjulte Landet fra Søsiden. Da den lange Vinternat var ved at endes, saas Blus ude over Havet, og ved Skæret deraf kunde man se Omridsene af et stort Skib, der nærmede sig Revlerne. Af og til bar Vinden Lyden af Skibets store Malmklokke i Land. Og da den graa, triste Vinterdag brød frem, var det store Krigsskib med sin stolte Rejsning synligt, som det nu laa, vuggende og drivende for de stærke Søer, der slog agter ind over Skanse og Dæk. Saa svingede Søen det over Revlen, saa Bredsidens vendte mod Land, og nu kom det til at ligge flot i det dybe Vand indenfor Revlen. Men Søen tvang det atter mod Land, og kort efter stod det paany fast, denne Gang for ikke at komme flot mere. Fra Land var der intet at udrette, Vejret og Søen hindrede det, og man var jo heller ikke den Gang i Besiddelse af Redningsmidler af nogensomhelst Art.

Ude paa Fregatten forsøgte man at skyde sig flot. De svære Rystelser, som et helt Batteris paa en Gang afskudte Kanoner forvoldte, haabede man vilde ryste Skibet klar af Grunden, og nu skød Englænderne ind mod Land det glatte Lag, saa det drønedes gennem Storm og Sø og gav Genlyd i Klitterne. Men alle Anstrengelser for at komme flot var forgæves. Man fik da om Bord travlt med at sammentømre en Flaade, for med den at staa til Søs. »The Crescent« havde jo hørt til en hel Flaadeafdeling, saa der maatte være Haab om at kunne støde til et af dens Skibe og saaledes blive optaget. Men Forsøget mislykkedes og kostede en Del Menneskeliv, idet Flaaden af Søen blev kastet mod Land og splintredes, hvorved saavel officersklædte som kvindekledte Lig drev ind. Der fandtes nemlig efter den Tids Skik ogsaa en Del Kvinder om Bord. Der er derefter indtraadt almindelig Forvirring om Bord, idet Besætningen sprang i Havet, og snart laa Dynger af Lig drivende i Havstokken.

Da Vejret faldt af, og det derefter blev muligt at færdes paa Stranden, frembød denne et ejendommeligt Skue. Side om Side laa gallaklædte Officerslig, yngre og ældre. Kvindelig i 2—3 Sæt kostbare Kjoler af Silke og Fløjl, med

Hals, Arme og Fingre besatte med Smykker og Ringe, idet de aabenbart vilde have deres Kostbarheder med sig. Ligene blev baaret op i Byen; Lader, Udhuse og Skure fyldtes, og i Maarup Kirkegaards nordvestlige Hjørne blev de begravede i en stor Fællesgrav. De faa, der kom levende i Land, blev interneret i Sognefogdens Gaard, senere sendtes de til København, hvor de udveksledes med danske Fanger i England.

Fregatten sank efterhaanden ned i Sandet, der dækkede det store Skib. Det fortælles, at Skibsklokken endnu i mange Aar ved Lavvande kom til Syne, og sat i Bevægelse af Søen, sendte sine dybe Malmtoner ind over Land, som for at kalde paa sine Folk. Omsider blev den bjerget i Land og kalder nu paa de levende, naar den om Helligdagene lyder oppe i Skallerup Kirkes Kirke-taarn, hvor den fandt sin Plads.

Hvor stor denne Ulykke var, var den dog kun lille mod den, der tre Aar senere tilstødte den engelske Flaade. Herom har Lærer *Storgaard Petersen* i Harssyssels Aarbog for 1911 givet en Beskrivelse, men den mest udtømmende Beretning er dog givet af den norske Søkrigshistoriker *Constantius Flood*, og denne Beretning er særlig lagt til Grund ved efterstaaende Fremstilling.

En Flaade, der i hollandske Beretninger angives til 230 Sejlere, afgik i Begyndelsen af December 1811 fra Østersøen, bestemt til England. Omtrent 30 af disse Skibe var Trælastdragere og stykgodsladede Fartøjer, der hovedsagelig hørte hjemme i London og Byerne ved Kanalen. Den store Flaade var beskyttet af en hel Eskadre, kommanderet af Admiral Saumarez, der havde hejst sit Flag paa det fra Trafalgarlaget bekendte Linieskib »Victory« paa 102 Kanoner. Næstkommanderende paa Flaaden var Admiral Reynolds, hvis Flag vajede paa Kolossen »St. George«, et Linieskib paa 98 Kanoner med en Besætning af 852 Mand. De øvrige større Krigsskibe var »Defence« paa 94 Kanoner, ført af Kommandør Atkins, »Cressy«, »Hero«, »Orion« og »Wiggo«, hver paa 74 Kanoner og med en Besætning paa omkring 600 Mand. Foruden disse Skibe dækkedes Flaaden af en Del mindre Fartøjer og en Del Brigger, hvis Antal ikke opgives.

Til Trods for denne Beskyttelse maatte den store Flaade allerede i Østersøen betale sin Tribut til Kaperne.

I Følge engelsk Beretning gik allerede her 21 Skibe tabt ved dristige Overfald midt oppe i Koffardiflaaden. Det næste Uheld var, at Kolossen »St. George« blev siddende paa Lollands Rødsande og mistede sine Master, hvorfor den blev nødt til at lade sig slæbe gennem Bæltet og Kattegat til Vinga, hvor den ankrede den 16. eller 17. December.

Admiral Saumarez havde givet Linieskibet »Defence« Befaling til at ledsage »St. George«, og disse to Skibe samt Fregatten »Cressy« blev nogle Dage liggende i Vinga, medens den øvrige Del af Flaaden fulgte Konvojen. Her blev saa godt som gørligt oprigget nye Master, og den 21. December afsejlede Admiral Reynolds, ledsaget af »Defence« og »Cressy«. Natten til den 23. De-

cember røg det imidlertid op med en Storm, hvorunder »St. George« paa Grund af sine svækkede Master ikke kunde føre Sejl. Efter en anden Beretning skal et Forsøg herpaa have kostet Admiralskibet dets Stormast. Admiral Reynolds signaliserede nu til Kommandør Atkins, der holdt ned til »St. George«, som hjælpeløst drev for Vind og Vejr. Der stod intet andet til Rest end at forsøge atter at tage det kolossale Skib paa Slæb. En Baad blev sat ud fra »Defence«, og det lykkedes at faa en Trosse om Bord i »St. George«. »Defence« forcerede nu med alle de Sejl, Linieskibet kunde føre, for at redde Admiralskibet. Det viste sig imidlertid at være et frugtesløst Arbejde. I det forrygende Vejr drev begge Skibe tværs af deres Kurs, og efter en af de reddedes Udsagn, skal Atkins til Slut have ladet Slæbetovet kappe, for i alt Fald at redde sit Skib. Det var imidlertid for silde. Henimod Morgen den 24. December stødte »Defence«, der syntes at have gjort et Forsøg paa at holde ind i Hamburgerbugten, paa Ryssensteen Strand. Der blev øjeblikkelig affyret 6 Kanonskud og givet Signal med Blaalyt til Admiralskibet om, at »Defence« var uden Redning. Masterne blev kappet for at lette Fartøjet og muliggøre Redning af Mandskabet, men Havet var nu rejst i en frygtelig Højde; den ene Braadsø efter den anden styrtede ind over det grundstødte Skib, og en grænseløs Forvirring opstod blandt de 550 Mennesker, der i den mørke Nat myldrede op paa Linieskibets øverste Dæk, thi det var aabenbart, at Skibet ikke længe vilde modstaa de voldsomme Søer, der tordnede over det.

»Defence« var et gammelt Fartøj, 45 Aar, og syntes desuden ikke at have været meget stærkt bygget i Forhold til sin Størrelse. En ganske kort Tid var tilstrækkelig til at bringe dets Tømmer og Planker til at briste, medens dets Baade knustes. Det eneste, der stod til det ulykkelige Mandskabs Raadighed, var Vragstumper og Rundholter, hvortil man surrede sig og sprang i Søen. Fem Kvinder befandt sig om Bord, blandt disse en Dame, gift med en af Skibets Befalingsmænd, hvis Søn var om Bord som Midshipman eller Kadet. Denne blev af sin Fader surret til et Vragstykke, og i Graalysningen saa man dette Vragstykke blive kastet op paa Stranden, hvor Drengen blev grebet og reddet af Kystbeboerne, men den unge Kvinde og hendes Mand, der forsøgte samme dødssvangre Vej, blev knuste i Brændingerne. Kommandør Atkins selv med 5 Mand havde surret sig til en Læsejlsbom, men Træstykket blev kastet op paa Land med de 6 Lig. Kommandøren var endnu varm, da han blev grebet og ført op paa Stranden, men døde i sine Redningsmænds Arme, ligeledes hans Sekretær, der antagelig var en af de 5. Foruden disse omkom i Løbet af Morgenen alle Skibets øvrige Officerer og af Besætningen 545 Mand, der skylledes som Lig op paa Strandbredden. Foruden den bjergede Dreng naaede kun 6 Mand af Linieskibet »Defence«s Besætning levende i Land, og Stranden frembød et forfærdeligt Syn.

Men der forestod en ny og endnu mere rædselsfuld Katastrofe.

Admiralskibet med dets 652 Mand og dets 200 Marinere var grundstødt

noget Syd for det ulykkelige »Defence«, hvis knuste Planker og Tømmer hvirvledes rundt i det forfærdelig oprørte Hav. De Signaler, som Kommandør Atkins havde givet Admiralskibet, havde ikke kunnet redde dette fra at dele »Defence«s Skæbne. Om Bord i »St. George« var man hjælpeløst drevet mod sin Undergang. Admiralen havde ladet alle sine Ankre falde, men Tovene var sprungne som Traade, og det kolossale Fartøj slængtes ind efter paa den samme Strand, hvor dets Kammerat havde fundet sin Undergang. Noget efter at Skibet var stødt, lod Admiral Reynolds en Baad sætte ud, bemanded med 14 Mand, men den kæntrøde straks, og de omkom alle. Men »St. George« var et nyere Skib, stærkere bygget, og Bølgerne slog med frugtesløst Raseri mod det svære Skrog. Baade, Skanserækker og alt opstaaende knustes og skylledes bort, men Skroget holdt sammen. Bunden blev knust, og Søen styrtede ind i alle Skibets Rum, ødelagde og bortskyllede alt spiseligt, men Overskibet holdt endnu sammen. Kastet over paa Siden, laa Kolossen der, men som det synes, er Fartøjet ved at stoppe op for sine Ankre nogle Øjeblikke, kommen i den forholdvis heldige Stilling, at faa Boven mod Søen, medens Agterenden vendte mod Land, hvorved det selvfølgelig har haft en betydeligere Modstandskraft og frembudt et skarpere Angrebspunkt for Braadsøerne.

Fra Land mente man at skønne, at der herskede god Ro og Orden om Bord, og endnu i Julenatten saas der Lys i Kahytterne. Men da Juledagsmorgen brød frem, saa man, at det store Skrog var fuldstændig Vrag. Mange af Besætningen var rimeligvis om Natten revet over Bord af Braadsøerne, men der var endnu adskillige Hundreder om Bord.

Der forestod imidlertid en gruopvækkende Stund. Et umaadeligt Vandbjerg væltede sig med Tordenlarm ind over. Det var en af disse forfærdelige Bølger, der oprører selve Havbunden og opsuger Sand og Stene, som forvandler dens Vand til en brunlig tyk Masse, der knuser alt for sig, indtil den som en Lavine styrter sig ind over Stranden med sit Bytte. Et Øjeblik tidligere havde man paa Admiralskibets luv Side set en Menneskeklynge, som man anslog til henved 400 Mand. Da Bølgen var naaet hen over det ulykkelige Skib, var alle disse Mennesker revne med, og deres Lig rullede ind over Stranden midt i den mørke, forfærdelige Vandmasse.

Som det synes, har det kolossale Skrog ogsaa nu i denne Bølge faaet Naadestødet, thi der gjordes nu fra Skibet Masseforsøg paa at naa Land ved at styrte sig ud i de indrullende Søer. Admiral Reynolds samt Marinekapitajn Kold, fulgt af mange Mand, sprang over Bord omtrent samtidig, men det ulykkelige Forsøg mislykkedes. Ingen af de dristige Svømmere naaede levende Stranden, de grumsede Brændinger opkastede kun deres Lig. Forfærdede over dette rædselsfulde Skue, der foregik for de tilbageværendes Øjne, tyede disse op i Rigningen af en endnu staaende Mast, dels op paa Lineskibets høje Hytte agter, for ikke at skylles bort med de forfærdelige Braadsøer, der rullede ind over Fartøjet. Efter en kort Stunds Forløb brækkede

imidlertid den forhen svage Mast, og alle, der havde søgt Tilflugt her, fandt Døden i Brændingen eller knustes i Faldet mellem Vragstykkerne. Tilbage paa Skibets Hytte og høje Agterdel var imidlertid til henimod Aften omtrent 150 Mand, hvis Nødskrig af Stormen bares mod Land.

En stor Menneskemængde var her efterhaanden forsamlet fra de omliggende Sogne, men man manglede ethvert Middel til at sætte sig i Forbindelse med de skibbrudne. Det var først 40 Aar senere, at Redningsvæsenet i Danmark blev organiseret, og hvor der da blev oprettet Redningsstationer omkring de Steder, hvor Strandingen skete. Af de 2 Skibe stod »St. George«, der var det mest dybgaaende, 400 Favne fra Land, »Defence« noget nærmere. Det eneste Haab, Kystboerne havde, var, at Stormen vilde lægge sig, i hvilket Tilfælde man haabede at kunne komme »St. George« til Hjælp med de Baade, man havde. Den forsamlede Menneskemængde forblev da paa Stranden i Forventning herom hele den paafølgende Nat, indtil endelig 2den Juledags Morgen oprandt, men det første Syn, der i Graalysningen viste sig, var et mennesketomt Vrag, hvis mørke Rester hævede sig op over det mudrede, oprørte Hav, der endnu rullede sine Vandbjerge ind over Stranden. De ca. 150 Mand havde delt deres ulykkelige Kammeraters Skæbne, og var i Nattens Løb revne med af Brændingen. Af Admiralskibets 852 Mand lykkedes det kun 10 Matroser at naa Landet levende. Paa en hel Mils Strækning fra Fjaltring Strand langs den lave sandede Klit sydefter, var Stranden bedækket af døde Legemer og Vragstumper. Og paa Ringkøbingkysten til Bjerregaard drev flere Hundrede Lig i Land, og selv mange Lig fandtes paa Stranden helt til Blaavand. Admiral Reynolds genfandtes ikke. Kommandør Atkins blev derimod bisat i Fjaltring Kirke eller det Kirken tilbyggede Kapel, der havde en underjordisk Begravelse for Sognets Præster. Herfra førtes Liget senere til Husby Kirke, hvor det bisattes, og hvorfra det senere førtes til England. De ilanddrevne Lig blev mange Steder begravede paa Kirkegaardene, men paa adskillige Steder satte Befolkningen sig derimod, da de ilanddrevne hørte til Landets Fjender, og de blev da jordede i Klitterne i de saakaldte »Dødemandsbjerge«, hvoraf adskillige endnu paavises paa Kysten. Alle de, der kom levende i Land, maatte behandles som Krigsfanger, og de blev udvekslede for danske Fanger i England. Den engelske Regering gav endda 2 Fanger for hver af de strandede Søfolk.

Af de to Linieskibes Armatur optoges kun 6 Kanoner og en Del Krudtfade. Selve Vragene borede efterhaanden ned i Sandet, men mange Aar derefter saas endnu ved Lavvande Stumperne af »Defence«s Master ud for Bøvling Klit. I 1876 blev Vragene undersøgte af et Dykkerselskab fra Fjaltring, de stod da i betydelig større Afstand fra Kysten paa Grund af Havets Bortskæring af denne. For en Snes Aar siden har et Dykkerselskab paa Harboøre paany arbejdet ved Vragene, og der blev da optaget henimod et halvt Hundrede Kanoner, hvoraf den største vejede 7000 Pund.

Den ledsagende Fregat »Cressy« menes ogsaa at have været nær ved at strande, men da den var en god Sejler, som ikke havde lidt Havari, lykkedes det Skibet at klare Landet fra sig og komme til Søs. —

Forliset af de 2 Krigsskibe var dog ikke den eneste Ulykke, der ramte den store engelske Flaade. Den første Del af denne naaede den hollandske Kyst, hvor den overfaldtes af den samme Storm, som gjorde det af med »St. George« og »Defence«, og Størstedelen af Skibene strandede her. Den største Ulykke ramte Linieskibet »Hero«, af hvis 650 Mand store Besætning ikke en eneste blev reddet, og i det hele menes der paa den hollandske Kyst at være omkommen omtrent 3000 Mand fra den engelske Flaade. —

Hvor store og uhyggelige disse Begivenheder end var, forløb der yderligere 36 Aar, inden en ny Ulykke gav Stødet til, at Foranstaltninger til skibbrudnes Redning blev betragtet som en uafvendelig Nødvendighed og gennemført. Natten mellem den 23. og 24. November 1843 forulykkede 24 Mand fra Blaavand og Oxyby, da de efter at være gaaet om Bord i et forbidrivende Fartøj, blev overfaldne af Paalandsstorm og af den Grund søgte at naa til Land i deres medbragte Baade. Da Skibet senere drev ind mod Land og blev staaende, reddedes ved Hjælp fra Stranden nogle Kystbeboere, som var blevet om Bord i Fartøjet tillige med 5 Mand af Besætningen, hvorimod Føreren omkom.

Den Begivenhed som, man kan sige, nærmest gjorde, at Redningsvæsenet oprettedes, var Forliset af det engelske Barkskib »Vertumnus«, hvilket i den første Beretning om Redningsvæsenet beskrives saaledes:

»Skibet var, ført af Kaptajn Thomas Thompson, bestemt fra London til Petersborg med en Ladning Stykgods. Forliset fandt Sted Natten imellem den 12. og 13. April 1847 paa Harboøre Strand, 2 Mil sønden for Aggerkanal, under en Storm af N.V. med svær Sø. Denne Stranding synes, ligesom de fleste, der forefalder paa denne Kyst, at være foranlediget ved, at Skibet var forsat af Strømmen stærkt Syd efter, saaledes at man om Bord troede sig langt nordligere, end man var og derhos ikke brugte Loddet, da man nærmede sig Land. Skibet grundstødte paa den yderste Revle, men blev kastet ind over denne og stod fast paa den midterste Revle, omtrent 300 Alen fra Land, hvor Søen brød hen over det med voldsom Kraft og snart bortskyllede Skibets Baade og alt, hvad der var paa Dækket, saaledes at Mandskabet maatte søge at holde sig fast ved Rigningen af Skibet. Alle Forsøg paa at faa et Tov i Land, ved dertil at fastgøre forskellige letflydende Ting og kaste dem over Bord fra Skibet, viste sig frugtesløse, idet de ved denne Lejlighed, ligesom altid her paa Kysten, strandede paa den rivende Strøm, som med Paalandsstorm løber langs Landet, tager enhver letflydende Genstand med sig og fører den i skøns Retning fra Landet ud mellem Revlerne, hvor Refluksen (Suget fra Land) ikke længere kan paavirke den. Efter at Strandingen, der som berørt skete om Natten henad Morgenens, var bleven bemærket fra Land, var Kystbeboerne allerede fra tidlig Daggry komne til Stede paa Stranden og forefandt Vraget i den

Tilstand, som ovenfor er antydet. Man gik da ud med en Fiskerbaad, for at gøre Forsøg paa at faa en smækker Line om Bord, og da Sandflugtskommisær, Kammerraad *Claudi*, som beboede en Gaard ikke langt fra Strandingsstedet, Kl. 7 kom til Stranden, maatte Baaden i synkefærdig Tilstand allerede igen søge til Land uden at have naaet sin Hensigt. Kammerraad *Claudi* satte sig nu i Spidsen for alle de Forsøg, som i Løbet af Dagen blev foretagne for at tilføre de ulykkelige Hjælp; han var bestandig selv med i Baaden. Fire saadanne frugtesløse Forsøg havde kun det Udfald, at man paany maatte søge Land med den ramponerede, halvt sunkne Baad, for ikke selv at friste Døden i Bølgerne. Ved det sidste af disse Forsøg var det imidlertid lykkedes ved Hjælp af et lille Dræg at kaste en smækker Line om Bord i Rejsningen af Vraget. Ved denne Lines Hjælp fik Mandskabet nu den ene Ende af en sværere Trosse halet ud til sig og gjorde denne fast omkring Mesanmasten. Der var saaledes Udsigt til, at de kækkes Anstrengelser for at frelse deres ulykkelige Medmennesker, vilde krones med Held; men da Trossen, hvis anden Ende man havde fat paa i Land, skulde hales stiv, sprang den. Endnu et Forsøg blev skyndsomt iværksat, men det mislykkedes atter, og da imidlertid Solen var gaaet ned, maatte Bjergerne for den Dag opgive deres Anstrengelser. I Løbet af den derpaa følgende Nat fortsatte Søen sit Ødelæggelsesværk imod Vraget. Masterne faldt den ene efter den anden, og de ulykkelige, som havde klynget sig fast til Rejsningen, blev Ofre for Bølgerne. Da det gryede ad Dag, saa man Vraget skilt ad i to Dele, og paa den ene af disse opdagede man 9 Mand, der endnu holdt sig fast. Under *Claudis* Anførsel gentoges nu Redningsforsøgene, men først efter at Baaden 4 Gange næsten var fyldt, saaledes at den hver Gang maatte landsættes for at øses læns, lykkedes det at kaste et Dræg fast i den faldne Fokkemast. Kun 4 af de overlevende havde endnu saa mange Kræfter tilbage, at de med den største Møje kunde krybe henimod Baaden, og paa den Maade lykkedes det at bringe disse 4 i Land. De 4 eller 5 Mennesker, som endnu var til Syne paa Vraget, var i saa udmattet en Tilstand, at de ikke kunde røre sig eller foretage noget til deres Frelse, og da det paa Grund af det oprørte Hav var umuligt at komme hen til dem, maatte man fra Land være Øjenvidne til, hvorledes de ulykkelige, den ene efter den anden, gav Slip paa den Vragstump, hvorved de holdt sig, og forsvandt i Bølgerne. Ved dette ulykkelige Forlis blev altsaa kun 4 Mand af de 13, som havde udgjort Besætningen paa »Vertumnus«, reddede; de øvrige 9 maatte dø i Bølgerne med Hjælpen saa nær for Øje. Denne Stranding maatte for enhver, der kendte noget til, hvad der kan udrettes med et Raketapparat, være et slaaende Bevis for, at det navnlig maatte være disse Apparater, der burde anvendes paa Jyllands Vestkyst, hvor Skibene som oftest strander ganske nær inde ved Kysten.

Ligesom det af foranstaaende Beretning fremgaar, hvorledes Kammerraad *Claudi* ved dette enkelte Redningstilfælde tog væsentlig Del i de Forsøg, som skete til de skibbrudnes Frelse, saaledes havde han i flere Aar før den Tid med

Iver virket for at faa særegne Redningsapparater til Anvendelse paa Jyllands Vestkyst. Efter at han saaledes navnlig i Aarene 1838 og 1839 havde været Øjenvidne til flere ulykkelige Forlis, hvor de skibbrudne af Mangel paa Redningsapparater blev et Rov for Bølgerne, traadte han, i den Hensigt at faa indført nogle af de Apparater, hvorom han havde hørt, at de med Held blev anvendte i England til skibbrudnes Redning, i Forhandling med »The Royal National Institution for the preservation of lives from shipwreck«. Da han senere henvendte sig til Amtet med Forslag om at faa noget udrettet for Redningsvæsenet, udvirkede han en Bestemmelse for, at enhver Strandfoged skulde være forsynet med en smækker Line til skibbrudnes Frelse. Da Ulykker ved Forlisene imidlertid bestandig gentog sig, besluttede Claudi i 1845 sig til paa egen Bekostning at rejse til England for der at se, hvad der var foretaget for Redningsvæsenet og samle Materiale til et Forslag, som han agtede at tilstille det daværende Kongelige General-Toldkammer og Commerce-Kollegium. Efter at have berejst Englands Kyster paa flere Strækninger samt beset flere Redningsstationer og sat sig i Forbindelse med de paagældende, der kunde oplyse om, hvad der var at udrette for Sagen, indgav han ved sin Hjemkomst Forslag til en Organisation af Redningsvæsenet for Jylland.

Imidlertid var en mere almindelig Interesse for Sagen vakt. Navnlig antog »Foreningen til Søfartens Fremme« sig denne, og lod i Aaret 1846 bygge en Redningsbaad, hvis Bestemmelse var at anvendes ved Harboøre, men da denne Baad i sine Dimensioner var for svær til at lade sig transportere paa Land langs Kysten, blev den anbragt i Aggerkanal, hvor den dog senere blev afløst af en mere hensigtssvarende Baad. I Aaret 1847 skænkede »Frimurerlogen« et mindre og lettere Fartøj, forsynet med lufttætte Kasser, hvortil Kobberet var foræret af Etatsraad, Grosserer T. Suhr. Dette Fartøj, som noget mere nærmede sig de Fiskerbaade, der brugtes paa Kysten, placeredes paa Harboøre ved Flyvholm. Frimurerlogen skænkede ligeledes et Raketapparat, der blev stationeret ved Klitmøller.

Regeringens Opmærksomhed blev nu yderligere henledt paa Sagen, idet der fra de i Aaret 1846 for Østifterne og Nørrejyland forsamlede Provinsialstænder blev indgivet Andragende til Regeringen om Anskaffelse af Apparater til skibbrudnes Redning og deslige Apparaters Anbringelse paa forskellige Steder af Landets Kyster. Da Regeringen maatte erkende, at Opfyldelsen af disse Andragender paabødes af Humanitetshensyn, blev det paalagt General-Toldkammeret og Commerce-Kollegiet at skænke denne Sag sin Omsorg. Kollegiet udvirkede derefter, at der ved en allerhøjeste Resolution af 9. Juni 1847 foreløbig stilledes et Beløb af 5,000 Rdl. til Kollegiets Disposition i det omhandlede Øjemed og overdrog Kammerraad Claudi samme Sommer at foretage en Rejse til England, dels for at gøre Indkøb af Apparater og dels for at gøre sig yderligere bekendt med Redningsvæsenets Organisation dersteds. Efter hans Hjemkomst blev det ham endvidere overdraget at anstille Forsøg med

de af ham erhvervede Apparater samt, efter at have berejst Jyllands Vestkyst, efter Konference med Lokalautoriteterne, at fremsætte Forslag til, hvorledes Sagen hensigtsmæssigst kunde nyde videre Fremme. Af de i England indkøbte 2 Raketapparater anbragtes et ved Flyvholm, hvor som berørt den af Frimurerlogen skænkede Baad var placeret; et andet stationeredes ved Tuskjær, hvor man tillige anbragte en 26 Fods Baad, bygget af Fyrretræ af samme Form som de paa Kysten brugelige Fiskerbaade, fladbundet, med høje, skydende Stævne, hvilken Baad var gjort synkefri, ved under Tofterne at anbringe lufttætte Guttaperka-Cylindre af den engelske Kaptajn Cortes Konstruktion. Efter at Sagen med de saaledes trufne forberedende Foranstaltninger ved Indenrigsministeriets Organisation i Aaret 1848 var overgaaet til dette Ministerium, fandt man det rettest, forinden der skredes til dens egentlige Ordning, at lade de forskellige om Redningsvæsenets Organisation rejste Spørgsmaal underkaste en nøjagtig Prøvelse af sagkyndige, og der nedsattes derfor i Oktober Maaned 1849 en Kommission, bestaaende af daværende Kaptajn i Artilleriet *Lundbye*, daværende Kaptajnløjtnant i Marinen *Ipsen* og førnævnte Kammerraad *Claudi*, hvem det overdroges at fortsætte de begyndte Forsøg, at overveje, hvor og hvorledes Redningsstationer burde oprettes samt gøre Forslag herom i fuldstændig Detail saavel i Henseende til det materielle som det personelle m. m. —

Efter at denne Kommission havde berejst Jyllands Vestkyst og dér havde gjort sig bekendt med de lokale Forhold samt ved de alt oprettede Stationer ved Tuskjær, Flyvholm og Klitmøller, anstillet Skydeprøver med Kaptajn Manby's Morterapparater samt med Cortes og Dennetts Raketapparater, hvilke Skydeprøver Kommissionen derhos efter sin Hjemkomst fortsatte i Vinterens Løb med forskelligt Skyts og Skydeapparater, indgav den i Marts 1850 et motiveret Forslag til Redningsvæsenets Organisation paa Vestkysten af Jylland, idet den bemærkede, at ihvorvel de senere Aars Erfaringer talte for, at der var flere Steder i Riget, f. Eks. paa Bornholm, paa Læsø, paa Østkysten af Jylland ved Grenaa, ved Gjedser m. fl. Steder, hvor der ikke sjældent var forefaldet livsfarlige Strandinger, maatte det dog være Vestkysten af Jylland, som fortrinsvis egnede sig til at komme i Betragtning til at forsynes med Redningsapparater, og det navnlig fordi Strandingerne hyppigst forekom der under saadanne Forhold, at de skibbrudne ikke vilde kunne reddes uden ved Hjælp af særegne i Beredskab staaende Midler fra Land. Til nærmere Oplysning i saa Henseende fremsattes her en kort Beskrivelse af den omhandlede Kyststrækning:

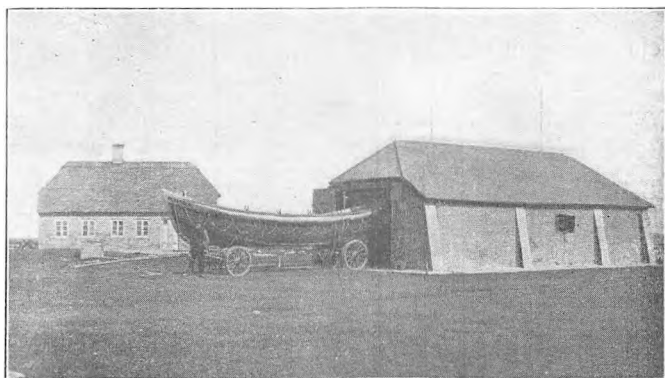
Paa Nørrejylland's Vestkyst, der i en Længde af 44 Mil strækker sig fra Skagen til Blaavandshuk, findes ud imod Havet næsten overalt en Række høje, sammenhængende Sandbanker (de saakaldte Klitter), der omhyggeligt beplantes med Marehalm, for at forhindre Sandflugt. Den Vold, som derved dannes mod Havet, og som er af meget forskellig Bredde, beskytter det indre, ofte

lavere beliggende opdyrkede Land, imod Havets Oversvømmelser. Ved almindelig Vandstand naar Havet ikke helt op til denne Vold af Klitter, og der danner sig saaledes en bred, fra Volden nedadgaaende Skraaning, som kaldes Havstokken. Grunden udenfor, som næsten overalt bestaar af løst bevægeligt Sand, tiltager jævnt i Dybde fra Havstokken ud efter, dog saaledes, at den paa de fleste Steder af Kysten danner 3, paa andre Steder 2 Revler med dybere Vand imellem sig. Den yderste af disse Revler kan antages at befinde sig i en Afstand af 3—4 Kabellængder fra Havstokken og har 5—6 Meter Vand. Den mellemste Revle, hvorpaa der kan antages at være 3—3,5 Meter Vand, anslaaes omtrentlig at ligge 1—1½ Kabellængde fra Strandbredden. Det er i Almindelighed paa denne Revle, at Skibene bliver staaende, endogsaa de større, efter at de har hugget sig over den yderste Revle. Den inderste Revle har 1,25—1,75 Meter Vand og er tæt ved Havstokken eller løber undertiden helt sammen med denne. Forsaavidt her er angivet bestemt Afstand fra Land og Vanddybde paa Revlerne, maa imidlertid bemærkes, at det Kysten dannende løse Sand bestandig er i Bevægelse, og at saaledes saavel Grundenes Afstand fra Land som Dybden paa disse stedse er underkastet Forandring. Fra det aabne Hav, som straks udenfor Revlerne er af en betydelig Dybde (som oftest 12—20 Meter) staar en voldsom Brænding ind paa denne lange, flade Kyst, og ihvorvel Grunden paa Revlerne bestaar af løst, bevægeligt Sand, er den dog for de grundløbne Skibe meget haard at hugge paa; da derhos Brændingens Kraft endnu forøges derved, at det bevægelige Sand blander sig med Havet, er de grundløbne Skibe udsatte for i kort Tid at sønderlaas. Paa nogle enkelte Steder har Kysten en fra den her beskrevne Beskaffenhed afvigende Karakter. Saaledes bestaar den omtrent 7 Kilometer lange Strækning langs med Ferring, Trans og Fjaltring Sogne, der naar sin største Højde i Bovbjerg, af en tildels leragtig og stenet Masse, som hæver sig højt og brat over Vandfladen, og Klitterne paa den omtrent 35 Kilometer lange Strækning fra Thorup Kirke til Roshage, hvis mærkeligste Punkt er Bulbjerg, bestaar af Limsten eller Kalksten med Sandstens Struktur, blandet med sammenhængende Lag af gulagtig Flint.

Efter de saaledes forhaandenværende Kystforhold, forment Kommissio-
nen, at Raketapparater vilde finde en fortrinlig Anvendelse paa Jyllands Vestkyst, og anbefalede navnlig Anvendelsen af Dennets nipundige Raketter, der ved de anstillede Undersøgelser havde vist sig at være de for denne Kyst mest hensigtsvarende Skydeapparater. Da Strandingerne paa Jyllands Vestkyst, efter hvad foran er anført, i Almindelighed sker temmelig tæt ved Land, i Reglen i en Afstand af 200—250 Meter, maatte saadanne Raketapparater, ved hvilke Linen kunde udskydes i en Afstand af indtil 300 Meter, være af megen Nytte til de skibbrudnes Redning. Men da disse Apparater dog ikke kunde sikre Visheden for, at de skibbrudne kunde reddes, navnlig hvor Omstændighederne kunde lade befrygte, at Skibet vilde sønderlaas, inden hele dets Besæt-

ning ad denne langsommere Vej var bragt i Land, eller hvor Strandingen var foregaaet i en Afstand fra Land, som laa udenfor Raketens Rækkeevne, ansaa man det endvidere for nødvendigt, at der blev anbragt synkefri Fartøjer paa adskillige Punkter af Kysten. Kommissionens Forslag gik derefter ud paa, at der af Redningsstationer med Raketapparater oprettedes ialt 20, og at 12 af disse tillige forsynedes med synkefri Fartøjer, samt at endelig en Station (Aggerkanal), hvor de lokale Forhold ikke tillod Anbringelsen af et Raketapparat, alene forsynedes med et saadant Fartøj.

Overtilsynet med Redningsvæsenet i Nørrejylland foreslog Kommissionen underlagt en umiddelbart under Ministeriet sorterende Bestyrer, hvem det



En Redningsstation paa Jyllands Vestkyst.

maatte overdrages at varetage det lokale Tilsyn, føre det almindelige Regnskab over de til Redningsvæsenet anviste Pengebeløb, drage Omsorg for Apparaternes Vedligeholdelse, indgive Beretninger om forefaldne Redningstilfælde, anordne Øvelser med Fartøjer og Raketapparater o. s. fr.

Til at føre det umiddelbare Tilsyn med de ved Stationerne anbragte Redningsapparater, maatte fremdeles ansættes Opsynsmænd, som maatte være saa nøje bekendt med Konstruktionen og Anvendelsen af Apparaterne, at de kunde paase deres Benyttelse paa hensigtmæssigste Maade.

Fremdeles maatte til hver Station antages det til Apparaternes Betjening fornødne Mandskab, hvis Antal formentes ved de med Fartøj forsynede Stationer, hvad enten der tillige ved samme var anbragt Raketapparater eller ikke, at burde være 12 faste, deriblandt en Formand, som skulde føre Kommandoen i Baaden, og 4 i Reserve staaende, og ved de blotte Raketstationer 4—6 Mand.

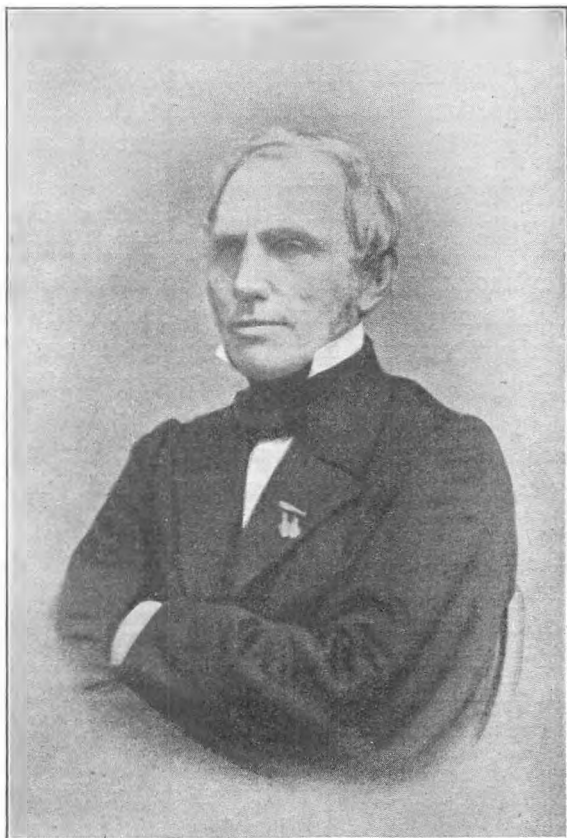
Til at besørge Apparaternes Transport langs Kysten i Strandingstilfælde maatte endelig sluttes Overenskomst med de omkringboende om at holde i Beredskab ved Fartøjsstationerne 2 Par Heste og ved Raketstationerne 1 Par Heste.

Omkostningerne ved Indretningen af de foreslaaede Redningsstationer an-

sloges af Kommissionen til ialt 24,784 Rdl., og de aarlige Udgifter, naar samtlige Stationer var organiserede, til 4,083 Rdl.

Da Ministeriet maatte anse Kommissionens Forslag for i det hele vel skikket til at tjene til Grundlag for Sagens Ordning, androg man hos Rigsdagen om de fornødne Pengemidler til Planens Gennemførelse, idet man formentede, at dette rettest burde ske i Løbet af 2 Finansaar, og blev i Henhold her til ved Finansloven 1850—51 bevilget en Sum af 15,000 Rdl., og ved Finansloven for 1851—52 en Sum af 10,000 Rdl. i det angivne Øjemed. Planens Gennemførelse skete derefter i disse to Finansaar ved Medvirkning af den nedsatte Kommission, der med stor Iver og Nidkærhed havde taget sig af Sagen. Kammerraad Christopher Berent Claudi ansattes midlertidig som Bestyrer for Redningsvæsenet i Nørrejylland med en Gage af 500 Rdl. foruden Diæter og Rejseomkostninger m. v., de fornødne Raketapparater forskreves fra England, de nødvendige Trosser forarbejdedes, og Baadhuse byggedes paa de Steder, der var udsete til Baadstationer. Alt forinden Kommissionen havde indgivet sit Forslag, var man begyndt paa Bygningen af 2 Redningsbaade, og Baadebygningen fortsattes nu fremdeles i København, og efterhaanden som Fartøjerne blev færdige, oversendtes de til de Stationer, som antoges hurtigst at burde forsynes. I Løbet af Aaret 1850 oversendtes saaledes 4 Baade, som anbragtes ved Skagen, Kandestederne, Løkken og Sønderlyngvig, hvilke Stationer derefter forsynedes med det fornødne Mandskab, ligesom der inden Ud løbet af Aaret 1850 ved samme anbragtes 4 fra England ankomne Raketapparater. Efter at dernæst i Løbet af Vinteren de øvrige i England bestilte Raketapparater var ankomne og derefter omdelte paa de dertil udsete Steder, var fra Maj 1851 samtlige i Forslag bragte Raketstationer og 6 fuldstændige (nemlig saavel med Redningsbaad som Raketapparat forsynede) Stationer, nemlig foruden de fire nysnævnte de alt tidligere ved Flyvholm og Tuskjær oprettede, ordnede til Virksomhed. Efterhaanden som de øvrige Fartøjer blev færdige, afsendtes de til deres Bestemmelsessteder, og var saaledes samtlige Stationer forsynede ved Udgangen af Aaret 1851. Disse Stationer var:

Skagen	forsynet med	Redningsbaad	og	Raketapparat.
Kandestederne	—	do.	—	do.
Nørre Tornby	—	do.	—	do.
Lønstrup	—	do.	—	do.
Løkken	—	do.	—	do.
Blokhus	—	do.	—	do.
Slettestrand	—			do.
Lildstrand	—			do.
Hanstholm	—	do.	—	do.
Klitmøller	—			do.
Nørre-Vorupør	—	do.	—	do.



Justitsraad C. B. Claudi, Redningsvesenets Stifter.

Vesteragger	.....	forsynet med Redningsbaad og Raketapparat.		
Aggerkanal	.....	—	Redningsbaad	
Thyborøn	.....	—		do.
Flyvholm		—	do. og	do.
Tuskjær	.....	—	do. —	do.
Vedersø	.....	—		do.
Sønderlyngvig	....	—	do. —	do.
Bjerregaard	.....	—		do.
Hennegaard	.....	—		do.
Blaavand	.....	—	do. —	do.

Det kan her nævnes, at i Udlandet stiftedes »The human society of Massachusetts« i 1785, og den første Redningsstation paa denne Kyst oprettedes 1807. De 2 i Holland virkende Redningsselskaber stiftedes 1824, og det engelske Selskab »The Royal National Life-Boat Institution« stiftedes 1824. De nordamerikanske Staters Redningsvæsen stiftedes 1847, men blev egentlig først organiseret som »The United States Life-saving Service« i 1854. Det er ligesom det danske, men i Modsætning til de fleste andre Landes, Statsinstitution. I Sverige oprettedes Redningsvæsenet ligeledes for Statens Regning i 1855, i Frankrig og Tyskland som private Foretagender henholdsvis 1865 og 1866. I Rusland organiseredes tilsvarende Foranstaltninger omtrent 1873 og saavidt vides samtidig i Finland. Organiserede Redningsforanstaltninger i Belgien, Spanien, Portugal og Italien er ogsaa af yngre Oprindelse. Det norske Selskab til Redning af skibbrudne kommer som det yngste i Rækken, idet sammes Oprettelse regnes fra Aaret 1893 og er nærmest beregnet paa Virksomhed med søgaaende Dæksfartøjer.

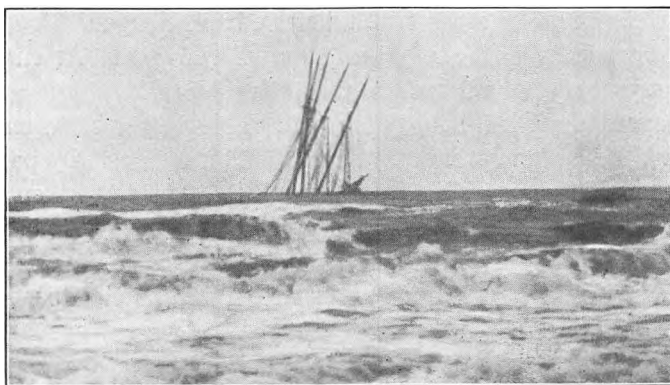
Af disse sammenlignende Oplysninger fremgaar det, at den paagældende humane Foranstaltning er truffen her i Landet tidligere end af flere store og betydeligere maritime Nationer. —

Ministeriet ansaa det derefter for det rette Tidspunkt til at søge Redningsvæsenet i Nørrejylland endelig ordnet ved Lov i det Omfang, hvori det saaledes var til Stede, og forelagde derfor den i 1851 sammentraadte Rigsdag et dertil sigtende Lovudkast, for hvilket Kommissionens Forslag i det hele var lagt til Grund. Efter at Udkastet paa Grund af forskellige fra Rigsdagens Side fremsatte Forslag var undergaaet en Del Ændringer, udkom det som Lov under 26. Marts 1852.

Efter at Redningsvæsenet saaledes var organiseret og bragt i Virksomhed i det Omfang, hvori det fra Begyndelsen af maatte anses nødvendigt — i hvilken Henseende man fulgte den Regel, ikke at oprette Redningsstationer paa de Steder af Kysten, hvor de stedlige Forhold maatte antages at medføre, at de skibbrudne i Strandingstilfælde vilde kunne frelses ved Kystbeboernes Hjælp uden Anvendelse af særegne Midler — eller dog i hvert Fald efter de forhaan-

denværende lokale Forhold gør ligt, var Ministeriets Opmærksomhed dog stadig henvendt paa at give Redningsvæsenet de Udvidelser, hvortil der i Tidernes Løb viste sig Trang.

Der blev saaledes, dels ved flere af de oprindelig oprettede Stationer, som kun var forsynede med Raketapparater, anbragt synkefri Fartøjer, og dels blev der paa flere Steder nye Stationer oprettede. Grunden til, at der ikke straks fra Begyndelsen androges om disse Steders Forsyning med Redningsapparater i et saadant Omfang, som man senere fandt Anledning til, maa navnlig søges deri, at der paa flere Steder, hvor det kunde være hensigtsmæssigt at stationere deslige Apparater, ikke forefandtes et tilstrækkeligt Antal Beboere samlet i behørig Nærhed, saaledes at man ikke kunde have Sikkerhed for, at Apparaterne, navnlig Baadene, kunde blive betimelig betjente.



Vraget af en femmastet Skonnert, der er ved at sønderlaas.

Det skal nu her anføres, hvilke Udvidelser Redningsstationerne i den forløbne Aarrække er undergaaet:

I Aaret 1854 blev de hidtidige Raketstationer Lildstrand og Vedersø i Henhold til Lov af 17. Februar 1854 forsynede med Redningsbaade.

I Aaret 1856 blev Raketstationen ved Slettestrand i Henhold til Lov af 28. Januar s. A. ogsaa forsynet med Redningsbaad.

Samme Aar blev i Henhold til Bevilling paa Finansloven den ved Stationen Tuskjær anbragte Baad, der ikke var nogen fuldstændig Redningsbaad, idet den kun var gjort synkefri ved Anbringelse af lufttætte Cylindre, men derimod ikke besad den anden væsentlige Egenskab ved en Redningsbaad, nemlig at kunne lænse sig selv for det ovenfra indstrømmende Vand, afløst af en paa sædvanlig Maade konstrueret Redningsbaad.

I Aaret 1857 blev der i Henhold til Lovene af 21. Januar og 15. Februar s. A. oprettet 3 nye Stationer, nemlig en Baad- og Raketstation ved Thorupstrand, en Raketstation ved Søndervig og en Baadstation ved Nymindegab.

I Aaret 1858 blev der i Henhold til Lov af 21. December s. A. oprettet en Raketstation ved Fjand.

I Aaret 1860 blev der i Henhold til Lov af 31. Marts s. A. oprettet 3 nye Stationer, nemlig en Baad- og Raketstation ved Aalbæk, en Raketstation i Ferring og en Raketstation i Haurvig, hvorhos Stationen Klitmøller, som hidtil kun havde været forsynet med Raketapparater, blev udvidet til tillige at være Baadstation.

I Aaret 1862 oprettedes i Henhold til Lov af 23. Januar s. A. 2 nye Stationer, nemlig en Raketstation ved Hedegaardene og en Baadstation ved Rindby paa Fanø.

I 1866 oprettedes i Henhold til Lov af 9. Februar s. A. en saavel med Baad som med Raketapparat forsynet ny Station ved Tversted.

I 1869 oprettedes i Henhold til Lov af 3. April 1868 en saavel med Baad som med Raketapparat forsynet ny Station ved Gl. Skagen.

I 1870 oprettedes i Henhold til Lov af 23. April s. A. en med Raketapparater forsynet ny Station ved Fornæs.

I 1871 oprettedes i Henhold til Lov af 26. November s. A. en saavel med Baad som med Raketapparater forsynet ny Station ved Østerby paa Læsø.

I 1875 oprettedes i Henhold til Lov af 10. April 1874 en saavel med Baad som med Raketapparat forsynet ny Station ved Vesterø paa Læsø, og i Henhold til samme Lov blev Baadstationen Aggerkanal nedlagt; den tidligere Raketstation ved Vesteragger blev udvidet til tillige at være Baadstation, og den tidligere Baadstation ved Nymindegab blev udvidet til ogsaa at være Raketstation.

Ved Bevilling paa Finansloven for 1876—77 blev der oprettet en Bistation ved Svenske Knolde forsynet med Redningsbaad, som betjentes af særskilt ulønnet Mandskab, men som hører under Stationen Blaavand.

I 1878 oprettedes i Henhold til Lov af 29. Marts s. A. en saavel med Baad som med Raketapparat forsynet ny Station paa Anholt, Redningsbaaden ankom dog først i 1879.

I 1882 oprettedes i Henhold til Lov af 17. Marts s. A. 4 nye Stationer, alle forsynede alene med Raketapparater, nemlig ved Vigsø, Lyngby, Thorsminde og Veirs. Samme Aar oprettedes 2 med Redningsbaade forsynede Bistationer, nemlig ved Spirbakken, som betjentes af Mandskabet fra Stationen Gl. Skagen og ved Skiveren, som betjentes af Mandskabet fra Stationen Kandestederne.

I 1882 anbragtes en Redningsbaad ved Stationen Thyborøn, men Stationen vedblev dog at betragtes, særlig hvad Lønninger angaar, som Raketstation, og først i 1893 rykkede den op til at være fuldstændig Baad- og Raketstation.

I 1886 blev der anbragt en Redningsbaad ved Raketstationen Thorsminde, men denne betjenes af Mandskabet fra Stationen Tuskjær.

I 1887 blev i Henhold til Lov af 1. April s. A. oprettet en saavel med

Baad som Raketapparat forsynet Station ved Liløre, den tidligere Baadstation ved Rindby blev udvidet til tillige at være Raketstation, de tidligere Raketstationer ved Søndervig, Haurvig og Veirs udvidedes til tillige at være Baadstationer, og der oprettedes en ny med Redningsbaad alene forsynet Station ved Sønderho.

I 1888 blev der anbragt en ny Redningsbaad ved Gl. Skagen, den tidligere Station paa dette Sted overgik derefter for Redningsbaadens Vedkommende til at være Bistation.

I 1889 blev der oprettet to nye med Redningsbaad forsynede Bistationer, nemlig ved Uggerby, der betjenes af Mandskabet fra Stationen Tversted og ved Rødhus, der betjenes af Mandskabet ved Stationen Blokhus.

I 1890 oprettedes en ny med Redningsbaad alene forsynet Station, nemlig Lilleheden. Denne blev i 1926 ogsaa forsynet med Raketapparat.

I 1891 oprettedes to nye med Redningsbaad forsynede Bistationer, nemlig ved Hornex, der betjenes af Mandskabet fra Stationen Vesterø, samt ved Anholt, hvor Mandskabet altsaa betjener begge derværende Baade.

I 1893 oprettedes en ny med Raketapparat forsynet Station ved Vangsaan.

I 1894 oprettedes en ny saavel med Baad som Raketapparat forsynet Station ved Stenbjerg.

I 1895 oprettedes 3 nye Bistationer, alle forsynede med Redningsbaad, nemlig ved Karred, Madsbøl og Thyborøn Nord, der betjenes af Mandskabet henholdsvis fra Stationerne Kandestederne, Lildstrand og Vesteragger.

I 1896 oprettedes en ny Bistation forsynet med Redningsbaad ved Skagens Gren, der betjentes af Mandskabet fra Stationen Skagen.

I 1897 oprettedes en ny med Redningsbaad forsynet Station ved Jerup.

I 1898 oprettedes en ny med Redningsbaad forsynet Station ved Skallerup Klit.

I 1899 oprettedes en ny med Redningsbaad forsynet Station ved Grenaa Havn.

I 1903 oprettedes en ny med Redningsbaad forsynet Bistation ved Blaa-vandshuk, der betjenes af Mandskabet fra Stationen Blaavand.

I 1907 oprettedes en med Redningsbaad alene forsynet ny Station ved Esbjerg.

I 1858 blev der bevilget et Beløb af 200 Rdl. til Anskaffelse af en synkefri Jolle ved Sæby Købstad, hvor der havde vist sig stor Trang til et saadant Redningsapparat, eftersom Antallet af Strandinger som Følge af den tiltagne Fart gennem Læsø Rende var steget betydeligt. Der blev da bygget en saadan Baad, som forsynedes med 20 Stykker lufttætte Cylindre. De til Baadens Opbevaring og Vedligeholdelse medgaaende Udgifter, der ikke fandtes at paa-hvile Statskassen, da der ikke var oprettet nogen egentlig Redningsstation, og som Kommunen heller ikke var villig til at udrede, overtoges af By- og Herredsfoged *Gad*, men efter at denne i 1867 var afgaaet ved Døden, blev Far-

tøjet, da Sæby Kommune stadig ikke vilde overtage de med Opbevaringen og Vedligeholdelsen forbundne Udgifter, solgt ved Auktion. I Aarenes Løb blev der senere stiftet et privat Redningsselskab i Sæby, der paa forskellig Maade støttedes af Staten, men paa Finansloven for 1910—11 blev det vedtaget at oprette en selvstændig med Redningsbaad forsynet Station, der traadte i Kraft den 1. Oktober 1911. Stationen fik sin Redningsbaad fra Bistationen Karred, der samtidig blev nedlagt.

Ved Finansloven for 1912—13 blev det bestemt at nedlægge Raketstationen Hedegaardene og Bistationen Madsbøl, samt samtidig oprette en med Redningsbaad forsynet Station paa Manø, hvortil der ved flere Lejligheder havde vist sig Trang.

Ved Genforeningen i 1920 overtog Redningsvæsenet fra det tyske Redningsselskab 2 Redningsstationer ved Juvre og Kirkeby paa Romø, hvilke begge er forsynet med Redningsbaade.

Fra Fiskere og Beboere var der flere Gange henledet Opmærksomhed paa Betimeligheden af at anbringe en Redningsbaad ved Hals, og det resulterede i, at der i 1916 førtes den ved Stationen Østerby afløste Redningsbaad med »Aristox-Motor« til Hals, hvor den blev betjent af stedlige Fiskere,

Paa Finansloven 1921—22 bevilgedes Midler til Oprettelse af en selvstændig Station, der traadte i Kraft den 1. August 1921 og forsynedes med en ny paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad.

Der findes altsaa for Tiden under Det nørrejdyske Redningsvæsen ialt 63 Redningsstationer, nemlig 32 Stationer forsynede med saavel Redningsbaad som med Raketapparater, 11 med Redningsbaad alene, og 9 med Raketapparater alene (ved Raketstationen Thorsminde findes dog en Redningsbaad anbragt). Alle disse Stationer, ialt 52, er selvstændige. De øvrige 11 Stationer er alene Bistationer forsynede med Redningsbaade. Siden 1919 har Mandskabet ved Stationen Svenske Knolde dog været lønnet.

Med Hensyn til Lønningsvilkaarerne m. m. for det ved Det nørrejdyske Redningsvæsen ansatte Personale oplyses følgende:

Ved Sagens oprindelige Ordning formentes det, da man endnu ikke kunde have tilstrækkelig Kendskab til, hvorledes Forholdene vilde stille sig og navnlig om, hvorvidt Kystbeboerne vilde være villige til at lade sig antage som fast Redningsmandskab, at være rettest ikke at bestemme nogen fast Løn for dette Mandskab, og det blev derfor i Loven af 26. Marts 1852 fastsat, at der skulde tillægges Mandskabet, hvis Ansættelse overlodes til Bestyreren efter Forslag af vedkommende Stationsopsynsmand, en efter Omstændighederne afpasset og efter Bestyrerens Forslag af Indenrigsministeriet nærmere fastsat Godtgørelse for de ved Øvelser og Redningsforsøg ydede Tjenester. I Henhold hertil fastsattes en Dagbetaling, der var 4 Mark for Øvelser og 1 Rdl. 2 Mrk. for Redningsforetagender. I 1854 blev imidlertid allerede Dagbetalingen for Øvelser — hvorunder ogsaa henregnes de Tilfælde, hvor Redningsmandskabet i Anled-

ning af en Stranding har sat sig i Bevægelse og bragt Apparaterne til Stede ved Strandingsstedet, men de skibbrudne ved andre Midler er blevne reddede — forhøjet til 5 Mrk. Ved Siden af denne Dagbetaling tilstodes der stundom Mandskabet, naar dertil fandtes særdeles Anledning, ekstraordinære Belønninger i Anledning af heldigt udførte Redningsforetagender. Det viste sig imidlertid ikke muligt, hvad dog for en kyndig og dygtig Betjening af Apparaterne maatte anses aldeles nødvendig, ved denne ringe Dagbetaling at sikre Institutionen et fast indøvet Personale, som ikke hyppigt var undergivet Omveksling, og der androges derfor i 1855 af Bestyreren af Det nørrejdyske Redningsvæsen saavel som af Redningskommissionen om, at Mandskabet maatte erholde en fast Løn. Imidlertid troede Ministeriet foreløbig at burde forsøge, om ikke en Forhøjelse af Dagbetalingen maatte være tilstrækkelig til at sikre Maalets Opnaelse, og blev der derfor, efter at Rigsdagen havde billiget det derom fremsatte Forslag, fra Finansaaret 1856—57 at regne tilstaaet Mandskabet 50 Procent Forhøjelse af de ovennævnte Dagbetalinger. Da imidlertid Redningskommissionen i 1857 paany fremhævede Nødvendigheden af at sætte Mandskabet paa fast Gage, blev et Lovudkast herom udarbejdet, og dette blev, efter at være vedtaget af Rigsdagen, stadfæstet som Lov den 30. Oktober 1857. Mandskabet blev herved foruden de tilstaaede Dagbetalinger tillagt fast Løn, der for Formændene ved Baadstationerne udgjorde 16 Rdl. aarlig, for Baadfolkene 12 Rdl. og for Raketmandskabet 8 Rdl. For Opsynsmændene blev Lønningen normeret saaledes: Ved Baadstationerne 50 Rdl. aarlig, og ved Raketstationerne 35 Rdl. For Deltagelse i Øvelser tillagdes Opsynsmanden 1 Rdl. og for Deltagelse i Redningsforetagender 2 Rdl.

Den aarlige Lønning og Dagpengene forandredes efterhaanden saaledes:

	Aarlig Løn	Dagpenge for: Redningsforetag.	Forgæves Møder	Øvelser
Fra 1. Oktober 1872:				
Opsynsmænd for Deltagelse i ..		6	3,00	3,00
Baadmandskabet — - ..		6	4,50	4,50
Raketmandskabet — - ..		4	3,00	3,00
— 1. April 1876:				
Opsynsmænd ved Baadstationer ..	186			
— - Raketstationer	129			
Formændene ved Baadstationer ..	48			
Det øvrige Mandskab ved do.	36			
Mandskabet ved Raketstationer ..	24			
— 1. April 1882:				
Opsynsmænd ved Baadstationer ..		9	4,50	4,50
Mandskabet ved do.		12	9,00	9,00
Mandskabet ved Raketstationer ..		6	4,50	4,50

	Aarlig Løn	Dagpenge for: Rednings- foretag.	Førgøves Møder	Øvelser
— 1. April 1895:				
Formænd ved Baadstationer	66			
Det øvrige Baadmandskab	48			
Raketmandskabet	30			
— 1. April 1897:				
Opsynsmændene for Deltagelse i Virksomhed paa Havet saavel som Baadmandskaberne		15		
— 1. April 1900:				
Opsynsmænd ved Baadstationer..	240			
Opsynsmænd ved Raketstationer..	180			
Formænd ved Baadstationer	120			
Det øvrige Baadmandskab	72			
— 1. April 1904:				
Opsynsmænd ved Baadstationer..	360			
Opsynsmænd ved Raketstationer..	240			
Formænd ved Baadstationer	180			
Det øvrige Baadmandskab	120			
Raketmandskabet	60			
— 1. April 1908:				
Disponenten i Esbjerg	540			
Opsynsmænd ved Baadstationer..	400			
Formændene	240			
Det øvrige Baadmandskab	180			
— 1918:				
Opsynsmænd ved Baadstationer..		20		
Opsynsmænd ved Raketstationer..			6,00	6,00
Formænd ved Baadstationer		20		
Baadmandskabet		20		
Betjeningsmandskab v. Raketst.		12	6,00	6,00
— 1919:				
Opsynsmænd ved Baadstationer..	600			
Opsynsmænd ved Raketstationer..	600	15		
Baadformænd	480			
Baadmænd	360			
Betjeningsmænd	360			
Til disse Lønninger kommer mid- lertidig Tillæg				

	Aarlig Løn	Dagpenge for: Rednings- foretag.	Førgæves Møder	Øvelser
— 1924:				
Opsynsmænd ved Baadstationer..			9,00	
Opsynsmænd ved Raketstationer..			6,00	
Betjeningsmænd v. Raketst			6,00	
— 1. April 1926:				
Opsynsmænd ved Baadstationer..			10,00	10,00
Opsynsmænd ved Raketstationer..			6,00	6,00
Baadformænd			10,00	10,00
Baadmandskabet			10,00	10,00
Betjeningsmænd				6,00

Fra 1. April 1926 afholdes Oktober Kvartalsøvelserne efter Mørkets Frembrud (Natøvelse), og for disse Øvelser betales Personalet ved Baadstationer 15 Kr. og ved Raketstationer 9 Kr.

Betalingen for Redningsforetagender kan under Hensyn til Foretagendets Varighed og Farlighed forhøjes efter Indstilling til Bestyreren og fra denne til Ministeriet. Det samme gælder for »Førgæves Møder«, naar disse er af lang Varighed. —

Som foran anført, blev ved Redningsvæsenets Oprettelse den aarlige Løn til Bestyreren fastsat til 500 Rdl., og Størrelsen af hans Diæter og Befordringsgodtgørelse fastsattes til 2 Rdl. daglig og 4 Mrk. pr. Mil. Det viste sig imidlertid snart, at Bestyreren med disse Emolumenter ikke kunde foretage Embedsrejser uden pekuniært Tab, og ved Lov af 30. Oktober 1857 fastsattes Diæterne da til 3 Rdl. daglig, hvorhos Udgifterne til Befordring godtgøres efter Regning.

Da Forretningerne ved Bestyrelsen af Redningsvæsenet stedse tiltog i Omfang, og Aar for Aar stedse krævede større Anstrengelser af den Mand, som Tilsynet med Redningsstationerne nødvendiggjorde, ansøgte Bestyreren gentagende om, at en af det offentlige lønnet Assistent maatte blive ansat hos ham, men først paa Finanslovforslaget for 1862—63 optog Ministeriet et Beløb af 500 Rdl. til Lønning af en saadan Assistent, men Rigdagen nægtede Bevillingen. Bestyreren antog da for egen Regning en Mand til Assistance, og fik derefter af Ministeriet Bemyndigelse til paa eget An- og Tilsvær i sit Forfald at lade Inspektions- og andre i Redningsvæsenets Tjeneste forefaldende Rejser besørge af denne Assistent.

Først 20 Aar senere blev Spørgsmaalet om Ansættelse af en Assistent optaget igen, og ved Finansloven for 1883—84 bevilgedes Ansættelse af en saadan fra 1. April 1883 med en aarlig Løn af 1400 Kr. Efter at to Assistenten havde været ansatte hver i knap et Aar, tiltraadte *Christen Peter Eisenreich* Stillingen den 1. Marts 1885. Da Redningsvæsenets Telefonledninger blev meget omfattende og saa godt som til Stadhed krævede Tilsyn, blev

der fra 1. April 1901 oprettet en ny Assistentplads, ligeledes lønnet med 1400 Kr. aarlig, og denne Plads overdroges til *Axel Andersen*, der allerede forud havde udført forskellige Telefonanlæg for Redningsvæsenet. Ved Finansloven for 1908—09 forhøjedes Lønningen for begge Assisterter til 1800 Kr., hvorhos der tilstodes den ældste Assistent et Alderstillæg af 300 Kr. aarlig. — Bestyrerens Lønning blev ved Redningsvæsenets Oprettelse som foran nævnt fastsat til 500 Rdl. aarlig, men efter nogle Aars Forløb forhøjedes den til 800 Rdl., hvortil kom noget Tillæg, der aarlig androg ca. 200 Rdl. Den 1. Juli 1869 var Lønningen 1920 Kr., den 1. Juli 1875 forhøjedes den til 2120 Kr. 80 Øre, og den 1. April 1876 til 2313 Kr. 60 Øre. Denne faste Løn stod uforandret i over 30 Aar, men den 1. April 1879 blev der givet Bestyreren



C. P. Eisenreich.
Fuldmægtig ved Redningsvæsenet.

et personligt Tillæg paa 600 Kr., hvilket den 1. April 1898 forhøjedes til 1000 Kr. Den 1. April 1888 blev der tilstaaet Bestyreren 500 Kr. aarlig til Kontorhold, og dette forhøjedes fra 1. April 1911 til 800 Kr. Den 1. April 1908 ophævedes det Bestyreren tilstaaede personlige Tillæg, og Lønningen fastsattes til 4000 Kr. aarlig. Bestyrerens Rejsediæter var 6 Kr. daglig til 1. April 1906, da de forhøjedes til 8 Kr., og fra 1. April 1911 forhøjedes de yderligere til 10 Kr. — Fra 1. April 1915 forhøjedes Lønningen til Bestyreren med 500 Kr. og til hver af Assisterterne med 300 Kr. aarlig. Den 1. April 1919 forhøjedes Lønningen til Bestyreren paany med 500 Kr. og til hver af Assisterterne med 300 Kr.

Da Tjenestemandsløven af 12. September 1919 kom, fastsattes Bestyrerens Løn til 6900 Kr., den ældste Assistent forfremmedes til Fuldmægtig, hvis Løn fastsattes til 3900 Kr. med Tillæg af 360 Kr. for hver 3 Aars Tjeneste, indtil 4620 Kr., og Assistentens Løn fastsattes til 2550 Kr. med Tillæg af 330 Kr. for hvert 3 Aar til 3540 Kr. Desuden tilkommer der hver af de nævnte 3 Tjenestemænd Konjunkturtillæg, Dyrtidstillæg og Stedstillæg efter Løven.

I 1921 fik Bestyreren Tilladelse til Antagelse af en honorarlønnet Medhjælper paa Kontoret.

Som foran anført blev Justitsraad *Christopher Berent Claudi* den første Bestyrer af Det nørrejylland Redningsvæsen. Den 30. Jan. 1869 bevilgede Ministeriet hans Andragende om paa Grund af tiltagende Svagelighed og fremrykket Alder at blive afskediget fra den 1. Juli s. A. Redningsvæsenets paa-gældende Aarsberetning for 1868—69 indeholder følgende Bemærkning desangaaende: »Ligesom Redningsvæsenets Indførelse heri Landet for en stor



Vicekonsul A. Andersen, Bestyrer af Redningsvæsenet i 40 Aar.

Del skyldes denne Mands kraftige Bestræbelser, saaledes har han senere uatbrudt med stor Dygtighed og utrættelig Nidkærhed virket i Redningsvæsenets Tjeneste, for hvilken hans Afgang derfor er et Tab, som Ministeriet ikke har kunnet andet end højligten beklage.« Justitsraad Claudi, som døde den 6. Maj 1880, var dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog og Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt flere udenlandske, saaledes svenske og russiske, Dekorationer.

Vicekonsul *Anthon Andersen*, der i en Række af Aar havde været Assistent hos Justitsraad Claudi, blev da ansat som Bestyrer af Det nørrejyske Redningsvæsen. Under hans Bestyrelse skete den store Udvikling, som Redningsvæsenet har gennemgaaet paa mangfoldige Omraader. Den 1. Juli 1909 fejrede Andersen under overmaade stor Tilslutning sit 40 Aars Jubilæum som Bestyrer, og kun faa Dage efter afgik han pludselig ved Døden. Redningsvæsenets Aarsberetning for 1909—10 indeholder følgende Bemærkninger desangaaende: »Den 10. Juli 1909 afgik Bestyreren af Det nørrejyske Redningsvæsen, Vicekonsul Anthon Andersen i Lemvig, pludselig ved Døden i en Alder af 74 Aar. Ved dette Dødsfald har det danske Redningsvæsen lidt et stort og føleligt Tab, idet med ham en af dets bedste og virksomste Mænd er gaaet bort. Redningsbestyrer A. Andersen var født den 31. Maj 1835; han havde i sin Ungdom faret til Søs, og var derhos uddannet som Skibsbygger og Skibskonstruktør. Han indtraadte den 1. Maj 1860 i Redningsvæsenets Tjeneste, idet han da fik Ansættelse som privat Assistent hos den daværende Redningsbestyrer, Justitsraad Claudi. Ved dennes Afgang den 1. Juli 1869 blev Andersen ansat som Bestyrer af Det nørrejyske Redningsvæsen, og han beklædte derefter Stillingen i 40 Aar. Ligesom han allerede som den afgaaede Bestyrers Medhjælper havde røbet en særlig Arbejdsiver og Interesse for Redningsvæsenet, viste han sig ogsaa straks ved sin Ansættelse som Bestyrer at være den rette Mand i denne Stilling, hvori han lige til sin Død udfoldede en ualmindelig Dygtighed og en til det sidste usvækket Energi. Da han overtog Redningsvæsenet, var dette, hvis egentlige Organisation fandt Sted i Henhold til Loven af 26. Marts 1852, allerede af hans dygtige Forgænger indarbejdet i de Rammer, som det siden i det hele og store har bibeholdt. Men Konsul Andersen bidrog ved sin Arbejdsevne og Nidkærhed i væsentlig Grad til dets videre Udvikling i Overensstemmelse med Tidens Krav og de stedfindende tekniske Fremskridt, og han udfyldte i enhver Henseende den ham betroede Stilling paa en mønsterværdig Maade. Til det danske Redningsvæsen vil hans Minde længe med Ære være knyttet.«

Redningsbestyrer Andersen havde ogsaa under sin lange Virksomhed nydt megen Paaskønnelse. Han var saaledes dekoreret med Kommandørkorset af Dannebrog, Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Fortjenstmedaljen i Guld, Medaljen for Druknedes Redning og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Desuden bar han den russiske St. Anna Orden og den russiske St. Stanis-



Flv. Redningsbestyrer P. K. Nielsen.

lausorden, den svenske Vasa Orden, den norske St. Olafs Orden, den prøjsiske Krone Orden, den portugisiske San Thiago Orden, en engelsk Redningsmedalje og 3 forskellige belgiske Ordener og Medaljer, saa han hørte til de mest dekorerede Mænd i Landet. Men desuden havde han beklædt Stillingen som Ærespræsident ved forskellige Kongresser i Udlandet angaaende Redningsvæsenet. Hans Raad blev søgt fra mange Kanter i Ind- og Udland, og da den store Polluckske Præmie for en Del Aar siden skulde uddeles, modtog han Udnævnelse til at være med til at bedømme de forskellige fremkomne Projekter, ligesom han selv uden for Konkurrencen indsendte en Afhandling om, hvorledes skibbrudne har at forholde sig.

Efter Konsul Andersens Død blev fra 1. Oktober 1909 hidtilværende Lodsoldermand i Frederikshavn *Peder Kjelder Nielsen* ansat som Redningsbestyrer. Denne havde tidligere i over 22 Aar været Opsynsmand ved Stationen Skagen med Bistation Skagens Gren, og desuden havde han i omtrent 6 Aar varetaget Opsynet ved Stationen Gl. Skagen med tilhørende Bistationer. Medens Redningsvæsenet hidtil havde været bestyret i Lemvig, blev Ledelsen nu flyttet til Skagen. Redningsbestyrer P. K. Nielsen tog efter sit fyldte 70 Aar sin Afsked den 1. Oktober 1922. Hans Virksomhed i Redningsvæsenets Tjeneste havde været i høj Grad fortjenstfuld, og han nød stor Anerkendelse viden om. Ved sin Afgang blev han dekoreret med Kommandørkorset af Dannebrog af 2. Grad, og fra Personalet ved Redningsstationerne modtog han en Hædersgave paa 3500 Kr., for hvilken der stiftedes et Legat til Fordel for veltjente Redningsmænd, og som bærer hans Navn. Foruden nysnævnte Dekoration var han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt en russisk og spansk Dekoration.

Redningsbestyrer P. K. Nielsen efterfulgtes af *Christian Vilhelm Fabricius*, som i en Aarrække havde gjort Tjeneste i Marineministeriets Skibe ved Fyrvæsenet og Vagervæsenet, senest som Reservefører i Vagerdampskibet »Løvenørn«.

Da Redningsvæsenet blev organiseret, underlagdes det Indenrigsministeriet. Da dette i 1896 blev delt, overgik Redningsvæsenet til Landbrugsministeriet og var under dette til 1. April 1906, da det underlagdes Marineministeriet.

Som foran anført var der i 1849 bleven nedsat en Kommission bestaaende af daværende Kaptajn i Artilleriet Lundbye, Kaptajnløjtnant af Søetaten Ipsen og Sandflugtskommissær Claudi, for at fremkomme med Forslag til Ordningen af Redningsvæsenet her i Landet. Skønt Redningsvæsenets Organisation fandt Sted i 1852, vedblev den nævnte Kommission dog at være i Virksomhed indtil 1862, men Orlogskaptajn Ipsen vedblev dog efter denne Tid at være Ministeriets Konsulent i alle Anliggender vedrørende Redningsvæsenet indtil det paafølgende Aar, da han afløstes af Vaterskout i København, Kaptajn *Poulsen*. Efter dennes Død var Stillingen som Konsulent i flere Aar ikke be-



Redningsbestyrer C. V. Fabricius.

sat, men da Savnet deraf paa flere Maader viste sig, henvendte Ministeriet i 1872 sig til daværende Kommandør, senere Admiral *R. C. Malthé Bruun*, der med Beredvillighed imødekom Anmodningen, og beklædte Posten til noget ind i Halvfemserne. Siden den Tid har Kommandør *A. W. Bonnesen* i en Aarrække været Ministeriets Konsulent, særlig hvad Bygningen af Redningsbaade angaar, men Stillingen blev ophævet ved hans Død.

Redningsvæsenet har som Institution meget ofte haft Besøg af Udsendinge fra fremmede Lande, der skulde gøre sig bekendt med Udviklingen her i Landet. I 1854 sendte den svenske Regering saaledes en Søofficer her til Landet for at blive bekendt med Redningsbaadenes Konstruktion. Efter hans Hjemkomst fik Skibsbygmester Bonnesen Bestilling paa at bygge en Redningsbaad for det svenske Redningsvæsens Regning, hvilket da netop var under Oprettelse, og denne Baad oversendtes i 1855 til Sverige, hvor den snart kom til at fuldføre flere heldige Redningsforetagender, og man var i det hele saa godt tilfreds med den, at de senere i Karlskrona til det svenske Redningsvæsen byggede Baade i en lang Aarrække byggedes med den danske Baad som Model.

Det kan i Sammenhæng hermed anføres, at en Model til en Redningsbaad, hvorefter de her i Landet værende Baade var byggede, og forfærdiget af Skibsbygmester Bonnesen, efter Begæring af vedkommende Komité var fremstillet ved Industri- og Kunstudstillingen i London i 1862 og blev her tilkendt en Prisedalje.

I 1872 kom Kaptajn H. Steengraph, Inspektør ved det tyske Redningsvæsen, for at bese nogle Redningsstationer her i Landet, og sammen med Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen besøgte han Stationerne paa Læsø og flere af Kystens nordlige Stationer. Samme Aar gæstede russisk Marinekaptajn de Nebolsine den jyske Vestkyst og besaa Stationen Flyvholm og Stationerne mellem Tversted og Skagen, ligesom der paa et Par Steder afholdtes Øvelser. Saavel fra de tyske som de russiske Autoriteter indgik der Takkeskrivelser for de gode Erfaringer, som var indhentede ved Besøg her paa Kysten.

I 1883 blev der efter Anmodning givet Inspektøren for det svenske Lodsvæsen, hvorunder Redningsvæsenet sorterer, Friherre Ruuth og Lods-kaptajn Ouchterlong Lejlighed til at gøre sig bekendt med det danske Redningsvæsen, og der aflagdes et Besøg ved Stationen Skagen. Medens Raketapparaterne fandtes at være i Overensstemmelse med de i Sverige benyttede, vandt Konstruktionen af Redningsbaadene megen Anerkendelse, hvorfor der efter Anmodning blev tilstillet den svenske Regering Tegninger m. m. af en af Baadene.

Friherre Ruuth gentog sit Besøg i 1889, ved hvilket han besøgte flere af de jyske Redningsstationer og overværede Øvelser ved disse, og udtalte sig anerkendende om Materiellet og Betjeningsmandskabet. Efter Ønske og med

Ministeriets Billigelse, blev der udleveret ham forskelligt Redningsmateriel, som skulde benyttes som Model for lignende i Sverige.

Samme Aar besøgte nogle af de jydsk Redningsstationer af Dr. Tybring fra Oslo, der var udsendt af den norske Regering, for at indhente Oplysning om Redningsvæsenets Organisation og Virksomhed her i Landet.

I 1891 blev der efter derom fremsat Anmodning givet Kaptajn i den russiske Marine, Baron Friederichs, Lejlighed til paa den russiske Regerings Vegne at gøre sig bekendt med det danske Redningsvæsen, og han overværede under sit Besøg paa Kysten en Øvelse ved Stationen Skagen.

I 1893 ankom en engelsk Kommission paa 7 Medlemmer under Forsæde af Earl Mount Edcombe med Regeringskabeldamperen »Monarch« her til Landet for at gøre sig bekendt med Redningsvæsenets Udvikling her, og sammen med Bestyreren besaa Stationerne Skagen, Lilleheden og Nørre Tornby. Der udtaltes almindelig Anerkendelse af Redningsvæsenets Organisation, og særlig vakte Telefonledningerne langs Kysten Kommissionens Interesse.

I 1898 ankom som Udsending fra Finland Kaptajn G. H. Roos af Helsingfors, og overværede en Øvelse ved Stationen Flyvholm. I 1903 besøgte Stationerne Liløre og Ferring af Lods-kaptajn Steenberg af Gøteborg, i 1907 ankom en anden Udsending fra Finland, Grevinde Kronhjelm, som besøgte Stationen Skagen og overværede en Øvelse der.

Endelig var her i 1908 en hollandsk Kommission under Ledelse af Skibsinspektør Schokker her i Landet for at gøre sig bekendt med Redningsvæsenet her, og der overværedes Øvelser ved Stationerne Thyborøn og Flyvholm.

Senere har Udsendelse af Repræsentanter for den hollandske, belgiske og brasilianske Regering besøgt forskellige Redningsstationer og indhentet Oplysninger. —

Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen har paa den anden Side ogsaa gjort Rejser til Udlandet for at blive bekendt med Redningsvæsenets Udvikling der, saaledes i 1871 til Tyskland, Holland og England, og i 1883 til England i Anledning af den store Fiskeriudstilling i London, hvor det forskellige Redningsmateriel ogsaa fandtes. Derhos har Bestyreren altid været Del-tager i de forskellige afholdte skandinaviske Søfartskongresser, hvor ofte Sager af stor Interesse for Redningsvæsenet har været drøftet. Redningsbestyrerne Nielsen og Fabricius har ogsaa gjort Rejser til England, for at bese det engelske Redningsmateriel.

I Følge Anmodning fra den kongelige svenske Lodsstyrelse, blev der i 1891 paa Orlogsværftet for den svenske Regering bygget en Redningsbaad med Tilbehør af den nyeste her i Landet brugelige Konstruktion, bestemt til Brug for en Redningsstation paa Gotland. Med Ministeriets Billigelse foretog Be-

styreren for Det nørrejydske Redningsvæsen Rejsen til Gotland med Baaden, for at vejlede Redningsmandskabet med Hensyn til dennes Benyttelse.

I Følge Henvendelse fra den portugisiske Generalkonsul i København, blev der i 1893 bygget en Redningsbaad af den almindelige Konstruktion, og denne tillige med alt til en Baadstation hørende Materiel, afsendtes til Portugal. I 1896 blev der paany bygget en Redningsbaad, der tillige med alt tilhørende Materiel ligeledes afsendtes til Portugal. —

Redningsvæsenet har i sin Tid gennemgaaende mødt megen Velvilje og Interesse fra de forskellige Autoriteters Side, og det skal siges, at Bevillingsmyndighederne saa godt som altid har vist Imødekommenhed overfor fremkomne Forslag om Udvikling og Forbedring. Men ikke mindst er saadan Velvilje og Interesse udvist af Hs. Majestæt Kongen og hele det kongelige Hus. Hs. Majestæt Kongen har gentagne Gange besøgt den jydske Kyst og overværet Redningsvæsenets Øvelser, saaledes i 1865 ved Søndervig, i 1871 ved Skagen, Lønstrup og Hanstholm, i 1882 ved Klitmøller, i 1890 ved Aalbæk og Skagen og i 1908 ved Søndervig og Ferring. Under Øvelsen ved Klitmøller udtalte Hs. Majestæt Ønsket om at deltage i Redningsbaadens Tur, og da Øvelsen var til Ende, bestemte Hs. Majestæt, at Redningsvæsenet for Fremtiden skulde føre rent Splitflag. —

Af andre Statsoverhoveder har der været aflagt Besøg af den afdøde russiske Kejser Alexander den 3., der i 1875 sammen med den danske Kronprins, afdøde Kong Frederik den 8., aflagde Besøg ved Stationen Flyvholm. Endvidere har Kong Oscar af Sverige, den forhenværende tyske Kejser Wilhelm, den afdøde siamesiske Konge samt flere fyrstelige Personer gæstet de jydske Redningsstationer. Det sidste Besøg fandt Sted i 1911, da den russiske Enkekejserinde besøgte Skagen og med stor Interesse overværede en Øvelse med Redningsbaaden. —

I den fra 20. April 1851 til 31. Marts 1926 tilbagelagte Tid af omtrent 75 Aar, indtraf af Strandingstilfælde paa de Kyster af Jylland, hvor Redningsstationer fandtes 3730
 Af dette Antal har Oplysninger ikke kunnet tilvejebringes om 47
 Oplysning foreligger saaledes for 3683
 Strandingstilfældes Vedkommende, nemlig:

	Reddede Personer.	Omkomne Personer.	Tabet i pCt.	Totalt forliste Skibe.	Flot bragte Skibe.	I alt
Under dansk Flag	5289	150	2,76	406	500	906
— norsk Flag	5054	239	4,51	401	261	662
— svensk Flag	4065	155	3,67	234	182	416
— tysk Flag	6396	278	4,17	440	278	718
— engelsk Flag	6124	289	4,51	244	268	512
— hollandsk Flag ..	1663	52	3,03	186	93	279
— russisk Flag (her- under Finland og Randstaterne) ..	2511	45	1,76	92	62	154
— fransk Flag	720	42	5,51	49	30	79
— amerikansk Flag..	193	„	0,95	4	8	12
— belgisk Flag	87	„		2	6	8
— spansk Flag	144	6		2	3	5
— portugisisk Flag..	19	„		2	„	2
— italiensk Flag	72	„		1	3	4
— østrigsk Flag	45	„		1	1	2
— græsk Flag	58	„	„	2	2	
ikke oplyst Nationalitet ..	12	40		47	„	47
Ialt	32452	1296	3,84	2111	1697	3808
Fra danske Fiskerbaade og af Kystens Befolkning red- dedes med Redningsbaade og Raketapparater	849					
Ialt	33301					

Lades nysnævnte 849 Mennesker ude af Betragtning, bliver Tabet 3,84 Procent af 33748 Personer, som befandt sig om Bord ved Strandingen af nævnte Antal Skibe. Heri er dog i en Del Tilfælde medregnet Bjergere o. lign., som var om Bord i Skibene, og som maatte reddes ved Redningsvæsenets Hjælp. Blandt de strandede Skibe fandtes 233 »døde« Skibe eller uden Besætnings Medfølge.

Fra disse »døde« Skibe er oplyst at være reddet i aaben Sø1005 Pers.
og forulykket 467
Af Besætningerne fra strandede Skibe mistedes Livet i
aaben Sø af 41 508 —

I Berøring med Kysten kom saaledes ikke1513 Pers.

Af de skibbrudne Besætninger reddedes ved Kystens Redningsbaade, henlagte under Institutionen 5336
Endvidere reddedes ved disse Baade af førnævnte Antal Fiskere, af Kystens Beboere og fra opankrede Skibe 845 6181
Ved Raketapparaterne reddedes 3313
Ved Raketapparaterne reddedes i Aaret 1851 under Institutionens Oprettelse 12
Af Fiskere reddedes med Raketapparater 4 3329
Ved Redningsbaade og Raketapparater i Forening reddedes 110
Ialt.... 9620

Denne Virksomhed har fundet Sted saaledes:

	Rednings- baad.	Raket- apparat.	Begge i Forening.	Ialt:
1850—51	„	12	„	12
1851—52	„	18	„	18
1852—53	4	35	„	36
1853—54	38	12	„	50
1854—55	49	10	„	59
1855—56	7	101	„	108
1856—57	21	23	„	44
1857—58	13	8	11	32
1858—59	25	133	„	158
1859—60	40	19	„	59
1860—61	90	120	„	210
1861—62	9	47	„	56
1862—63	86	75	„	161

	Rednings- baad.	Raket- apparat.	Begge i Forening.	falt:
1863—64	83	95	„	178
1864—65	49	48	„	97
1865—66	54	56	„	110
1866—67	31	110	„	141
1867—68	70	110	„	180
1868—69	34	35	„	69
1869—70	89	50	5	144
1870—71	57	35	39	131
1871—72	62	30	10	102
1872—73	69	39	„	108
1873—74	92	101	„	193
1874—75	89	50	„	139
1875—76	14	45	„	59
1876—77	57	32	„	89
1877—78	88	97	„	185
1878—79	96	15	„	111
1879—80	142	30	„	172
1880—81	77	106	3	186
1881—82	175	61	„	239
1882—83	74	84	„	158
1883—84	100	54	„	154
1884—85	88	207	„	295
1885—86	101	45	„	146
1886—87	86	35	„	121
1887—88	76	40	„	116
1888—89	127	122	„	249
1889—90	73	34	„	107
1890—91	94	41	„	135
1891—92	85	48	3	136
1892—93	120	60	„	180
1893—94	96	37	„	133
1894—95	180	34	„	214
1895—96	208	48	„	256
1896—97	108	12	„	120
1897—98	129	17	12	158
1898—99	125	89	„	214
1899—1900	115	37	„	152
1900—01	99	9	„	108
1901—02	123	„	„	123
1902—03	202	22	„	224

	Rednings- baad.	Raket- apparat.	Begge i Forening.	Ialt:
1903—04	107	22	„	129
1904—05	65	20	„	85
1905—06	124	9	„	133
1906—07	90	81	„	171
1907—08	84	30	„	114
1908—09	135	14	„	149
1909—10	128	6	„	134
1910—11	40	„	„	40
1911—12	130	19	„	149
1912—13	142	„	„	142
1913—14	27	16	„	43
1914—15	93	5	„	98
1915—16	101	9	„	110
1916—17	65	24	„	89
1917—18	110	7	„	117
1918—19	42	„	„	42
1819—20	78	78	„	156
1920—21	115	17	„	132
1921—22	93	55	„	148
1922—23	17	17	„	34
1923—24	76	22	27	125
1924—25	82	22	„	104
1925—26	18	20	„	38
Ialt Pers.:	6181	3329	110	9620

De forskellige Redningsstationers Deltagelse i denne Virksomhed frem-
gaar af nedenstaaende Oversigt:

Hvornaar oprettet.	Stationens Navn.	Rednings- baad.	Raket- apparat.	Begge i Forening.	Ialt:
1897	Jerup	5	„	„	5
1860	Aalbæk	96	„	„	96
1852	Skagen	493	15	„	508
1869	Gl. Skagen	547	11	„	558
1852	Kandestederne	202	5	„	207
1866	Tversted	112	„	„	112
1890	Lilleheden	222	„	„	222
1852	Nørre-Tornby	288	59	„	347
1898	Skallerup Klit	15	„	„	15

Hvornaar oprettet.	Stationens Navn.	Rednings- baad.	Raket- apparat.	Begge i Forening.	Ialt:
1852	Lønstrup	203	9	„	212
1852	Løkken	377	1	„	378
1852	Blokhus	115	3	„	118
1852	Slettestrand	29	8	„	37
1857	Thorupstrand	81	23	„	104
1852	Lildstrand	242	39	„	281
1882	Vigsø	„	3	„	3
1852	Hanstholm	156	80	„	236
1852	Klitmøller	159	306	„	465
1893	Vangsa	„	66	„	66
1852	Nørre-Vorupør	177	290	„	467
1894	Stenbjerg	73	23	„	96
1882	Lyngby	8	45	„	53
1862	Hedegaardene	„	63	„	63
	(nedlagt 1912)				
1852	Vesteragger	332	526	17	875
1852	Aggerkanal	117	„	„	117
	(nedlagt 1874)				
1852	Thyborøn	191	298	3	492
1852	Flyvholm	293	429	„	722
1887	Liløre	87	51	„	138
1860	Ferring	„	138	„	138
1852	Tuskjær	342	183	33	558
1882	Thorsminde	„	131	„	131
1858	Fjand	„	185	„	185
1852	Vedersø	156	139	5	300
1857	Søndervig	1	75	„	76
1852	Sønderlyngvig	20	88	„	108
1860	Haurvig	„	64	„	64
1852	Bjerregaard	„	129	„	129
1857	Nymindegab	56	30	39	125
1852	Hennegaard	„	17	„	17
1882	Veirs	20	„	„	20
1852	Blaavand	172	„	„	172
1877	Svenske Knolde	9	„	„	9
1862	Rindby	25	„	5	30
1887	Sønderho	90	„	„	90
1871	Østerby	169	23	5	197
1775	Vesterø	152	27	„	179
1878	Anholt	220	9	3	232

Hvornaar oprettet.	Stationens Navn.	Redningsbaad.	Raketapparat.	Begge i Forening.	Ialt.
1870	Fornæs	„	15	„	15
1899	Grenaa Havn	64	„	„	64
1907	Esbjerg	55	„	„	55
1911	Sæby	5	„	„	5
1912	Manø	2	„	„	2
1921	Hals	7	„	„	7
1920	Kirkeby	„	„	„	„
	samt i 1851/52	„	12	„	12

Oplysning om, at fornævnte under alvorlige og i mange Tilfælde livsfarlige Forhold udøvede og over et langt Maal af Aar spændende Virksomhed ikke har kunnet forløbe uden Uheld og Tab af Menneskeliv, vil næppe være overraskende for nogen.

Imidlertid maa det med Tak erkendes, at Ulykkerne, hvor store og smertefulde de end har været, er indtrufne sjældnere, end det efter Forholdene kunde ventes.

I 16 Tilfælde kæntrede Redningsbaade i de tilbagelagte 75 Aar, nemlig:

	Omkomne af Mandskabet af de skibbrudne.	
1856. December 29.		
Stationen Blokhus ved Øvelse	5	„
1860. Oktober 5.		
Stationen Flyvholm ved Redningsforsøg	1	2
1862. December 27.		
Stationen Skagen ved Redningsforsøg	8	1
1863. Juli 3.		
Stationen Rindby ved Øvelse	2	„
1870. Juni 26.		
Stationen Nymindegab ved Redningsforsøg ..	„	„
1873. August 3.		
Stationen Løkken ved Redningsforsøg	2	1
1876. September 18.		
Stationen Hanstholm ved Øvelse	1	„
1884. August 20.		
Stationen Flyvholm ved Øvelse	„	„
1885. Marts 26.		
Stationen Nørre-Vorupør ved Redningsforsøg ..	„	8
1887. December 19.		
Stationen Vesteragger ved Øvelse	„	„

1888. December 15.		
Stationen Veirs ved Øvelse	1	„
1890. Juli 9.		
Stationen Thorsminde ved Øvelse	1	„
1896. September 25.		
Stationen Stenbjerg ved Øvelse	„	„
1897. Januar 25.		
Stationen Liløre ved Redningsforsøg	12	„
1907. Maj 28.		
Stationen Klitmøller ved Øvelse	„	„
1907. September 16.		
Stationen Vesteragger ved Øvelse	„	„
Ialt....	33	12

Foruden nævnte 12 skibbrudne, som i 4 Tilfælde forulykkede ved Redningsbaadens Kæntring, ihjelsloges et strandet Skibs Fører af den fra Land ud over Skibet sendte Redningsraket, og af Redningsmandskabet omkom yderligere en Mand fra Stationen Nørre-Tornby den 13. Oktober 1910, da han under et Redningsforsøg af en Braadsø kastedes ud af Redningsbaaden.

Ved flere Lejligheder kom forskellige blandt Redningsmandskabet saaledes til Skade ved Redningsforsøg eller Øvelser, at deres Afskedigelse af Tjenesten nødvendiggjordes.

Disse Tab maa siges at være faa i Tal, naar de fordeles over de ca. 100,000 Mand, som Betjeningen af Redningsbaadene ved Øvelser m. m. i de tilbagelagte 75 Aar har andraget, tillagt de med Redningsbaadene frelste skibbrudne.

For det under Tjenestens Udøvelse viste Forhold er der i Aarenes Løb af Kongelige Naadesbevisninger tildelt Opsynsmænd 55 Dannebrogsmændenes Hæderstegn og 13 Sølvmedaljer. Af Mandskabet benaadedes 124 med nævnte Hæderstegn og 47 forundtes Medaljer.

Paa Landbrugsministeriets derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling behagede det Hans Majestæt Kongen den 26. Marts 1902 allernaadigst at bifalde, at der i Anledning af det danske Redningsvæsens 50 Aars Jubilæum prægedes en Medalje i Sølv, og at denne tildeltes, med Ret til at bære samme, de Mænd, der den 26. Marts 1902 havde gjort Tjeneste i mindst 25 Aar under det danske Redningsvæsen, samt de Mænd, der tidligere havde gjort 25 Aars Tjeneste, men da vare afskedigede, dog kun forsaavidt Afskedigelsen skyldtes Alder, Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag. Af disse Medaljer kom 138 til Uddeling ved Redningsstationerne i Jylland og overleveredes de paagældende Mænd af Bestyreren personlig.

Af fremmede Nationer er der tildelt Personalet ved Det nørrejydske Redningsvæsen 169 Dekorationer.

I flere Tilfælde, med langvarig og anstrengende Virksomhed, er Personalet saa vel som Ejerne af de benyttede Transportheeste bleven tildelt Pengebelønninger samt Tillæg ud over den normerede Maksimumsbetaling. De saaledes udbetalte Pengebeløb har udgjort omtrent 42,000 Kr., men det maa dog her bemærkes, at der siden Betalingen for Deltagelse i Redningsforetagender er bleven saa meget forhøjet, altsaa i ca. den sidste halve Snes Aar, ikke er udbetalt Ekstrabelønninger af den danske Regering.

Virksomheden i Redningsvæsenets Tjeneste har for det enkelte Individ været højst forskellig, idet Tjenestetidens Længde og Stationens Beliggenhed i saa Henseende træder afgørende til. Sammenlignelsesvis kan imidlertid oplyses for det den 1. April 1926 i Tjenesten værende Personale følgende:

- 9 Opsynsmænd og 153 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 1 til 10 skibbrudne.
- 7 Opsynsmænd og 62 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 11 til 20 skibbrudne.
- 6 Opsynsmænd og 59 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 21 til 30 skibbrudne.
- 3 Opsynsmænd og 55 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 31 til 50 skibbrudne.
- 4 Opsynsmænd og 40 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 51 til 70 skibbrudne.
- 7 Opsynsmænd og 29 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 71 til 100 skibbrudne.
- 5 Opsynsmænd og 53 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen fra 101 til 200 skibbrudne.
- 4 Opsynsmænd har deltaget i Redningen fra 201 til 317 skibbrudne.
- 11 Baad- og Betjeningsmænd har deltaget i Redningen af fra 201 til 361 skibbrudne.

Paaklagelig Opførsel i Tjenesten har heldigvis hørt til sjældne Undtagelser fra Reglen. Ved 6 forefaldne Tilfælde, hvor det dog maa siges, at Forholdene var meget vanskelige, fandt der Afskedigelse paa Grund af Pligtforsømmelse Sted. I 2 af disse Tilfælde reddedes de paagældende skibbrudne, hvorimod den strandede Besætning i de øvrige 4 Tilfælde helt eller delvis omkom.

De til Redningsvæsenets Tjeneste antagne og indskrevne Mænd søges af kraftig Konstitution, paalidelige og retskafne. De fleste blandt Personalet er Fiskere af Næringsvej, og i det hele søges de bedste Folk, som findes paa de respektive Steder. Værnepligten aftjenes af de fleste i Orlogsmarinen, ligesom ogsaa en Del af Personalet har sejlet i Koffardifart. Kystbefolkningen i Almindelighed betragter det som en Ære at blive ansat i Redningsvæsenets Tjeneste, i hvilken det forlanges, at de er ædruelige, paalidelige og lydige. Ligefrem

Opsætsighed er fuldstændig ukendt i Tjenesten. Udhøflighed er kun rent undtagelsesvis forekommet.

I Tjenesten lægges megen Udholdenhed og Haardførhed for Dagen. Gennemblødning og Kulde med forskelligartede Anstrengelser og Savn, som oftest i mange Timer uden Afbrydelse, er Gerningens uundgaaelige Ledsagere. Desuagtet er Stillingen ved Redningsvæsenet meget eftertragtet, naar en eller anden Plads ved Dødsfald, Bortrejse, Afskedigelse paa Grund af Alder og Svagelighed eller lignende bliver at besætte.

Ved Broanlæg over Aaløb, Istandsættelse af ældre og Anlæg af nye Veje langs Kysten med Stikveje gennem Klitterne til denne, søges Transporten af Redningsmateriellet forkortet og lettet, hvorved Tilstedebringelsen paa Brugsstedet fremskyndes i mødende Tilfælde. Disse Vejanlæg m. m. tog særlig deres Begyndelse med Finansaaret 1897—98, og siden da er der anvendt et Beløb af ca. 160,000 Kr. til Forbedring af Transportforholdene ved Redningsstationerne.

Det havde i Tidernes Løb ofte vist sig, at Rester af de paa Kysten liggende Vrag var meget farlige for Rednings- og Fiskerbaade, naar disse, særlig ved Nattetid kom i deres Nærhed.

Et saadant Vrag var saaledes Dampskibet »Stephenson« ved Skagen. Det blev forsøgt at afmærke Vraget ved Vagere, men disse kunde ikke holdes paa Stedet og drev hurtigt bort. Der blev da opstillet Mærker i Land, hvorpaa der om Natten anbragtes Lanterner, som tændtes, naar Redningsbaaden skulde i Virksomhed paa det paagældende Sted.

Men man kom snart ind paa det mere formaalstjenlige i at uskadeliggøre saadanne Vrag ved Bortsprængning, og i Finansaaret 1891—92 blev der første Gang stillet et Beløb paa 2000 Kr. til Raadighed for saadan Uskadeliggørelse, og i dette Aar blev da to ud for Skagen beliggende Vrag af Dampskibene »Mizpah« og »Commissariat« bortsprængt, og i det paafølgende Finansaar bortsprængtes ligeledes to Vrag ved Skagen, nemlig af Dampskibene »Baltic« og »Stephenson«. I 1895 bortsprængtes yderligere 3 farlige Vrag, nemlig af Skibene »Erato« og »Brooklands« ved Gl. Skagen og »Mary Coverdale« ved Hanstholm.

I 1894 havde Bestyreren for Det nørrejydske Redningsvæsen ved Henvendelse til samtlige Redningsstationer faaet Oplysning om de paa Kysterne liggende Vrag, og disses Antal var da 107. Efter foretagen Forhandling mellem Bestyreren og Ministeriets Konsulent i denne Sag, daværende Kaptajn Middelboe, sendte denne Indberetning til Ministeriet. Af denne fremgik det,

at medens en stor Del af de undersøgte Vrag maatte anses for ufarlige og derfor kunde lades ude af Betragtning, var der ikke et ringe Antal, som det maatte være ønskeligt Tid efter anden at faa bortsprængt. Paa Grundlag heraf blev der paa Finansloven søgt og erhvervet en Forhøjelse af 6000 Kr., og i en Aarrække blev der herefter bevilget et Beløb af 8000 Kr. aarlig til Uskadelliggørelse af Vrag paa Forstranden.

Dette Arbejde er derefter bleven fortsat op til den seneste Tid, og der er bortsprængt indtil Udgangen af Finansaaret 1925—26 ca. 180 Vrag, og den dermed forbundne Udgift har andraget ca. 225,000 Kr.

Vendende tilbage til foranstaaende sammentrængte Oplysning om de paa Jyllands Kyster totalt forliste 2111 og 1697 strandede, men igen flot-bragte Skibe, gives nedenstaaende mere detailleret Oversigt vedkommende Skibenes Nationalitet og Besætningens Skæbne m. m.

Skibe, strandede under dansk Flag:

Med Besætning forliste	380	Skibe		
Uden Besætning («døde» Skibe)	26	—	406	Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen	498	Skibe		
og af »døde« Skibe	2	—	500	—
			Ialt 906 Skibe	
Reddede ved Redningsstationernes Baade ..	810	Personer		
— sammes Raketapparater	355	—		
— begge Apparater i Forening	11	—	1176	Personer
— privat Baad fra Land	409	Personer		
— anden privat Hjælp fra Land ..	398	—		
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	3175	—		
— egen og ved Hjælp fra Land ..	131	—	4113	—
			5289 Personer	
Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	85	Personer		
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	18	—		
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord ved Indstrandingen	47	—	150	—
			Ialt 5439 Personer	

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø			
reddede	51	Personer	
og i samme forulykkede	79	—	130 Personer
Om Bord i 906 strandede Skibe under dansk Flag befandt			
sig ialt	5569	Personer	

Skibe, strandede under norsk Flag:

Med Besætning forliste	335	Skibe	
Uden Besætning («døde») Skibe	66	—	401 Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen	260	Skibe	
og af »døde« Skibe	1	—	261 —
			Ialt.... 662 Skibe

Reddede ved Redningsstationernes Baade ..	902	Personer	
— sammes Raketapparater	672	—	
— begge Apparater i Forening	17	—	1591 Personer
— privat Baad fra Land	347	Personer	
— anden privat Hjælp fra Land ..	235	—	
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	2805	—	
— egen og ved Hjælp fra Land ..	76	—	3463 —
			5054 Personer

Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	136	Personer	
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	72	—	
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord under Strandingen	31	—	239 —
			Ialt 5293 Personer

hvoraf 4,51 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø			
reddede	356	Personer	
og i samme forulykkede	160	—	516 Personer
Om Bord i 662 Skibe under norsk Flag befandt sig ialt.....	5809	Personer	

Skibe, strandede under svensk Flag:

Med Besætning forliste	222	Skibe	
Uden Besætning («døde» Skibe)	12	—	234 Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen	181	Skibe	
og af »døde« Skibe	1	—	182 —
			Ialt.... 416 Skibe

Reddede ved Redningsstationernes Baade ..	1163	Personer		
— sammes Raketapparater	315		—	1478
— privat Baad fra Land	265	Personer		
— anden privat Hjælp fra Land ..	161		—	
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	2012		—	
— egen og ved Hjælp fra Land ..	149		—	2587
				<hr/>
				4065
Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	79	Personer		
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	23		—	
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord ved Indstrandingen	53		—	155
				<hr/>
			Ialt....	4220

hvoraf 3,67 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø reddede	79	Personer		
og i samme forulykkede	27		—	106
Om Bord i 416 Skibe under svensk Flag befandt sig ialt				<hr/> 4326

Skibe, strandede under tysk Flag:

Med Besætning forliste	408	Skibe		
Uden Besætning («døde» Skibe)	32		—	440
Der bragtes flot efter Strandingen				<hr/> 278
			Ialt....	<hr/> 718

Reddede ved Redningsstationernes Baade ..	884	Personer		
— sammes Raketapparater	745		—	
— begge Apparater i Forening	27		—	1656
— privat Baad fra Land	571	Personer		
— anden privat Hjælp fra Land ..	314		—	
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	3719		—	
— egen og ved Hjælp fra Land ..	136		—	4740
				<hr/>
				6396
Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	157	Personer		
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	50		—	
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord under Strandingen	71		—	278
				<hr/>
			Ialt	6674

af hvilke 4,17 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø			
reddede	122	Personer	
og i samme forulykkede	57	—	179 Personer
Om Bord i 718 Skibe under tysk Flag befandt sig ialt			6853 Personer

Skibe, strandede under engelsk Flag:

Med Besætning forliste	218	Skibe	
Uden Besætning («døde» Skibe)	26	—	244 Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen	264	—	
og af »døde« Skibe	4	—	268 —
			Ialt.... 512 Skibe

Reddede ved Redningsstationernes Baade ..	810	Personer	
— sammes Raketapparater	629	—	
— begge Apparater i Forening	50	—	1489 Personer
— privat Baad fra Land	365	Personer	
— anden privat Hjælp fra Land ..	255	—	
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	3776	—	
— egen og ved Hjælp fra Land ..	239	—	4635 —
			6124 Personer

Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	129	Personer	
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	122	—	
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord under Strandingen	38	—	289 —
			Ialt 6413 Personer

af hvilke 4,51 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø			
reddede	220	Personer	
og i samme forulykkede	39	—	259 Personer
Om Bord i 512 Skibe under engelsk Flag befandt sig ialt			6672 Personer

Skibe, strandede under hollandsk Flag:

Med Besætning forliste	178	Skibe	
Uden Besætning («døde» Skibe)	8	—	186 Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen	90	—	
og af »døde« Skibe	3	—	93 —
			Ialt.... 279 Skibe

Reddede ved Stationernes Redningsbaade ..	193	Personer		
— sammes Raketapparater	216	—		
— begge Apparater i Forening	5	—	414	Personer
— privat Baad fra Land	193	Personer		
— anden privat Hjælp fra Land ..	106	—		
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	865	—		
— egen og ved Hjælp fra Land ..	85	—	1249	—
			<hr/>	
			1663	Personer
Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	18	Personer		
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	6	—		
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord under Strandingen	28	—	52	—
			<hr/>	
			Ialt ..	1715 Personer

af hvilke 3,03 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø reddede	34	Personer		
og i samme forulykkede	27	—	61	Personer
			<hr/>	

Om Bord i 279 Skibe under hollandsk Flag fandtes ialt 1776 Personer

Skibe, strandede under russisk Flag (herunder Finland og Randstaterne).

Med Besætning forliste	86	Skibe		
Uden Besætning («døde» Skibe)	6	—	92	Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen			62	—
			<hr/>	
			Ialt....	154 Skibe

Reddede ved Stationernes Redningbaade ..	332	Personer		
— sammes Raketapparater	269	—	601	Personer
— privat Baad fra Land	577	—		
— anden privat Hjælp fra Land ..	284	—		
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	1030	—		
— egen og ved Hjælp fra Land ..	19	—	1910	—
			<hr/>	
			2511	Personer

Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	27	Personer		
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	9	—		
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord under Strandingen	9	—	45	—
			<hr/>	
			Ialt....	2556 Personer

af hvilke 1,76 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø			
reddede	44	Personer	
og i samme forulykkede	16	—	60 Personer
Om Bord i 154 Skibe under russisk Flag (herunder Fin-			
land og Randstaterne) fandtes ialt	2616	Personer	

Skibe, strandede under fransk Flag:

Med Besætning forliste	47	Skibe	
Uden Besætning («døde» Skibe)	2	—	49 Skibe
Der bragtes flot under Strandingen			30 —
			Ialt.... 79 Skibe

Reddede ved Stationernes Redningsbaade ..	86	Personer	
— sammes Raketapparater	72	—	158 Personer
— privat Baad fra Land	31	Personer	
— anden privat Hjælp fra Land ..	80	—	
— Skibenes Flotbringelse og ved			
egen Hjælp	422	—	
— egen og ved Hjælp fra Land ..	29	—	562 —
			720 Personer
Forulykkede ved Skibenes Sønderslagning ..	25	Personer	
Forulykkede ved eget Landingsforsøg	13	—	
Ihjelslaaede eller skyllede over Bord under			
Strandingen	4	—	42 —
			Ialt 762 Personer

af hvilke 5,51 pCt. forulykkede.

Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø			
reddede	16	Personer	
Om Bord i 79 Skibe under fransk Flag fandtes	778	Personer	

Strandede Skibe af andre Nationaliteter end forannævnte:

Med Besætning forlist	11	Skibe	
Uden Besætning («døde» Skibe)	1	—	12 Skibe
Der bragtes flot efter Strandingen	22	—	
og af «døde» Skibe	1	—	23 —
			Ialt.... 35 Skibe

Reddede ved Stationernes Redningsbaade ..	132	Personer	
— sammes Raketapparater	11	—	143 Personer
— privat Baad fra Land	21	Personer	
— anden privat Hjælp fra Land ..	2	—	
— Skibenes Flotbringelse og ved egen Hjælp	452	—	475 —
			<u>618 Personer</u>
Forulykkede ved eget Landingsforsøg			6 —
		Ialt	<u>624 Personer</u>
af hvilke 0,95 pCt. forulykkede.			
Til Besætningerne hørte endvidere i aaben Sø reddede			83 —
Om Bord i 35 Skibe af forskellig Nationalitet fandtes			<u>707 Personer</u>

Redningsbaadenes Konstruktion m. m.

DA Konstruktionen af de heri Landet anskaffede Redningsbaade til Tider har været Genstand for offentlig Meningsudveksling, vil man her søge at give en Fremstilling af Baadenes Konstruktion fra Redningsvæsenets Oprettelse og ned til vore Dage.

De Egenskaber, som adskiller Redningsbaadene her i Landet fra almindelige Fartøjer, er dels, at de er synkefri, hvilket er opnaaet ved i Baaden at anbringe et Antal lufttætte Kasser, dels at de er i Stand til at lænse sig selv for det ovenfra indstrømmende Vand, idet der i Bunden af Baaden (og fra i Begyndelsen af Firserne ogsaa i Siderne) er anbragt Udløbsrør eller Ventiler, som aabner sig, naar der kommer en Del Vand i Baaden, men lukker sig selv ved Vandets Tryk ude fra, og som under svær Søgang bestandig holdes aabne, saaledes at Baaden alene bæres af Luftkasserne. Derimod er der ved Konstruktionen af de danske Redningsbaade ikke lagt an paa at sætte Baadene i Stand til at rejse sig selv paa ret Køl efter at være kæntrede. Denne Egenskab, som paa andre Steder i tidligere Tid, og navnlig i England, er fremhævet som et for en Redningsbaad væsentligt Gode, har man nemlig maattet opgive af Hensyn til de lokale Forhold her i Landet, som gør Krav paa andre Egenskaber ved Baaden, der ikke vil kunne opnaas jævnsides med, at Baaden konstrueredes saaledes, at den, efter at være kæntret, atter kunde rejse sig paa ret Køl. Ligesom nemlig Hensynet til de slette Veje, ad hvilke det vilde blive nødvendigt i Strandingstilfælde at transportere Baadene, maatte føre til ved Konstruktionen at lægge Vægt paa Lethed for Transporten paa Land, saaledes maatte det, for at Baadene kunde klare sig i Brændingerne og under Landsætningen løbe langt op paa Stranden, være af særdeles Vigtighed, at Baadene var meget letflydende. Skulde imidlertid Fartøjet være i Stand til at rejse sig paa ret Køl efter at være kæntret, maatte dette bevirkes ved at anbringe forøget Vægt i Bunden af Fartøjet, hvilket selvfølgelig vilde besvære Transporten over Land, og derhos ved at placere Luftkasserne i Enderne af Baaden, medens Hensynet til Baadens Letflydenhed medfører, at Kasserne hovedsagelig maa anbringes i Bunden af samme. Derimod lagde man ved

Baadens Konstruktion fra den første Tid Vægt paa at gøre dem særdeles stive og utilbøjelige til at kæntre. Iøvrigt maatte det ogsaa være Tvivl underkastet, om det under vore Kystforhold virkelig vilde være til Gavn, at Baaden, efter at være kæntret, kunde rejse sig selv, da det under en voldsom bevæget Sø vilde være forbundet med megen Vanskelighed for Mandskabet, som var kastet ud af Baaden, at arbejde sig op ad dens høje Sider og ind i Baaden, medens der derimod er mere Sandsynlighed for, at den kæntrede Baad med Bunden i Vejret, navnlig ved Hjælp af de paa samme udvendig anbragte Liner (Guirlander) samt de i Kimingen anbragte Haandfangslister, vil kunne tjene til Frelse for Mandskabet, naar dette er iført de anordnede Redningsbælter. Medens altsaa Lethed for Transporten over Land, Letflydenhed og Stivhed er de Egenskaber, som man efter de herværende Kystforhold væsentligst har søgt at opnaa, er der iøvrigt, saaledes som det vil fremgaa af nærværende Fremstilling, ved Konstruktionen af Baadene foretaget forskellige Forandringer, hvilket navnlig er sket for, uden at opgive de foran nævnte Hovedprincipper, saavidt muligt at imødekomme de Ønsker, som fra vedkommende Redningsmandskaber i Henhold til deres ved Baadens Brug indhøstede Erfaringer efterhaanden blev fremsatte. Af Fremstillingen vil det ogsaa fremgaa, at det selvrejsende Princip ogsaa har været forsøgt ved et Par Baade her i Landet, men at man atter er gaaet bort herfra og har anbragt Baade af den almindelige Type ved de paa-gældende Stationer, da de selvrejsende Baade kasseredes paa Grund af Slid og Ælde.

Naar der her gives en Fremstilling af Detaillerne ved de forskellige Baades Konstruktion, forbigaas dog den første Redningsbaad, som i sin Tid anbragtes ved Aggerkanal, men som allerede ved Redningsvæsenets Organisation paa Grund af dens mindre hensigtsmæssige Dimensioner, blev ombyttet med en af de almindelige Baade. Den anden her i Landet byggede Redningsbaad, nemlig den, som i 1847 blev skænket af Frimurerlogen i København, og som i en lang Aarrække var anbragt ved Stationen Flyvholm, var bygget efter de samme Principper, som senere er lagt til Grund ved Bygningen af de danske Redningsbaade.

Baaden var bygget af fuldstændig gennemtørret Elmetræ med Oplængere af bøjet Asketræ. Den var 26 Fod lang, $6\frac{1}{2}$ Fod bred og $2\frac{1}{2}$ Fod dyb. Baaden var klinkbygget, med en flad Køl paa 8 Tommers Bredde samt 2 Kimingskøle, der havde 12 Range af $4\frac{1}{2}$ Linies Tykkelse paa hver Side og 27 Oplængere paa hver Side, som overalt var sammenføjede til Bordene med gennemgaaende Kobber-Nitnagler. Baaden havde 6 Tofter og var bestemt til at ros med 6 Aarer. Den var skarpere under Vandet Agter end For, men Agterstævnen var næsten lige. Indvendig i Baaden var der saavel i Bunden som under Tofterne anbragt lufttætte Kobberkasser, og i Bunden var der Udløbsrør. Baadens Vægt var knapt 2000 Pund, og den havde kostet 1240 Rdl. Baaden var bygget af Skibsbygmester *Bonnesen* i København, som allerede i Aaret

1844 paa en Rejse i England havde gjort sig bekendt med de bedste Konstruktioner af Redningsbaadene dér.

Efter nøjagtig Undersøgelse og Overvejelse af det foreliggende Materiale og efter Sammenligning med de bedste Modeller af engelske Redningsbaade, blev den nedsatte Redningskommission enig med Skibsbygmester Bonnesen om Affattelsen af en Tegning, hvorefter de nye Baade vilde være at bygge, og efter at denne Tegning havde været forelagt Marinens Fabrikmester til Bedømmelse, og af ham var blevet billiget, blev den lagt til Grund for Arbejdets Udførelse.

De første fire Baade, som saaledes blev byggede efter denne Tegning, nemlig til Kandestederne, Nørre-Tornby, Løkken og Sønderlyngvig, afveg i deres Konstruktion ikke meget fra den nys omtalte Baad. I Formen faldt de noget mere ud i Siderne, For- og Agterenden var gjort hinanden saa lig, at Baadene med samme Lethed kunde roes frem og tilbage. Til Forfærdigelse af Luftkasserne valgtes der et mindre kostbart Materiale, idet man gjorde dem klinkbyggede af Træ. Det var oprindeligt Planen, at Baadene skulde styres med en Styreaare, men efter Kystboernes Forlangende, blev de ligesom alle senere Redningsbaade, ogsaa forsynede med Ror. Disse Baades Dimensioner var 26 Fod lange, 7 Fod brede og 2 Fod og 7 Tommer dybe, Dybgaændet var $8\frac{1}{2}$ Tomme, og Baadens Vægt var 2295 Pund.

Efterhaanden som disse Baade oversendtes til Stationerne og dér var prøvede, indhentedes Meningsytringer om Baadene; fortrinsvis fra de Folk, som skulde benytte dem, og der indgik meget fordelagtige Bedømmelser af Baadene.

Imidlertid var Redningsfartøjerne noget nyt for Kystbeboerne, som de havde Besvær med at vænne sig til, hvorfor der fra flere Sider ytrede Ønsker om, at der ved Bygningen af flere Redningsbaade maatte søges mere Lighed med de hos dem brugelige Kystbaade, navnlig at de maatte gøres mindre brede i Boven og med højere, mere skydende Stævne. For at imødekomme disse Ønsker, forfattedes en ny Tegning, der, med Bibeholdelse af Redningsbaadenes principielle Egenskaber, fik en skarpere Bov og skydende Stævne. Ogsaa denne Tegning underkastedes Fabrikmesterens Prøvelse, som intet havde at bemærke imod Forandringen. Hoveddimensionerne for de 4 Baade, der byggedes efter denne Tegning, var 30 Fod lang, 7 Fod bred, 2 Fod og $4\frac{1}{2}$ Tomme dyb, og Baaden havde 9 Tommers Dybgaende og vejede 2250 Pund; de anbragtes ved Skagen, Lønstrup, Hanstholm og Nørre-Vorupør.

Efter at disse Baade i længere Tid havde været prøvede, viste det sig, at de, uagtet de maatte erkendes for særdeles brugbare til Redningsbrug, ikke var fuldt saa stive som de først byggede. Da Beboerne desuagtet vedblev at foretrække Baade med høje og skydende Stævne, byggedes de næste 3 Baade ligesaadan, men med noget fyldigere Vandlinier for og agter. Disse 3 Baade, som vejede 2200 Pund, placeredes ved Blokhus, Aggerkanal og Blaavand.

Senere byggedes 4 Baade til Stationer, som først efter Emanationen af

Loven af 26. Marts 1852 blev bestemte at skulle forsynes med Redningsbaade, nemlig i Aaret 1854 til Stationerne ved Lildstrand og Vedersø og i 1856 til Stationerne ved Slettestrand og Tuskjær. Disse Baade, som kun vejede 1987 Pund, byggedes nærmest efter den først antagne, fyldigere Type, for paa denne Maade at opnaa den største Stivhed. Disse Baade forsynedes med Luftkasser, forfærdigede af Blik i Stedet for som tidligere af Træ.

Dernæst kom der under Bygning to nye Baade, bestemte til de da oprettede nye Stationer ved Thorupstrand og Nymindegab. Tegningen til disse Baade, som blev affattet efter, at der havde været givet Skibsbygmester Bonnesen Lejlighed til, paa en langs Nørrejylland's Vestkyst foretagen Rejse, at anstille Prøver med de der stationerede Baade, blev, forinden den blev approberet af Indenrigsministeriet, gennem Marineministeriet forelagt Søetatens Konstruktions-Kommission til Bedømmelse og bifaldet af denne. Forandringerne var ikke meget betydelige; Baadene var noget skarpere tæt mod Stævnene og noget fyldigere i de øverste Vandlinier, Luftkasserne var forfærdigede af Kobber.

Da Redningsbaadene i 1860 skulde bygges til den da oprettede Station ved Aalbæk og til den udvidede Station ved Klitmøller, søgte Ministeriet at skaffe sig nærmere Kundskab om de af Joseph Francis i New York konstruerede, af galvaniserede Jernplader byggede Redningsbaade, der var tagne i Brug flere Steder, navnlig i Nordamerika. Af de modtagne Oplysninger fremgik det, at Baadene kunde bygges langt billigere end Træbaade, idet en Jern-Redningsbaad af 26 Fods Længde og en Vægt af 1150 Pund, kun vilde koste 650 Rdl., men da der imidlertid ingen tilforladelig Oplysning kunde faas om disse af tynde Plader sammensatte Baades Durabilitet, havde man Betænkelighed ved at indføre dem. De nye Baade blev derfor byggede af Træ efter den senest vedtagne Type og med Luftkasser af Kobber; de leveredes af Skibsbygmester Bonnesen og kostede 1650 Rdl. Stykket.

Da der det paafølgende Aar var bleven bestemt, at der skulde oprettes en med Redningsbaad forsynet Station ved Rindby paa Fanø, og da der var fremkommet yderligere Oplysninger om de nævnte af Jern byggede Redningsbaades Brugbarhed, syntes der at være nogen Rimelighed for, at disse Baade, naar deres Konstruktion lempedes noget efter vore Kystforholds særegne Beskaffenhed, vilde være tjenlige, og der blev derfor hos Skibsbygmester Bonnesen bestilt en saadan Baad. Denne blev anbragt ved Stationen Rindby, men efter at have været i Brug der i nogle Aar, var man kommen til den Erfaring, at den havde forskellige Mangler, som gjorde den mindre skikket til at bruges efter sin Bestemmelse; den blev derfor sendt til København for at underkastes en Undersøgelse og derefter foretoges de fornødne Forandringer ved den. Baaden blev imidlertid kasseret og solgt.

Efter at Ulykken var sket den 27. December 1862, hvor Skagens Redningsbaad kæntrede under Forsøget paa at redde Besætningen fra den stran-

dede Brig »Daphne« (omtalt andet Steds i nærværende Fremstilling), lod Ministeriet i den Anledning anstille Undersøgelser, men det viste sig ved disse, at Grunden til Ulykken snarere maatte søges i et Sammenstød af uheldige Omstændigheder og en mindre forsigtig Manøvrering med Baaden, end i nogen væsentlig Fejl ved denne. Men Ministeriet fandt sig dog i Anledning af det passerede opfordret til at underkaste Spørgsmaalet om Redningsbaadens Konstruktion en fornyet Overvejelse. Om der end nemlig var Grund til at antage, at Redningsbaadens hidtil benyttede, fra sagkyndig Haand udgaaede og med Omhyggelighed og Grundighed prøvede Konstruktion i det hele var vellykket og heldig afpasset efter Beskaffenheden af de Lokalteter, under hvilke Baadene skulde virke, fremtraadte det dog som noget ikke usandsynligt, at Mangler i en eller anden Retning ved samme kunde være at afhjælpe, og at de senere Aars Erfaringer og Kendskab til de Principper, der paa andre Steder havde vundet Anerkendelse, kunde lede til at indføre Forbedringer, og at det navnlig ved en saadan fornyet Drøftelse af Sagen vilde kunne lykkes at naa til en Konstruktion, ved hvilken Hensynet til Baadens Letflydenhed i højere Grad, end det hidtil havde været Tilfældet, forenedes med Hensynet til at gøre dem saavidt muligt kæntrfri. Og selv om en ubetinget Anerkendelse og Anbefaling af den hidtil brugte Konstruktion skulde fremgaa som det eneste Resultat af den nævnte Undersøgelse, forment man, at allerede herved ikke lidet vilde være vundet, idet et saadant Resultat ikke vilde kunne andet end hos Kystboerne styrke den Tillid til Redningsbaadene, uden hvilken Redningsvæsenet ikke vilde kunne virke, men som ved Begivenheder som den nysnævnte, let kunde svækkes.

Ledet af disse Hensyn overdrog Ministeriet Orlogskaptajn *Ipsen*, Kaptajnløjtnant, Underfabrikmester *Schønheyder*, Løjtnant af Marinen *Duntzfeldt*, Vaterskout *Poulsen* og Skibsbygmester *Brandt* til at træde sammen i Kommission under førstnævntes Forsæde, for at undersøge og bedømme Hensigtsmæssigheden af Redningsbaadens Konstruktion, samt at fremkomme med Forslag til de Forandringer og Forbedringer, der maatte være at foretage ved denne. Da Kommissionens Betænkning fremkom, blev den tilstillet Bestyreren af Redningsvæsenet med Anmodning om efter Konference, saavel med de dygtigere blandt Stationsopsynsmændene som ogsaa med Kontrolløren ved Fiskeriet i Limfjorden, Kammerraad *Andersen*, der tidligere havde været i Redningsvæsenets Tjeneste, at ytre sig om samme. Bestyreren afgav derefter Erklæring, men paa Grund af de ekstraordinære Forhold i Anledning af Kriegen, kunde Sagen ikke føres til Afslutning. Imidlertid fremkom der fra Skibsbygmester *Bonnesen* en Konstruktion til en ny Baad, og det overdroges ham at bygge en Prøvebaad derefter.

Denne Baad havde betydelig større Bærekraft og var meget stivere end de tidligere Baade, og den var indrettet til at rejse sig efter en Kæntring. Dette opnaaedes dels ved Anbringelsen af store Endekasser og dels derved, at Baa-

den, naar den var kommet i Vandet, ved Hjælp af to anbragte Haner indtog Vandballast i en dertil bestemt, omtrent 2 Tommer under Dækket værende Beholder, der rummede ca. 600 Pund Vand. Baaden var 28 Fod 3 Tommer lang, 7 Fod 6 Tommer bred og 3 Fod 2 Tommer dyb paa Middelspartet; den var bygget med 2 Lag Beklædning, det inderste løbende diagonalt med Kølen, det yderste med samme Flugt som paa en almindelig Baad. Med Ror vejede Baaden 2884 Pund, medens de ældre 26 Fods Baade kun havde en Vægt paa 2650 Pund. Baadens Dybgaende var, naar den laa tom, 7 Tommer, med fyldt Vandbeholder $7\frac{3}{4}$ Tomme. Med en Ballast i Baaden af 4738 Pund stod Vandet i Højde med Dækkets Overkant midtskibs, og det tilsvarende Dybgaende var da $14\frac{1}{2}$ Tomme. Med 28 Mand i den ene Side af Baaden kændtes den saa meget over, at Rælingen befandt sig i Vandfladen. Baaden havde 4 Tofter og var bestemt til at roes af 8 Mand. Den var forsynet med 7 Luftkasser, der ikke var i Forbindelse med hverandre, den største af disse dannedes af Dækket og hele Bunden af Baaden; ovenpaa Dækket fandtes i hver Ende en stor Luftkasse, og endelig var en saadan anbragt under hver Tofte. Paa de større Luftkasser fandtes Ventiler, gennem hvilke det Vand, der trængte ind i Kasserne, kunde udtømmes, naar Baaden kom paa Land. 6 selvlukkende Ventiler, som havde Rør ned gennem Bundkassen, tjente til Afløb for det Vand, der skyllede ind over Dækket. For at skaffe Lufttræk, naar Baaden var paa Land, var en Luge anbragt i hver Ende af Dækket. Baaden kostede 1800 Rdl. Ministeriet havde først paatænkt at anbringe Baaden ved Skagen, men da den ikke syntes at tiltale denne Stations Besætning og desuden paa Grund af sin Størrelse og Tyngde maaske heller ikke vilde være passende for Forholdene ved Skagen, blev denne Plan opgivet, hvorefter Baaden efter Andragende fra Stationen Klitmøller, hvis Mandskab efter en anstillet Prøve, havde erklæret sig tilfreds med den, blev anbragt sammesteds. Klitmøllers tidligere Baad blev midlertidig anbragt ved den nyoprettede Station i Tversted, indtil den for denne Station bestemte Baad kunde blive bygget.

Det paafølgende Aar blev der af Skibsbygmester Bonnesen bygget en Redningsbaad efter samme Konstruktion som den nysnævnte, dog med forskellige af Vaterskout Poulsen foreslaaede Forandringer, der navnlig gik ud paa at give Baaden en Længde af 30 Fod, at gøre Enderne lavere, for at den skulde tage mindre Vindfang, samt at forsyne den med løse Endeluftkasser, der kunde aftages, saaledes at Transporten derved kunde lettes, samt endelig at indrette Aabningerne i Ballastrummet saaledes, at Vandfyldningen kunde ske hurtigere end hidtil. Baaden, som kostede ca. 1900 Rdl., blev anbragt ved den nye Station i Tversted, og den Baad, som midlertidig havde været paa dette Sted, førtes derefter til Stationen Rindby, som havde været ude af Virksomhed, siden Jernbaaden derfra førtes bort.

Da Redningsstationen Gl. Skagen i 1869 blev oprettet, blev der atter af Skibsbygmester Bonnesen bygget en Redningsbaad af samme Slags som den

nysnævnte, dog atter med nogle Forbedringer, der navnlig tilsigtede at give den en større Selvrejsningsevne.

Der hengik nu nogle Aar, i hvilke der ikke blev bygget Redningsbaade; men derimod blev der bygget flere af Branddirektør Mathiesen konstruerede Pontonfartøjer; men disse viste sig at være upraktiske, navnlig med Hensyn til Transporten, og ingen af de Steder, hvor de anbragtes, og hvor de flere Gange prøvedes, fik Mandskabet Tillid til dem. —

Men da det ved Lov af 10. April 1874 var bestemt, at der ved Vesterø paa Læsø skulde oprettes en saavel med Redningsbaad som med Raketapparat forsynet Station, opstod der Spørgsmaal om Bygning af en ny Redningsbaad til denne. Da Ministeriet tillige havde bestemt sig for at søge Bevilling til Anskaffelse af en ny Baad til Stationen Østerby paa Læsø, der, siden det Pontonfartøj, der havde været anbragt dér, var blevet flyttet bort, var uden Redningsfartøj, og det paa Grund af de i flere Henseender ejendommelige Forhold ved Læsø ikke stod Ministeriet klart, om Redningsbaade af den sædvanlige Konstruktion vilde passe for denne Ø, eller om der muligt kunde være Grund til at give de nye Baade en noget afvigende Indretning, fandt man det rigtigst, at dette Spørgsmaal blev gjort til Genstand for en nærmere Undersøgelse og Overvejelse af sagkyndige. I Henhold hertil blev det overdraget Bestyreren af Det norrøjske Redningsvæsen i Forening med Føreren af Fyrskibet i Læsø Rende, Kaptajn *J. P. Larsen*, og Premierløjtnant i Marinen *A. W. Bonnesen* under Ledelse af Ministeriets tekniske Konsulent i de Redningsvæsenet vedrørende Anliggender, Kommandør *Malthe Bruun*, at forhandle og afgive Betænkning saavel angaaende det særlige Spørgsmaal om Indretningen af de til Læsø bestemte Baade, som angaaende det almindelige Spørgsmaal, om den rette Konstruktion af vore Redningsbaade og om Indførelse af Forbedringer ved de alt forhaandenværende Baade. De nævnte sagkyndiges Forslag gik ud paa, at den til Stationen Vesterø bestemte Baad burde gives omtrent samme Form som den da ved Skagen anbragte Redningsbaad, dog saaledes, at den blev noget fyldigere til Enderne i Rælingstrækket, 10% Tomme lavere paa Stævnene og 5 Tommer højere paa Middelspartet, samt at den indrettedes til efter Omstændighederne at kunne føre Sejl og til den Ende forsynedes med en 5 Fod lang Sænkekøl, en Mast, et Spidssejl og en Stagfok. Til Stationen Østerby foresloges en Baad i alt væsentlig efter Model af den da ved Flyvholm stationerede Redningsbaad. Begge de nye Baade vilde derefter komme til at svare til de mindste og letteste af de da af Redningsvæsenet benyttede Fartøjer. Med Hensyn til det almindelige Spørgsmaal om den rette Konstruktion af Redningsbaadene, ved hvis Drøftelse nærmest var taget Hensyn til Forholdene paa Jyllands Vestkyst, udtalte de sagkyndige sig for frendeles at bibeholde den Model, der med mindre betydelige Afvigelser var benyttet til de fleste siden 1857 byggede Baade, idet det navnlig med Hensyn til Spørgsmaalet om Selvrejsningsevnen fremhævedes, at denne Egenskab ikke kunde anses for

saa værdifuld, at det kunde tilraades, for at opnaa den, at gøre Baaden betydelig tungere og vanskeligere at ro. Da Ministeriet intet fandt at indvende imod de saaledes fremsatte Forslag, blev der til Stationen Vesterø hos Skibsbygmester Bonnesen bestilt en Baad af nysnævnte Konstruktion, ligesom der hos samme Bygmester, overensstemmende med de sagkyndiges Forslag, blev bestilt en Baad til Stationen Østerby. Baaden til Vesterø blev i Foraaret 1875 overført til Stedet, og en kort efter afholdt Øvelse, der væsentlig foretoges under Sejl med stiv Kuling, løb særdeles heldig af, og Mandskabet var meget tilfreds med Baaden. I 1876 ankom den nye Baad til Østerby, og denne viste sig ogsaa i enhver Henseende hensigtssvarende.

Ved Skagen foregaar de fleste Strandinger i betydelig Afstand fra Land, og da der derfor paa dette Sted følte Trængsel til en større og kraftigere Redningsbaad, havde Ministeriet allerede i længere Tid været betænkt paa ved passende Lejlighed at lade Skagens Baad, der forøvrigt var fuldstændig tjenstdygtig, afløse af en ny og mere hensigtssvarende. En saadan Lejlighed tilbød sig i 1875, idet der, navnlig efter at Sejladsen gennem Graadyb til Havnen ved Esbjerg havde antaget et større Omfang, havde vist sig Trængsel til Anbringelse af en Redningsbaad ved de saakaldte »Svenske Knolde« paa den øde Tange Skallingen, omtrent to Mil Syd for Stationen Blaavand, idet Forholdene paa denne Tange var af den Beskaffenhed, at det i de allerfleste Tilfælde, hvor der var Anvendelse for Redningsapparaterne, var umuligt at føre disse fra Blaavand til Strandingsstedet, fordi det mellemliggende Land overskylles af Søen, dog i Almindelighed ikke i højere Grad end at Tangen kan passeres af Mandskab og Heste. Man havde imidlertid ikke til Hensigt at oprette nogen ny Redningsstation, idet det mentes, at Redningsbaaden kunde betjenes fra Blaavand. Paa Finansloven for 1876—77 søgtes der da de fornødne Midler til Bygningen af en ny Redningsbaad til Skagen, hvorefter denne Stations Baad skulde føres til Svenske Knolde. Bevillingen blev givet, men da Skibsbygmester Bonnesen, der havde bygget saa godt som alle Redningsbaadene til Redningsvæsenet her i Landet, i 1875 havde nedlagt sit Skibsbyggeri, opstod der Spørgsmaal om, hvem man skulde overdrage Bygningen af den nye Baad. Ved velvillig Imødekommenhed fra Marineministeriets Side lykkedes det i saa Henseende at opnaa en heldig Ordning, idet det nævnte Ministerium indvilgede i, at Baaden byggedes paa Orlogsværftet af privat Skibsbygger *Lund*, der havde deltaget i Bygningen af alle de tidligere Baade, men som ikke selv havde noget Værft. Materialet leveredes af Orlogsværftet, medens *Lund* selv sørgede for den fornødne Arbejdskraft og Værktøjet. Den nye Baad, der var 2½ Fod længere end Skagens tidligere Baad, noget fyldigere i Vandlinien, forholdsmaessig bredere samt 5 Tommer højere midtskibs, blev færdig i Foraaret 1877 og overført til Skagen, hvorefter dennes tidligere Baad, saaledes som bestemt, førtes til Svenske Knolde.

Kort efter at Skibsbygmester Bonnesen havde nedlagt sit Skibsbyggeri,

afgik han ved Døden. Ministeriet havde forinden for en Købesum af 1500 Kr. erhvervet den ham tilhørende Samling af Arbejdstegninger og Modeller til Redningsbaade, hvilken Samling var af stor Interesse, fordi der i den findes en Fremstilling af den Udvikling, der i Aarenes Løb har fundet Sted med Hensyn til Redningsbaadenes Indretning og de forskellige Forandringer og Forbedringer, der i Aarenes Løb var foretagne.

Efter at det ved Lov af 29. Marts 1878 var bleven bestemt, at der skulde oprettes en Redningsstation paa Anholt, blev der truffet Foranstaltning til Bygning af en Redningsbaad af samme Størrelse og i det væsentlige af samme Konstruktion som den til Stationen Vesterø byggede Baad. Baaden byggedes af Skibsbygger Lund paa samme Maade som ved Baaden til Skagen, og den anbragtes ved Stationen Anholt den 1. Maj 1879.

Saaledes som tidligere anført, blev den første efter Selvrejsningsprincippet byggede Redningsbaad anbragt ved Stationen Klitmøller. Dette System blev imidlertid paa Grund af de dermed forbundne Ulemper i andre Henseender snart forladt ved Bygningen af de senere Redningsbaade. Disse Ulemper var særlig fremtrædende ved Klitmøller-Baaden, idet de i den anbragte høje Endeluftkasser bevirkede, at den var tung at transportere og vanskelig at drive frem mod Vind og Sø, hvilket særlig viste sig ved den ulykkelige »Sleipner« Stranding. Man ansaa det derfor for nødvendigt at bygge en ny, ikke selvrejsende Baad til Klitmøller, og denne Baad vandt snart Mandskabets fuldstændige Tilfredshed. Den ældre, selvrejsende Baad blev overført til Orlogsværftet, hvor Baaden til Klitmøller ogsaa var bygget, og den blev dér fuldstændig ombygget, navnlig blev saaledes Selvrejsningsevnen taget fra den. Redningsbaaden blev derefter anbragt ved Stationen Flyvholm, hvis Baad var gammel og skrøbelig. Denne førtes dog til Thyborøn for i Nødstilfælde at kunne bruges ved den derværende Raketstation.

De senere til Redningsvæsenet byggede Baade er alle byggede paa Orlogsværftet af Baadebygmester *Frørup*, som indlagde sig megen Fortjeneste af disse, og deres Form og Bygningsmaaden bibeholdtes i det væsentlige op til den nyeste Tid.

De første af disse Baade byggedes i 1882 og var bestemt til Afløsning af de siden 1852 ved Kandestederne og Nørre-Tornby værende Baade. Disse nye Baade adskilte sig fra de senest til Skagen og Klitmøller byggede Baade derved, at de havde mindre fremspringende Stævne, men dog den samme Længde i Vandlinien, nemlig 30 Fod, hvorimod de var lidt bredere og fyldigere midtskibs. Herved, saavel som ved nogen Forandring med Hensyn til Luftkasserne, blev de betydelig stivere samt noget mere letroende. De indrettedes til at roes med 5 Aarer paa hver Side i Stedet for 6, og Afstanden mellem Tofterne blev derefter saa stor, at Mandskabet havde fuldstændig fri Plads til at strække Armene ud og kunde anvende al Kraft og Opmærksomhed paa Aarerne, ligesom der ogsaa blev indvunden større Rum til at modtage de skibbrudne. De

to udskiftede Redningsbaade blev anbragt ved de to samtidig oprettede Bistationer ved Spirbakken og Skiveren.

Det paafølgende Aar byggedes to lignende Baade til Stationerne Løkken og Blokhus. Disse Baade kostede, tillige med nye Vogne, tilsammen 9,700 Kr. Vægten af Baaden var i tom Tilstand (uden Luftkasser og hele Tilbehør) ca. 1700 Pund, men i fuldt udrustet Tilstand var Vægten 3470 Pund. De udskiftede Baade anbragtes ved Skiveren og Thyborøn til Afløsning af de der-værende Baade, som derefter solgtes.

I 1884 byggedes der tre Baade af samme Konstruktion til Stationerne Lønstrup, Sønderlyngvig og Blaavand. Bestyreren af Redningsvæsenet havde i 1883 foretaget en Rejse til England for at besøge den i Forbindelse med den internationale Fiskeriudstilling i London arrangerede Udstilling af Redningsapparater, samt for samtidig at gøre sig bekendt med det engelske Redningsvæsens daværende Tilstand. Efter de herved indvundne Erfaringer, bragtes forskellige Forbedringer i Forslag, hvoraf vedrørende Redningsbaadene skal fremhæves: I Redningsbaadene saavel i England som i Danmark var Afløbet af Ovenvand hidtil sket gennem Baadens Bund ved et Antal af 2 til 6 Rør, i hvis Overkant der i den nyere Baad var indsat en selvvirkende Ventil. Denne Indretning fræmbød den Ulempe, at de mange Gennembrydninger i Baadens Bund svækkede denne, og at Rørene ved Baadens Ud- og Landsætning let blev tilstoppede af Sand og Grus. Man havde derfor i England begyndt paa at lade Afløbet fra Baaden tillige ske ved firkantede Aabninger i Siderne ovenover Bundkassen, 2 paa hver Side; Disse Aabninger forsynedes med selvvirkende, sluttende Klapper, der aabnes eller lukkes ved Vandets Tryk, henholdsvis inden- eller udenbords. Da denne Afløbsmaade maatte anses som en Forbedring, blev det besluttet at indføre den her i Landet, og den bragtes første Gang i Anvendelse ved de nysnævnte 3 nye Baade. Den er bleven bibeholdt ved alle senere byggede Baade, og ved de tidligere leverede Baade af samme Konstruktion blev der nogle Aar derefter ved udsendte Baadebyggere fra Orlogsværftet indsat lignende Ventiler.

Efter at Kommandør i Flaaden *Braëm* fra Amerika havde ladet hjembringe et Eksemplar af de Baade, som i Almindelighed benyttedes af Redningsvæsenet i De Forenede Stater, de saakaldte »surf boats«, tilbød han det danske Redningsvæsen at gøre sig bekendt med samme. Da disse surf-boats syntes at frembyde væsentlige Fordele, idet de navnlig foruden at være langt billigere, tillige er betydelig lettere, og altsaa hurtigere og bekvemmere at transportere end vore Redningsbaade, fandt Ministeriet, uanset de Mangler, der i andre Henseender var til Stede, idet de saaledes hverken var synkefri eller selvlænsende, sig foranlediget til at lade den omtalte Baad underkaste en sagkyndig Bedømmelse af Kommandør *Braëm* i Forening med Ministeriets Konsulent i Redningssager, Kontreadmiral Bruun, Baadebygmester Frørup og Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen. Overensstemmende med den af

disse Mænd afgivne Betænkning ansaa man det for rigtigst at lade anstille Prøve med Baaden ved en eller flere af de jydsk Redningsstationer, efter at der forinden var foretaget Forandringer ved den, navnlig for at gøre den synkefri, og man erhvervede derfor den fornødne Bevilling paa Finansloven for 1884—85 til at afkøbe Kommandør Braëm Baaden for Anskaffelsesprisen 1077 Kr. Ved Anbringelsen af 1400 Luftbeholdere af det af Premierløjtnant i Flaaden, Klixbüll, opfundne System, søgte man derpaa at gøre Surfbaaden synkefri og lod den føre til Redningsstationen Flyvholm, hvor den imidlertid ved en afholdt Prøve under temmelig rolige Forhold kæntrede. Den blev derefter bragt til Stationen Thyborøn, og paa dette Sted blev der Lejlighed til med den at redde 4 Personer, som befandt sig i Nærheden af Stationen, medens det omliggende Terræn var overskyttet af Havet, men senere har den aldrig været brugt. Nogle Aar efter dens Anbringelse blev den undersøgt af Redningsvæsenets Bestyrer, og det fandtes da, at alle de anbragte Luftbeholdere af Tarme var raadne og ubrugelige, og de maatte derfor udtages og erstattes med Kork. Surfbaaden blev en Del Aar senere solgt som ubrugelig.

I Aaret 1885 blev der igen bygget 3 nye Redningsbaade til Stationerne Hanstholm, Nørre-Vorupør og Vesteragger. Sidstnævnte Stations tidligere Baad anbragtes ved Thyborøn, og den derværende Baad solgtes, de 2 andre Stationers udskiftede Baade solgtes ligeledes.

I 1886 blev der bygget 4 nye Baade, nemlig til Stationerne Lildstrand, Flyvholm, Tuskjær og Vedersø. Af de udrangerede Baade blev Baaden ved Lildstrand anbragt ved Spirbakken. Flyvholms Baad blev efter en foretagen Istandsættelse ført til Stationen Tversted, hvis selvrejsende Baad var kassabel, og de 2 Baade fra Tuskjær og Vedersø anbragtes ved Thyborøn og Thorsminde, sidstnævnte for at anvendes i Nødstilfælde, naar det var umuligt at skaffe Redningsbaaden fra Stationen Tuskjær til Stede paa Strandingsstedet.

I 1887 blev der bygget ikke mindre end 10 Baade. De 5 af disse anbragtes ved de 2 nye Stationer Liløre og Sønderho, samt ved de 3 Stationer Søndervig, Haurvig og Veirs, der tidligere kun havde været forsynet med Raketapparater, men nu udvidedes til tillige at være Baadstationer. De 5 andre Baade anbragtes ved Stationerne Skagen, Slettestrand, Thorupstrand, Nymindegab og Rindby, hvis Baade var af ældre Konstruktion og de senest byggede underlegne, ligesom de i det hele lod en Del tilbage at ønske i Henseende til Styrke og Soliditet. Den bedste af disse Baade var Skagens, og da den iøvrigt var vel vedligeholdt og derfor formentes i Stand til at fyldestgøre de Krav, som Forholdene i Aalbækbugten stiller, blev den overført til Stationen Aalbæk, hvis hidtilværende Baad var af ældre Konstruktion. Denne Baad førtes derefter til Skiveren for at afløse den derværende Baad.

I 1888 byggedes en Baad til Gl. Skagen, og dennes hidtidige Baad overgik til en ny Bistation, Højen Vest.

I 1889 blev der bygget en ny Baad til Stationen Tversted, hvis 22 Aar

gamle Baad var af en mindre god Konstruktion, idet den var smallere end de nye Baade og i Stivhed og Bæreevne saavel som i Lethed paa Vandet og under Transporten lod en Del tilbage at ønske. De i 1887 ved Slettestrand og Thorupstrand udskiftede Baade blev anbragt ved de i 1889 oprettede Bistationer ved Uggerby og Rødhus.

I 1890 blev der bygget en ny Baad til Anbringelse ved den da nyoprettede Baadstation ved Lilleheden.

I 1891 byggedes 4 nye Redningsbaade. Den ene af disse anbragtes ved Stationen Vesterø, hvis tidligere Baad anbragtes ved den da oprettede Bistation ved Hornex. To andre Baade anbragtes ved Spirbakken og Thorsminde, hvis ældre Baade samt den tidligere Baad ved Hornex blev solgt. Den fjerde Baad var 4 Fod kortere end de sædvanlige Baade, den var bygget til Stationen Anholt, hvor der ogsaa i dette Aar var oprettet en Bistation, som forsynedes med den tidligere Baad paa Anholt.

I 1892 blev der bygget 3 nye Redningsbaade, nemlig til Stationerne Kandestederne, Blokhush og Thyborøn. De tidligere Baade ved Kandestederne og Blokhush anbragtes ved Bistationerne Skiveren og Rødhus, og disses tidligere Baade samt den tidligere Baad ved Thyborøn blev solgt.

I 1893 byggedes en ny Baad til Stationen Blaavand, hvis tidligere Baad anbragtes ved Bistationen Svenske Knolde til Afløsning af den derværende Baad, der var gammel og ubrugelig.

I 1894 blev der bygget 2 nye Baade, hvoraf den ene var til den da nyoprettede Station ved Stenbjerg. Den anden Baad anbragtes ved Stationen Østerby paa Læsø, hvis tidligere Baad førtes til Frederikshavn, for at underkastes en Istandsættelse. Det paafølgende Aar anbragtes den derefter ved den da oprettede Bistation ved Karred.

I 1895 blev der bygget 3 nye Baade. Af disse blev den ene anbragt ved Stationen Vesteragger i Stedet for den Baad, der samme Aar var gaaet tabt ved Ildsvaade foraarsaget ved Lynnedslag. De to andre Baade anbragtes ved Stationerne Anholt og Klitmøller, medens de tidligere Baade paa disse Steder anbragtes ved de da oprettede Bistationer ved Madshøl og Thyborøn Nord.

I 1896 blev der bygget 2 nye med Sænkekøl forsynede Redningsbaade. Den ene af disse blev anbragt ved den da oprettede Bistation Skagens Gren. Den anden Baad var oprindeligt bestemt til at oplægges paa Orlogsværftet, for i paakommende Tilfælde at haves til Raadighed som Reserveredningsbaad. Da der imidlertid ved Stationen Vesterø havde vist sig Trang til en Baad af nyere Konstruktion end den derværende Baad, der ofte kun med Vanskelighed kunde føres ud til Skibe, der var strandede i lang Afstand fra Kysten, saasom paa Nordre Rønner eller Nordvestrevet, og det i Følge en af Bestyreren for Det nørrejydske Redningsvæsen og Ministeriets Konsulent ved Bygningen af Redningsbaade, foretagen stedlig Undersøgelse maatte antages, at den omtalte nye Sænkekølsbaad kunde afhjælpe den forhaandenværende Trang, blev der truffet

fet den Ordning, at sidstnævnte Baad stationeredes ved Vesterø Station, medens den derværende Baad anbragtes paa Orlogsværftet til eventuel Benyttelse som Reserveredningsbaad.

I 1897 oversendtes denne Reservebaad til Stationen Aalbæk, hvis tidligere Baad blev afgivet til den da nyoprettede Baadstation ved Jerup. Der blev bygget en ny, med Vandballastkasse forsynet Redningsbaad til Stationen Vesteragger, hvis tidligere Baad førtes til Stationen Thyborøn-Nord, medens den der stationerede Baad oversendtes til Orlogsværftet, for at oplægges der som Reserveredningsbaad.

I 1898 byggedes der en ny med Ballastkasse forsynet Redningsbaad til Stationen Nørre-Thornby, hvis tidligere Redningsbaad derefter førtes til den nyoprettede Baadstation Skallerup Klit. Da den ældre, selvrejsende Baad ved Gl. Skagen, befandtes at være saa medtaget af dens mangeaarige og hyppige Brug, at den ikke længere uden Fare kunde benyttes, og Baaden efter en paa Orlogsværftet foretagen Undersøgelse ikke skønnedes egnet til Istandsættelse, blev den udrangeret. Den ved Aalbæk værende Redningsbaad belv midlertidig anbragt ved Gl. Skagen og Reserveredningsbaaden ved Aalbæk, indtil en ny Redningsbaad kunde blive anskaffet. Denne Anskaffelse skete det paafølgende Aar, og de 2 Redningsbaade førtes da tilbage til deres respektive oprindelige Steder.

I 1899 byggedes der en Redningsbaad, forsynet med Sænkekøl og Vandballastkasse til den da ny-oprettede Baadstation ved Grenaa Havn.

I 1900 blev der bygget 2 nye Redningsbaade. Af disse blev den ene, som var forsynet med Vandballasttank agter, anbragt ved Stationen Tversted, hvis tidligere Baad førtes til Stationen Uggerby, og dennes tidligere Baad blev udrangeret og solgt. Den anden var af en delvis ny Konstruktion, idet den var betydelig større, nemlig 35 Fod lang, den var dertil forsynet med 2 Sænkekøle og Ballasttank. Den anbragtes ved Bistationen Skagens Gren, hvis tidligere Baad førtes til Stationen Anholt. Den derværende 26 Fods Baad anbragtes ved Stationen Karred, hvis tidligere Baad var ubrugelig og blev bortsolgt.

I 1902 blev der bygget en ny større Redningsbaad af samme Type som Skagens Grens, og den anbragtes ved den da oprettede Bistation ved Blaa-vandshuk.

I 1907 oprettedes den nye Baadstation i Esbjerg, men Stationen fik, indtil en ny Baad kunde blive bygget, midlertidig Redningsbaaden fra Blaa-vand, og denne Station fik Baaden fra Svenske Knolde.

I 1908 byggedes 2 nye Baade af den sidste større Type. Den ene af disse anbragtes ved Stationen Lildstrand, hvis tidligere Baad førtes til Bistationen Madsbøl, og denne Stations ældre Baad blev udrangeret og solgt. Den anden Baad frembød forskellige Forandringer; den var saaledes forsynet med Luggersejl, medens Redningsvæsenets andre Baade har Spidssejl eller Gaffelsejl, og den havde en Jernkøl af 1800 Punds Vægt. Baaden var som Følge heraf

betydelig tungere end de andre 35 Fods Baade. Da den nye Redningsbaad var bleven anbragt ved Esbjerg, blev Baadene fra Blaavand og Svenske Knolde atter ført tilbage til deres Stationer.

I 1911 blev Bistationen Karred nedlagt, og den derværende Redningsbaad blev ført til den da oprettede Station i Sæby.

I 1912 blev Bistationen Madsbøl nedlagt, den derværende Redningsbaad førtes til Sæby, og dennes Baad afgaves til den da oprettede Station paa Manø.

I 1913 fik Stationen Løkken en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og Stationens ældre Redningsbaad blev afgivet til Bistationen Hornex, hvis ældre Baad blev solgt.

I 1914 blev Bistationen Skagens Gren nedlagt, idet der da blev oprettet en med Motorbaad forsynet Station ved Skagens Havn. Skagens Grens Redningsbaad blev da anbragt ved Stationen Vesterø, og dennes Baad anbragtes ved Stationen Østerby, hvis Baad førtes til Stationen Jerup, og dennes Baad bragtes til Orlogsværftet, for der at opbevares som Reservebaad.

I 1915 fik Stationen Tuskjær en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den ældre Baad blev solgt.

I 1916 fik Stationen Klitmøller en paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad, den tidligere Baad anbragtes ved Hundested, hvor den betjenes af stedlige Fiskere.

I 1919 fik Stationen Liløre en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den ældre Baad blev sendt til Orlogsværftet, hvor den fik et grundigt Eftersyn, hvorpaa den anbragtes ved Raketstationen Lyngby, der da udvidedes til at være baade Baad- og Raketstation. Samme Aar fik Stationen Vesterø Motorredningsbaad, den tidligere Baad sendtes til Orlogsværftet, hvor den blev istandsat og afgaves til Stationen Sæby. Dennes tidligere Baad sendtes til Orlogsværftet og efter stedfunden Istandsættelse anbragtes den ved Svenske Knolde, hvis ældre Baad blev solgt.

I 1920 ankom der 2 nye Motorredningsbaade til Østerby og Grenaa Havn, disse Stationers tidligere Baade førtes til Orlogsværftet, hvor de blev eftersete og derefter anbragt ved de 2 nyerehvervede Stationer paa Romø, Juvre og Kirkeby.

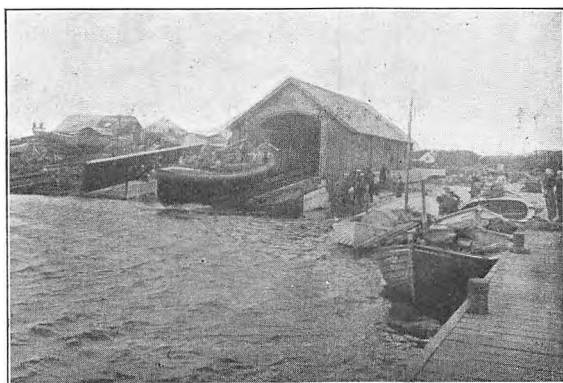
I 1921 fik Stationen Lønstrup en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og i 1922 fik Stationerne Flyvholm og Sønderlyngvig nye Baade, ligesom Stationen Esbjerg fik en Motorredningsbaad. De 4 tidligere Baade blev solgt.

I 1924 fik Stationen Kandestederne en ny Redningsbaad, den ældre Baad førtes til Bistationen Skiveren, hvis Baad solgtes til et privat Redningsselskab i Frederikshavn. Samme Aar fik Stationen Vedersø en ny Redningsbaad, og Stationens ældre Baad afgaves til Marineministeriet.

Der findes saaledes ialt for Tiden ved Det nørrejydske Redningsvæsen 50 Stationer, der er forsynede med Ro-Redningsbaade, og de er, fraset Størrelsen

og mindre Afvigelser som Forsyning med Ballastkasse og Sænkekøl, alle byggede efter samme Model. De har 12 Luftkasser af Kobber (paa faa Undtagelser nær, er fortinnet Kobberplade benyttet). Af disse Luftkasser haves 4 — som er absolut nødvendige for Baadenes Selvlænsning og for det lige nødvendigt begrænsede Dybgaaende — liggende paa Bundtømmeret, 3 findes i hver Side og 1 i hver Ende. De fleste af Baaden har følgende Dimensioner:

Længde over Stævnene mellem Perpendikulærerne	9,4 m
Bredde paa Tømmeret	2,5 —
Bredde over Korkbæltet uden Bords	2,9 —
Dybde fra Essingen til Spundingen paa Middelspantet. .	0,9 —
Dybgaaende agter og for	0,3 —
Vægt af Baaden med fast Inventar, ca.	850 kg.
Vægt af Baaden fuldt udrustet, ca.	1725 —



Skagens Motorredningsbaad løber ud fra sin Bedding.

De 3 større Baade ved Sæby, Lildstrand og Blaa vandshuk er forsynede med 2 Sænkekøle og er paa bedst mulig Maade udstyrede til Sejlføring; de har en Længde mellem Stævnene paa 11 Meter med Bredde og Dybde i tilsvarende Forhold. Vægten af Baaden alene er 1540 kg, og fuldt udrustet vejer den 2960 kg, hvilket medfører, at man i Brugstilfælde er henvist til at benytte det ved Stationen nærmest liggende Udgangssted paa Kysten.

Da det blev almindeligt at anvende Motorer i Fartøjer og Baade til Fremdrivning af disse, var det ogsaa naturligt, at det forsøgtes at bruge Motor i Redningsbaade, og Anvendelsen kom mere og mere i Brug, eftersom Driftssikkerheden med Motorer i Baade forøgedes. Det varede dog adskillige Aar, inden man begyndte i Danmark, da man var klar over, at vore Kyster ikke egnede sig til Brug af Motorer med Undtagelse af de Steder, hvor man havde Havne. Efter at Det nørrejydske Redningsvæsens Bestyrer havde foretaget en Rejse til England, og set de der i Brug værende Motorredningsbaade, blev det besluttet at gøre Forsøg her i Landet, og i Aaret 1914 blev der da paa Orlogs-

værftet bygget 2 Baade. Den ene af disse Baade er bygget aldeles efter den engelske Watson-Type, dens Længde er 12,2 m, Bredden over Korkbæltet 3,78 m, Dybgaende agter 0,9 m og for 0,75 m. Uden Benzinbeholdning og Mandskab er dens Vægt ca. 10 Tons. Baaden er synkefri og selvlæsende, den er kravelbygget med dobbelt Klædning af Mahognitræ med Kobbernagler og er forsynet med vandtæt Dæk. I Bunden, paa Siderne samt for og agter findes 77 Luftkasser fordelt. Sejlene bestaar af en Fok og et Gaffelsejl med et samlet Sejlareal af 33 m². For at gøre Baaden stiv, er den forsynet med en Jernkøl af ca. 2,3 Tons Vægt, og for at fremme dens Sejldygtighed, er den forsynet med en Sænkekøl. Baaden er forsynet med en 40 HK. Tylor Motor, der giver den en Fart af ca. 7 Knob. Benzinbeholdningen er ca. 190 kg, og Forbruget er 12,5 kg i Timen. Skruen vandrer i en Tunnel, hvor den er vel beskyttet mod



Skagens Motorredningsbaad staar ind i Havnen.

Vragstumper, og hvor den er ude af Stand til at beskadige Mennesker, der er faldet over Bord. Baaden blev anbragt ved en nyoprettet Station i Skagens Havn, hvor der byggedes en Bedding, paa hvilken Baaden henstaar. I Løbet af ganske kort Tid er det muligt at sætte den i Vandet, og til dens Ophaling er i Huset anbragt elektrisk Spil, saaledes at ogsaa Ophalingen foregaar meget hurtigt.

Den anden Baad, som byggedes i 1914, var betydelig lettere, og den var bestemt til at udsættes fra flad Strand. Baaden var selvlæsende og klinkbygget med Klædning af Egetræ med Kobbernagler, og den var forsynet med vandtæt Dæk. Baadens Længde var 7,72 m, Bredden over Korbæltet 2,2 m, Dybgaende agter 0,4 m og for 0,2 m. Baadens Vægt uden Benzinbeholdning og Mandskab 1,66 Tons. Motoren var en 12 HK. Aristox Benzin-Motor, som gav Baaden en Fart af 6 Knob. Den havde 2 Skrue, der kunde løftes saa højt op langs Baadens Sider, at Skruernes laveste Punkter var over Kølens Underkant, hvorved man havde sikret Skrueerne mod Beskadigelse, naar Baaden passerede Revlerne. Baaden blev anbragt ved Stationen Østerby, men efter et Par

Aars Forløb skønnede man, at den ikke egnede sig til Brug der, og den blev da ført til Hals og overladt til den stedlige Fiskeriforening. Her var Baaden saa til i 1921, da der oprettedes en under Redningsvæsenet hørende Station, der blev forsynet med en ny Motorredningsbaad. Den tidligere Baad blev ført til Rønne, hvor den var i Brug til 1926, da den brændte efter en Eksplosion.

Men der fremkom stadig Forslag om at gøre Forsøg paa at anbringe Motorredningsbaade paa Jyllands Vestkyst, og i Begyndelsen af Aaret 1916 blev der da til Stationen Klitmøller leveret en paa Orlogsværftet bygget Baad. Denne er ligesom sidstnævnte Baad selvlæsende, klinkbygget, med Klædning af Egetræ, forsynet med vandtæt Dæk og Kobberluftkasser. I Lighed med Baaden ved Skagen er der indbygget Tunnel, i hvilken Skruen vandrer. Baadens Dimensioner er: Længde 10,2 m, Bredde over Korkbæltet 3,12 m, Dyb-gaaende 0,4 m, og den vejer uden Besætning og Benzin 3,2 Tons. Motoren er en 12 HK. Ferro Benzinmotor, hvilken giver Baaden en Fart af 5,5 Knob.

I 1918 blev der ved Stationen Østerby anbragt en Motorredningsbaad af samme Type som sidstnævnte, det paafølgende Aar anbragtes 2 lignende Baade ved Vesterø og Anholt, i 1920 anbragtes 2 lignende Baade ved Nørre-Vorupør og Grenaa Havn og i 1921 som foran nævnt en Baad ved Hals.

Under Brugen af disse Baade indhøstedes den Erfaring, at 12 Hestes Kraft var for lidt til at føre Baaden frem, og der blev da i 1922 bygget en Redningsbaad til Stationen Esbjerg med en Motor paa 25 HK. I 1925 blev Motoren i Redningsbaaden ved Grenaa Havn ombyttet med en Motor paa 25 HK., og det samme var Tilfældet i 1926 ved Stationerne Nørre-Vorupør og Østerby, ligesom der dette Aar paa Orlogsværftet blev bygget en ny Redningsbaad med 25 KH. Disse sidste Motorer er af »Fordson«-Typen. —

I 1923 blev der til Stationen Thyborøn leveret en Tractor til Transport af Redningsbaaden. Den var af engelsk Fabrikat og af samme Type som de, der bruges ved det engelske Redningsvæsen. —

I Tidernes Løb er der saavel her i Landet som i Udlandet fremkommen mange Projekter angaaende Konstruktionen af Redningsfartøjer. Blandt de her i Landet fremkomne Forslag er her tidligere berørt det af Branddirektør J. P. Mathiesen konstruerede saakaldte Pontonfartøj. Det kan egentlig ikke siges, at Mathiesen er den første, der har konstrueret saadanne Fartøjer. Den 22. Februar 1851 blev der nemlig meddelt Henry Richardsen af Aber-hivnant i North Wales Patent paa en af ham inventeret og af ham betegnet forbedret Redningsbaad. Systemet gik ud paa ved et Tremmedæk og aabne Sider at overbygge to eller flere Rør eller Pontoner med Mellemrum og indbyrdes forbundne med Tværkonstruktioner af Jern. Paa Overbygningen indrettedes Tof-ter og Aaregafler, for at Fartøjet kunde bringes frem paa Vandet i Lighed med Rofartøjer. Efter dette System byggedes 2 Pontonfartøjer, som anbragtes ved Merseyfloden i Nærheden af Liverpool, uden at det vides, om Antallet senere forøgedes. Det viste sig dog, at Pontonfartøjet — fraset visse Fordele, som

det besad, sammenlignet med egentlige Redningsbaade — var vanskeligt at ro frem, og at det til Betjeningen nødvendige Mandskab og andre, som maatte befinde sig paa Pontonfartøjet, var meget udsat for at rives bort, naar Braad- det fejede hen over den til alle Sider aabne Overbygning. I en noget ændret Form fremkom da Hr. Mathiesen i 1870 med Forslag om Bygning af Pontonfartøjer, som betegnede som hans Opfindelse, og Ministeriet fandt, at der var Anledning til at anstille Forsøg med Fartøjet, og efter at der paa Finans- loven dertil var bevilget et Beløb af 600 Rdl., blev et saadant bygget hos Skibsbygmester Bonnesen. Det bestod af fire firkantede Træpontoner, byggede paa Klink. Pontonerne var omtrent 30 Fod lange, 9 Tommer dybe og 12 Tom- mer brede. Senere lod Mathiesen for egen Regning bygge to andre Fartøjer efter samme Princip, ved hvilke der dog efter den alt indvundne Erfaring blev indført flere væsentlige Forbedringer, navnlig saaledes, at Pontonernes Antal indskrænkede til to. Samtlige disse 3 Fartøjer blev oversendt til Jyllands Vestkyst, hvor der i December Maaned 1870 og senere blev afholdt flere Prøver med dem under Ledelse af Redningsbestyreren og i Overværelse af Forslags- stilleren. Det første Resultat af disse Prøver viste sig at være meget gunstigt for Projektet, idet det blev godtgjort, at dette Redningsfartøj var meget lavt- gaaende med en stor Bæreevne, saa at det paa lav Vandstand kunde nærme sig Land med en stor Besætning. Fartøjet var meget stift og kunde derfor vanskeligt kæntré, og da det var ensdannet til begge Ender, behøvedes det ikke at foretage den for Redningsbaade meget farlige Vending i høj Sø. Medens Selvlænsningen, hvor god den end er, aldrig vil kunne indrettes saaledes i Redningsbaadene, at disse sikres imod Fyldning i stormfuldt Vejr, naar Braad- søerne hurtigt efter hinanden gaar over Baaden, blev det nye Fartøj befriet for Vandet i samme Øjeblik det strømmede ind, da der intet var, som kunde holde det tilbage paa det aldeles aabne, af en Rørflætning bestaaende Dæk. Begrun- det derpaa bestemte Ministeriet sig til, foruden det først byggede Fartøj, som blev anbragt ved Thyborøn, ogsaa at købe de to andre Fartøjer, som derefter fandt Anbringelse ved Skagen og Flyvholm, og der blev yderligere bestilt et Fartøj, som bestemtes til at anbringes ved den da nyoprettede Station ved Østerby paa Læsø. I Tidens Løb høstede der imidlertid en anden Erfaring ved Brugen af de paagældende Fartøjer. Mangel paa baadformede Ender medførte i Modsætning til almindelige Rofartøjer, at den nødvendige Vageevne savnedes, og at Pontonfartøjet under Fremroningen let blev sat i tilbagegaaende Retning over Styret. Denne Mangel paa Vageevne medførte tillige, at det over Pon- tonfartøjet faldende Braad vilde feje Betjeningen bort fra deres Plads. En mu- lig og meget sandsynlig Beskadigelse under Brugen ved at kollideré med en eller anden Genstand, vilde lade den paagældende Ponton løbe fuld af Vand og synke, hvorved Fartøjets Kæntring, ved at berøves den ene Pontons Bæ- reevne, blev uundgaaelig. Det først byggede Fartøj, der var anbragt ved Thy- borøn, viste sig uskikket til at anvendes til Redningsforsøg paa Grund af sin

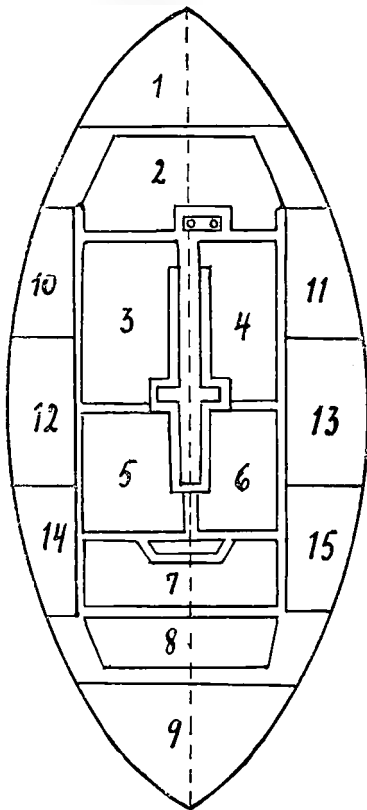
Størrelse; det vedblev imidlertid at være paa Stedet, da det formentes, at det muligen paa anden Maade vilde kunne gøre Nytte paa denne af Havet stærkt truede Kyststrækning, idet det i Tilfælde af Oversvømmelse vilde kunne yde en væsentlig Hjælp til at redde den derboende Befolkning. De ved Flyvholm og Skagen foretagne Prøver med de dér stationerede Pontonfartøjer, viste ogsaa disses betydelige Ulemper, og navnlig lød der fra de paagældende Stationsmandskaber stærke Klager over Besværlighederne ved paa Land at haandtere og transportere dem. Med Fartøjet ved Østerby gik det helt galt, der blev kun afholdt én Prøve, men efter denne nægtede Beboerne oftere at yde Hestekraft og anden Assistance ved Fartøjets Transport. Fartøjet ved Skagen flyttedes til Aalbæk og Fartøjet ved Østerby til Løkken, ved hvilke nye Steder der ogsaa anstilledes Prøver, der heller ikke bragte nogen Tillid til Brugbarheden. Pontonfartøjerne blev derfor udrangerede, og efterhaanden som de forringedes i Værdi, realiserede.

I Begyndelsen af Aaret 1899 fremkom der fra Vorupør Fiskeriforening et Andragende til Ministeriet om, at der maatte blive ydet et Tilskud til Bygningen af en Redningsbaad, som skulde stationeres paa Stranden og betjenes af frivillige blandt Fiskerne, samt at denne Baad maatte blive bygget af en lokal Baadebygger efter en fremsendt Tegning. Sagen blev gjort til Genstand for Forhandling mellem Ministeriet, dettes Konsulent i Bygningen af Redningsbaade og Redningsvæsenets Bestyrer, men det førte til, at Andragendet blev afslaaet, da der ikke skønnedes at være Trang til en saadan Baad, idet der fandtes een af Statens egne Redningsbaade der paa Stedet, og dertil kom, at der med den indsendte Tegning ikke fulgte nogensomhelst Beskrivelse eller Beregning, saa det ikke kunde ses, af hvilken Grund den skulde foretrækkes fremfor Redningsvæsenets almindelige Redningsbaade. I Aaret 1902 fremkom der et fornyet Andragende fra nævnte Fiskeriforening om, at der maatte blive bevilget et Statstilskud paa 9100 Kr. til Bygning af en saadan Prøve-Redningsbaad i Vorupør, og efter en Del Brevveksling om Sagen gik Ministeriet ind paa at imødekomme Andragendet, hvorefter den paagældende Baad blev bygget af Baadebygger Chr. Thomsen og blev færdig i 1905. Landbrugsministeriet nedsatte derefter den 31. August s. A. en Kommission, bestaaende af Redningsvæsenets Bestyrer, Konsulenten i Bygning af Redningsbaade samt Lærer Munk Poulsen som Repræsentant for Vorupør Fiskeriforening til at bedømme den paagældende Baad. Kommissionen mødtes den 11. Oktober s. A. ved Vorupør, hvor der blev anstillet sammenlignende Prøver med den tidligere Redningsbaad og den nye, ligesom ogsaa det faste Redningsmandskab betjente denne under en af Prøverne. Det viste sig, at den nye Baad, der havde større Dimensioner end den gamle Baad, var betydelig stivere, men tillige var den kendelig tungere af Vægt og derfor sværere at ro frem og tillige besværligere at opbjerge. Det faste Redningsmandskab erklærede, at det foretrak den gamle Baad, men Forsøgsbaadens Mandskab erklærede, at det fore-

trak denne. Kommissionen indstillede til Ministeriet, at begge Baade indtil videre blev paa Stedet, til man havde høstet mere Erfaring med Hensyn til den nye Baad, ved hvilken forskellige Forandringer maatte træffes, og denne Ordning bifaldt Ministeriet. Den 12. Juni 1906 berammedes der af Ministeriet et nyt Møde i Vorupør, i hvilket foruden Bestyreren af Redningsvæsenet og Repræsentanter for Vorupør Fiskeriforening tillige deltog Bestyreren af Det bornholmske Redningsvæsen og Skibsbygmester i Marinen V. Petersen, og dette Møde fandt Sted den 27. s. M. Redningsbaaden blev paany prøvet, og det vedtoges derefter at lade udføre en Række forskellige Forandringer ved den, forinden den endelig overtoges af Staten. Disse Forandringer blev iværksatte, og Marineministeriet meddelte da i Juni 1907, at Baaden kunde indgaa under Redningsvæsenets Materiel, samt at den vilde være at anbringe ved Stationen Vesteragger, for paa dette Sted at fortsætte Prøverne med den. I Løbet af Juli Maaned førtes den til sin nye Station og den 16. September blev den første Øvelse afholdt med den. Da skete det imidlertid, skønt Søen ikke var særlig høj, at Baaden kæntrade, ligesom den var bragt flot. Heldigvis mistede ingen af Mandskabet Livet, hvorvel adskillige af dem blev meget forslaaede og særlig to af dem. Tilliden til Baaden var derved røkket, og selv om Mandskabet i Følge den givne Instruks, vedblev at holde skiftevis Øvelse med Stationens egentlige Redningsbaad og Prøve-Redningsbaaden, valgtes der dog altid ved Øvelser med sidstnævnte, roligere Forhold. Ministeriet bestemte sig derfor til i 1909 at lade Baaden føre tilbage til Vorupør, hvor den afgaves til Fiskeriforeningen. Ved Afgangen derfra blev der afæsket Opsynsmanden ved Vesteragger Station, den bekendte og dygtige Thøger Sørensen, Erklæring om Baaden. Han erklærede da, at Baaden maatte anses for fuldstændig ubrugelig som Redningsbaad, hvilket han nærmere motiverede. Siden 1909 har Prøve-Redningsbaaden, i hvilken der senere blev indsat Motor, altsaa været ved Vorupør, hvor der 2 Gange om Aaret har været afholdt Øvelser med den.

Luftkasserne er en meget vigtig Del af Redningsbaaden, da dennes Synkefrihed aldeles afhænger af, at Kasserne er i Orden. Af denne Grund er det nødvendigt, at Redningsbaade ofte bliver adskilte, og at det i samme værende Sand og Smaasten bliver fjernet. Mandskabet maa derfor være nøje indøvet i at kunne adskille og atter samle Redningsbaaden. Man skal her give en Fremstilling af, hvorledes det gaar til med Luftkassernes Udtagelse af Baaden, der her er den større, ved Blaavandshuk anbragte Baad.

Dækslerne over Luftkasserne i Borde samt Stræktovet borttages. 2., 4. og 6. Tofte regnet fra Forenden (de løse Tofter) samt Sædet udtages. Side- og Endeskodder samt Gulve udtages, idet Slutholterne forinden fraslaas og fjernes tillige med Stræberne, endvidere udtages Fyldingerne mellem Kasserne. Derefter paabegyndes Sideluftkassernes Udtagning.



De to Sidekasser N. 10 og 11 føres et Stykke forefter, hvorefter Kasserne Nr. 12 og 13 løftes ud, derpaa føres Kasserne Nr. 10 og 11 igen agter over og løftes ud mellem 3. og 5. Tofte. De to agterste Sidekasser Nr. 14 og 15 føres forefter og løftes ligeledes ud mellem 3. og 5. Tofte. Kasserne Nr. 2, 7 og 8 løftes først ud (Nr. 8 er Vandballastkassen). Naar disse tre Bundkasser er udtagne, da indlægges i Bunden af Baaden ved Slutholtsoskenerne to Træbjælker, en for og en agter, til Beskyttelse for Endekasserne Nr. 1 og 9 ved deres Ud- og Indsætning. Herefter føres Endekasserne Nr. 1 og 9 henholdsvis agterefter og forefter og løftes ud. De 4 Halvkasser Nr. 3, 4, 5 og 6 fjernes derpaa, idet Nr. 3 og 4 føres agterefter og Nr. 5 og 6 føres forefter, hvorefter de udtages mellem 3. og 4. Tofte. Indsætningen af Luftkasserne sker paa samme Maade, men selvfølgelig i modsat Orden.

Vandballastkassen rummer ca. 300 kg Vand. Paa Kassens Overside er anbragt et Dæksel med Pakning og Skruer, og der er anbragt en Skrueprop, som tjener til dels at kunne pejle Vandstanden i Kassen og dels ved Paafyldning af Vand. Nær Kassens Forende er paa Oversiden anbragt en Lænseprop, som gaar ned gennem Bunden, og som hæves ved Hjælp af en Topnøgle, naar Kassen skal fyldes eller tømmes for Vand.

Til en ny Redningsbaad med tilhørende Vogn leveres fra Orlogsværftets Baadebyggeri følgende Materiel:

22 Aarer med Blybalance, 2 Styreaarer, 2 Baadshager, 1 Mast med Takkelage, 2 Spydstager, 2 Fangeliner, 1 Heks med Bolt til Forstævnen, 2 Udenbordsbælter af Kork, 14 Korkflydere paa Stjerte, 2 Ror med Rorpinde og Jernkvadranter, 15 Luftkasser, 1 Lænseprop, 1 Pumpe af Kobber med Slange, 16 Rogaffer, 1 Gaffelsejl, 1 Stagfok, 1 Transportvogn med Forbindelseskæde, 2 Vognstænger, 7 Sæt Hamler med Svingler, 1 fast og 2 løse Firspandshamler, 6 Skruenøgler, 1 Rørtang, 3 Slidsker og to Bukke samt noget Reservegods.

Af øvrigt til Redningsbaaden hørende Materiel kan nævnes: 1 Økse, 2 Pøse, 2 Baadsløb, ca. 30 Redningsbælter, 4 Kastdrægge med 4 Liner, 4 An-

kerdrægge, 4 Drægtove, 2 Forhalere til Drægtove, 2 Kastelodder med 2 Liner, 1 Kompas, 1 dobbelt Marinekikkert, 3 Forspandstove, 1 Redningsbøje, 1 Afstøtningsskrue og 1 Smørebuk.

Med Hensyn til Luftkassernes Bæreevne skal her anføres følgende Beregning:

Luftkassernes Betegnelse.			Deplacement		Egenvægt. Danske Pund.	Bæreevne. Danske Pund.
Paa Skitsen.	Paa Kassen.	efter Beliggenhed.	Kubikfod.	Danske Pund.		
1	F.	Endekasse	23,81	1500	95	1405
2	F. 1.	Bundkasse	13,61	858	84	774
3	FBF. 2.	do.	15,46	975	87,5	887,5
4	FSB. 2.	do.	15,46	975	87,5	887,5
5	FBB. 3.	do.	16,33	1029	100	929
6	FSB. 3.	do.	16,33	1029	100	929
7	A. 2.	do.	7,00	441	71	370
8	A. 1.	do.				
		(Vandbal- lastkasse)	12,80	806	84	722
9	A.	Endekasse	14,34	900	63	837
10	BBF.	Sidekasse	10,30	649	60	589
11	SBF	do.	10,30	649	60	589
12	BBM	do.	14,36	905	70	835
13	SBM	do.	14,36	905	70	835
14	BBA	do.	8,70	548	56	492
15	SBA	do.	8,70	548	56	492
			201,86	12717	1144	11.573

Brug af Olie blev indført i 1883, da man forment, at den var velskikket til Dæmpning af Braadsø, og det blev paabudt, at der skulde benyttes Olie ved alle Øvelser og Redningsforsøg. Det er jo en Kendsgerning, at Olie er i Stand til at dæmpe Søen ude i det aabne Hav, men de talrige Forsøg har vist, at hvor Søen bryder fra Grunden, er Olien ikke i Stand til at yde den mindste Nytte. Olien danner nemlig, ved at blive udgydt, en Hinde over Vandets Overflade, og denne Hinde er i Stand til at holde sig hel i det aabne Hav eller hvor Søen ikke bryder fra Grunden. I Revlebraaddet er nemlig indblandet Sand og smaa Sten, der sønderriver Oliehinden, og Olien er saaledes uden Nytte og snarere til Skade, idet Besætningen i Redningsbaaden ofte har faaet den tilligemed Søen ind over sig. I 1890 ophævede Ministeriet da det udsendte Paabud om at bruge Olie ved de stedfindende Virksomheder. En Tid derefter var der endnu nogle Stationer, som vedblev at bruge Olie, men tilsidst hørte ogsaa disse op, og der bruges nu ikke mere Olie.

Redningsbaadens Aarer er runde, hvor de hviler i Aaregaflerne. For nogle

Aar siden blev der, ligeledes af nysnævnte Vorupør Fiskeriforening agiteret for Indførelse af Aarer, der er firkantede, hvor de hviler i Aaregaflerne, idet det paastodes, at Befolkningen paa Kysten var bedst vant til at bruge firkantede Aarer. Skønt det fra anden Side blev hævdet, at firkantede Aarer vilde vise sig aldeles upraktiske i Redningsbaade, og at saadanne heller ikke fandtes i nogetsomhelst Land, besluttedes det dog, at Sagen skulde prøves, og der blev da sendt Forespørgsel ud til samtlige Baadstationer om, hvorvidt de ønskede at prøve firkantede Aarer. Resultatet heraf var, at nogle Stationer ønskede saadant, og der blev da med forholdsvis betydelig Bekostning anskaffet 15 firkantede Aarer til hver af disse Stationer, saa vel som de til samme hørende firkantede Gafler. Det viste sig dog snart, at den gennemførte Forandring var ubrugelig, selv endog efter at Baadebyggere, udsendte fra Orlogsværftet, havde været paa forskellige Steder for at foretage den rigtige Anbringelse af Gaflerne. Stationerne vendte derfor tilbage til Brugen af de i Redningsbaaden tilvante runde Aarer, og de anskaffede firkantede Aarer blev nogle Aar senere solgt ved Auktion. I de senere Aar har ved Forfærdigelsen af Aarer paa Orlogsværftet været anvendt en ny og tilspidset Form paa Lommen, hvilken har vist sig meget god og praktisk og vil sikkert efterhaanden vinde Indførelse ved Stationerne.

Da Redningsbaaden i 1856 kæntrade ved Stationen Blokhuis, viste det sig, at Baadmandskabet ikke, saaledes som foreskrevet, havde været iført de anordnede Redningsbælter. Ministeriet fandt sig derfor foranlediget til at indskærpe, at Baadmandskabet stedse saavel under Øvelser som under Redningsforetagender skulde være iført disse Bælter, og det paalagdes Opsynsmændene Ansvaret for, at denne Bestemmelse overholdtes. De første Redningsbælter, som brugtes ved Redningsvæsenet, var fremstillede her i Landet, men samtidig med ovennævnte Bestemmelse blev det taget under Overvejelse, om disse Bælter var svarende til Øjemedet, især da det var bragt i Erfaring, at der i England i den senere Tid var indført en ny Art Redningsbælter, opfundet af den engelske Kaptajn *Ward*, som i større Grad fyldestgjorde Øjemedet, idet de var i Stand til at bære en i Svømmekunsten aldeles ukyndig Mand i fuld Dragt med Søstøvler paa. Der blev bevilget 2800 Kr. til Gennemførelsen af denne Foranstaltning, og Bælterne blev indforskrevet fra Firmaet I. & A. W. Birt i London, og dette Firma har derefter i en Aarrække leveret Redningsbælterne til Redningsvæsenet her i Landet efter Wards Princip, der i Tidernes Løb ogsaa gennemgik mange Forbedringer. Bemeldte Kaptajn — senere Admiral — *Ward* blev senere 1ste Inspektør ved det engelske »The Royal National Life-Boat Institution«, en Stilling, han beklædte med Ære i mange Aar, og han gjorde sig ogsaa meget fortjent af det danske Redningsvæsen, hvilket han omfattede med megen Interesse, og som i ham havde en trofast Ven. Mange og forskellige Forsøg har været indledede og iværksatte paa at fremstille Redningsbælter, men desuagtet staar Admiral *Ward's* Redningsbælte

uovertruffet i Paalidelighed og praktisk Anvendelighed ved Redningsvæsenet. I Løbet af de sidste Aar har man forsøgt at benytte Kapok-Redningsbælter, som efterhaanden har vundet Indpas mange Steder og ogsaa er blevet indført ved forskellige Landes Redningsvæsen. Hvorvidt Fordelen ved disse Redningsbælter, som navnlig bestaar i, at Bæreevnen er betydelig større end ved Kork-Redningsbælter, er saa stor, at de efterhaanden kan komme til at afløse disse, maa Tiden vise. —

I det i England udkommende Tidsskrift »The Lifeboat Journal« for 1859 var optaget en Række Artikler, indeholdende en Del Bemærkninger og oplysende Meddelelser, grundede paa Erklæringer, som var indhentede fra Beboere paa forskellige Steder af de engelske Kyster, om den hensigtsmæssigste Fremgangsmaade ved Manøvreringen med Baade i høj Sø og Brændinger. I denne Vejledning var omtalt et Hjælpemiddel til at holde Agterenden af Fartøjet i Vandet, for derved at forhindre, at det, ved at passere Kammen af en Braadsø, lettes ud af Vandet. Kommissionen for Redningsvæsenets Ordning ansaa Slæb af den i Vejledningen nævnte Konstruktion som et særdeles hensigtssvarende Sikkerhedsmiddel, og den androg da om, at der blev anskaffet et saadant Slæb til hver af de med Redningsbaad forsynede Stationer. I April 1860 paalagde Ministeriet da Bestyreren at drage Omsorg for, at der blev anstillet Prøver, for at man kunde komme til Sikkerhed om, at det paagældende Apparat efter vore Forhold var tjenligt, og efter at de saaledes paabudte Prøver havde givet et tilfredsstillende Resultat, anskaffedes det nødvendige Antal Baadslæb, som forfærdigedes her i Landet og fordeltes ved samtlige Baadstationer. I Tidernes Løb er Konstruktionen af Baadslæbet vel bibeholdt, men der er dog indført adskillige Forbedringer. Baadslæbet har fortrinlige Egenskaber, som kan virke tilfredsstillende, naar det benyttes i Tide og paa rette Maade, og er vel egnet til at formindske eller afvende »Skæring«, hvilket er at falde tværs under Løbet, hvortil Baadene med Braaddet efter sig er tilbøjelige. Paa den anden Side kan Forholdene være af en saadan Beskaffenhed, at Baadslæbet i Virksomhed kan afstedkomme Uheld paa uafvendelig Maade. Baadslæbet kan saaledes blive uklar af en eller anden fast eller flydende Genstand, og standses Baadens Løb derved i Utide, uden at det bliver muligt at slippe eller kappe Slæbet fra sig, vil Baaden blive ramt af det fremvæltende Braad, og Følgerne kan blive uberegnelige. Hvor der løber meget haard Strøm, kan Anvendelsen af Baadslæbet ogsaa virke skadelig, da Redningsbaaden derved delvis kan komme til at svaje op for det stoppende Baadslæb og derved komme tværs under Braadsøen. Paa dette som paa andre Omraader findes vanskeligt noget, som med Rette vil kunne betegnes som værende fuldkomment; men der er i Det nørrejydske Redningsvæsens Historie indskrevet om flere Kæntringer af Redningsbaade, hvilke nærmest er fremkaldte ved en Under vurdering af Forholdene, og som vilde have været undgaaede, hvis Baadslæbet var blevet anvendt.

I nysnævnte Vejledning om Manøvrering af Baade, blev der under visse Forhold anbefalet Styring med en Aare, naar Roret under Baadens Bevægelser ved at komme ud af Vandet, ophører med at gøre Nytte. Denne Forskrift lader sig dog vanskeligt gennemføre, og da særlig ikke for Indgaaende over Revlerne. Naar Styreaaren for Indgaaende, ved at Roret bliver vandløst, skal træde hjælpende til, maa den, som styrer, staa oprejst og har i denne meget usikre Stilling vanskeligt ved fra den under saadan Omstændighed hævede Agterstavn at naa Vandet med Aarens Blad, hvorved Styringen bliver lige saa upaalidelig som Virkningen uberegnelig. For Udgaaende derimod, kan Styreaaren være til ulige større Nytte, idet man, naar denne benyttes i Tide, som oftest vil blive i Stand til at modvirke eller forhindre, at Baaden falder tværs, hvilket ikke kan bevirkes med Roret, naar Baaden ikke har den Fart, der er nødvendig for at kunne styre. Erkendelsen af, at det er ulige heldigere for den styrende at sidde og omfatte Rorpinden med Hænderne end at staa med Armene rakte op efter for at faa Aarens Blad i Vandet under Baadens Løb for Braaddet, ledede til, at Bestyrerens Assistent (den senere Redningsbestyrer Andersen) foreslog Baadroret forsynet med et Styreapparat, indrettet til at sænke eller løfte efter Forholdenes Krav. I 1861 approberede Indenrigsministeriet, at der foretoges Prøver med dette Styreapparat, og da Resultatet af Prøverne var tilfredsstillende, blev det i 1862 paabudt, at samtlige Redningsbaade forsynedes dermed. Nedfired slipper Apparatet ikke Vandet og bevarer altsaa Styrevennen indtil omtrent 2 Meter af Kølens Længde foran Roret er over Overfladen. Apparatet, hvis Konstruktion lige til de sidste Tider er den samme som fra først af, har i Aarens Løb udøvet en særdeles heldig Virkning.

Ved Virksomhed med Redningsbaade gælder det ikke mindst at handle resolut og med Omtanke, da et svagt eller forfejlet Forsøg spilder Kræfterne og en som oftest kostbar Tid. Da Omstændighederne under slige Forhold er højst forskellige og uensartede, er det umuligt at give bestemte Regler, som stedse kunde følges.

Redningsmandskabet bør, saavidt opnaeligt, hverken være for ungt eller for gammelt. Den unges fyrigere Mod kan have godt af at støttes af den ældres og mere besindiges større Erfaring og Dygtighed. Alle maa være paalidelige, enige og selvopofrende, fordi den enkeltes Frafald eller mindre gode Eksempel kan virke skadeligt og hemmende paa de øvriges Mod og Udholdenhed. Disciplin, god Kommando, gensidig Tillid, Mod og Udholdenhed er nødvendige Betingelser for et godt Udfald, navnlig hvor Faren er overhængende, og den, hvem Sagen er betroet, kan ikke noksom have sin Opmærksomhed henvendt paa at styrke og befæste disse gode Egenskaber hos Redningsmandskabet.

Pladsen i Redningsbaaden er i Følge Sagens Natur meget begrænset, hvis Aarsag det er af Vigtighed, ikke at medføre mere end det nødvendige, og at en-

hver Del er klar paa sit bestemte Sted og let tilgængelig. Under Transporten kan det anbefales, at have alt løst Materiel, Aarer, Ror og deslige, paa særskilt Vogn. Dette Materiel vil nemlig ved Vægt og paa anden Maade være en Hindring i Baaden. I Redningsbaaden bør dog under Transporten altid føres Mandskabets Redningsbælter, hvis Vægt er ringe og nemt kunde tabes fra aaben Vogns Overbelastning, og som ved deres Modtagelighed let beskadiges ved Tryk eller Stød af det øvrige massive og tungere Materiel.



Tre Redningsmænd fra Fjaltring (Brødre).

Ved Redningsbaadens Aflæsning tættedes de i Kølranen værende 3 Huller i hver Side med en Korkprop, og i den gennem Kølen gaaende Aabning sænkes den paagældende Prop. Derved sikres Baaden mod gennem Bunden at indtage Sand og smaa Sten, som ved deres Forekomst kan beskadige Luftkasserne og i større Mængder forøge Baadens Vægt. Mandskabet stiller sig da hen under Baadens Bov og løfter denne saa meget, at Forvognen kan føres et Par

Tommer tilbage og derved muliggøre Udhugning og Fjernelse af Forlængningskæden. Dernæst anbringes en Skraabuk paa Baadens Foring, hvor Baadsklampen har Anlæg, og Forvognen fjernes. Samtidig underhales de omtalte Skraabukke, hvorved Baadens Bov varsomt sænkes til Stranden. Dernæst anbringes en Slidske, hvis indvendige Beslag er bleven overstrøget med Talg eller tilsvarende Fedtstof, under Kølen paa Midten af Baaden. De ledigblevne Skraabukke føres til Foringen paa Stedet for Bagvognen, som dernæst fjernes saaledes som Forvognen. Hvilende paa den ommeldte paa Kølens Midte anbragte Slidske, svinges Baadens Bov ud imod Søen, og en ny Slidske lægges under Forstævnen, hvormed vedblives, indtil Baaden omtrent er flot uden dog at være udsat for at kunne naas af den paa Stranden opskydende Sø. Roret hænges og holdes løftet i Springlinen, medens Sænkeapparatet ligeledes er hævet paa sin Plads og fastgjort ved den paagældende Stjert til Klampen paa Rorhovedet. Aarerne anbringes i Gafflerne ved at løfte disse paa den faste Tol, visende Lommen ned mod Baadens Dørk og Bladene opefter i hældende Retning. Er Formanden ældre og mindre bevægelig, bør han i Tide indtage sin Plads, hvilken han nemmest naar ved at træde op i Bugten af Udenbordslivlinen. Med høj Sø i Landingen, og naar fornøden Arbejdskraft haves, kan det anbefales, at Mandskabet i Tide indtager Pladserne i Baaden, som da vades flot ved andre. Endvidere anbefales under saadanne Forhold, og naar Strøget langs Land er stærkt, fra Luv Bov at støtte Baaden ved en Line, som holdes af Folk i Land. Naar Baaden er flot, indhales denne Line i Baaden,

hvis man har Brug for den, ellers affires den fra Baaden og hales til Land.

Naar man er kommen i tilstrækkeligt dybt Vand, nedfires Sænkeapparatet, men da Baaden uden Fart ikke kan styre, bør en Styreaare findes i Gaflen til at støtte Baaden om fornødent.

I Gaflen maa Aaren hvile med Bladet paa Kant, da dette ved at være vendt horisontalt, kan sonderbrydes ved at dypes ned i Søen. Hver Mand tager den paa hans Plads værende med Korkflyder forsynede Stjert over sine Knæ og sætter sig paa den overflødige Længde. I Tilfælde af Overhaling maa Lommen af Aaren sænkes mod Baadens Dørk, og Mandskabet paa Luvsiden støtte i de omtalte Stjerte. I modsat Fald vil Baaden, ved at Mandskabet føres ned i Læsiden, være udsat for Uheld. Aarerne belægges med den paa Gaflens Tol værende Stjert og forsynes med et Mulstik. Paa denne Maade kan Aarerne løftes af Gaflerne og om fornødent ved eller i det strandede Skibs Nærhed slippes over Bord. Skulde Gaflens Tol beskadiges eller brækkes, og Tiden ikke tillader at fjerne og erstatte den ved en anden, roes i den paa Stedet værende Strop, som beknibes omkring Aaren ved den tilsvarende Stjert

Benyttes Sejl, kan Baaden støttes betydeligt og Afdrift formindskes, naar Mandskabet holder sig paa Luvsiden af Baaden. Iagttages dette ikke, falder den grundflydende Baad saa meget paa Siden, at Kimingen let kommer lige saa dybt som Kølen, hvorved betydelig Afdrift bliver uundgaaelig. I Stagvending med høj Sø maa iagttages, at en Aare om fornødent lægges ud paa Læ Bov for derved at fremskynde og sikre Manøvren.

Drægtovene i Baaden maa først paastikkes Dræggene ved Ankringen og straks frastikkes efter Letningen, ligesom Kastedræggene maa være sikrede, ved at befæstes i Baaden. Unlades dette, vil en kærtret Baad ikke kunne drive i Land, men blive liggende for de i Bund faldende Drægge.

Til Udgangspunkt for Redningsbaaden vælges et Sted til Luvart af det strandede Skib med fornødent Driverum. Føres Baaden mod Læ, uden at opnaa Forbindelse, er det som oftest nødvendigt paa denne Kyst at landsætte og ved Heste køre Baaden til Luvart, fordi man forgæves vilde spille Tiden og opbruge Mandskabets Kræfter i en unyttig Kamp mod den voldsomme Strøm. Opnaar man heldig Højden af det strandede Skib, lader man et Dræg falde fra Boven og firer sig med tilbørlig Forsigtighed ned mod Maalet. Sætter Suget af Søen eller Strømmen ud under det strandede Skib, maa man i Tide sikre sig imod de farlige Virkninger heraf ved at lade Ankerdrægget falde og ved dette efter Omstændighederne nærme eller fjerne sig fra Stedet, ved at fire eller indhale paa Dræglinen. Aarerne maa stedse have saaledes beredte, at de øjeblikkelig kan tages i Brug for det Tilfælde, at Dræggenes Ripning eller Dræglinernes Bristning gør sligt nødvendigt.

Man skynder sig med at faa den paagældende Besætning til sig i Redningsbaaden og undgaar, saavidt muligt, Kollision med Vraget eller dets

Rigning, da store Ulykker derved kan afstedkommes. Skulde Omstændighederne umuliggøre at opnaa Forbindelse med det strandede Skib fra Læsiden, maa man søge at opnaa slig Forbindelse fra Luvsiden, men da have for Øje, at man hurtig kan drive klar af Vraget, da et eller andet Uheld i modsat Fald kan gøre et Sammenstød uundgaaeligt. Det er af Vigtighed, at Mandskabet er vel øvet i at hive med Kastedræg og med Kastelod, idet man med nogen Øvelse vil kunne opnaa Forbindelse ved disse Midler i en Afstand af 25—30 Meter, hvilket har Betydning, hvor Skibet ligger omgivet af Vragstykker, Rigning eller lignende. Har man faaet den paagældende Besætning i Redningsbaaden, maa Pladserne fordeles med størst muligt Hensyn til fri og uhindret Manøvrering. Skulde Vragets Stilling være en saadan, at det er umuligt at opnaa Forbindelse med det, bør man dog ikke undlade at holde sig i størst mulig Nærhed, thi undertiden kan Vraget gradvis forandre Stilling, og i Tilfælde af dets Sønderslagning, kan forulykkede opsamles fra hidrivende Vragstykker, og deres Redning saaledes blive mulig for Redningsmandskabet, naar dette forbliver paa Stedet. Er det forbundet med Fare eller Tidsspilde at lette Drægene, bør man kappe Drægtovene, efter at disse er forsynede med Bøjer.

Da Redningsbaaden for Indgaaende kræver mindre Rokraft, bør man i Almindelighed tage de to agterste Aarer ind, hvorved vindes Plads, ligesom man ved at læmpe Baaden agterover, gør den bedre at styre og mindre lettilbøjelig til at skære i høj Sø. For Indgaaende med høj Sø kan det anbefales at holde Baadens Bov udefter og ro med fuld Kraft mod den fremvæltende Sø, idet man derved betager Baaden Lejligheden til at skære, for hvilket den er udsat, naar den løber for den høje Sø. Vendes Boven derimod ind efter med Søen, bør man før Lænsningen over Revet afvente det Tidspunkt, da den sidste af de i Reglen umiddelbart efter hverandre følgende 3 Søer begynder at skyde ind over Revet, hvilket ogsaa gælder, naar der staar høj Sø ved Strandbredden. Forfejles det rette Tidspunkt, udsætter man sig for, at Baaden standses af Tilbagesuget, og at den paafølgende Sø rammer Baaden, saafremt denne under Løbet skærer, uden at kunne rettes. Under slig Fart er det af største Vigtighed, at hver Mand passer nøje paa sin Aare, da Uagtsomhed eller Uheld i saa Henseende kan medføre Ulykke. Til Styringen udkræves en dygtig, agtpaagivende og i enhver Henseende paalidelig og erfaren Mand. For Udgaaende med ringere Fart, er Roret ikke altid tilstrækkeligt til at forhindre, at Baaden falder tværs, navnlig hvor Strømmen løber langs under Søen, hvorfor man i slige Tilfælde bør have en Styreaare, saaledes som omtalt, i Beredskab, for dermed at rette Baaden. For Indgaaende derimod, naar Baaden har svær Fart, er en slig Aare mindre anvendelig, fordi denne skal, naar Baaden duver med Boven, hæves højt over Rormandens Hoved med Inderenden, for at Yderenden kan naa Vandet, hvorved Rormanden let mister Herredømmet over Aaren. Roret bør for Indgaaende desaa være det, hvorpaa man, hvad Styringen angaar, helst skal forlade sig, fordi Rormanden, selv om Baaden rammes af

en Braadsø, naar han bevarer Aandsnærværelsen, i de fleste Tilfælde kan holde fast paa Rorpinden og derved som oftest sikre Styringen.

Redningsbaade bør være synkefri og selvlænsende med løse, af Baaden uafhængige Luftkasser af Kobber. Luftkasserne maa fordeles saa meget som muligt op efter mod Essingen og i samme Forhold fjernes fra Baadens Bund, for derved at opnaa større Stivhed. Baadene maa helst have en omtrent lige og ikke meget hældende Agterstævn, hvorved opnaas finere Vandlinjer og bedre Styring, samt at Roret ikke gaar ud af Vandet ved at lægges i Borde, hvilket derimod til Forringelse af Styringen er Tilfældet, naar Roret hænger paa en krum Stævn. Rorhovedet maa være udmærket stærkt, Rorpinden ligeledes, Roret med Beslag maa i det hele være forsvarligt udført. For at modvirke, at Roret for Indgaaende med svær Sø, bliver vandløst, nedfires Rorets Sænkeapparat, som ved dets Form er medgaaende eller viger opefter paa grundt Vand.

Et i de fleste Tilfælde virksomt Middel for Indgaaende, er det paa rigtig Maade indrettede og velanbragte Baadslæb. Dette maa for Indgaaende have For- og Agterhaleren udfiret paa Tamp. Paa denne Maade fyldes Slæbet og hemmer Baadens Tilbøjelighed til at skære og løbe Bredsidens til Søen. Skal derimod et gunstigt Øjeblik benyttes, indhales 6 à 8 Meter af den smækre Agterhaler, hvorved Slæbet vender sig med Spidsenden mod Baaden, hvis Fart derved bliver næsten uhindret. For at dette imidlertid kan blive Tilfældet, maa Slæbets Sammensugning forhindres ved at have et Mastebaand af passende Størrelse anbragt til Slæbets Lig, omtrent 20 cm fra dets øverste Rand. Agterhaleren maa udfires 6 à 8 Meter, saafremt man før Landingens vil forhindre Baadens Løb, og man maa gentage dette, indtil Landsætningen er sket. Er Søen i Landingens høj, bør Slæbet virke, indtil Baaden er landfast. Baadslæbets For- og Agterhaler, Drægtov eller mulig Fortøjning ved strandet Skib, maa nedlægges i Baadens Halekæber og holdes i Leje ved det over Kæberne værende Jernbeslag.

Før Landingens sker, bør Sænkeapparatet løftes og fastgøres til Klampen paa Rorhovedet, ligesom ogsaa selve Roret maa løftes ved Landsætningen og holdes hængende ved Springlinerne. Er Baaden landfast, springer Mandskabet hurtigt ud og sikrer Baaden mod at suges tilbage af Draget. Bælterne afføres straks og henlægges omhyggeligt paa Underlag til Forebyggelse af enhver Berøring med Sand, som ved at trænge ind i den som oftest porøse Kork, efterhaanden forringer den for Bælternes Brugbarhed nødvendige Bæreevne. Baadens løse Materiel tages i Land og henlægges omhyggeligt og maa i intet Tilfælde trædes paa. Den til Forstævnen hørende Heks (Sjækel) indsættes, hvorpaa Baadens Bov løftes saa meget, at en med Talg eller lignende behandlet Slidske kommer mindst 30 cm ind paa den egentlige Køl. Et kort Forspandstov hugges i Heksen i Forstævnen, Mandskabet holder Baaden paa ret Køl, og to Par Heste spændes til en ved Forspandstovets modsatte Ende anbragt dobbelte Hamle. Naar Baaden paa denne Maade er draget op med Kølen fri af

Vandet, løftes Kølproppen, hvorved det over Kølen staaende Vand løber ud. Er Stranden paa Landingsstedet flad, paabegyndes Læsningen, naar Baaden paa Slidskerne er bragt tilstrækkeligt højt op. Mandskabet sætter Ryggen under Baaden agter, og efterhaanden som denne løftes, føres der efter med Skraabukkene, anbragte paa Foringens Plads. Naar tilstrækkelig Højde er naaet, bringes Bagvognen paa Plads, og en lignende Fremgangsmaade benyttes ved Baadens Bov, indtil Vognen ved Forlængningskæden er samlet. De ommeldte 6 Propper i Klædningen udtages, hvorved den sidste Rest af Vand i Baaden løber ud til Lettelse for Transporten. Er Stranden derimod stejl, maa Baaden paa en Slidske svinges langs med Stranden, og Læsningen foretages som anført. I Baaden optages alene Bælterne, saaledes som angivet ved Udtransporten, medens det øvrige Materiel befordres paa særskilt Vogn. Ved Stationen renses og skylles Baaden saavel som Vognen med fersk Vand, og det benyttede Materiel ordnes paa Plads og om fornødent tørres. —

Raketapparater m. m.

DET lader sig ikke med Bestemthed fastslaa, til hvilken Tid man først er begyndt ved Udskydning af Projektiler med vedhængende Line at fremskaffe Forbindelse med strandede Skibe, men det vides, at den engelske Marineløjtnant *Bell* i Aaret 1791 konstruerede en Morter, som vejede 600 Pd. og som efter Kanon-Harpun-Systemet kunde udskyde en svær Lodline i en Afstand af 400 Yards. En anden engelsk Officer, Kaptajn *Manby*, fremstillede i 1812 ligeledes en Morter til Redningsbrug. Denne udkød en Kugle forsynet med Modhager, der førte Linen 150 Yards. Ihvorvel det blev vedtaget at anvende dette Apparat, for hvilket Opfinderen modtog en Belønning af det engelske Parlament paa 2000 Pund Sterling, viste det sig imidlertid vanskeligt at afpasse Krudtladningerne efter Forholdene i Brugsojeblikket, og at holde Linen klar under Projektilets Flugt samt at forhindre Linens Sprængning. Forsøgene paa at tilvejebringe lettere transportable og i det hele hensigtsmæssige Forbindelsesmidler til skibbrudnes Redning, blev derfor fortsatte, og i Aaret 1820 var man naaet dertil, at der med en 8 Unzeis Raket kunde føres en almindelig Makrelline 260 Alen og med en 1 Punds Raket 307 Alen, men det var først ved Fremkomsten af den engelske Fyrværker Horatio Dennetts 9 Punds Redningsraketter, at Forsøgene paa Omraadet naaede en Udvikling, som paa det nærmeste er bibeholdt lige til Nutiden. Man vedblev dog i England lige til 1865 at benytte Morteren. Det var den saakaldte Coehorns Morter, som med en Ladning af 68 Kvint udkastede en til en Vægt af ca. 28 danske Pund med Bly udstøbt Granat. I Kuglen skruedes en Jernstang, hvortil der var fæstet en Læderrem, der tjente som Forløber, og hvortil en 1¼ Tomme tyk Raketline var fastgjort. Rækningen var omtrent 350 Alen imod en stiv Kuling. Raketter var dog samtidig i Brug, og i 1865 var Fremstillingen af disse naaet til en saadan Fuldkommenhed, at Morteren blev fortrængt.

Da Redningsvæsenet oprettedes her i Landet, fik man Forsyningen af de ved Horatio Dennett fabrikerede Redningsraketter tilsendt fra England. Leveringen af disse Raketter og Forsendelsen deraf var imidlertid forbunden med visse Vanskeligheder. Raketterne maatte nemlig indlades et Stykke fra London ved Baad paa Themsen, og da de førtes som Dækslast, kunde Beskadigelse med Vand let støde til. Det blev derfor i 1854 overdraget Kunstfyrværker *G. Amici*

i København til Prøve at forfærdige 50 Redningsraketter, som kostede 10 Rdl. 3 Mrk. Stykket, medens Prisen paa de engelske Raketter, indbefattet Fragt og Told, kun var 9 Rdl. 4 Mark., men ved de foretagne Forsøg viste Amici's Raketter sig de engelske noget underlegne i Retning af nødvendig Kraft til at udføre Linen samt i regelmæssig Flugt. Desaaarsag blev det foreløbig opgivet at forfærdige Raketter her i Landet, men i 1860 genoptoges Forsøgene paany under Ledelse af Overkrigskommissær Foss. Omtrent samtidig foreslog fornævnte engelske Fabrikant Dennett paa en Gang at benytte to ovenpaa hinanden liggende og ved sammenskruelige Jernbøjler forbundne Raketter paa en og samme Stok. Under heldige Omstændigheder kunde to saaledes forbundne Raketter føre Linen omtrent 100 Alen længere end det med den enkelte Raket sædvanlige Maal. Før Affyringen førtes en til Øjemedet indrettet Tændings- traad med en af Enderne ind i hver af Bundaabningerne paa de i Stativet liggende Raketter. Skete det da ved Tændingen, og mod hvilket ingen Modforanstaltninger stod til Raadighed, at Ilden ikke samtidig naaede og tændte begge Raketter, kunde den brændende Raket, naar den begyndte at tage Fart, ikke midlertidig bære Vægten af den anden, hvorved Resultatet følgelig paavirkedes paa uheldig Maade, og Forsøgene opgaves. Fabrikant Dennett fremstillede ogsaa smaa Raketter med tilhørende Stativ og Line til Brug for Redningsbaade, for dermed at opnaa Forbindelse med et strandet Skib under Redningsforsøg. Der foretoges Forsøg her i Landet med disse Apparater, men den ringe og i Forvejen paa uundgaaelig Maade stærkt optagne Plads i Redningsbaaden gjorde sammes Anvendelse særdeles vanskelig. Ved Redningsbaadens uafvendelige Bevægelser paa Havet blev Kastet aldeles uberegneligt og usikkert, idet Retningen af Raketten let blev en anden end den ved Affyringen tænkte og Maalet saaledes forfejledes.

I Aaret 1861 foretog Søetatens Laboratorium Forsøg paa at fremstille Redningsraketter, hvilket lykkedes, og samme kostede ca. 5 Rdl. Stykket. Et Aar senere forfærdigede Kunstfyrværker G. Amici dobbelte Raketter, som kunde føre den paagældende Line 6—700 Alen og leveres til 18 Rdl. for Stykket, og der vedbleves hermed i flere Aar, medens Søetatens Laboratorium udelukkende forsynede Redningsvæsenet med det aarlige Forbrug af enkelte Raketter. Da Forbindelsen med Kunstfyrværker Amici ophørte i 1873, leverede Søetatens Laboratorium fra dette Aar ogsaa Redningsvæsenets Forbrug af dobbelte Raketter.

Til Affyringen af de fra England indforskrevne Raketter benyttedes Laas paa Stativet samt Perkussionsfængsrør, som ved Ryk i en til Laasen befæstet Snor og Slaget af en derved mod en Pande faldende Fjeder bragtes til at tænde. Da et uforsigtigt og af den paagældendes Fod ikke støttet Ryk i bemeldte Snor kunde vælte Stativet eller bringe det ud af den valgte Stilling, noget der særlig ved Nat var let hændeligt, og da den ubetydeligste Mangel i fuldstændigt Anlæg mod nævnte Pande i Stativets Laas tilmed medførte, at Per-

kussionsrøret ikke tændte, og saaledes ej heller Raketten, og Forsøget desaa-
sag maatte gentages paa alt andet end heldig Maade, blev et andet Affyings-
middel foreslaaet og tilvejebragt. Dette medførte den Forandring, at Laasen
fjernedes og erstattedes ved en Metalplade med Bøsning, i hvilken et almin-
deligt Brandrør, som tændtes ved Vindlys, Lunte eller lignende, førtes ind.
Denne ved Raketens Tænding ommeldte Forandring, som viste sig formaals-
tjenlig, er derefter bleven bibeholdt og benyttes i Nutiden. Indtrufne Eksplo-
sioner under Affyringen af Redningsraketter nødvendiggjorde imidlertid An-
vendelsen af andre Brandrør end de, som afløste Perkussionsfængrørene, og
der blev forfærdiget længere brændende Brandrør, som udelukkende benytte-
des siden 1872. Disse Brandrørs Brændetid var 18 Sekunder, og den gav den,
som forestod Raketens Affyring, Lejlighed til at fjerne sig tilstrækkeligt fra
Stativet og saaledes sikre sig mod Følgerne af mulig Eksplosion. Fra 1884
indførtes Friktionsbrandrør, hvorved man undgik at benytte Vindlys og lig-
nende ved Tænding.

Fremstilling af Raketter er gammelkendt, og benyttedes af Kineserne
længe før Krudtets Opfindelse naaede til Europa. Som egentlig Krigsvaaben
fortrængte Kanonen snart Raketten, og denne bibeholdtes kun til enkelte Øje-
med, saasom til Brandprojektil og til Signalmiddel, og det var først for om-
trent hundrede Aar siden, at man begyndte at anvende Raketter til Rednings-
brug. Som ved alle Raketter, tilvejebringes Styret ved en Stok, der anbringes
langs Raketens Side. Linen, som følger med Redningsraketten, maa betragtes
som en Forlængelse af Stokken. Raketens Paalidelighed beror paa: 1) at Sat-
sen ikke angribes af Fugtighed (dette er ved de siden 1904 af Laboratoriet
leverede Raketter udelukket, da de er forsynet i Brandhullet med en lufttæt
Skrueprop, der i Brugstilfælde maa udskrues ved Hjælp af en dertil bestemt
Nøgle, hvilken Foranstaltning har vist sig at være meget praktisk), 2) at Sat-
sen ikke under Magasinering revner, hvorved Ilden slaar voldsomt igennem
og kan foraarsage Eksplosion, samt 3) hvad der meget sjældent sker, at Hyl-
steret under Magasinering revner, hvorved Raketten, af den gennem Regnen
udstrømmende Gas, bliver ført helt ud af sin Bane. Endelig kan større For-
andringer i Temperaturen samt Stoffernes egen Indvirkning paa hverandre
virke forskelligt, saa selv den bedst fabrikerede Raket kan under Magasinering
blive mindre paalidelig. Det naturligste Middel til at hæve denne Ulempe ved
Raketten, er selvfølgelig at vælge Stoffer og lade disse indgaa i Forhold, der
har vist sig at give varig Sats. Krudt vilde i den Henseende være godt, men til
Redningsraketter lader det Blandingsforhold, hvori Salpeter, Kul og Svovl
indgaa i Krudtet, sig ikke anvende, thi selv om man pressede Satsen under
et overordentlig stærkt Tryk, vilde Raketens Flugt blive saa voldsom, at Li-
nen ufejlbarlig vilde springe. Man maa derfor benytte mindre livlig bræn-
dende Sats, og søge ved de Midler, der staar til Raadighed, at gøre dem saa
konstante som muligt. Det skal i denne Forbindelse oplyses, at man i Aaret

1896 ved Søetatens Laboratorium — Bestyreren af Redningsvæsenet uafvildende — prøvede at benytte en meget »livligere« Sats, end hidtil havde været anvendt. Resultatet heraf blev, at ved en af Bestyreren den 25. Januar 1897 med 3 Rakter foretagen Prøvekastning eksploderede de alle ved Tændingen, og Stykkerne spredtes i Nærheden af Stativet. Som Følge af denne Begivenhed, blev alle »livlige« Rakter, som var udsendte til Redningsstationerne, samt Bestyrerens Beholdning af saadanne, tilbagesendte til Laboratoriet, hvor de blev omforarbejdede, men det viste sig, at de ikke selv herefter var paalidelige, og Raketterne fra den Tid, som fandtes ved Stationerne, er derfor kasserede og ødelagte. De første Rakter, som forfærdigedes paa Søetatens Laboratorium, bestod af et Jernhylster, som var drevet med en tør Sats under en Rambuk, hvis 78 Pund tunge Ramslag havde omtrent 2 Fods Faldhøjde. Hylsteret var aabent foroven og lukket forneden med en tilloddet Bund, hvor Brandhullet fandtes. Forneden var der et $\frac{1}{2}$ Tomme højt Lag Pibeler, som skulde forhindre, at Gassen ved sin hurtige Udstrømning af Brandhullet skulde udkaste Jernbunden, og foroven anbragtes ogsaa et Lag Pibeler til Forhindring af, at den i Spidsen siddende Træprop blev kastet af, naar Satsen var udbrændt. Af disse saakaldte enkelte Rakter har Søartilleriet tilvirket ca. 10,000. Raketternes Rækning er i Almindelighed ca. 400 Alen, hvilken Afstand ogsaa er meget passende, for at Redning ved Hjælp af Raketapparaterne kan finde Sted. Den heldigste Elevation i Strandingstilfælde paa Jyllands Vestkyst er fra 22—25 Gr efter Vindens Styrke, og fra en høj Skrænt bør endog Elevationen være ringere. Med enhver Raket, som kræver højere Elevation end 25 Grader, er det vanskeligt at faa Forbindelse tilvebragt, fordi Vinden, efter at Raketten er udløben, hindrer Linens betimelige Dalen over Maalet og fører den mod Læ, naar Kastet ikke er vindret, hvilket ikke kan opnaas, uden at gøre Afstanden for stor. Som foran anført, blev Satsen i den første Tid drevet i Hylstrene under en Rambuk, men omkring 1870 gik man bort herfra, og Satsen blev da presset under et hydraulisk Tryk. Saadan jævnt Tryk, hvis Størrelse bestandig kunde kontrolleres ved Trykmaaleren, maatte nødvendigvis give et mere ensartet Resultat, end Faldet af et Ramslag, hvis Faldhøjde endog ikke var den samme for hele Satsen. Raketterne blev presset uden Pibeler og lukket ved Hjælp af en Jernskive, der med Staalskruer sammenskrues med Raket-hylsteret, Stokhylsteret samt Jernbøjlen til Beskyttelse af Træproppen.

I Midten af Firserne blev der truffet en god Forbedring ved Raketlinens Befæstigelse til Stokken, idet der mellem Knobene paa Linens Tamp og Stokkens Top blev anbragt 2 Gummiringe og øverst en Metalring. Linen er nemlig meget udsat for at springe, idet Raketten sætter sig i Bevægelse. Hastigheden er i de første Øjeblikke vel ikke stor, men den pludselige Overgang fra Hvile til Bevægelse medfører et farligt Ryk i Linen. De 2 Gummiringe giver en Del Elasticitet i hele Forbindelsen og modvirker derved Linens Sprængning, ligesom de ogsaa forhindrer saadan ved muligt opstaaende Kinker paa Linen un-

der Udfarten. Da der undertiden, navnlig ved de dobbelte og tredobbelte Raketter, er Fare for, at den Del af Raketlinen, der sidder paa Stokken, skal brænde over — selv om den fugtes godt før Brugen — har man i de senere Aar anvendt Staalwire til denne Del af Linen. Staalwiren er 5 mm tyk og for enkelte og dobbelte Raketter 4 m og for tredobbelte 6 m lang. Inellem Knobben og den øverste Ende af Raketstokken er anbragt en Skruefjeder mellem 2 Metalskiver, og efter at Wiren er ført gennem Øjeskruerne (paa den tredobbelte Raket gennem et Jernrør, der fæstes paa Overkanten af Stokken), og gennem



En Redningsraket affyres.

Hullet i den nederste Ende af Stokken, splidses der et Øje paa Tampen til Paa-stikning af Raketlinen.

Medens man her i Landet saa godt som udelukkende har benyttet Raketter ved Redningsvæsenet, har der i Udlandet været anstillet mangfoldige Forsøg med andre til Udskydning af Line beregnede Apparater, og i flere Lande har endogsaa riflet Skyts været anvendt. I England har man i en længere Aarrække benyttet baade Morterapparat og Raketter. Disse sidste er efter Oberst *Boxer's* Konstruktion, og de leveres af Board of Trade, hvorunder Raketmateriellet paa de engelske Kyster sorteres. Raketternes Anvendelse har dog nu Overtaget paa Englands Kyst. I Frankrig fremstillede i 1862 Grev d'Houdelot i Havre en riflet Kanon, der var beregnet paa at føre en til Kuglen befæstet Line ud i den ønskede Afstand, men det syntes ikke, at dette Projekt vandt nogen Indgang. Senere konstruerede Franskmanden Delvigne forskellige Redningsapparater, deriblandt ogsaa Raketter, men ved sammenlignende Prøver, viste disse sig de engelske underlegne. Foruden en Kanon, der udskød en Kugle med Line i en Afstand af 300 m, fik Hr. Delvigne ogsaa indført et Gevær og senere mindre Kanoner, der udskød Pile, hvortil Linen var befæstet, og hvormed der skal være opnaaet en Rækkeevne af ca. 600 m. I 1876 var man i Frankrig gaaet bort fra Raketter og brugte udelukkende Delvignes Pile; senere er man dog vendt tilbage til Raketterne igen. En anden Franskmand, Rodgeres, kon-

struerede i sin Tid et Skydeapparat, hvorved der skulde udskydes en med Hager forsynet Blok, hvori Ind- og Udhalingslinen var skaaret, saaledes at den var klar til at fastgøres. Der blev ogsaa anstillet flere Prøver dermed, men de opnaaede Resultater var ikke gunstige. Det tyske Redningsselskab faar sine Raketter leveret fra Regeringslaboratoriet i Spandau, og de foretrækkes ogsaa fremfor andre Redningsmidler, hvoraf anvendes en af Bøsemager Cordes i Bremerhafn fremstillet Mørser samt et af ham konstrueret Redningsgevær. Af dette blev der i sin Tid skænket det danske Redningsvæsen et Eksemplar, som blev afgivet til Stationen Tuskjær. Geværet, der stødte meget stærkt, skønedes ikke med Sikkerhed at kunne affyres i Haanden med Anlæg mod vedkommendes Skulder, men derimod fra et fast Anlægssted og blev paa denne Maade prøvet. I Redningsbaadens Forpullert blev nedsat en Bøsning, i hvilken Geværet paa en omkring Løbet i et Led befæstet Tap nedlagdes. De foretagne Forsøg gav i Retning af Sikkerhed omtrent samme ufuldkomne Resultat, som opnaaedes med Dennetts før omtalte Raketter til Brug fra Redningsbaade, og Geværet har da heller ikke været brugt til noget Redningsforsøg ved Stationen Tuskjær. I Sverige har der for en Del Aar tilbage ogsaa været eksperimenteret med en Kanon, uden at der derved opnaaedes noget godt Resultat, og der bruges udelukkende Raketter, som i lang Tid forfærdigedes i Stockholm, men som ogsaa har været leveret fra Søetatens Laboratorium i København. I de senere Aar har Major *Unge* fremstillet en saakaldt Luft-Torpedo til at udføre en Line, men det vides dog ikke, om de dermed anstillede Forsøg har ført til et saadant Resultat, at Apparatet er bleven indført ved noget Redningsvæsen og reglementeret til Brug ved samme. Der blev anskaffet et Eksemplar deraf her til Landet, men det har aldrig været benyttet.

Ogsaa her i Landet har der været anstillet Forsøg med andre Udskydningsmidler end Raketter. Paa Indenrigsministeriets Foranstaltning blev der saaledes i 1883 af Søartilleriet anstillet Forsøg med et af Fotograf *Prytz* i Horsens konstrueret Redningsapparat, nemlig et til Udskydning af en Kanon bestemt Projektil, der skulde føre en Redningsline ud til det strandede Skib. Til dette Øjemeds Opnaaelse blev Linen elastisk befæstet til en i Kanonens Munding anbragt hul Cylinder, i hvilken Projektilet under dets Udfart af Kanonen løb ind, og som det under dets videre Bevægelse gennem Luften skulde føre med sig. Fordelen ved dette Apparat fremfor Raketapparatet skulde være, at der skulde opnaas større Skudsikkerhed, idet navnlig Afdriften paa Grund af Vinden vilde blive mindre, ligesom Projektilet ogsaa skulde kunne naa længere end Raketter. Ved de anstillede gentagne Forsøg viste det sig imidlertid, at Apparatet ikke svarede til Forventningerne, idet nemlig i de fleste Tilfælde enten Linen sprang, eller Projektilet drejede sig rundt, smøgede Linen af sig og fortsatte sin Fart alene

gennem Luften. Apparatet blev derfor kasseret som ubrugeligt ved Redningsvæsenet.

Af det saaledes anførte vil det fremgaa, at Rakterne saa godt som overalt ved Redningsvæsenet i de forskellige Lande anerkendes som det bedste Middel til at komme i Forbindelse med strandede Skibe. Heri Landet har Raketapparaterne været meget benyttet, og i Redningsvæsenets første Aarrække reddedes den langt overvejende Del af de skibbrudne derved. I Begyndelsen af Firserne var der omtrent reddet lige mange ved Hjælp af Redningsbaad og Raketapparat, men fra denne Tid tog Redningen med Redningsbaad helt Overmagten. Grunden hertil er jo særlig, at Sejlskibenes Antal er aftaget i en meget høj Grad, saa at Fragtfarten besørges af større og mere dybgaaende Dampskibe. Stranding af disse finder dog som bekendt ogsaa Sted, men Skibene staar oftest saa langt ude, at de ikke kan naas med en Raket, hvorfor Redningen oftest foregaar med Redningsbaaden. Men der har dog indtruffet Tilfælde, hvor denne ikke har kunnet komme betids til Stede, eller hvor Forholdene har vist sig saa vanskelige, at det har været umuligt at opnaa Forbindelse med det strandede Skib ved Hjælp af Redningsbaaden, og der har da fra forskellige Sider hævet sig Røster om Indførelse af Apparater, der kunde fremskaffe Forbindelse paa en større Afstand end hidtil. Der er ogsaa bleven fremsat Forslag om at forsyne Skibe med Redningsraketter, som i Strandingstilfælde skulde affyres ind mod Land medførende en Line, idet det meget rigtig formenes, at Vinden, naar der er Fare for de skibbrudnes Liv, oftest er paalands, og Raketten kan da ventes at faa en større Rækkeevne ved at affyres med Vinden mod Land, der jo ogsaa byder et større Maal, end naar Raketten skal affyres fra Land ud til et Skib, som ofte frembyder et meget lille Maal, især naar det staar saaledes, at det vender en af Stævnene lige mod Land. Hvor tiltalende et saadant Forslag ser ud, maa det dog anses for upraktisk, da det sikkert vil vise sig umuligt at anbringe et Raketstativ om Bord i et strandet Skib, naar der er virkelig Fare paa Færde, saa at Braadsøen vælter sig hen over det, ligesom man ogsaa kan gaa ud fra, at de nødvendige Apparater, hvortil i hvert Fald hører et Raketstativ, Raketter med Tilbehør samt Linekasse med Raketline i Almindelighed vilde være stuvet saaledes bort i Skibet, at Besætningen i Strandingstilfælde ikke kunde komme dertil. Derimod har man paa Søetatens Laboratorium fremstillet saakaldte tredobbelte Raketter, der har opnaaet at føre Raketlinen den betydelige Længde af 5—600 Meter. At søge større Afstand opnaaet er unødvendigt, idet det selv med denne Afstand ofte vil vise sig ugørligt at benytte Raketapparatet. Den rivende Strøm, der oftest løber langs Land, naar Forholdene er saaledes, at der er Fare for de skibbrudnes Liv, vil gøre det vanskeligt for disse at hale Stjerteblokken ud, men selv om dette skulde lykkes, vil det ofte vise sig ugørligt at holde Linerne klare af hinanden paa Grund af Strømmen. Der foreligger

Masser af Eksempler paa Strandinge, der har staaet saa nær Land, at Forbindelse let er bleven opnaaet med en enkelt Raket, men hvor de skibbrudne dog ikke har formaaget at hale Stjertblokken ud paa Grund af den haarde Strøm, saaledes f. Eks. ved den sørgelige Stranding af Briggen »Speed« ved Spirbakken den 30. Januar 1909.

Den større Kraft, som de i de senere Aar leverede Raketter er i Besiddelse af, har nødvendiggjort Brugen af sværere Raketliner, idet Sprængning af disse forekom forholdsvis hyppigt. I mange Aar benyttedes saaledes Raketliner af 1" Tykkelse og med 12 Garn, Længden var 240 Favne. Medens denne Længde er bibeholdt paa det nærmeste, idet den udgør 450 m, er Tykkelsen ca. 3 cm, og Linnerne indeholder 24 Garn. Udhalingslinnerne har en Længde af 265 m, Tykkelsen er 4 cm. De svære Redningstrosser er 225 m lange og 9—10 cm tykke. Alt Tovværk er barket; det har i en Aarrække været leveret af Firmaet Jacob Holm & Sønners Fabrikker A/S., men nu leveres det ogsaa fra Randers Rebslageri Aktieselskab.

Efter en af Bestyreren i 1883 til England foretagen Rejse for at bese forskellige engelske Redningsstationer, blev der taget Beslutning om at anskaffe Strandingslys for at oplyse Stranden under Redningsforsøg. Under Brændetiden, der er omtrent en halv Time, oplyses Stedet og dets Omgivelser indtil ca. 150 m fra Stativet, hvorved Virksomheden med Redningsmateriellet fremmes paa betydningsfuld Maade. Stativet maa opstilles ca. 20 m i Læ af Arbejdsstedet, saaledes at Vinden ikke fører Flammen mod Træstativets Ben. Paa Vindsiden af Arbejdsstedet maa Strandingslyset ikke opstilles, da Røg og brændende Slagger i saa Fald føres ned paa Redningsmandskabet, som derved hindres i Virksomheden. Strandingslyset maa ikke hænge lodret, men hvile i skraa Retning paa de til Stativets Samling anbragte 3 Stænger. Hænger Strandingslyset lodret, vil Stormvejr bringe det til at svinge frem og tilbage og gøre Virkningen ustadig. Virkningen bliver ogsaa større, naar Lyset haves sideværts fremfor at have det ret ud for eller bagved Arbejdsstedet.

I Aaret 1888 indforskredes fra England nogle Signalraketter til Prøve. Da det ved Søartilleriets Undersøgelse af disse Raketter viste sig, at Skydebomuld var benyttet, og dette skønnedes uheldigt, blev der i Aaret 1889 forfærdiget farefri, lydgivende Signalraketter, og saadanne har Søartilleriet derefter leveret paa betryggende Maade i enhver Henseende. Ved Modtagelsen af Melding om, at noget, som kræver Redningsmateriellets Anvendelse, er indtruffet paa Kysten, sender den paagældende Station straks en Mand, førende Signalraketter til Stedet og opsender der straks en saadan. Paa den Maade faar de skibbrudne at vide, at de er bemærkede, og mange forhastede Landingsforsøg er derved blevne undgaaede. — Siden 1910 har man endvidere i samme Øjemed indført Blaallys, som Vagtmandskabet medfører og er klar til at give Signal med, naar noget bemærkes.

Naar Raketapparatet skal benyttes til en skibbruden Besætnings Red-

ning, maa Raketstativet paa løs Sandbund opstilles med et fast Underlag under Benene, for at Raketens Tryk ikke skal bevirke en lavere Elevation end den valgte, hvorved Maalet lettelig forfejles. Raketstativet bringes saa langt ned mod Vandet som muligt, navnlig hvor Afstanden er stor, Raketlinekassen maa derimod stilles saa langt tilbage, at den opskydende Sø ikke kan naa den. Dette gælder end mere, hvor det første Raketkast maatte forfejles, i hvilket Tilfælde den benyttede vaade Raketline opskydes i langagtige Bugter paa en Presenning i Læ af Stativet, dog saaledes, at den udløbende Ende af Raketlinen fjerner sig fra Stativet. Undertiden kan fra en flad udgaende Strandbred Afstanden til et strandet Skib formindskes noget derved, at man anbringer Stativet paa en Vogn eller anden lignende faststaaende Genstand, der da bringes saa langt frem til Stranden som muligt.

Efter at Stativet er opstillet, sættes Linekassen lidt bag dette i Læ med Bogstavet F fremad og ordnes saaledes, at Raketten ved sin Udfart kan medtage Linen, uden at hin standses eller slaar Kinker. Sker Anbringelsen af Linekassen eller Opskydningen af Raketlinen fejlagtig, enten til Luvart af Raketstativet eller ret agten for dette, vil en paa Raketlinen tilfældig opstaaende Kinke, som føres over Stativet under Raketens Flugt, eventuelt tage dette med sig i Havet. Da Tiden stedse er kostbar, maa man bestræbe sig for, at Forbindelsen opnaas ved det første Raketkast; forfejles dette, maa man med største Agtpaagivenhed lade sig belære af de ved sligt mislykket Forsøg gjorte Iagttagelser. Elevationen maa ikke vælges højere end absolut nødvendigt, fordi den højere Elevation medfører, at Raketlinen har en større Afstand at dale, før den falder over den paagældende Genstand og føres derved lettelig i Læ af Maalet, navnlig hvor Vinden maatte være noget tværs paa Sigtet. Befrygtes det, at Raketlinen af Vinden føres mod Læ af Maalet, bør man, saasnart Raketten er udbrændt, men paa ingen Maade tidligere, standse Raketlinens Udfart ved at træde paa den. Denne Standsnings bevirker, at Raketlinnes løse Bugt bliver mindre, og Dalingen over Maalet fremskyndes. Nedskydningen af Raketlinen i Linekassen maa stedse foregaa med stor Nøjagtighed og Omhu, efter den paa selve Kassen givne Vejledning. Lagene maa ligge klar af hinanden, og Nedskydningen maa ikke blive for tot, da Linekassens Bundramme, over hvis Pinde Linen skydes, i saa Fald ikke kan skilles fra den egentlige Kasse, i hvilken Raketlinen henligger under dens Udfart. Den underste Tamp af Raketlinen maa der stedse gives en saadan Længde, at den kan naa ovenud af Kassen. Derved gives Lejlighed til at kunne, efterhaanden som Linen ved Brug bliver kortere, paastikkes en anden Raketlines forreste Tamp, og derved sikres man imod, at den udfarende Raket under Flugten tager hele Linen med sig.

Naar Raketlinen anbringes paa Raketstokken, af den ældre Model med Tovstjert, blødes 6—8 m af Linens Tamp, som dernæst tages igennem et Hul i Raketstokkens Underende, forsynet med en Knob, som naar Linen er

tohalet, maa ligge 30 cm ovenfor nævnte Hul, og føres dernæst igennem to Øjeskruer paa Raketstokkens Overkant og paastikkes den ved Raketstokkens Overende hængende Stjert, som ogsaa bør blødes i Vand før Paastikningen med Raketlinen foregaar. I Tilfælde af Raketlinens Bristning ved Udstrømningen fra Raketten, vil den ommeldte Knob, ved at løbe for ved Stokkens Underende medføre, at Linens Forbindelse med Stokken vedligeholdes. Ved de nye Raketstokke med Wire paastikkes Linen i det splidsede Øje. Efter ethvert Raketkast maa de 5—6 første m. af den benyttede Raketline bortkappes, fordi dette Stykke let bliver upaalideligt ved Raketstens Udladning. Kun lige Raketstokke maa benyttes, fordi den krumme Stok har Indflydelse paa Raketstens regelmæssige Flugt. Naar Raketten er befæstet til Stokken, maa det paases, at den paagældende Fjeder fungerer og efter Bestemmelsen springer frem over Øskenen, som er befæstet til Raketten. I modsat Fald vil denne under Flugten kunne skille sig fra Stokken, hvorved Maalet forfejles. Lærredslappen, som dækker Aabningen i Raketten, og ved nyere Raketter tillige Skrueproppen, maa ikke borttages, før alle Forberedelser er trufne og man er færdig til Affyring. Til Affyring vælges i Stormvejr det Øjeblik, da Vindstød er passerede forbi, fordi et slikt Vindstød kan influere skadeligt paa Udfaldet. Affyringen sker sikrest med langsomt brændende Friktionsbrandrør. Det paa Brandrøret værende Bændel løsnes, Brandrøret anbringes i Stativet, og med et jævnt Ryk drages i Bændlet parallelt med Stativets Side, hvorefter Tændingen foregaar. Skulde dette mislykkes, fjernes den over Brandrøret dækkende Papskive, og Tændingen kan ske ved Vindlys eller Friluftstændstik. Raketkastet maa saa vidt muligt foretages vindret, og det maa nøje overvejes, at Raketten ikke stilles for lægt. Er derimod Sigtet til Luvart, har man Chance for, at Vinden fører Linen ned over Maalet, hvorhos Strømmen ogsaa kan føre Raketlinen ned mod det paagældende Vrag og eventuelt opfanges fra dette.

Er Forbindelsen opnaaet med det strandede Skib, fastgøres Stjertblokken og Anvisningsbrættet til Raketlinen. Denne tages igennem en paa Stjertblokken ovenfor Legnen anbragt Strop og belægges med Halvstik paa Blokkens Stjert, saaledes at Stjerten i fuld Længde staar til de skibbrudnes Raadighed. Efter at Udhalingslinen er iskaaren Stjertblokken, kappes Raketlinen ved det paa Stjerten anbragte Stik, hvorved denne Del af Raketlinen bevares til senere Brug og ikke kan komme i Stjertblokken og gøre denne uklar. Skulde der findes en eller anden Hindring umiddelbart mod Læ af Arbejdsstedet, bør Raketlinen ikke kappes, men ved at bringe den op til Luvart, kan man bruge den til at holde Stjertblokken med den iskaarne Udhalingsline fri af den ommeldte mod Læ værende Genstand. I slikt Tilfælde maa, naar Stjertblokken af de skibbrudne er halet til Borde, Raketlinen ikke affires, da Strømmen i saa Fald fører den hen over Udhalingslinen, som derved kan blive uklar, men den maa stivhales og fastgøres til Luvart paa Stranden. Ud-firingen fra Land maa foregaa med stor Agtpaaagivenhed, navnlig hvor Strøm-

men langs Land er stærk, og Vragstykker, Sten eller lignende muligt ligger i Nærheden mod Læ. Udfires mere end der hales fra Borde, vil Strømmens Virkning efterhaanden gøre Udhalingen umulig eller medføre, at Raketlinen sprænges. Er man ved Nat eller i det hele til Tider, hvor Blik over Forholdene ikke kan haves, i Tvivl om, hvorvidt de skibbrudne haler i Linerne, kan dette i de fleste Tilfælde erfares ved med Haanden at omfatte det til Udhaling bestemte og tot staaende Gods. Besætningens Virksomhed vil nemlig fornemmes som et Stød, hvorimod Strømmens Virkning mærkes som en rystende Bevægelse.

Indtræder et Strandingstilfælde udenfor Raketens Rækkeevne, bør man have sin Opmærksomhed henvendt paa, om ikke en eller anden fra Skibet udfiret Genstand er ført Landet noget nærmere, og om man da ikke ved at kaste en Raket over en slig Genstand kunde hale denne til sig og derved opnaa Forbindelse til Besætningens Redning.

Saasnart Stjertblokken er kommen til Borde, og det skønnes fra Land, at den er fastgjort om Bord, tages den svære Trosses øverste Tamp igennem Redningsstolens Kous. Omtrent 5 m fra denne Tamp maa være anbragt en Kordelstrop af 25 cm Længde og af 4 cm Manilla Line. Bugten af Udhalingslinen, omtrent af 2 m Længde, føres igennem denne Strop og tages i to Slag udefter omkring Trossen og derefter et Slag indefter, ved hvilket den i nævnte Strop værende Udhalingslines Bugt spredes, og et Knibestik slutter Belægningen. Denne Fremgangsmaade gør det muligt for de skibbrudne at løse Belægningen paa nem og sikker Maade ved et Ryk i Knibesticket. Umiddelbart udenfor den ommeldte Strop befæstes paa Trossen det paagældende Anvisningsbræt til Vejledning for de skibbrudne. Under den nu paafølgende Udfiring af Redningstrossen og sammes Udhaling til det strandede Skib, anbefales at iagttage den ved Udfiring af Udhalingslinen nævnte Agtpaagivenhed med Hensyn til Strømmens Virkning m. m. Saasnart Trossen er fastgjort om Bord og stivhalet i Land, gøres Ud- og Indhalingslinen fast paa Redningsstolen i en med to Kouse forsynet Strop, som er anbragt under Redningsstolens store Kous, og Redningsstolen hales dernæst til Borde ved Udhalingslinen og tilbage til Land ved Indhalingslinen, medførende en af de skibbrudne. Redningsstolens store Kous bør være af Pokkenholt, og den maa have en indvendig Aabning af 10 cm. Paa Redningsstolens øverste Krans maa anbringes en Stjert af 4 cm Manilla Line og 2 m lang. Denne Stjert maa haves paa den mod Land vendende Side af Redningsstolen. Før Redningsstolen udhales fra Land, maa den ommeldte Stjert befæstes til Indhalingslinen omtrent $1\frac{1}{2}$ m fra Redningsstolens Kous og gives saadan Længde, at Redningsstolen holdes oprejst. Uden denne Fremgangsmaade vil den i Redningsstolen værende Person udsættes for at kæntrés ud af Stolen, naar denne dypes ned i Søen, medens der fra Land drages i Indhalingslinen.

Saafremt det strandede Skibs Sønderslagning skønnes at være nær fore-

staaende og Tiden saaledes knapt tilmaalt, eller dersom de skibbrudne befinder sig paa en Vragflade eller anden lavt paa Vandet liggende Genstand, da bør den tidsspildende og i sidstnævnte Situation hæmmende Redningstrosse ikke benyttes. I dette Tilfælde tages Udhalingslinens øverste Tamp igennem Redningsstolens store Kous og iskæres Stjertblokken, som i hvert Fald paa forannævnte Maade af de skibbrudne maa hales til Borde. Naar Stjertblokken er kommen til de skibbrudne og ses eller skønnes at være fastgjort af disse, befastes Tampen af Udhalingslinen og af Indhalingslinen paa Redningsstolens Korkkrans, som paa denne Maade flyder paa Vandet, bærende den paagældende. Vilde man i dette Tilfælde paastikke Ud- og Indhalingslinen under Redningsstolens store Kous, saaledes som naar Redningstrossen benyttes, vilde dette have til Følge, at man ved Indhalingen kæntrede Redningsstolen og derved forøgede Faren for den i samme værende Person. —

Da det forbrændelige Redningsmateriel, Raketter m. m. formenes at tabe i Kvalitet ved i længere Tid, muligt gennem adskillige Aar, at opbevares ved Stationerne, bør man have Nummer og Aarstal paa de i Kasserne værende Raketter tydelig betegnede paa Kassernes Laag, hvorved man sikres imod, at de benyttes i Flæng. Afgangen maa da foregaa i nøjagtig Følgeorden, ved Øvelser fra det laveste Nummer opefter, men ved Redningsforsøg i modsat Orden, for saa vidt muligt at benytte det paalideligste Materiel. Til den i Brug tagne Raket, hvis Nummer udstryges paa Kassens Laag, benyttes en Stok med tilsvarende Nummer. Raketkassernes Laag maa befastes til Kassen med en Holdeskrue midtvejs paa Laagets ene Ende, men holdes forøvrigt fast til Kassen med en Krydssurring.

Er Redningen tilendebragt og Skibets hurtige Sønderslagning vis, bør man, for ikke at miste Redningstrossen, kappe denne fra Land med Trossekapperen, der anvendes paa følgende Maade: Apparatet aabnes, lægges omkring Trossen og lukkes, visende det indskaarne F fremad mod Skibet. Udhalingslinen og Indhalingslinen befastes hver i den paagældende ved Apparatet hængende Kous og hales dernæst ud til Skibet. Naar Apparatet paa denne Maade er bragt saa langt ud som muligt, føres Udhalingslinen et efter Strømmens Styrke afpasset Stykke til Luvart af Trossen. Samtidig hales det løse af Indhalingslinen hjem, og naar denne er tot, maa der fires af paa Udhalingslinen og i samme Nu hales ind i Indhalingslinen, nøjagtig i Trossens Retning. Knivene i Apparatet vil derved vende sig og samtidig kappe Trossen, i hvert Fald saameget, at Bristning ved Skibets Bevægelse umiddelbart efter vil paafølge. Mislykkes Forsøget, hvilket uundgaaelig vil ske, naar nævnte Fremgangsmaade ikke følges, maa det gentages, indtil Kapning indtræder. —

Understøttelser, Legater m. m.

SOM flere Gange anført, skete Redningsvæsenets Organisation her i Landet i Henhold til Loven af 26. Marts 1852, og i denne Lovs §6 blev det med Hensyn til, at den Gerning, som paalagdes Mandskabet ved Redningsbaadene, ikke alene var yderst anstrengende, men ogsaa livsfarlig, fastsat, at naar nogen af dette Mandskab under Redningsforsøgene ved Lemlæstelse skulde miste sin Arbejdsfærlighed, skulde han være berettiget til Understøttelse af Statskassen i Overensstemmelse med Grundsætningerne i Indvalideforsørgelsesloven af 9. April 1851, samt at en lignende Berettigelse til Understøttelse skulde tilkomme Enker og Børn efter bemeldte Mandskab, naar Manden maatte have tilsat Livet under Redningsforsøg.

Den 29. December 1856 indtraf et ulykkeligt Tilfælde, hvorved 5 af Baadmandskabet omkom under en Øvelse ved Stationen Blokhus, hvis Redningsbaad kæntrede. Denne Begivenhed foranledigede Ministeriet til at andrage paa en Udvidelse af den foranførte Bestemmelse i Redningslovens § 6, saaledes at den Baadmandskabet og dets Efterladte ved samme tilsagte Understøttelse ogsaa skulde komme til Anvendelse, hvor nogen af Mandskabet under en Øvelse havde mistet sin Arbejdsfærlighed eller tilsat Livet, for hvilken Udvidelse navnlig talte Hensynet til de Vilkaar, hvorunder de Personer var stillet, med hvem Redningsmandskabet saavel efter Forholdets Natur som efter Bestemmelserne i oftenævnte Lovs § 6 nærmest maatte være at sætte i Klasse, nemlig de i Statens Tjeneste staaende Militære, hvem der ved Lov af 9. April 1851 var tilsagt Understøttelse af Statskassen, hvad enten Legemsbeskadigelsen paadroges i Krig eller under Udførelsen af deres militære Tjenesteplichter. Efter at det i Rigsdagen i saa Henseende forelagte Lovudkast havde vundet dennes Bifald og derefter var udkommen som Lov under 4. Marts 1857, blev der i Henhold til sammes § 2, hvorefter Loven ogsaa skulde være anvendelig paa det ovenberørte Ulykkestilfælde ved Stationen Blokhus tilstaaet de 5 forulykkede Baadfolks efterladte Enker og Børn aarlige Understøttelser til et samlet Beløb af 183 Rdl., navnlig de to mest trængende af Enkerne 30 Rdl. hver og de øvrige 3 Enker 25 Rdl. hver samt 4 Børn 12 Rdl. hver indtil deres fyldte 15de Aar. Ligeledes blev der i Henhold til samme Lovbestemmelse tilstaaet en af Baadmandskabet, der ved den omhandlede Lejlighed

havde paadraget sig en betydelig Legemsbeskadigelse, som foranledigede hans Afskedigelse af Redningsvæsenets Tjeneste, og som maatte anses i høj Grad at have svækket hans Arbejdsførhed, uden at det dog kunde anses for afgjort, at den var uhelbredelig, en midlertidig aarlig Understøttelse af 75 Rigsdaler.

Efter Ulykken ved »Daphne«s Stranding den 27. December 1862, hvorved 8 af Skagens Redningsmandskab omkom, voksede Udgiften til Understøttelsen af Enker og Børn til 773 Rdl., og dette Beløb steg yderligere det paafølgende Aar i Anledning af Kæntringen af Redningsbaaden ved Stationen Rindby under en Øvelse den 3. Juli 1863, hvorved 2 af Baadmandskabet omkom.

Der foregik nu i en længere Aarrække ikke nogen Forandring i de givne Bestemmelser om Understøttelser, og i omtrent 20 Aar udgjorde den aarlige Bevilling paa Finansloven 1600 Kroner, idet der vel nok tilkom nye understøttede, saaledes ved Briggen »Ruth«s Stranding ved Løkken den 3. August 1873, hvorved 3 af Redningsmandskabet omkom, men til Gengæld afgik flere af de tidligere understøttede ved Døden.

Ved Lov af 17. Marts 1882 indtraadte der imidlertid en væsentlig Forbedring i Redningsmandskabernes Vilkaar, idet denne Lov gav en meget betydelig Udvidelse af den Adgang til Understøttelse af Statskassen, som tilkom de i Tjenesten til Skade komne og disses samt de i Tjenesten omkomnes Familier. Medens det nemlig i Følge Lovene af 26. Marts 1852, § 6, og 4. Marts 1857, § 1, kun var det ved Redningsbaadene ansatte Mandskab, der under Redningsforsøg eller Øvelser ved Lemlæstelse havde mistet Arbejdsførheden, samt de i Baadtjenesten omkomnes Enker og Børn, der havde Ret til saadan Understøttelse, fik ved den nye Lov Raketstationernes Mandskab og dettes efterladte fremtidig den samme Ret. Men dertil kom, at Understøttelsernes Størrelse fra dette Tidspunkt blev betydelig forhøjet. Denne Størrelse havde nemlig efter Forskrift i Loven af 26. Marts 1852, været beregnet efter Reglerne i Invalidforsørgelsesloven af 9. April 1851, uagtet Bestemmelserne i denne Lov senere ved Lov af 20. November 1876 var bleven forandret til Gunst for Krigsinvaliderne, men ved den nye Lov af 17. Marts 1882 blev det bestemt, at Understøttelse af Statskassen til Redningsmandskaberne og disses efterladte, skal beregnes efter Grundsætningerne i de til enhver Tid gældende Indvalideforsørgelseslove. Naar en til Redningsmandskabet hørende Person, hvem der har været tillagt Understøttelse, dør og efterlader sig en Enke, med hvem han har været i Ægteskab, førend han paadrog sig den paagældende Legemsbeskadigelse, saavel som naar nogen af det ved Redningsstationerne ansatte Mandskab under Redningsforsøg eller Øvelser tilsætter Livet, tiltaas der Enken en aarlig Understøttelse af Statskassen af fra 200 til 300 Kroner. Ligeledes tiltaas der hvert af Børnene efter de saaledes afdøde indtil deres fyldte 15de Aar en aarlig Forsørgelse af 50—80 Kroner,

saafrømt Moderen lever, og 70—90 Kroner, naar ogsaa hun er død. Forsørgelsen af Børnene maa dog i Forbindelse med den Moderen tillagte Understøttelse ikke i noget Tilfælde overstige det Beløb, der kunde have været tillagt Faderen i Understøttelse.

Der skete dog ikke nogen videre Forandring i de aarlige Udgifter som Følge af den nye Lov, idet disse i Følge de foreliggende Regnskaber varierede fra 1400 til 1700 Kroner, men da skete den 25. Januar 1897 den store Ulykke ved Redningsstationen Liløre, da hele Redningsmandskabet, 12 Mand, omkom under Redningsforsøg. Der tilkom ved denne sørgelige Begivenhed 11 Enker med 27 Børn under 15 Aar, og der blev tilstaaet disse den højeste Understøttelse, som kunde gives efter Loven, nemlig 300 Kroner til hver Enke og 80 Kroner til hvert Barn aarlig. Udgiften til Understøttelser kom paa det følgende Aars Finansregnskab derved over 7000 Kroner. Fra 1. Januar 1920 skete en betydelig Forhøjelse af Understøttelserne, idet disse omtrent fordobledes.

I det til den 31. Marts 1926 aflagte Regnskab, var der i det forløbne Finansaar ved Det norrøjeyske Redningsvæsen udbetalt ca. 8400 Kroner i Understøttelse af Statskassen. Paa det anførte Tidspunkt nødtes der Understøttelse af 10 Enker samt af 5 i Redningsvæsenets Tjeneste til Skade komne Mænd.

KRONPRINS FREDERIKS FOND.

(Efter de af Fondets Bestyrelse udgivne Meddelelser for 1865—1890).

Tirsdagen den 7. Maj 1861 ved Daggry indstrandede ved Søndervig, 7 km Vest for Ringkøbing, Barkskibet »Hampshire« af Sunderland, ladet med Kul. Vinden var NV. med stærk Kuling og meget oprørt Sø, begge Dele i Tiltagende op ad Dagen. Da Skibet stod fast paa den yderste Revle, ca. 500 Alen fra Land, kunde de paa Strandingsstedet mødte Raketapparater fra Redningsstationerne Søndervig, Sønderlyngvig og Vedersø, hvis Raketter efter Datidens Fabrikation og Udvikling, havde en paaregnetlig Rækkeevne af 300—350 Alen, ikke opnaa Forbindelse med Skibet, hvilket konstateredes ved flere Forsøg. Den i Sønderlyngvig, 1½ Mil fra Strandingsstedet, stationerede Redningsbaad, blev derfor tilkaldt og ankom ogsaa i god Tid, men et virkeligt Forsøg paa at sætte den ud, blev ikke gjort, da Baadens Mandskab bestemt erklærede Redningsforsøg for umulige. Uagtet den hele Dagen paa Strandingsstedet til Stede værende Øvrighedsperson, Justitsraad, By- og Herredsfoged Leuning, alvorligt formanede Redningsbaadens Mandskab til at gøre sin Pligt og forsøge Redning af de ulykkelige skibbrudne, hvis Raab tydelig lød ind paa Strandbredden, og uagtet han erklærede sig villig til at være personlig ansvarlig for, at den Belønning, Mandskabet maatte forlange for at vove Forsøget, skulde blive bragt til Veje, forblev dette dog døvt for alle Forestillinger. Trods al Forhandling, blev Resultatet, at intet yderligere Forsøg blev gjort,

og den stadig voksende Skare Tilskuere paa Strandbredden blev saaledes hen ad Aften Vidne til det grufulde Syn, at hele Besætningen, 10 Mand, da Skibet sønderlages af Bølgerne, fandt sin Død i disse. Efter at sagkyndig og grundig Undersøgelse paa Stedet var foretagen og udførlig Beretning om Strandingstilfældet indsendt til Indenrigsministeriet, blev Redningsmandskabet afskediget og ny Besætning antaget.

For dem, der nu efter saa lang Tids Forløb maatte ville danne sig en Mening om det ved den paagældende Lejlighed passerede, skal her tilføjes den Oplysning, at den til Stede værende Redningsbaad var af den allerældste Type, der har været benyttet her i Landet, og i flere væsentlige Henseender var mindre heldig, saaledes at Mandskabet ikke aldeles uden Grund var bange for at bruge den under saa alvorlige Forhold, som de til Stede værende. Hertil kommer endnu, at der ved den omhandlede, som ofte ved lignende Episoder, manglede en sagkyndig og overlegen Personlighed, der med fornøden Myndighed kunde tage Kommandoen. De ved Begivenheden talrigt tilstedeværende Tilskuere, hvis Indignation var stor, vide imidlertid at berette om en anden mægtig Bevæggrund til Redningsmandskabets Adfærd, idet det endnu stadig angives, at et Udslag af den blandt Kystboerne herskende ikke ualmindelige Overtro har været medvirkende. Da Redningsbaaden paa sin Vogn skulde transporteres den lange Strækning til Strandingstedet ad dybe, sandede Veje, og i den Anledning som sædvanligt var bleven forspændt med 4 Par fra forskellige Steder sammenbragte Heste, kunde disse ikke bringes til at virke sammen, og da Forløberne mærkede, at de ikke straks kunde trække Læsset, bragte de Uorden i hele Forspændet, saa at det tog lang Tid og kostede megen Umage, inden Vognen med Baaden kom i Gang. En forbigaaende gammel Kone skal da have advaret Mandskabet om at tage sig i Agt, da den opstaaende Uorden »betød ondt«, og desværre fandt denne Advarsel altfor let Indgang i Fiskernes til Overtro tilbøjelige Sind. Enhver, der kender noget til Kystboerne, vil kunne forstaa Muligheden af en saadan Overtro og tage den i Betragtning som en formildende Omstændighed ved Bedømmelsen af Baadmandskabets Forhold.

At en Begivenhed som den beskrevne, der heldigvis er noget nær enestaaende i det danske Redningsvæsens, ellers paa Heltemod og Selvopofrelse saa rige Historie, i lange Tider maatte beskæftige Sindene paa en Egn, hvor alt, hvad der vedrører Strandinger og Strandingsvæsen, har en særlig Interesse, er en Selvfølge. Alle var dog enige om, at det maatte anses for særdeles ønskeligt, at der tilvæjebagtes Midler til at yde de efterladte efter dem, der i Redningsvæsenets Tjeneste omkom under Forsøg paa at redde andre, en yderligere Understøttelse end den, der efter den gældende Lovgivning kunde blive dem til Del, samt endvidere til at understøtte efterladte efter Personer, der paa lignende Maade havde tilsat Livet uden at være ansat under Redningsvæsenet. En af den sørgelige Begivenhed særlig greben Kvinde, ikke

kendt af mange, men anset og afholdt af alle, der kendte hende, *Elise Georgine Frandsen*, født *Smith*, gift med Proprietær *Hans Severin Frandsen* til Breininggaard, fattede da den Beslutning, at søge Sagen ordnet ad privat Vej. I de nærmest følgende Aar og særlig i Krigsaaret 1864, tillod Forholdene hende ikke at foretage sig noget til Realisation af hendes Plan, om ved indsamlede Bidrag at stifte et Fond for omkomne Redningsmænds efterladte. Paa sin Dødsdag, den 8. Marts 1865, tog hun, hvis Ægteskab var barnløst, imidlertid det Løfte af sin Mand, at han vilde gøre, hvad han formaaede, for at hendes Ønske i den omhandlede Henseende kunde blive opfyldt. Resultatet viste, at denne Opgave ikke kunde være lagt i bedre og mere praktiske Hænder. Hendes Mand lod sig det aflagte Løfte være helligt, og han greb det



Elise Georgine Frandsen.



Hans Severin Frandsen.

rette Øjeblik, da Kongefamilien i 1865 i September Maaned gæstede Ringkøbing, til at søge Planen realiseret. Med den for ham ejendommelige Ligefremhed tillod han sig, opfyldt af sin Plan, at opsøge Kongefamiljen, der den 17. September var paa en Udflugt til Husby Klitter. Han fandt aabenbart Øre for Sagen, saavel hos Hans Majestæt Kongen som hos Hans Kongelige Højhed Kronprinsen, der med Beredvillighed gik ind paa, at det paatænkte Fond maatte bære Navn af »Kronprins Frederiks Fond«. Han modtog derhos baade af Kongen og Kronprinsen Tilsagn om et større aarligt Bidrag til Fondet. Da dette ophøjede Eksempel blev efterfulgt af adskillige Embedsmænd af Hans Majestæts Følge, kunde Frandsen vende tilbage til Ringkøbing med den glade Bevidsthed, at hans længe nærrede Plan om Stiftelsen af et Fond for Redningsmænds efterladte var sikret. Han formaaede 6 med Vestkystens Forhold nøje bekendte og ansete Mænd til som Medindbydere at underskrive et Opraab om at yde Bidrag, hvilket Opraab endnu samme Aften efter Frandsens Anmodning blev affattet af Kabinetssekretæren, Gehejmeetatsraad Trap. Opfordringen var saalydende:

»Naar Stormen kaster Skibet mod Vesterhavets Kyst, og dets ulykkelige

Besætning i bange Dødskamp skuer ind igennem den vilde Brænding til den nære Strand om Frelse, da er det Havets fattige Fisker, der med Fare for sit eget Liv skal bringe denne. Vi Beboere af Jyllands Vestkyst have ofte været Vidne til, at han, den fattige Fisker, menneskekærlig er ilet til Redning. Modet mangler ham ikke, men hans Tanker dvæler ængstelig ved de mange, hvis Forsørgelse afhænger af ham. Vidste han, at hans efterladtes Udkomme var sikret, vilde han med dobbelt Rolighed og Frejdighed gaa til sin menneskekærlige, men farefulde Gerning.

For at danne et Fond til at sikre et tarveligt Udkomme for efterladte af dem, som maatte omkomme paa Søen under Bestræbelse for at redde faretruede Medmennesker, ere undertegnede under den Kongelige Families Nærværelse her paa Egnen foreløbig sammentraadt i en Komité.

Vor Plan har allerede nydt Fremme, idet Hans Majestæt Kongen og Hans Kongelige Højhed Kronprinsen have skænket den paatænkte Forening betydelige Summer saavel en Gang for alle som aarligen og tilsagt den den Kongelige Families Beskyttelse, ligesom ogsaa flere hæderlige og agtede Mænd allerede har tegnet sig for Bidrag. Men skal det tilsigtede Maal opnaas, vil der behøves en stor Sum, større end det vil være os muligt at tilvejebringe i vor Egn.

Ligesom det er Hensigten, at Foreningen, om end fortrinsvis stiftes for Vestkysten, skal udstrække sin Virksomhed til hele Landet, saaledes udsender vi ogsaa denne Indbydelse til at tegne sig for Bidrag, en Gang for alle eller aarligen til alle og enhver af vore Medborgere og haaber, at vor Bøn i de skibbrudnes Interesse og til deres Redningsmænds Betyggelse maa blive hørt.

Vi tilføjer, at det tillige er vor Tanke, at Foreningen, naar dens Fond maatte vinde saadan Fasthed, at dens Hovedformaal, Redningsmandskabets efterladtes tarvelige Forsørgelse, maatte kunne anses sikret, den da ogsaa, om end som Undtagelse, maa kunne række hjælpende Haand til efterladte af fattige Fiskere og Sømænd, som omkomme under Udøvelse af deres Kald.

Bidrag kunne tilstilles enhver af os undertegnede.«

Opfordringen, der var undertegnet af Redningsvæsenets Bestyrer, Justitsraad C. B. Claudi, Proprietær H. S. Frandsen, Justitsraad, Fysikus E. Holst, Ringkøbing, Konsul A. C. Husted, Ringkøbing, Etatsraad, By- og Herredsfoged Leuning, Ringkøbing, Kammerraad E. Møller, Ringkøbing, og Stiftamtmand Nielsen, Ribe, blev i de nærmest paafølgende Dage i Tusinder af Eksemplarer spredt over hele Landet. Overalt, hvor man haabede at møde Tilslutning, og hos enhver, der kunde antages at være villig til at fremme Indsamlingen af Bidrag, blev Bistand til Sagens Fremme paakaldt. Intetsteds var denne Paakaldelse forgæves, og Løfter om Bidrag kom ind alle Vegne fra.

Ligesom den foran beskrevne sørgelige Begivenhed i en højere Styrelses Haand blev Aarsag til, at Spørgsmaalet om Hjælp til omkomne Redningsmænds efterladte blev rejst, saaledes tilkommer efter det foran anførte Æren for at have undfanget Tanken om Stiftelsen af Fondet og at have ført denne Tanke ud i Livet Ægteparret Frandsen, og mange er de, der takker dem i deres Grav for alt, hvad de i denne Henseende har udrettet. De oprindelige Indbydere konstituerede sig som foreløbig Bestyrelse for Fondet og bestemte, at den 17. September skulde betragtes som Fondets Stiftelsesdag. Etatsraad Leuning blev Bestyrelsens Formand, Kammerraad Møller dens Kasserer og Justitsraad Holst dens Sekretær.

Efter at der, dels ved de oprindelige Indbyderes Foranstaltning, dels ved Medvirkning af en i København sammentraadt Komité i Løbet af 1866 var indsamlet et Beløb af 20,000 Kroner til det paatænkte Fond, vedtog Komitéen i Ringkøbing et Udkast til Statuter, hvilket Udkast under 28. December 1866 naadigst approberedes af Hans Kongelige Højhed Kronprinsen.

Efter disse Statuter for »Kronprins Frederiks Fond« var Fondets Formaal at yde en tarvelig Understøttelse til de Familier, hvis Forsørgere mistede Livet eller Arbejdsfærligheden under Forsøg paa at redde skibbrudne eller i Havsnød værende Mennesker, hvad enten disse Forsørgere var ansatte i det af Staten organiserede Redningsvæsens Tjeneste eller ikke, og hvad enten Redningsforsøgene anstilledes med de det offentlige tilhørende Baade og Apparater eller med private Baade og Redskaber. Hvis nogen af Redningsmandskabet omkom eller lemlæstedes under de Øvelser, der af det offentlige var paabudt udenfor Strandingstilfælde for at uddanne Mandskabet til dets Gerning, skulde den forulykkede eller hans efterladte have Adgang til samme Understøttelse af Fondet, som om Ulykken var sket under Redningsforsøg. Den Fondet efter Regnskabet for Aaret fra 17. September 1865 til 17. September 1866 tilhørende Kapital, skulde danne Fondets Grundkapital, der ingensinde maatte formindskes. Renterne af Grundkapitalen skulde anvendes til Understøttelse i Overensstemmelse med Fondets Formaal og til Administrationsomkostninger. Indtil videre skulde imidlertid Bestyrelsen af Fondet være berettiget til ogsaa at anvende de aarligt indkomne Bidrag helt eller delvis til Understøttelser, saafremt de indvundne Renter ikke befandtes tilstrækkelige. For at Understøttelserne kunde tilflyde de vedkommende med et nogenlunde ligeligt Beløb hvert Aar, skulde der oprettes et Reservefond, hvis Kapital dog ingensinde maatte overstige 4 Procent af Grundkapitalen. Ingen Understøttelse maatte overstige 72 Kroner aarligt for Enker og 96 Kr. aarligt for Invalider, og Understøttelserne skulde indtil videre kun tilstaa for et Aar ad Gangen. De 7 Mand, der havde underskrevet Indbydelsen, skulde indtil videre danne Fondets Bestyrelse, og ved Afgang i denne, skulde der gøres Indstilling til Hans Kongelige Højhed Kronprinsen om Besættelsen af den eller de ledige Pladser. Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen og

en af de i Ringkøbing ansatte Embedsmænd skulde, hvis de dertil var villig, stedse være Medlem af Bestyrelsen. Ingen af Bestyrelsens Medlemmer skulde nyde noget som helst Vederlag for deres Arbejde, hvorimod de kunde antage en lønnet Regnskabsfører. Regnskabsaaret skulde løbe fra den 17. Septbr. i det ene Aar til samme Dato i det næste. Naar Regnskabet var revideret af en af Bestyrelsen valgt og af Hans Kongelige Højhed Kronprinsen godkendt Revisor, skulde det indstilles til Hans Kongelige Højheds Decision. Statutterne indeholdt derhos den Tillægsbestemmelse, at hvis Fondets Grundkapital nogensinde maatte naa en saadan Størrelse, at der kunde være Udsigt til, at Fondet foruden at opfylde sit ovennævnte Formaal, tillige kunde realisere de oprindelige Indbyderes Ønske, at det ogsaa skulde række en hjælpende Haand til Sømænd og Fiskere, der maatte omkomme eller lemlæstes under Udøvelse af deres Kald, skulde Bestyrelsen være forpligtet til at foranstalte det i saa Henseende videre fornødne.

Efter at Fondet ved Udgangen af Regnskabsaaret 1867—68 havde naaet en Størrelse af over 50,000 Kr., vedtog Bestyrelsen, at Uddelingen af Understøttelser skulde tage sin Begyndelse, og der uddeltes da i 1868—69 5 Portioner til et samlet Beløb af 116 Kr. til tidligere afdøde Redningsmænds efterladte.

Ved Udgangen af Aaret 1872—73 havde Fondet naaet en Størrelse af henimod 90,000 Kroner, hvorfor Bestyrelsen besluttede at lade Bestemmelsen om at understøtte de efterladte efter Sømænd og Fiskere træde i Kraft. Endvidere vedtog man, efter Forslag af Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen, Konsul Andersen, ogsaa at understøtte det ved det danske Redningsvæsen ansatte Mandskab, der afskediges paa Grund af Alder og Svagelighed. Disse Understøttelser fastsattes til ikke at maatte overstige 32 Kr. for en Baadformand, 24 Kr. for en Baadmand og 16 Kr. for Folkene ved Raketstationerne. Fondets Kapital vedblev imidlertid at vokse, og i 1878 blev der da approberet nye Statuter for Uddeling af Understøttelser. Det blev saaledes bestemt, at der kunde tilstaa Invalider, der var lemlæstet under Redningsforsøg, Understøttelse efter Invaliditetens Grad i Overensstemmelse med de for Statens Invalidforsørgelse gældende Regler, dog ikke over 150 Kr. aarlig. Enker, hvis Mænd havde mistet Livet under Forsøg paa at redde andre, kunde der tilstaa et saa stort Understøttelsesbeløb, som Fondet vilde være i Stand til at udrede og desforuden efter Antallet af deres Børn under 15 Aar en mindre Sum som Tillæg, dog ikke over 120 Kr. aarligt. Hvis Enkens afdøde Mand som lemlæstet under Redningsforsøg havde oppebaaret Understøttelse af Fondet, vilde hun vedblivende have Adgang til at faa Understøttelse, som om hendes Mand var omkommen ved Forsøg paa at redde andre. Understøttelsen til Enkerne efter Sømænd og Fiskere, hvorom Ansøgninger fremkom i stort Tal, blev ogsaa forhøjede, ligesom Understøttelserne til de paa Grund af Alder og Svagelighed afskedigede Redningsmænd

forhøjedes til 40 Kroner aarligt for en Baadformand, 30 Kroner for en Baadmand og 20 Kroner for Folkene ved Raketstationerne. I 1884 vedtoges det dog, at der fremtidig ikke vilde blive tilstaaet Mandskabet ved Raketstationerne Understøttelse. Ved Udløbet af Regnskabsaaret 1886—87 ejede Fondet i rentebærende Kapitaler ca. 145,000 Kroner, og da Antallet af Ansøgninger fra Sømænds og Fiskeres Enker stadig tiltog, blev der med Hans Kongelige Højhed Kronprinsens Approbation vedtaget at forhøje den Sum, der aarlig anvendtes til saadan Understøttelse til 4000 Kroner, og i det paafølgende Aar vedtoges det ligeledes at forhøje Tilskudet til Understøttelser af det afskedigede Redningsmandskab til 2000 Kr. aarligt. Ved Hjælp af en betydelig Gave i Følge Baron Juel Brockdorffs Testamente, paa ca. 95,000 Kr., steg Fondets Aktiver betydeligt, saaledes at de ved Udgangen af 1890 androg ca. 250,000 Kr. foruden Renterne af flere store Legatkapitaler. For det nævnte Aar blev der understøttet af Fondets 1. Afdeling 33 Personer med ialt 2421 Kr., af 2. Afdeling 170 Personer med ialt 4490 Kr. og af 3. Afdeling 97 Personer med 1965 Kr.

I 1891 vedtog Bestyrelsen imidlertid en meget væsentlig Forandring ved Udbetaling af Understøttelser til de 2 sidstnævnte Afdelinger. Af 2. Afdeling fik de allerede understøttede Personer Lov til at beholde den dem bevilgede aarlige Understøttelse, hvorimod alle nye tilkommende Ansøgere ikke fik tilstaaet nogen aarlig Understøttelse, men derimod et Beløb en Gang for alle. Dette Beløb har varieret fra 20 til 200 Kr. Men Tilskudet til Understøttelse af de afskedigede Redningsmænd blev fuldstændig strøget, og disse Understøttelser ophævedes. Man vedtog dog i 5 Aar at yde et aarligt Tilskud paa 2000 Kr. til Oprettelse af en Understøttelseskasse for saadanne Mænd, og efter denne Tid blev der i 3 Aar yderligere ydet et Tilskud af 1000 Kr. aarligt. Dette gav Anledning til Oprettelsen af Redningsvæsenets Understøttelseskasse, som nedenfor vil blive omtalt.

Kronprins Frederiks Fond har udviklet sig i Tidernes Løb til at blive en mægtig Velgørenheds-Institution, og dets Midler er ved Hjælp af de store Gaver, der har tilflydt det ved Legater og Testamenter, ogsaa vokset betydeligt. I Følge det sidst aflagte Regnskab for 1924, ejer Fondet ca. 615,000 Kr., og der var i nævnte Aar udbetalt i Understøttelser af 1. Afdeling til 28 Personer 7100 Kr. og af 2. Afdeling til 48 Personer 4600 Kr., hvoraf 1350 Kr. en Gang for alle.

Under »Kronprins Frederiks Fond« administreres det saakaldte »Harboørefond«, der er bleven stiftet for de indsamlede Midler til de efterladte efter de ved den store Fiskeriulykke den 21. November 1893 paa Harboøreforulykkede Fiskere. Harboørefondets Midler gaar paa Grund af Kapitalforbrug stadig nedad, sidste Aar saaledes med ca. 9500 Kr., men Understøttelserne kan ogsaa ventes ved Dødsfald at svinde ind. Bestyreren af Redningsvæsenet sidder ogsaa i Harboørefondets Bestyrelse.

I Anledning af nysnævnte Ulykke, blev der af danske Kunstnere ved Hjælp af Gaver, der bortloddedes, stiftet et Fond paa 20,000 Kr., hvis Renter uddeles til forulykkede Vesterhavsfiskeres Enker i Portioner fra 50 til 200 Kr. Dette Fond bestyres af Amtmanden over Hjørring Amt, Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen og Fiskerikontrolløren for Jylland, og det har i sin Virksomhed ogsaa ydet betydelig lindrende Hjælp til mange Fiskerenker.

Som meddelt andetsteds i nærværende Fremstilling, fraaadt Justitsraad C. B. Claudi den 1. Juli 1869 Stillingen som Bestyrer af Det nørrejydske Redningsvæsen. Som Anerkendelse af hans Virksomhed tilstillede Opsynsmændene ved Stationerne ham en af dem sammenskudt Kapital paa ca. 600 Kr. til Oprettelse af et Legat under hans Navn til Fordel for Mænd, som har arbejdet i Det nørrejydske Redningsvæsens Tjeneste. Den 26. Februar 1870 blev der meddelt allerhøjeste Stadfæstelse paa Fundatsen for dette Legat, der henlagdes under Indenrigsministeriets Tilsyn og fik Navnet Justitsraad Christopher Bernt Claudis Legat. Legatfonden var ved Tilskud af Justitsraad Claudi bragt op til 2000 Kr., men det bestemtes, at Legatet først skulde træde i Virksomhed, naar Kapitalen ved paaløbne Renter havde naaet en Størrelse af 2400 Kr. Dette opnaaedes ved Udgangen af 1874. Efter den oprindelige Fundats bestod Bestyrelsen for Legatet af Justitsraad Claudi samt af 2 Opsynsmænd, valgte ved skriftlig Afstemning mellem samtlige Opsynsmænd. Da Justitsraad Claudi døde i 1880, indgik Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen som Formand i Bestyrelsen. Af Opsynsmændene valgtes første Gang Strandkontrollørerne Bolwig og Thaning ved Stationerne Klitmøller og Slettestrand. Da førstnævnte i 1875 afgik ved Døden, valgtes Opsynsmand Jesper Olsen, Tuskjær, til Medlem af Bestyrelsen, og da Thaning døde i 1910, valgtes Opsynsmand P. Christophersen, Lønstrup. For Tiden bestyres Legatet foruden Bestyreren af Opsynsmændene Ole Jespersen, Tuskjær, og L. Simonsen, Lønstrup. Legatets Renter blev oprindeligt uddelt i 2 Portioner paa ca. 50 Kr., der i Følge Fundatsen tildeltes de mest hæderlige Mænd, som med Flid, Orden, Raskhed og Uforsagthed har arbejdet i Redningsvæsenets Tjeneste og faaet Afsked derfra formedelst Alder og Svagelighed, og der skulde ved Uddelingen særlig tages Hensyn til Længden af den Tid, som vedkommende havde tjent i Redningsvæsenet. Da Legatkapitalen var sat fast i kongelige Obligationer, gik Renten ved Konverteringen i 1886 fra 4 Procent ned til 3½ Procent, og Legatportionernes Størrelse gik da ligeledes ned. Ved frivillige Bidrag var der af Redningsvæsenets Bestyrer bleven indsamlet et Beløb bestemt til derfor at sætte et Mindesmærke for den paa Lemvig Kirkegaard begravede engelske Ingeniør Thomas Earle, der mistede Livet den 5. Oktober 1860, da han som frivillig deltog i Redningen af Besætningen fra Dampskibet »Arctic«. Dette Mindesmærke blev rejst i 1886, men senere indgik nogle Beløb særlig fra Amerika fra Mænd, der som Passagerer havde

været om Bord i nævnte Skib. I 1905 var dette Beløb vokset til 829 Kr., og Ministeriet gav da Tilladelse til, at det indbetaltes i Justitsraad Claudis Legat, hvorhos Ministeriet bemyndigede Bestyreren til for Redningsvæsenets Regning at afholde de aarlige Udgifter ved Vedligeholdelse af Ingeniør Earles Gravsted. Foruden dette Beløb ejede Legatet et kontant Beløb af 776 Kr., og med Ministeriets Samtykke blev der da indkøbt for 1600 Kr. vest- og sønderjydske Kreditobligationer. Det aarlige Rentebeløb af Legatets Formue blev da saa stort, at der aarligt kunde uddeles 3 Portioner, og disses Størrelse kom atter op paa 50 Kr. aarlig.

Den 12. Marts 1874 meddeltes der kongelig Stadfæstelse paa et af afdøde Skibskaptajn og Klasselotterikollektør S. C. Sevel og Hustru stiftet Legat til Fordel for det danske Redningsvæsen. Legatformuen skulde bestyres af Indenrigsministeriet, dens Størrelse var ca. 3600 Kr. i kongelige Obligationer. De aarlige Renter anvendes efter Legatfundatsen til Understøttelse til Mænd, der i Redningsvæsenets Tjeneste har lidt saadan Skade paa Helbred eller Førlighed, at de er blevne utjenstedygtige, eller til saadanne Personer, fornemmelig Kvinder og Børn, hvis eneste Forsørgere disse saavel som de i Tjenesten omkomne, saalænge de levede, havde været. De aarlige Portioner fastsattes til 20 Kroner, og der har været udbetalt indtil 10 saadanne Portioner aarlig, og det er særlig Enker, som Uddelingen er bleven tilgode.

Som foran nævnt, forandredes den i Statutterne for »Kronprins Frederiks Fond« indeholdte Bestemmelse om, at Fondet tillige havde til Formaal at understøtte det ved Redningsvæsenet ansatte Mandskab, der afskediges paa Grund af Alder og Svagelighed ved de i 1891 for Fondet stadfæstede Statuter saaledes, at Fondet under Forudsætning af, at der under behørig Kontrol oprettedes en Understøttelseskasse for Personalet ved Redningsvæsenet, foreløbig i 5 Aar ydede et Tilskud hertil af 2000 Kr. aarligt. Af Statskassen blev der derefter paa Finansloven bevilget et aarligt Beløb af 3000 Kr. som Bidrag til en saadan Kasse, der oprettedes den 14. September 1892 og fik Navnet »Understøttelseskassen for det ved Redningsvæsenet ansatte Personale«. Der fastsattes følgende Regler for Kassen:

§ 1.

Adgang til at opnaa Understøttelse have de ved Redningsstationerne ansatte Opsynsmænd, Formænd, Baadmænd samt Betjeningsmændene ved Raketstationerne, naar deres Afskedigelse af Tjenesten alene skyldes Alder eller Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag. Understøttelsen tilstaas dog ikke nogen, der nyder Hjælp af det offentlige Fattigvæsen.

§ 2.

Understøttelsens Størrelse bestemmes af Indenrigsministeriet efter Indstilling af vedkommende Redningsbestyrer. Indtil videre bør Understøttelserne ordentligvis ikke overstige:

100	Kr. aarlig for en Opsynsmand ved en Baad- og Raketstation
70	- - - - - Raketstation
40	- - - - - Baadformand
30	- - - - - Baadmand eller en Betjeningsmand ved en Raketstation.

Ved Indstillingen vil der være at tage særligt Hensyn til Beskaffenheden af den paagældendes Tjeneste, hans Tjenestetid, Alder, Trang og Værdighed.

§ 3.

Den, hvem Understøttelsen en Gang er tildelt, kan vente at beholde samme for Livstid, medmindre han ved Dom maatte blive funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling, eller han maatte være kommen under vedvarende Fattigforsørgelse, eller hans Formueforhold efter Indenrigsministeriets Skøn i væsentlig Grad maatte have forbedret sig.

§ 4.

Understøttelsen tilstilles den paagældende portofrit fra vedkommende Redningsbestyrer, den bliver kun at udbetale mod vedkommendes egen Kvittering og kan ikke være Genstand for nogen Pantsætning, Arrest eller Beslag. Dør den, hvem Understøttelsen er tildelt, forinden Udbetalingen har fundet Sted, vil Understøttelsen i Dødsaaet, naar særlige Omstændigheder maatte tale derfor, efter vedkommende Redningsbestyrers Indstilling kunne udbetales afdødes Enke eller hans ukonfirmerede Børn.

§ 5.

Redningsbestyrernes Indstillinger ville være at indsende til Indenrigsministeriet inden hvert Aars 1. Oktober.

Efterat Kronprins Frederiks Fond i 5 Aar havde ydet fornævnte 2000 Kr. aarligt til Kassen, ydede Fondet yderligere i 3 Aar derefter et aarligt Tilskud af 1000 Kr., men da dette i 1900 ophørte, maatte Staten yde et aarligt Tilskud paa 5000 Kr.

Den 14. Maj 1900 blev der derhos givet et Tillæg til ovennævnte Regler, hvorefter Understøttelse af Kassen ogsaa kunde tilstaaes Enker efter Personer, der have været ansatte ved Redningsvæsenet, naar Manden enten har staaet i dettes Tjeneste til sin Død eller ogsaa er bleven afskediget paa Grund af Alder eller Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag. Understøttelse kan dog ikke tilstaaes Enker, hvis Ægteskab er indgaaet efter Mandens Afskedigelse, og ej heller nogen Enke, der nyder Hjælp af det offentlige Fattigvæsen.

Understøttelserne til Enker fastsattes saaledes:

70 Kr. aarlig for Enker efter Opsynsmænd ved Baadstationer eller Baad- og Raketstationer.
50 - - - - - — - Raketstationer
40 - - - - - Baadformænd
30 - - - - - Baadmænd eller Betjeningsmænd.

Paa Finansloven for 1904—05 blev Statens Tilskud til Understøttelseskassen forhøjet fra 5000 Kr. til 15,000 Kr. aarlig, og Understøttelsernes Størrelse fastsattes da som Maksimum saaledes:

140 Kr. aarlig for en Opsynsmand ved en Baadstation eller Baad- og Raketstation
100 - - - - Enke efter en do.
100 - - - - Opsynsmand ved en Raketstation
70 - - - - Enken efter en do.
60 - - - - Baadformand
60 - - - - Enken efter en do.
50 - - - - Baadmand eller en Betjeningsmand
50 - - - - Enken efter en do.

Paa Finansloven for 1909—10 blev Statens Tilskud yderligere forhøjet med 3000 Kr. aarlig, og samtidig blev Understøttelsernes Størrelse gennemgaaende forhøjet med 20 Procent, og fra 1. Januar 1920 blev Understøttelsernes Størrelse fordoblet. Af Personalet ved Det nørrejdyske Redningsvæsen blev der siden Understøttelseskassens Oprettelse frivillig ydet et aarligt Bidrag. Dette Bidrag tilligemed det i de ved Stationerne ophængte Bøsser til Gaver indkomne Bidrag udgør tilsammen ca. 30,000 Kr. I 1921 fastsatte Ministeriet, at Personalet ikke mere maatte yde Bidrag til Understøttelser. De i Bøsserne til Gaver ved Stationerne indkomne Beløb uddeles hvert Aar af Bestyrelsen efter Ministeriets Approbation til Enker ved Stationerne. Af Understøttelseskassen er der ialt udbetalt indtil 31. Marts 1921 ca. 232,000 Kr. til afskedigede Mænd ved Det nørrejdyske Redningsvæsen og ca. 144,000 Kr. til Enker efter saadanne. Det vil heraf fremgaa, at Understøttelseskassen har øvet en stor og velsignelsesrig Gerning rundt om i mange gamle og vel-tjente Redningsmænds Hjem.

Den 28. April 1921 bestemte Marineministeriet, at Understøttelseskassen ophævedes, og dens Midler indbetaltes i Statskassen, og samme Dag udfærdigedes følgende Regler for Beregning af Understøttelser til Redningsvæsenets Personale og dettes Enker:

§ 1.

Foruden de i Henhold til Bestemmelserne i Lovene af 26. Marts 1852, 4. Marts 1857 og 17. Marts 1882 til Understøttelse af Statskassen berettigede, har de ved Redningsstationerne ansatte Opsynsmænd, Baadformænd, Baadmænd og Betjeningsmænd Adgang til at opnaa Understøttelse af samme Kasse efter nedennævnte Regler, naar deres Afskedigelse af Tjenesten alene skyldes Alder eller Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag.

§ 2.

Endvidere er Enker efter Personer, der har været ansat i de i § 1 angivne Stillinger, berettiget til Understøttelse efter nedennævnte Regler, naar Manden enten indtil sin Død har været i Redningsvæsenets Tjeneste eller forinden er bleven afskediget paa Grund af Alder eller Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag. Understøttelse kan dog ikke tilstaa Enker, hvis Ægteskab er indgaaet efter Mandens Afskedigelse.

§ 3.

Tjenestetid i Redningsvæsenet, der ligger forud for det fyldte 30. Aar, kommer ikke i Betragtning ved Beregningen af Understøttelsen — Understøttelsesalderen er det Tidsrum, i hvilket Manden efter sit fyldte 30. Aar har været fast ansat ved Redningsvæsenet — Understøttelsesindtægten er Gennemsnittet af den Lønningsindtægt, som Manden har oppebaaret i de efter hans fyldte 30. Aar sidst forløbne 3 Aar før Afskedigelsen. — Hvis Understøttelsesalderen er mindre end 3 Aar, udgør Understøttelsesindtægten Gennemsnittet af Lønningsindtægten i hele Tjenestetiden efter det fyldte 30. Aar.

§ 4.

Understøttelserne til det efter den 1. Oktober 1919 afskedigede Personale beregnes efter Reglerne i § 55, Stk. 6, i Lov Nr. 489 af 12. September 1919 om Statens Tjenestemænd, idet Personalets Aarslønninger — heri ikke medregnet Konjunkturtillæg eller Honorarer for Redningsforetagender eller Kvartalslønninger eller lign. — betragtes som Pensionsindtægt (Understøttelsesindtægt), jfr. samme Lovs § 55, Stk. 3. Til det derefter udfundne Grund-Understøttelsesbeløb lægges det til enhver Tid for Redningspersonalet fastsatte Konjunkturtillæg.

§ 5.

For Enker efter det i §1 anførte Personale, fastsættes Understøttelserne saaledes: a. Naar Manden endnu ikke var understøttelsesberettiget $\frac{1}{5}$ af Mandens Lønningsindtægt. b. Naar Manden ikke havde opnaaet en Understøttelsesalder af over 5 Aar $\frac{1}{5}$ af Mandens Understøttelsesindtægt. c. Naar Mandens

Understøttelsesalder var over 5 Aar $\frac{1}{4}$ af Mandens Understøttelsesindtægt. Til det udfundne Beløb lægges det til enhver Tid for Personalet fastsatte Konjunkturtillæg.

§ 6

For det før den 1. Oktober 1919 afskedigede Personale og Enker efter dette, har det sit Forblivende med de hidtil udbetalte fordoblede Understøttelser til henholdsvis Det nørrejydske og Bornholms og Møens Redningsvæsen.

§ 7.

Den, hvem Understøttelsen en Gang er tildelt, kan vente at beholde samme for Livstid, medmindre vedkommende ved Dom maatte blive funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.

§ 8.

Den en Enke tilstaaede Understøttelse bortfalder, saafremt hun indgaar nyt Ægteskab.

§ 9.

Samtlige Understøttelser udbetales bagud med $\frac{1}{4}$ i Begyndelsen af hvert Kvartals sidste Maaned, altsaa i Maanederne Juni, September, December og Marts, og de hermed forbundne Udgifter vil være at opføre i Redningsbestyrernes Pengeregnskaber for vedkommende Maaned.

§ 10.

Første Gang de i §§ 4 og 5 omhandlede Understøttelser udbetales, vil en Beregning af disse af Redningsbestyrerne være at indsende til Ministeriet.

§ 11.

De i §§ 4 og 5 omhandlede Understøttelser udbetales første Gang for April Kvartal 1921 og faar ikke tilbagevirkende Kraft.

§ 12.

I alle Tilfælde af Tvivl med Hensyn til Understøttelsernes Tildeling, Beregning m. m. indhentes Ministeriets Afgørelse.

I Aaret 1905 meddeltes der Stadfæstelse paa et af Civilingeniør Adolph Keifler stiftet Legat, af hvis Renter der hvert Aar udbetales 1000 Kr. til Under-

støttelser af gamle veltjente Redningsmænd, som er afskedigede paa Grund af Alder og Svagelighed. Siden nævnte Aar er der da i hvert Aars December Maaned bleven udbetalt 18 Portioner, hver paa 50 Kroner til Mænd, der har forrettet Tjeneste ved Det nørrejdyske Redningsvæsen og særlig gjort sig fortjent i dette. Legatet bestyres af Marineministeriet.

Den 16. September 1909 gaves der kongelig Stadfæstelse paa et Legat, der i Følge Testamente af afdøde Etatsraadinde Anna Elisabeth Rørbye, født Toxwerdt, var stiftet til Understøttelse af trængende danske Kystboere, som har sat deres Liv i Vove ved Redning af Menneskeliv paa Søen, og for Enker eller Børn efter saadanne, naar de ved Redningsforsøg har tilsat Livet. Legatet, hvis Kapital er 72,000 Kr., staar under Marineministeriets Overtilsyn og bestyres af 2 Mænd, som Ministeriet udnævner, for Tiden afskediget Kommandør Brødstrup og Redningsbestyrer Fabricius. I 1925 blev der uddelt 72 Portioner à 50 Kr.

Den 1. November 1922 meddeltes der kongelig Stadfæstelse paa et Legat, der bærer Navnet »Fhv. Redningsbestyrer Peder Kjelder Nielsens Legat til Fordel for afskediget Mandskab ved Det nørrejdyske Redningsvæsen«. Legatet, hvis Kapitalbeholdning udgør 3500 Kr., er tilvejebragt ved frivillige Bidrag fra Personalet ved Det nørrejdyske Redningsvæsen til Minde om Redningsbestyrer Nielsens Virksomhed. Der uddeles aarlig 3 Portioner à 50 Kr. til trængende, hæderlige Mænd, som med Flid, Orden, Raskhed og Uforsagthed har arbejdet i Redningsvæsenets Tjeneste og faaet deres Afsked derfra paa Grund af Alder eller Svagelighed. Legatet bestyres af Marineministeriet.

Men af de Velgørere, som har vist det danske Redningsvæsen Interesse, er der dog ingen, der kan maale sig med *Emile Robin*, som i en længere Aarrække har været Vicepræsident i det franske Redningsselskab. Derfor er hans Godgørenhed særlig bleven Redningsvæsenet til Del, og han har i de fleste europæiske Lande stiftet Legater til Fordel for gamle, veltjente Redningsmænd eller disses efterladte. Og Danmark er et af de Lande, der særlig har nydt godt af hans Velgørenhed, hvilket maaske ogsaa kan tilskrives, at hans Fars Liv en Gang skal være bleven reddet af vestjydske Redningsmænd.

Allerede i 1891 stiftede han det første Legat, som var til Fordel for Døtre efter Mænd, der havde tjent i de danske Redningsbaade. Legatkapitalen er paa 18,200 Kr., og Portionerne uddeles med 70 Kr., men de bliver sat fast i Københavns Sparekasse indtil vedkommendes fyldte 18. Aar, da de saa kommer til Udbetaling med paaløbne Renter. Siden Legatets Stiftelse er der uddelt ca. 200 Portioner, og af disse er over 160 kommen til Udbetaling med ca. 15,000 Kr.

I 1901 stiftede han det næste Legat, der var paa 8600 Kr., og hvis Renter udbetales til forhenværende Førere af danske Redningsbaade eller saadan-

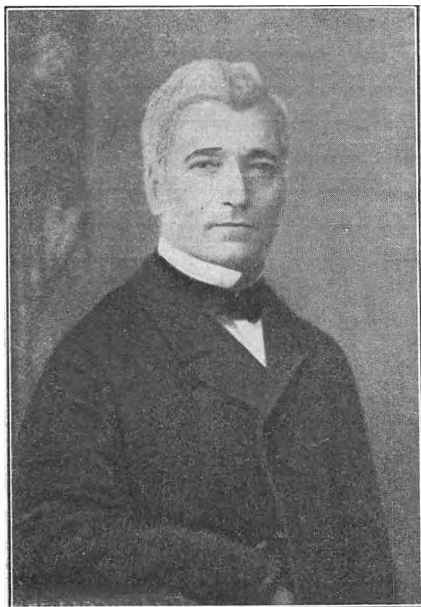
nes Enker. I 1910 udvidede han Legatkapitalen til det dobbelte, og der uddeles nu 4 Portioner, hver paa ca. 150 Kr. aarlig. Der er ialt af dette Legat udbetalt ca. 13,000 Kr. i Understøttelser.

Saa følger der et nyt Legat hvert andet Aar. I 1903 kom der saaledes et

Legat paa 4400 Kr. til Fordel for det Redningsmandskab, der i Aarets Løb har udført det farligste Redningsforetagende. Portionen er paa 154 Kr., og Legatet er nu bleven uddelt 22 Gange til forskellige Redningsmandskaber paa den jyske Vestkyst.

I 1905 stiftede han et Legat paa 5800 Kr. til Fordel for afskedigede, vel-tjente Baadmænd ved de danske Redningsbaade eller Enker efter saadanne. Dette Legat uddeles i 2 Portioner, hver paa ca. 100 Kr., og der har deraf været udbetalt ca. 3200 Kr. i Understøttelse ved Det nørrejyske Redningsvæsen.

I 1907 stiftedes et Legat paa 5900 Kr. til Fordel for Forældre efter afdøde Baadmænd, som havde været disses Forsørgere. Legatet udbetales ogsaa i to Portioner, hver paa ca. 100 Kr., og



Emile Robin.

der er bleven udbetalt ca. 3200 Kr. i Understøttelser deraf ved Det nørrejyske Redningsvæsen.

I 1909 stiftedes et Legat paa 17,200 Kr. til Fordel for Enker efter Mænd, som har tjent som Formænd i de danske Redningsbaade. Portionerne er paa 100 Kr., og der har af dette Legat været udbetalt ca. 10,000 Kr. i Understøttelser ved Det nørrejyske Redningsvæsen.

I 1911 stiftedes et Legat paa 24,700 Kr., hvis Renter skal anvendes til Konfirmationsudstyr for Døtre af Personalet ved Redningsvæsenet, og i 1913 stiftedes endelig et Legat paa 21,500 Kr. til Fordel for Kvinder, der indgaar Ægteskab med Baadformænd og Baadmænd ved Redningsvæsenet og saadanne Mænds Hustruer og Enker. Af Konfirmationsudstyslegatet er der ved Det nørrejyske Redningsvæsen siden Stiftelsen uddelt ca. 600 Portioner, hvoraf hver bestaar af 20 Kr. samt et Sølvkors med Kæde. Af Brudeudstyslegatet er ved Det nørrejyske Redningsvæsen uddelt ca. 170 Portioner, hvoraf ca. 100 af Værdi 75 Kr. til Kvinder i Anledning af Ægteskab og Restens 20 Kr. til Kvinder i Anledning af det første Barns Fødsel.

Rundt om ved alle Baadstationerne hænger der et stort Aneroidbarometer, som er anskaffet for et Beløb, som Hr. Emile Robin har skænket.

Det er selvforstaaeligt, at disse Understøttelser, som alle falder paa ubemidlede og trængende Personer, har fremkaldt stor Glæde rundt omkring i de paagældende Hjem, og man kan ogsaa dristig sige, at de har bidraget meget til at gøre Stillingerne ved Redningsvæsenet saa eftertragtede, som de er.

Som en Paaskønnelse af den storslaaede Offerberedvillighed, som Hr. Emile Robin har vist overfor det danske Redningsvæsen, blev han, da dette i 1902 fejrede sit 50 Aars Jubilæum, dekoreret med Dannebrogssordenens Kommandørkors, hvorhos Marineministeriet har ladet et Billede af ham ophænge ved samtlige Redningsstationer, for at de paagældende Mandskaber vedblivende kan have et synligt Minde om deres Velgører for Øje.

I December 1915 afgik Hr. Emile Robin ved Døden i en Alder af 96 Aar, og ved hans Begravelse, der fandt Sted den 6. December samme Aar, gav den danske Gesandt i Paris Møde og henlagde en Krans paa den afdødes Kiste.

Vagt- og Patrouilletjeneste.

DA Redningsvæsenet blev organiseret her i Landet, blev der givet samtlige Strandfogder paa Kysten, hvem det i Følge deres Instruks paahvilede i stormfuldt Vejr at have Opsyn med denne, Ordre til i indtræffende Strandingsstilfælde, hvor der kunde være Fare for Besætningens Liv, uden Ophold at sende Meddelelse til den nærmeste Redningsstation. Da det imidlertid viste sig, at der ved indtrufne Strandinger ofte hengik meget lang Tid, inden Redningsvæsenet fik Underretning derom, og da ethvert Ophold i saa Henseende kunde blive skæbnsvangert, foranledigedes i 1867, at der fra Justitsministeriet udgik en Indskærpelse til samtlige Strandfogder i Hjørring, Thisted, Ringkøbing og Ribe Amter af det tidligere Paabud om i Strandingsstilfælde uden Ophold og paa den hurtigste Maade, navnlig efter Omstændighederne ogsaa ved ridende Bud, at meddele Opsynsmanden for den nærmeste Redningsstation om den indtrufne Stranding.

Skønt dette Efterretningssystem jo langtfra var ideelt, var der dog paa de Tider ikke noget bedre at opnaa, og det gik da ogsaa saaledes lige til i 1884, da Indenrigsministeriet rettede en Forespørgsel til Bestyreren af Det nørre-jydske Redningsvæsen, om der, naar Strandinger kunde befrygtes, ikke burde træffes særlige Foranstaltninger til, at Redningsstationerne paa hurtigere og mere betryggende Maade end hidtil kunde blive underrettede om indtrufne Forlis. I det af Bestyreren paa nævnte Forespørgsel givne Svar, henpegedes der paa, at det vilde være heldigt, om der gaves Strandfogderne Paalæg om at foretage en hyppig og mere grundig Patrouillering af Kysten end den, der efter deres Instruks paahvilede dem. Det var forbudt Redningsstationernes Mandskab at færdes paa Stranden med Undtagelse af den Tid, de ved Redningsforetagender eller Øvelser var beskæftigede i Redningsvæsenets Tjeneste, og dette Forbud ønskedes hævet, saaledes at der gaves Redningsmandskabet under Opsynsmandens Ansvar Lov til at patrouillere, naar Vejret var

saaledes, at Strandinger kunde befrygtes, og at der da skulde ydes en Pengepræmie til den, der først meldte en Stranding til Redningsstationen. Det blev yderligere foreslaaet, at der for Redningsvæsenets Regning tilvejebragtes en fast, og om fornødent bereden, Natpatrouille, uden Hensyn til Vejret, men saa ofte Søen var urolig, samt at saadan Tjeneste ogsaa skulde udføres om Dagen, naar Vejret ikke var sigtbart, og Stranden ikke kunde observeres fra Stationen, eller hvor Kysten og dens nærmeste Omgivelser var ubeboet. Endelig foresloges det, at tilvejebringe Telefonforbindelse paa alle saadanne Steder, hvor den var anvendelig.

Af disse Forslag blev indtil videre kun et realiseret, idet Indenrigsministeriet kort efter fastsatte, at der kunde betales en Præmie paa indtil 10 Kr. til den, som først og i betimelig Tid meldte en Stranding. I 1889 fremkom der fra Konsul Chr. J. Fabricius i Skagen Forslag om Etablering af Vagt paa den øde Strækning mellem Gl. Skagen og Kandestederne. Forslaget var anbefalet saavel af den stedlige Politimester som af Hjørring Amt, men der blev dog ikke gjort noget ved Sagen, for Indenrigsministeriet i 1891 paany afæskede Bestyreren for Redningsvæsenet Erklæring angaaende Etablering af Vagthold paa Kysten. Efter en Del Forhandling resulterede denne i, at der fra Efteraaret 1892 indførtes Vagt- og Patrouilletjeneste paa Strækningen mellem Skagen og Kandestederne for Redningsvæsenets Regning. Vagten fandt hovedsagelig Sted efter Mørkets Frembrud, og den blev betalt med 50 Øre pr. Time til hver Mand. Den samlede Udgift ved de 3 Stationer, der var inddragne i Vagttjenesten, løb dog ikke op til over 1000 Kroner om Aaret, men til Gengæld viste det sig, at Melding om indtrufne Strandinger skete hurtigt og fremskyndede saaledes de paagældende Besætningers Redning. Det kan saaledes nævnes, at i de nærmest efterfølgende Aar meldte Vagten Strandingerne af Barkskibet »Trent«, Dampskibet »Brooklands«, Skonnerten »Peter Rolt«, Skonnerten »Ydun« og Barkskibet »Carin«, fra hvilke Skibe Besætningerne alle sammen reddedes ved Hjælp af Redningsbaaden.

Paa Finansloven for 1897—98 blev det til Vagttjenesten bevilgede Beløb forhøjet til 7000 Kr., og Tjenesten blev da fra Efteraaret 1897 udvidet til andre Steder af Kysten, nemlig mellem Nørre Tornby og Løkken, ved Stationen Lildstrand, mellem Stationerne Hanstholm og Nørre Vorupør, ved Stationen Vesteragger, mellem Stationerne Thyborøn og Flyvholm samt mellem Stationerne Tuskjær og Fjand. Der blev derefter foretaget Vagt ved ialt 18 Stationer og paa en Strækning af Kysten paa ca. 110 km.

Men allerede det paafølgende Aar bestemte Ministeriet sig til at søge Bevilling til at faa ordnet Vagttjenesten, saaledes at denne blev organiseret paa hele den jyske Vestkyst samt paa Læsø og Anholt, og i den Anledning nedattes en Kommission, bestaaende af Amtmanden over Thisted Amt som Formand, Amtmanden over Ringkøbing Amt, Politimesteren i Vennebjerg Herred

samt Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen til at forhandle om Sagen og fremkomme med Forslag til en almindelig Ordning over hele Kysten.

Efter en Del Forhandlinger fremkom Kommissionens Indstilling, der gik ud paa, at Strandfogderne som hidtil skulde besørge Patrouilletjenesten om Dagen Aaret rundt samt tillige i de 4 Sommermaaneder Maj, Juni, Juli og August ogsaa om Natten, medens Redningsvæsenet overtog Tjenesten fra Solnedgang til Solopgang i de øvrige 8 Maaneder.

Ministeriet fastsatte følgende Regler for Redningsvæsenets Vagttjeneste:

1. Det overlades til vedkommende Opsynsmand efter Bestyrerens nærmere Instruks at bestemme, om Vagttjenesten paa Stranden efter Vejrforholdenes Beskaffenhed maa anses for nødvendigt, ligesom ogsaa Vagtmandskabets Antal bestemmes af ham.
2. Vagtens Længde bestemmes af Opsynsmanden, fra 4—6 Timer efter Aars-tiden og Vejrets Beskaffenhed. Under særlige vanskelige Forhold (Storm, Snefog, Højvande) kan beredent Tilsyn benyttes paa den fra Udgangsstedet fjernest beliggende Del af Stranden.
3. Betalingen til Vagtmandskabet sker gennem Opsynsmanden. Den fastsættes indtil videre saaledes:

For gaaende Vagt om Natten 50 Øre pr. Time.

For ridende Vagt om Natten 50 à 175 Øre pr. Time.

For Dagvagt $\frac{3}{4}$ af de nævnte Beløb.

4. Nærmere Anvisning om de Vagtmandskabet paahvilende Pligter meddeles dette af Opsynsmanden. Sker der fra Vagtmandskabets Side nogen Forsømmelse, har vedkommende intet Krav paa Vederlag for den paagældende Vagt, men ifalder en Bøde efter Ministeriets Bestemmelse.
5. Enhver af Mandskabet skal, forinden Vagten tiltrædes, af Opsynsmanden forsynes med en af Redningsbestyreren autoriseret Kontrolbog, i hvilken Opsynsmanden for hver Vagt indfører Dag og Klokkeslet, naar Vagten begynder. Efter endt Vagt skal Kontrolbogen uophødelig tilbageleveres Opsynsmanden, der i Bogen indfører det Tidspunkt, til hvilket Vagten er endt. Kontrolbogen, der udenfor Vagttiden ikke maa være i Vagtmandskabets Besiddelse, tjener vedkommende til Legitimation og skal paa Forlangende forevises for Toldopsynet og Strandfogden.

Foruden disse Regler fastsættes efternævnte Bestemmelser af Bestyreren:

»Vagtmandskab bliver at udsende, naar Vejret er usigtbart og af den Beskaffenhed, at Strandinger kunne befrygtes, og Søen skønnes at være af saadan Styrke, at Landing med almindelige Skibsbaade eller Fiskerbaade er forbunden med Fare.

Naar Vagt udsendes, bør forinden træffes Aftale ved Telefon med Opsynsmændene ved Nabostationerne, og Afstanden, hvor Vagten finder Sted, maa deles nogenlunde ligelig mellem de paagældende Vagtmandskaber. Den udsendte Vagtmand bør vedblive at passere Stranden, indtil han møder den fra

den modsatte Side udsendte Mand — hvor slig Udsendelse har kunnet ske og fundet Sted til Mødets Muliggørelse — og derefter vende tilbage til Udgangsstedet, indtil han afløses, eller Tjenesten indstilles.

Mulig Melding, som indtræffende Iagttagelse af Vagtmanden maatte gøre nødvendig, afsendes ufortøvet fra nærmeste Telefonstation til Opsynsmandens Kundskab.

Stationens Mandskab bør, saavidt de egner sig dertil, efter Omgang gives fortrinsvis Adgang til fornævnte Vagt- og Patrouilletjeneste og til at nyde det for samme normerede fornævnte Vederlag. Uden lovligt Forfald kan ingen til Stationens Betjening hørende Mand vægre sig ved efter Tilsigelse at udføre den ommeldte Tjeneste.«

Endvidere blev det efter Ønske af Justitsministeriet paalagt Opsynsmændene ved Redningsstationerne at sende Underretning om observerede Strandinger til vedkommende Strandfoged i alle Tilfælde, hvor det kan ske uden Tilsidesættelse af Redningsvæsenets nærmestliggende Opgaver.

Vagt- og Patrouilletjenesten, der omfatter samtlige nørrejydske Redningsstationer med Undtagelse af Esbjerg, Sæby, Hals, Fornæs og Grenaa Havn, traadte derefter i Virksomhed den 1. September 1900, og den har hidtil virket under de fra først af fastsatte Regler. En kostbar Foranstaltning har denne Vagttjeneste været, men naar Hensyn tages til, hvilket Gode den har medført, maa det siges, at det er godt anvendte Midler.

Fra den 1. Oktober 1917 forhøjedes Betalingen for Vagt om Natten fra 50 Øre til 1 Kr. pr. Time, hvoraf 25 Øre beregnedes som Dyrtidstillæg, og fra 1. Oktober 1920 forhøjedes Betalingen yderligere til 1,25 Øre pr. Time, hvoraf ligeledes 25 Øre var Dyrtidstillæg. I 1922 nedsattes dette Dyrtidstillæg med 5 Øre, og i det paafølgende Aar nedsattes det med yderligere 5 Øre. Fra 1. April 1925 blev Betalingen forhøjet til 1,25, hvoraf ikke noget beregnedes som Dyrtidstillæg.

Af de Strandinger, som igennem den udsendte Vagt er kommen til Redningsvæsenets Kundskab, skal nævnes efternævnte, tagne i Rækkefølge Nord fra paa Kysten og Syd efter samt paa Øerne:

Barkskibet »Eliel«, Skonnert »Johanna«, Fiskerkutter »Niels S. Bødker«, Dampskib »Hjortholm«, 3m Skonnert »Kamma«, Fiskerfartøj »Louise«, Skonnert »Caroline«, Skonnert »Maren«, Barkskib »Elida«, Barkskib »Orient«, Dampskib »Storebelt«, Dampskib »Flandria«, Dampskib »Hinrich«, Dampskib »Christiansborg«, Skonnert »Fergus«, Dampskib »Paris«, Barkskib »Truro«, Dampskib »Damsterdiep«, Dampskib »Pelikan«, Barkskib »Drot«, Tjalk »Kristiena«, Dampskib »Weser«, Skonnert »Fylla«, Dampskib »Pouline«, Dampskib »Pernambuco«, Brig »Hardie«, Dampskib »Gallia«, Dampskib »Jernbarden«, Dampskibet »St. Helens«, Skonnert »Vilhelm«, Skonnert »Karolina«, Skonnert »J. M. Nielsen«, Galease »Lichtstraal«, Fiskerkutter »Nautilus«, 3m Skonnert »Liana«, Barkskib »Bertie«, Dampskib »Edmond

«Gustave», Dampskib »Cecil Rhodes«, Tjalk »Vrachtzøker«, Dampskib »Ophelia«, Motorskib »Batavia«, Dampskib »Gustaf«, Dampskib »Wanda«, Skonnert »Margrethe«, Skonnert »Karl«, Galease »Carl & Conrad«, Fiskerfartøj »Kirstine«, Wyl Fyrskib, Dampskib »Finkenvårder«, Tjalk »Hooghammen«, Fiskerkutter »Ægir«, Dampskib »Platessa«, Skonnert »Hydra«, Dampskib »Irmgard«, og Galease »Seagull«.

Fra alle disse Strandinger er Besætningen helt eller delvis bleven reddet ved Redningsbaade eller Raketapparater. Men foruden disse Strandinger er der af Vagten sendt Melding om en stor Del flere, og som har medført, at Redningsapparaterne er bleven sat i Bevægelse, men uden at have medvirket til de skibbrudnes Redning, idet de paagældende Skibe oftest atter er kommen flot.

Udgiften til Vagt- og Patrouilletjenesten ved de jyske Redningsstationer har i Aarenes Løb andraget følgende Beløb:

1892—93.....Kr.	861.12	1909—10.....Kr.	31,158.00
1893—94..... -	751.50	1910—11..... -	27,436.50
1894—95..... -	867.00	1911—12..... -	22,126.00
1895—96..... -	907.50	1912—13..... -	31,914.50
1896—97..... -	1,443.25	1913—14..... -	29,124.50
1897—98..... -	5,778.50	1914—15..... -	19,660.00
1898—99..... -	6,940.87	1915—16..... -	23,669.00
1899—1900.... -	6,310.00	1916—17..... -	18,369.00
1900—01..... -	20,023.00	1917—18..... -	56,398.00
1901—02..... -	19,701.88	1918—19..... -	27,510.00
1902—03..... -	22,517.66	1919—20..... -	70,973.00
1903—04..... -	17,169.75	1920—21..... -	65,948.75
1904—05..... -	24,761.50	1921—22..... -	90,675.00
1905—06..... -	27,487.00	1922—23..... -	88,441.00
1906—07..... -	29,138.50	1923—24..... -	93,532.25
1907—08..... -	22,847.00	1924—25..... -	105,544.70
1908—09..... -	22,844.00	1925—26..... -	107,325.00

Telefonstationer og Telefonledninger m. m.

I nærværende Fremstilling er det under Vagt- og Patroilletjeneste anført, hvorledes det i 1884 blev paalagt Bestyreren af Det nørrejdyske Redningsvæsen at fremkomme med Forslag om særlige Foranstaltninger til, at Redningsstationerne hurtigere og paa mere betryggende Maade kunde faa Underretning om indtrufne Strandinger, og at Bestyreren da blandt andet foreslog, at tilvejebringe Telefonforbindelse paa alle saadanne Steder af Kysten, hvor den var anvendelig.

Medens det varede adskillige Aar, inden der blev skredet til at indføre Vagttjeneste paa Kysten, gik der kun et Par Aar, før Telefonanlægene paa Kysten tog sin Begyndelse. De første Anlæg fandt Sted i Finansaaret 1886—87, da der anlagdes Ledninger mellem Stationerne Flyvholm og Thyborøn, nærmest for i Strandingstilfælde at kunne tilkalde Heste til sidstnævnte Sted, hvor der ingen Heste findes, samt fra Stationen Kandestederne til Rannerød, hvorfra der ligeledes skal rekvireres Heste i paakommende Tilfælde, men hvor ogsaa Størstedelen af Mandskabet har Bopæl.

Det paafølgende Aar blev der anlagt Telefonledninger mellem Stationerne Skagen og Gl. Skagen, mellem Stationen Nørre Tornby og Hirtshals Fyr samt fra Stationen Vesteragger over Lodbjerg Fyr til Lyngby og videre til Opsynsmandens Bopæl i Hvidbjerg v. Aa.

Men fra det næstfølgende Aar tog Telefonanlægene Fart, og der blev nu aarlig i adskillige Aar paa Finansloven bevilget Beløb til Udvidelsen. I dette Aar anlagdes der Telefonledning fra Stationen Flyvholm Syd efter til Søndervig med Stationer i Liløre, Ferring, Bovbjerg Fyr, Tuskjær, Thorsminde, Fjand og Vedersø, og der blev derhos anlagt en Telefonledning fra Stationen Liløre til Redningsbestyrerens Kontor i Lemvig.

I 1889—90 fortsattes den tidligere anlagte Ledning fra Skagen til Gl. Skagen over Kandestederne, Skiveren, Tversted til Hirtshals Fyr, og Led-

ningen fra dette til Nørre Tornby fortsattes til Stationen Lønstrup, hvorhos der anlagdes en Telefonstation ved Knopper mellem Stationerne Thyborøn og Flyvholm.

I 1890—91 fortsattes fra Stationen Lønstrup over Stationerne Løkken, Blokhus og Rødhus til Slettestrand, hvorhos der anlagdes Telefonstationer ved Lyngby mellem Lønstrup og Løkken, i Klitgaard mellem Lønstrup og Nørre Tornby og i Husby Klit mellem Søndervig og Vedersø.

I Finansaaret 1891—92 anlagdes Telefonledning fra Stationen Slettestrand over Stationerne Thorupstrand, Lildstrand og Vigsø til Hanstholm, en Ledning fra Stationen Vesterø paa Læsø til Vesterø Havn, samt en ny Telefonstation ved Grønhøj mellem Stationerne Løkken og Blokhus.

I 1892—93 fortsattes fra Stationen Hanstholm Syd efter langs Kysten helt til Lyngby med Telefonstationer paa følgende Steder: Hanstholm Fyr, Hanstholm Signalstation, Skovhuset, Klitmøller, Vangsa, Nørre Vorupør og Stenbjerg. Derhos anlagdes der Ledninger mellem Hirtshals Fyr og Stationen Lilleheden, mellem Stationen Lildstrand og Kjæret, mellem Stationen Vesteragger og Taabel, de to sidste Ledninger af Hensyn til Tilkaldelse af Transportheite, og der anlagdes to nye Telefonstationer, nemlig ved Bistationen Uggerby og ved Pirupshvarre mellem Løkken og Blokhus.

I 1893—94 udlagdes der et Kabel over Thyborøn Kanal med Tilslutning til Landleddinger fra Vesteragger til Kanalens Nordside og fra Kanalens Sydside til Thyborøn. Endvidere anlagdes der en Telefonstation ved Sønder Vorupør mellem Nørre Vorupør og Stenbjerg. Redningsvæsenets Telefonledning var nu saa vidt udviklet, at der var sammenhængende Forbindelse lige fra Stationen Skagen Syd efter til Stationen Søndervig, og der fandtes endvidere Forbindelse til Bestyrerens Kontor i Lemvig.

I 1894—95 blev der lagt et Telefonkabel over Thorsminde i Stedet for den tidligere Luftledning, og der oprettedes Stationer paa bestaaende Ledninger, saaledes ved Skagens og Højens Fyr, Spirbakken, Hjortdal og Svinkløv.

I 1895—96 anlagdes der en Telefonforbindelse fra Stationen Klitmøller til Ørhave, fra Stationen Nørre Vorupør til Førby, mellem Stationerne Lyngby og Hedegaardene og fra Stationen Anholt til Pakhusbugten.

I de følgende 4 Aar fandt der ikke noget nyt Anlæg af Telefonledning Sted, idet der dog oprettedes nogle enkelte nye Telefonstationer paa bestaaende Ledninger, men i 1900—01 skete paa Grund af Vagt- og Patrouilletjenestens Ordning over hele Kysten, Anlæg af en hel Del nye Ledninger, saaledes fra Jerup over Aalbæk og Bunken til Rannerød, paa forskellige Strækninger af Kysten fra Søndervig Syd efter til Blaavand, samt paa Fanø, Læsø og Anholt. Men derhos anlagdes der en betydelig Del Stikledninger fra Hovedledningen til de mange Alarmeringsstationer, som oprettedes. Antallet af

Telefonstationer ved Det nørrejydske Redningsvæsen steg derved i dette Aar fra 71 til 129.

I de paafølgende 7 Aar skete der ikke Telefonanlæg af videre Omfang, naar undtages, at der i 1903—04 anlagdes en Telefonledning fra Grenaa Havn til Fornæs Fyr, hvorfra der alt i flere Aar havde eksisteret Forbindelse med Stationen Fornæs, samt at denne Ledning i 1905—06 blev fortsat Nord efter til Bønnerup Strand. Der anlagdes ogsaa flere nye Alarmeringsstationer, ligesom Flytning af saadanne fandt Sted.

I 1908—09 udlagdes et Telefonkabel fra Nordre Rønner til Holtemmen paa Læsø, og der anlagdes en Telefonledning fra Stationen Vigsø til Harbo-slette af Hensyn til en Udvidelse af Vagt- og Patrouilletjenesten paa dette Sted.

I 1909—10 nedlagdes, da Redningsvæsenets Bestyrelse flyttedes fra Lemvig til Skagen, Telefonstationen i Lemvig, men oprettedes i Stedet paa Bestyrerens Kontor i Skagen. Telefonledningen mellem Lemvig og Stationen Liløre overgik til Landbrugsministeriet til Benyttelse for de i Lemvig stationerede 2 Redningsdampere, og der blev for nævnte Ministeriums Regning anbragt Telefonapparater hos Førerne af disse Dampskibe.

I 1910—11 blev Telefonledningen i Ribe Amt udvidet, saa at den nu var sammenhængende paa hele Jyllands Vestkyst, særlig efter at der i 1911 var bleven nedlagt et Telefonkabel over Nymindegab. Med Undtagelse af, at der ved Genforeningen i 1920 blev overtaget 2 Redningsstationer med mellemliggende Telefonledning paa Romø, har der ikke siden funden Telefonanlæg af Betydning Sted, rent bortset fra Anlæg af enkelte Stationer.

Ved Udgangen af Finansaaret 1925—26 var Antallet af Telefonstationer under Det nørrejydske Redningsvæsen 193, hvoraf 66 fandtes i fritliggende Alarmeringshuse paa Kysten. Disse Stationer er følgende:

Jerup, Aalbæk, Hedensted, Bunken, Karred, Rannerød, Skagens Fyr, Skagens Baadhus, Skagen Øst, Skagen Vest, Skagen (Bestyrerens Kontor), Skagens Havn, Gl. Skagen, Højens Fyr, Højens Strandfogedskel, Spirbakken, Starholm Hvarre, Kandestederne, Stenrenden, Skiveren, Tversted Plantage, Tversted, Vester Tversted, Uggerby, Uggerby Baadhus, Kjul Aa, Lilleheden, Hirtshals Fyr, Tornby Pakhus, Nørre Tornby, Tornby Plantage, Kjærsgaard Strand, Skallerup Klit, Skallerup, Lønstrup, Rubjerg Klit, Rubjerg Knude Fyr, Rubjerg Knude Fyrmesterbolig, Lyngby Furreby, Løkken, Grønhøj, Kvænbæk, Blokhush, Rødhus, Rødhus Strand, Tranum Strand, Slettestrand, Svinkløv, Kliim Strand, Kollerup Strand, Thorupstrand, Bulbjerg Øst, Bulbjerg Vest, Lildstrand, Kjæret, Hjordemaal Klit, Harboslette, Vigsø Klit, Vigsø, Pugdal, Roshage, Hanstholm, Hanstholm Fyr, Hanstholm Signalstation, Risbakken, Klitmøller, Klitmøller Baadhus, Ørhage, Vangsa, Vangsa Strand, Nørre Vorupør, Bøgsted Rende, Vorupør Baadhus, Vorupør Signalstation, Hundborg Skel, Sønder Vorupør, Stenbjerg, Stenbjerg Signalhus, Istrup Skel,

Lyngby, Lyngby Strand, Svankjær, Ørum Strand, Lodbjerg Fyr, Lodbjerg Fyrmesterbolig, Trædholmen, Vesteragger, Krik Vest, Krik Øst, Agger Baake, Thyborøn Nord Staldbygning, tidligere Lodsstation, Thyborøn Havn, Thyborøn, Knopper, Flyvholm, Sønder Vrist, Veilby, Liløre, Ferring Skel, Ferring, Bovbjerg Fyr, Bovbjerg Fyrs Vagtlokale, Trans, Kjærsgaard, Tuskjær, Sønderby, Klægodde, Thorsminde, Thorsminde Syd, Fjand, Skavemose, Vedersø, Husby Klit Nord, Husby Klit Syd, Houvig, Søndervig, Klegod Nord, Tyvemose, Klegod Syd, Nørre Lyngvig, Lyngvig Fyr, Lyngvig Fyrmesterbolig, Sønderlyngvig, Hvide Sande Nord, Hvide Sande Syd, Haurvig, Sønder Haurvig, Skodbjergene, Bjerregaard, Gjødlen, Nymindegab Faresignalstation, Gamle Gab, Lønne, Hennestrånd, Hennegaard, Kjærgaard Strand, Kjærgaard, Grærup, Grærup Strand, Grærup (Baadformanden), Veirs, Aalestrømmen, Langsladerende, Blaavand, Blaavand Statstelefon, Blaavandshuk, Blaavandshuk Fyr, Blaavandshuks Fyrs Vagtlokale, Benet, Højknolde, Svenske Knolde, Skallingende, Graadyb, Rindby, Nordby Strand, Rindby Strand, Sønderho Strand Knudedyb, Sønderho, Sønderho Nord, Juvre, Kirkeby, Vesterhede, Vesterø (Opsynsmanden), Vesterø (Formanden), Vesterø Havn, Hornex, Holtemmen, Nordre Rønner, Østerby, Østerby Øst, Østerby Baadhus, Syrodde, Anholt, Anholt Havn, Sælhøj, Halvvejsbakken, Anholt Fyr, Skeinæshage, Sønderbjerg, Nordstrand, Fornæs, Fornæs Fyr, Grenaa Havn, Grenaa Havn (Baadformanden), Sangstrup Strand, Karlby Strand, Gjerrild Strand, Gjerrild Fyr, Stavshoved og Bønnerup Strand.

Desuden er der hos Opsynsmanden ved Stationen Esbjerg indlagt Telefonforbindelse med Redningsstationerne paa Fanø og ved Blaavand samt en Natklokke til Modtagelse af Meldinger fra Vagtlokalet ved Blaavandshuk Fyr for i nødende Tilfælde af Stranding paa Horns Rev eller dets Omgivelser at kunne tilkalde Redningsbaaden og Dampskibshjælp fra Esbjerg.

Anlægget af Redningsvæsenets samtlige Ledninger, der har en Længde af ca. 700 km, med Telefonstationer, har kostet omkring 170,000 Kroner. Hertil kommer den nødvendige Istandsættelse og det aarlige Eftersyn. Udskiftning af Telefonpæle og Traad har saaledes i Aarenes Løb kostet over 180,000 Kroner. I de første Aar fik Redningsvæsenet Telefonpæle fra Stendalgaard Savbrug, men disse viste sig kun at vare kort og maatte snart udskiftes. Senere er Forsyningen sket fra Statens Imprægneringsanstalt ved Sorø, og i de senere Aar er Forsyningen sket fra de danske Imprægneringsanstalter.

Indtil omkring Midten af Halvfemserne udførtes Redningsvæsenets Telefonanlæg og det aarlige Eftersyn af Ledningerne og Apparaterne af daværende og senere afdøde Telegrafingeniør Gredsted. I 1901 ansattes ved Redningsvæsenet Assistent Axel Andersen, særlig med Henblik paa Eftersynet af de omfattende Ledninger, og siden den Tid har han ledet alle de nye Anlæg, Omlægning af Linier og foretaget det nødvendige Tilsyn med alt Telefonmateriel under Det nørrejydske Redningsvæsen. Fra 1909 er Materielinspek-

tør ved Søminevæsenet, Th. Staack, antaget som teknisk Konsulent i alle Spørgsmaal, som vedrører Telefonledningerne.

Etableringen af de mange Telefonstationer langs hele Kysten har selvfølgelig haft en mægtig Betydning for Efterretningsvæsenet i Strandingstilfælde. Medens man i tidligere Tid var nødsaget til at sende Bud om indtrufne Strandinger o. lign., hvilket altid kræver betydelig Tid, som under saadanne Omstændigheder var kostbar, kan Hjælp nu paakaldes i forholdsvis kort Tid og oftest være til Stede, inden det er for sent. Ikke mindst har Ledningerne haft Betydning for Tilkaldelse af Hjælp til Fiskere, der var stedt i Fare og ikke kunde lande ved egen Hjælp. De ved Tyborøn Kanal stationerede Redningsdamperes Virksomhed har været aldeles afhængig af Telefonforbindelsen langs Kysten, idet de straks kunde kaldes ud, naar der var Fare paa Færde og dirigeres derhen, hvor en saadan truede Fiskerbaadene.

Fremkomne Projekter om Redningsapparater.

DET ligger i Sagens Natur, at Redningsvæsenet meget ofte har været et Felt for Opfindelser. Desværre maa det rigtignok her med det samme siges, at de fleste af de fremkomne Projekter har været værdiløse, og dets Fremstillere har meget ofte ikke haft Kendskab til Forholdene, hvorunder paagældende Opfindelse skulde virke. Af disse fremkomne Projekter vedrører selvfølgelig en Del Redningsbaade og Redningsfartøjer. Der er andet Sted i nærværende Fremstilling indeholdt Beretning om et i 1869 af fhv. Branddirektør J. P. Mathiesen foreslaaet Pontonfartøj eller Cylinderfartøj, hvilket skønnedes at være i Besiddelse af saadanne Fordele, at det besluttedes at indføre disse Fartøjer ved nogle jyske Redningsstationer. Det viste sig imidlertid efter et Par Aars Forløb, at Fartøjerne saa meget langt fra var hensigtsmæssige for vore Kyster, og der blev derfor ikke bygget flere af disse, og de anskaffede blev efterhaanden solgt.

Et Par Aar senere fremkom der fra en Bødkersvend *Sand* en Model til en Rednings-Pontonflaade. Denne viste sig imidlertid efter Forslaget at have en saa betydelig Vægt og at være af saadanne Dimensioner, at Transporten deraf paa Land vilde være aldeles umulig, og som Redningsmiddel fra Land paa en aaben Kyst, var Projektet derfor ubrugeligt.

I 1879 fremkom der Ansøgning fra Arkitekt C. F. T. Gyllencreutz af Stockholm om Eneret paa en af ham konstrueret Redningsbaad, bygget af dobbelte Jernplader med Mellemrummene fyldte med Kork. Det var øjensynligt, at Opfinderen ikke havde Begreb om, hvilke Fordringer der maatte stilles til en Kystredningsbaad og i det hele til Konstruktion af Fartøjer, naar de skulle benyttes i høj Sø, og det fremkomne Forslag blev da ogsaa betragtet som aldeles værdiløst.

I 1883 blev der paa Foranledning af Kommandør i Marinen P. H. Braëm anstillet Forsøg med en fra Amerika indforskrevet saakaldt Surf-

Baad. Under den første Prøve med denne, og endda i forholdsvis godt Vejr, i September 1884, kæntrede Baaden. Den blev derefter anbragt ved Stationen Thyborøn, for i paakommende Tilfælde at kunne bruges i Limfjorden, men fraset et enkelt Tilfælde, har den aldrig været benyttet. Den er senere bleven kasseret og solgt.

I 1884 fremkom Forslag om Bygning af en saakaldt »Timmis & Hodsgons Life-Boat«, der havde været fremstillet paa den store Fiskeriudstilling i London i 1883. Den paagældende Baad var imidlertid ikke stort andet end en Genganger af de Pontonfartøjer, som tidligere havde været forsøgt her i Landet, men rigtignok i en meget forbedret Form, idet Konstruktionen ikke alene var solidere, men den var tillige saaledes, at Fartøjet dog kom i Besiddelse af nogen Vageevne, og særlig var der en Mulighed for, at Transport paa Land kunde finde Sted, hvilket saa godt som var umuligt med de første Pontonfartøjer. Men de ved Brugen af disse indhøstede Erfaringer gjorde, at man stillede sig kritisk overfor det nye Pontonfartøj som Redningsbaad betragtet, og de Forsøg, der af det engelske Redningsvæsen anstilledes med Fartøjer ved Brighton, synes heller ikke at have bragt et saadant Resultat, at nævnte Redningsvæsen har gjort Brug af Opfindelsen.

I 1886 fremkom Ansøgning om Patent paa en af en amerikansk Søofficer Francis Lay Norton konstrueret Redningsbaad, der særlig udmærkede sig ved selv at kunne indtage og udtømme sin Ballast samt ved en overmaade stor Stivhed paa Grund af de i Baaden værende Luftkassers og Ballastkassers Placering. Den 3. og 4. Februar 1886 blev der afholdt Prøver med den paagældende Baad i Hamburg, i hvilke Prøver efter Indbydelse Bestyreren af Det nørrejydske Redningsvæsen deltog. Den paagældende Baad var 26 Fod lang, største Bredde paa Essingen 7 Fod 4 Tommer, Dybde midtskibs 3 Fod 6 Tommer, dens Rumindhold var 377 Kubikfod og dens Vægt 3480 Pd., alt engelsk Maal. Baadens Byggepris var ca. 4000 Reichsmark. Til Baadens Yderbeklædning og Ballastkasserne, der var ibyggede Baaden, samt til Luftkasserne var benyttet Yellow-metal, hvorimod Teaktræ var benyttet til Dæk, Tofter m. m. Igennem Baadens Bund gik to Afløbsrør, forsynede med selvvirkende Klapper. Baadens store Stivhed blev ved Forsøgene godtgjort derved, at den uden Besætning og med et paaskruet Laag over Afløbsrørene bar 2440 Pund Bly i Borde, før den saaledes belastede Sides Essing kunde bringes til Vandspejlet. Med 40 Mand inde og lukkede Afløbsrør laa Baaden omtrent 2 Fod 8 Tommer og havde Essingen 1 Fod 2 Tommer over Vandet. Uden anden Belastning end Vand til Tofterne frembød Baaden, naar den ene Essing pressesedes til Vandspejlet, det usædvanlige Skue, at det indestaaende Vand løb ud over Essingen i Stedet for som Regel at forøges ved Indflydning. Denne Konstruktion af Redningsbaade frembød altsaa betydelige Fordele, og der var allerede før den paagældende Forevisning, som forøvrigt gentoges nogle Dage senere for Udsendinge fra det engelske Redningsvæsen, i flere Lande med-

delt Patent paa Opfindelsen. Men Baadens forholdsvis store Dybgaende, idet den med de 5 Ballastkasser fyldte, laa 1 Fod 8 Tommer for og 1 Fod og 9 Tommer agter, deri dog indbefattet en 4 Tommer høj Jernkøl, samt den Omstændighed, at Ballastfyldningen ikke kunde reguleres eller foretages, efter at Baaden var bragt flot, havde til Følge, at man maatte erkende, at den ikke egnede sig til Brug for en grundet Kyst, og Projektet havde derfor ikke nogen særlig Betydning for det danske Redningsvæsen.

I 1889 fremkom Andragende fra Bøsemager P. Carlsen i København om Eneret paa en af ham projekteret Redningsbaad med Netbund. Det paagældende Projekt var uden allermindste Betydning og viste, at Opfinderen ikke havde nogen Forstand paa, hvad der fordredes til en Redningsbaad.

Et endnu værre og aldeles vildt Projekt fremkom i 1892 fra Baron Løvenskjold til Løvenborg. Det gik ikke ud paa mindre end en luftfyldt Kasse, 100 Alen lang og 20 Alen bred, som skulde optage Skibbrudne. At der som en Slags Ballast foresloges at anbringe 5 Lodder, hver paa 10 Pund, viser ogsaa, hvor lidt Begreb »Opfindere« mange Gange har paa det, som de befatter sig med, og det kan kun forundre, at Patentbureauer o. lign. kan modtage saadanne Projekter og videresende dem med Ansøgning om Eneret.

I 1893 fremkom der fra August Schönemann af Hasserode i Tyskland Ansøgning om Eneret paa en Redningsbaad, der skulde bevæges frem ved Skovlhjul, som sattes i Bevægelse ved Haandkraft. Ogsaa i dette Tilfælde viste det sig, at paagældende Ansøger ikke havde Begreb om de Forhold, under hvilke en Redningsbaad virker, idet den nævnte Baad af Braadsø i et Øjeblik vilde være gjort ubrugelig.

I 1901 indgav fhv. Skibsfører H. C. Jensen af Thisted et Andragende om Tilskud af Statskassen til Bygning af en af ham konstrueret Redningsbaad, der skulde drives frem ved Hjælp af Skruer, som sattes i Bevægelse ved Haandkraft. Den paagældende Baad var tildækket og lukket, men den savnede de for en Redningsbaad aldeles nødvendige Betingelser, nemlig at være synkefri og selvlæsende. Der skønnedes i det hele at være saa betydelige Mangler ved det fremsatte Projekt, og Andragendet om Tilskud blev da heller ikke bevilget.

Omtrent samtidig fremkom Ansøgning om Tilskud til Bygning af en »Forsøgs-Redningsbaad« fra Vorupør, men herom findes meddelt andet Steds i nærværende Fremstilling.

I 1905 fremkom Ingeniør V. Engelhard med Projekt af en Redningsbaad, der var konstrueret saaledes, at dens opstaaende kunde klappes sammen, hvorhos Baaden ved indlagt Kapok var gjort synkefri. Da det af vedkommende ønskedes, at der afholdtes en Prøve med en saadan Baad paa Jyllands Vestkyst, gav Ministeriet Tilladelse hertil og bestemte, at denne Prøve skulde overværes af Ministeriets Konsulent ved Bygning af Redningsbaade, Kommandør Bonnesen, og Bestyreren af Det nørrejydske Rednings-

væsen. Prøven fandt derefter Sted den 29. Juli 1905 ved Stationen Flyvholm under forholdsvis passende Forhold. Baaden blev heldig bragt flot, bemanded med 8 Mand, og den hævdede sig bedre for Søen, end man havde kunnet antage, og Prøven faldt i det hele meget tilfredsstillende ud. Paa Grund af sin Konstruktion, maatte Baaden styres med Aare, og dette havde til Følge, at Baaden med sin meget flade Bund og sit ringe Dybgaende løb noget tværs umiddelbart indenfor Braadet paa inderste Kevle, men den slap dog ind uden Uheld. Det maatte dog erkendes, at til Brug som Redningsbaad fra den aabne Kyst og særlig fra den jyske Vestkyst, egnede Baaden sig ikke og maatte i enhver Henseende anses for at være de paa Kysten stationerede Redningsbaade underlegen. Derimod har Baaden vundet Indpas som Redningsbaad om Bord i større Dampskibe og særlig Emigrantbaade, hvor flere Baade i sammenklappet Tilstand kunde sættes ovenpaa hverandre, og Opfinderen har da ogsaa haft den Tilfredsstillelse, at det engelske »Board of trade« har givet Baaden til Brug om Bord i Skibe Prædikat af Redningsbaad af 1ste Klasse.

Endnu skal kun nævnes et her i Landet fremkommen Projekt om Indretning af Redningsbaade, nemlig fra pensioneret Skolelærer H. K. Rasmussen i Oustrup, der fremkom i 1908. Projektet var i den Grad meningsløst, at det fuldt ud fremgik, at »Opfinderen« ikke havde mindste Begreb om, hvad en Redningsbaad er. Redningsbaaden skulde efter Forslaget være til-dækket, der skulde være et Hul agter til Rormanden, og to Huller forude, hvori to Mand placeredes med Overkroppen ovenfor, og det var disse Mænds Opgave at »opsamle« skibbrudne og stuve dem bort under Dækket. Baaden skulde være meget bred, og som fremadgående Kraft skulde der være 1 eller 2 Motorer, men der var ikke tænkt paa nogen Folk til Betjening deraf. Baaden skulde ikke køres paa Vogn, men fra dens Opbevaringshus skulde den paa Ruller køres ud i Havet paa en Bro, og straks derefter skulde Motoren gaa. Der skal en god Vilje til at afgive en alvorlig Erklæring over saadant et Projekt, eller paa det Forslag, som Lærer H. K. Rasmussen samtidig fremsatte, nemlig en elektrisk Ledning langs hele Kysten med Lyskastere ved hver Station, saaledes at »Redningsarbejdet ogsaa kunde finde Sted om Natten«. Bedre Vidende havde Forslagsstilleren ikke til Redningsvæsenet, end at han havde den Formening, at det ikke ogsaa virkede om Natten. —

Med Hensyn til Redningsbælter har det ligeledes vrimlet med Projekter, men der er ikke fremkommet et eneste, som har kunnet fortrænge de ved Redningsvæsenet i Brug værende Korkbælter af Admiral *Ward's* Konstruktion, og som i en meget lang Aarrække har været leveret fra Firmaet *A. W. Birt* i London. I Midten af Tres'erne fik Redningsvæsenet en Del Bælter, som var konstruerede af Hr. Tisserand i Orleans, men efter nogle Aars Brug viste de sig langtfra at kunne maale sig med de *Ward'ske* Bælter.

I 1874 fremkom fra Købmand Willerup i Hillerød Andragende om Eneret

paa et af ham opfundet Redningsbælte, bestaaende af en pølseformet Gummi-beholder til at bære om Halsen for at holde Hovedet oppe af Vandet. Idéen var imidlertid ikke ny, idet der paa det daværende Tidspunkt var fremkommen lignende Projekter i England.

Samme Aar fremkom fra L. Brøgger i Løgstør Andragende om Eneret paa en af ham konstrueret Redningsklædning af Gummi. Men Projektet viste sig at falde omtrent sammen med den saakaldte Clark S. Merrimann's Redningsbeklædning, hvoraf Redningsvæsenet allerede havde forskrevet et Sæt til Prøve, og de Afvigelser, som fandt Sted, var ikke til Fordel for det nye Projekt. Ingen af de to Projekter havde imidlertid nogen Betydning for Redningsvæsenet.

I 1879 fremkom Andragende fra Gymnastiklærer J. P. Th. Johansen om, at et af ham konstrueret Redningsbælte maatte blive prøvet og eventuelt indført ved Redningsvæsenet. Bæltet, der var af Kork, lignede tildels de i Brug værende, men var dobbelt saa dyrt, hvorhos det egentlig kun var egnet for Svømmerc. Et Par Aar senere fremkom Opfinderen med Bæltet paany, det var da undergaaet nogle Forandringer, og Prisen derfor var nedsat. Et Eksempel af Bæltet blev forevist ved Størstedelen af Redningsstationerne, men det vandt ikke Stemning for sig.

I 1883 fremkom daværende Premierløjtnant i Marinen Klixbüll med et af ham opfundet Redningsbælte. Dette bestod af Beholdere, dannede af Tarme, oppustede med Luft og derefter tilbundne. Det viste sig imidlertid snart, at der var betydelige Mangler ved Fabrikationen, og der gik flere Aar, inden Opfinderen kunde oplyse, at være naaet saa vidt, at det paagældende Bælte kunde fyldestgøre Redningsvæsenets Fordringer. I Efteraaret 1889 indkøbte Redningsvæsenet da til Prøve 30 af Bælterne, som fordeltes rundt om ved Stationerne, men det viste sig overalt efter et Par Aars Forløb, at Bælterne mistede al Bæreevne og var ubrugelige.

I 1885 fremkom der fra Chr. F. Holstein (senere Fiskerikontrollør) Forslag om Anskaffelse af de af ham konstruerede Redningsbælter af Gummi, der fik Bæreevnen ved Indblæsning af Luft. Indenfor Redningsvæsenet vandt disse Bælter ikke Indpas, hvorimod nok en Del hos Fiskere, særlig paa Grund af den billige Pris.

I 1886 fremkom der en af Kaptajn Bauditz og Overkrigskommissær Rasmussen konstrueret Stortrøje med indsyede Korkstykker af passende Størrelse. Dette Bæremiddel var i visse Henseender vellykket, men kunde paa Grund af Prisen, ikke erstatte Redningsbælterne.

Samme Aar søgte Buntmager W. C. Møller i Drammen om Eneret paa et af ham konstrueret Redningsbælte, hvis Bæreevne skyldtes Rensdyrhaar. Bæltets S sammensætning og dets Udstyrelse i sin Helhed var dog saaledes, at det stod langt tilbage for Redningsvæsenets Korkbælter.

I 1887 fremkom to nye Projekter med Hensyn til Bæremidler, nemlig fra

Fabrikant O. H. Svendsen af Frederiksstad, der søgte Eneret paa en af ham konstrueret Olietrøje med indsyede Beholdere, der skulde oppustes med Luft, samt fra P. Nord og R. Knudsen i Christiania, der søgte Eneret paa et Svømmebælte, bestaaende af olieret Bomuldtøj fyldt med Rensdyrhaar eller Krølhaar. Intet af disse Projekter havde dog nogen særlig Interesse for Redningsvæsenet, hvilket heller ikke var Tilfældet med en af Fabrikant L. Sørensen kort derefter konstrueret Redningsfrakke, fyldt med pulveriseret Kork.

I 1888 fremstillede Kredsdyrlæge H. F. Schwartz af Oebisfelde et Redningsbælte, der var forsynet med Glaskapsler, indeholdende flydende Kulsyre. I Brugsøjeblikket skulde Glaskapslerne slaas itu, hvorefter Kulsyren gik i luftformig Tilstand og dannede Bærekraften. At man ikke fandt Anledning til at foretage noget Forsøg ved Redningsvæsenet med saadanne Redningsbælter, turde være en Selvfølge. Forøvrigt fremkom i 1892 et noget lignende Projekt fra Chr. Poulsen i Hamburg, hvor Bærekraften fremkaldtes ved, at en Patron automatisk bragtes til at eksplodere og fyldte Beholderne med Luft.

I 1893 ansøgte Cornelius Steffensen i København om Eneret paa de af ham konstruerede Redningsbælter, hvis Bæreevne bestod af lufttætte Metalbeholdere; J. G. Heinze af Gera paa en Redningsdragt, der bestod af Stofflader, hvori der var indsyet Fjederposer eller Fjederfaner; A. L. F. Colomés af Clermond-Ferrand samt Alexander Baron v. d. Rapp af Berlin, som begge søgte Eneret paa Redningsbælter, hvis Bæreevne fremkom paa samme Maade som foran er nævnt under det af Kredsdyrlæge Schwartz fremsatte Projekt. Endvidere fremkom der fra Strandkontrollør Jørgensen i Fjaltring et Projekt, der kun afveg lidt fra en almindelig Dykkerdragt, men var aldeles ubrugelig i Redningsbaade.

I 1899 fremkom to omtrent ensartede Projekter, nemlig fra J. A. P. Mogenssen i Kolding og Skibsfører C. Frandsen, der begge havde konstrueret en Redningsvest, hvis Bæreevne fremkaldtes ved Indblæsning af Luft i indsyede Gummirør.

Samme Aar fremsatte Ingeniør Carl Petersen Forslag om, at Besætningerne i Redningsbaadene forsynedes med den af Grønlanderne brugte Vandskindsdragt.

De sidste Projekter med Hensyn til Redningsbælter fremkom i 1905, da Regeringsraad A. Garcis i Wien fremkom med et Redningsbælte »Leukolthea« og O. H. Wattle med en saakaldt Regn-Cape. Begge var efter det mange Gange fremsatte Princip med, at Bæreevnen fremkaldtes ved Indblæsning af Luft, men de var uden Betydning for Redningsvæsenet.

Derimod var der allerede i 1902 fremkommet Redningsbælter, der var stoppede med Kapok. De var dog den Gang meget ufuldkomment fremstillede, men efterhaanden forbedredes disse Bælter, saa de vandt Indgang flere Steder og endogsaa ved det engelske Redningsvæsen. Det blev derfor i 1911 besluttet at indforskrive 50 af saadanne fra det samme Firma, som leverede disse Red-

ningsbælter til det engelske Redningsvæsen, nemlig Guerin Frères i Paris, for at anstille Forsøg dermed. Prisen paa disse Bælter var omtrent den samme som ved de Ward'ske Korkbælter.

For et Par Aar siden blev der igen indforskreuet saavel franske som engelske Kapokbælter. Disse sidste, som leveredes af det samme Firma i London, som har leveret Korkbælter til Redningsvæsenet her i Landet i mange Aar, nemlig A. W. Birt & Sons, skønnedes at være de bedste, og nogle Stationer er bleven forsynet dermed, saa man kan komme til Kendskab om Korkbælter eller Kapokbælter er de bedste. —

Adskillige Gange er der bleven fremsat Forslag om at foranledige tilvejebragt Forbindelse mellem strandede Skibe og Land ved Midler udsendte fra de førstnævnte. Det første Forslag, der i den Retning fremkom her i Landet, var i 1874 fra en Tømremester Møller, hvis Projekt bestod i en Drage af en saa betydelig Størrelse, at den kunde slæbe et Pontonfartøj til Land. I England og Amerika var der allerede den Gang fremkommen lignende Forslag med Drager, der dog kun skulde føre en Line ind over Land, saa Projektet var ikke nyt. I 1889 fremkom et lignende Projekt fremsat af Neil Mc. Corvie og John A. Miller i New Zeeland, i 1900 et noget lignende fra Redaktør Henrik Fog, Nykøbing, Jylland, og i 1909 atter et lignende, der dog skønnedes betydelig forbedret, fra Navigationsskoleforstander Aage Tuxen i Svendborg. Et noget beslægtet Apparat fremkom i 1891 fra Ingeniør F. V. L. Hjorth af Oslo, men alle disse Apparater har forsaavidt ikke haft nogen Interesse for Redningsvæsenet i Land, og det vides ej heller, om de har vundet Indpas om Bord i Skibe, hverken i Ind- eller Udland, saaledes som Bestemmelsen var. Det samme kan forøvrigt siges at være Tilfældet med et Apparat, som fremkom i 1903, nemlig en af den norske Skibskaptajn J. M. Dønvig konstrueret Bøje, kaldet »Life-saving globe«, og som var bestemt til at kunne optage en Del Mennesker fra Skibe, hvad enten disse sank i aaben Sø eller strandede paa Kysten. For at komme til Kundskab om Apparatets Brugbarhed, udsendte den norske Regering Krydseren »Heimdal« med 2 Bojer, der skulde udka-stes i Søen ved Skagen. Efter flere Dages Ventetid var Forholdene gunstige for Forsøget den 1. December 1903, idet det da blæste stormende af N.V. med betydelig Sø paa Revlerne. Den første Bøje udsattes 600 Favne fra Land, og efter en Times Forløb landede den en Kvartmil længere mod Læ, end det var paaregnet. Bøjen drev over anden Revle, men blev staaende paa første Revle, hvisaarsag det i Land klar staaende Redningsmandskab roede ud med en Jolle og fik en ny af Stationens svære Redningstrosser anbragt paa Bøjen, men denne stod saa fast, at Trossen sprængtes under Forsøget paa at naa ind til Land, saa den paany maatte fastgøres, hvorefter det lykkedes at faa Bøjen ind og opbjerget paa Ruller. I denne Bøje havde der ikke været Mennesker, men derimod Sandsække af en tilsvarende Vægt. I den næste Bøje derimod gik Kap- tajn Dønvig selv og 4 Mand. Strømmen var nu bleven stille, og efter 23 Minut-

ters Forløb drev Bøjen ind, men blev ligesom den første Bøje staaende paa 1. Revle og den maatte hives til Land efter at de 5 Mand var kommen ud af den. Efter denne Prøve blev der lavet en voldsom Reklame for Projektet, og det blev bebudet, at den vilde gaa sin Sejrsgang over hele Verden og blive indført i alle Skibe. Det blev imidlertid ikke til noget, da det ikke varede længe, før man fik Øjnene aabne for de betydelige Mangler, der klæbede ved dette Redningsmiddel, og man hører nu aldrig Dønvigs Bøje omtale mere. —

Andetsteds i nærværende Fremstilling er anført forskellige Projekter, der i Tidernes Løb er fremkomne for at kaste en Line fra Land ud over et strandet Skib. Foruden disse er der dog fremkommen adskillige andre. Det kan saaledes nævnes, at Toldkontrollør Albrecht og Toldassistent Thürmann i Kolding i 1874 fremkom med et Kasteapparat. Dette blev sendt til Søjtmesterens Erklæring, men fandtes ikke at egne sig til Brug for Redningsvæsenet. I 1889 indgav John d'Arcy Irwine af Irland Ansøgning om Eneret paa et af ham konstrueret Kasteapparat, der ved Hjælp af komprimeret Luft udskød et Projektil med vedhæftet Line og i 1891 fremkom samme Mand med en Forbedring af Projektet, som dog ikke vides at være kommen i Brug noget Sted.

I 1898 fremkom der fra Mekanikus Marius Mikkelsen et Forslag om saakaldte Raket-Ankre. Meningen var, at der ved Hjælp af en Raket skulde udskydes et Anker med vedhæftet Tov, ved hvis Hjælp derefter Redningsbaaden skulde bringes flot. I Tyskland havde der tidligere været anstillet Forsøg med Apparater efter et lignende Princip, men uden at være naaet til nogen heldig Løsning, og det nysnævnte Projekt skønnedes ej heller at kunne finde nogen Anvendelse.

I 1909 fremkom der et Apparat, konstrueret af Major W. T. Unge, kaldet Luft-Torpedo. Projektet havde allerede været frenme i 1902, men først i 1909 var det naaet til at være fuldkomment. Det bestod af et Hylster, ca. 20 Tommer langt og 4 Tommer i Diameter. Hylsteret førte en Ladning, der bestod af Svovl, Salpeter, Trækul og Planteolie og vejede $4\frac{1}{2}$ Pund. Ved den Gas, der udvikledes ved langsom Forbrænding af denne Blanding, dreves en i Hylsterets Bagpart anbragt kraftig Turbine, som var Apparatets Fremdrivningsmiddel. Tændingen skete ved Elektricitet samt et paa Torpedoenes Forpart anbragt Brandrør. Torpedoen hvilede i et Stativ, paa hvis Ende var anbragt en Ring, igennem hvilken Torpedoen farede, men som fulgte med dennes Bagpart i Flugten. Til Ringen var befæstet en Line, der i Forhaanden havde et Stykke Kæde. Apparatet har været brugt paa forskellige Steder, men der er ikke opnaaet større Afstand end med Raketter, skønt Linen til Apparatet var meget tyndere end de Raketliner, der bruges her i Landet. I 1914 blev der afholdt Forsøg i Sverige med Apparatet, hvilket Forsøg overværedes af Repræsentanter for det danske og svenske Redningsvæsen. Der blev anskaffet et Eksemplar af Udskydningsapparatet med tilhørende Torpedoer, Linekasser m. m. her til Landet, men det har aldrig været brugt her.

I 1912 fremkom et Forslag fra Oberstløjtnant Lomholt og Premierløjtnant Erhof om at anstille Forsøg med Morter til Udskydning af Redningsliner, men dette var jo ikke noget nyt, da Morterer har været brugt i mange Aar, uden at man i hvert Fald her i Landet har skønnet det praktisk. —

Hvad dernæst angaar Bølgebraaddets Dæmpning ved Hjælp af Olie, er der ogsaa fremkommen mange Projekter. Marinemaler A. Riis-Carstensen fremkom saaledes i 1883 med Forslag om Konstruktion af Raketter, der skulde føre en mindre Beholder med Olie ud. Ved Beholderens Eksplosion skulde Olien spredes og dæmpe Søen og derved lette Redningsbaadens Flotbringelse. Nævnte Forslag fremkom antagelig i Anledning af nogle samme Aar paa de nordamerikanske Kyster anstillede Forsøg med Olie, og navnlig forsøgtes 4 forskellige Apparater, der alle var beregnede paa at udskydes over Søen medførende Olie. Men Resultatet var rigtignok ganske elendigt, idet intet af de benyttede Apparater viste sig at have nogen Værdi efter sin Bestemmelse, og det blev hurtigt opgivet at anstille yderligere Forsøg i Amerika.

I England havde man ved et Par Havne forsøgt at dæmpe Braaddet ud for Indsejlingen, saaledes i Vinteren 1883 ved Aberdeen, hvor der var ført Blyrør, $1\frac{1}{4}$ Tomme i Diameter, ud i en Afstand af 460 Fod. Med Mellemlængde af 70 Fod var Ledningen forsynet med en 12 Tommer fremspringende Ventil, gennem hvilken Olien, der ved en Trykpumpe førtes ud i Ledningen, søgte op til Vandets Overflade. Den første Dag brugtes 354 Potter forskelligartet Olie og den anden Dag 240 Potter, hvilket Kvantum blev udgydt i Løbet af 1 Time. Der sporede da ogsaa nogen Virkning paa Søen, men det blev efter Forsøgene udtalt, at der maatte et Kvantum af 1000 Potter til ved hvert Forsøg, hvis et tilfredsstillende Resultat skulde paaregnes. Da det jo vilde være umuligt at lægge saadanne Ledninger ud paa den jyske Vestkyst, tilmed da de i saa Tilfælde maatte betydelig længere ud end foran nævnt, nemlig til udenfor de yderste Revler, hørte man ikke videre til denne Sag, men saa fremkom der i 1888 et Forslag fra Kommandør V. Hansen om, at der for Statskassens Regning foretoges Forsøg med Bøjer, der var opankrede ud for Kysten, fyldte med Olie, der efterhaanden ved Bøjens Bevægelse skulde sive ud. Bøjerne var temmelig store, nemlig 30 Fod lange, 26 Fod brede og 9 Fod dybe, de skulde have et Deplacement af 30 Tons og skulde kunne rumme ca. 9,000 Potter Olie. Bekostningen ved Anskaffelsen af hver Bøje blev anslaaet til 5,600 Kr., og da Forslagstilleren mente, at der skulde udlægges 10 Bøjer paa Rad ved hver Fiskerplads, blev det altsaa en Udgift af 56,000 Kr. til hvert Sted, og hertil kom Udgifterne ved Olieforbruget, som var meget betydeligt. Hverken Direktøren for Vandbygningsvæsenet eller Bestyreren af Redningsvæsenet kunde derfor anbefale Forslaget, og der hørtes da heller ikke senere noget til dette.

Fra Skibsprovianteringshandler F. Olaf Larsen af København og fhv. Skibsfører C. J. Boye af København er der fremkommen Projekter om Bølge-

dæmpere til Brug om Bord i Skibe, men disse Apparater har været uden Interesse for Redningsvæsenet.

I 1903 fremkom der nogle i England fabrikerede saakaldte Vandlys, der selvantændtes ved at blive kastet i Vandet. Der blev indforskrevet 2 saadanne Lys, og Redningsvæsenets Bestyrer anstillede Forsøg med disse, ligesom der ogsaa senere ved Stationen Skagen blev afholdt Forsøg med nogle senere indforskrevne Vandlys, men Resultatet af disse Forsøg var saaledes, at Ministeriet besluttede ikke at gentage disse.

I 1908 fremkom der fra Axel Malm Forslag om Anskaffelse af Stormfakler, der paa en Maade skulde erstatte Strandingslys. Ved Karbid i en større Beholder udvikledes Gas, der førtes op i et drejeligt Rør, saaledes at Lyset kunde kastes i forskellige Retninger, og ved en bag samme anbragt Hulskærm, blev Lysets Virkning meget koncentreret. Efter at Forhandleren havde demonstreret Faklerne paa Kysten ved Liløre, bestemtes det at anskaffe 2 saadanne Fakler. Disse blev med et nogenlunde tilfredsstillende Resultat prøvede ved Lemvig i 1909, hvorefter de fandt Anbringelse ved Stationerne Skagen og Løkken. Man har dog senere opgivet at bruge dem, og Stormfaklerne er solgt.

I 1910 fremkom der Forslag om Anskaffelse af et Ilt-Oplivningsapparat »Pulmotor«, som paa flere Steder havde vist sig praktisk. Efter at Søværnets Lægekorps havde anbefalet Apparatets Brugbarhed, blev der anskaffet et Eksempplar, som anbragtes ved Stationen Lilleheden, men senere er der ikke anskaffet noget. —

STATIONERNES HISTORIE

Stationen Jerup.

Stationen blev vedtaget oprettet paa Finansloven for 1897—98, og den traadte i Kraft den 1. Oktober 1897, da den modtog en Redningsbaad, som hidtil havde været stationeret ved Stationen Aalbæk. Stationen er kun forsynet med Redningsbaad og dertil hørende Materiel. I 1899 fik Stationen en anden Redningsbaad, der forinden havde været opbevaret paa Orlogsværftet som Reservebaad og før den Tid havde gjort Tjeneste ved flere andre Stationer. Den hidtidige Baad ved Jerup afgik til Orlogsværftet for at istandsættes og derefter fungere som Reserve-Redningsbaad.

Stationens første Opsynsmand var Gaardejer *Thomas Jensen*, der beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1904, da han afskedigedes paa Grund af Svagelighed og døde 2 Dage efter. Han efterfulgtes af den hidtilværende Baadformand *Jens Jørgensen*, der var Opsynsmand til den 26. Maj 1909, da han omkom ved et Ulykkestilfælde, hvorefter Baadformand *Peter Andersen* ansattes, og han beklædte Pladsen til sin Død den 3. Maj 1925, og efterfulgtes af Baadmand *Thomas Hansen*.

Stationen Jerup er beliggende paa et Sted, hvor Strandinger kun forekommer sjældent, og i den Tid Stationen har eksisteret, har den kun været faa Gange i Bevægelse i Anledning af indtrufne Strandinger. Der har fundet 2 Redningsforetagender Sted, nemlig:

17—7	1907. Fiskerkutter »Rap« af Arendal	.....	2	Mand reddet, Redningsb.
21—4	1918. Skonnert »Alice« af Nordvik	.....	3	— — —

Desuden har Stationens Redningsapparater i 4 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne Strandinger eller Fiskerbaade, som var stedt i Fare.

Stationen Aalbæk

blev oprettet i Henhold til særskilt Lov af 11. November 1860 og er baade forsynet med Redningsbaad og Raketapparat. Den første Redningsbaad ankom til Stationen i 1861, den var bygget af Skibsbygmester Bonnesen. I 1873 blev der anbragt et Pontonfartøj, der ankom fra Skagen, det viste sig imidlertid ikke brugeligt til Forholdene og bortsolgte i 1882. I 1887 ankom til Stationen den siden 1877 ved Skagen anbragte Baad, og med Undtagelse af Tiden fra 13. Maj 1898 til 27. August 1899, da Baaden var udlaant til Baadstationen Gl. Skagen, hvis Baad blev kasseret, og i hvilken Tid den paa Orlogsværftet værende Reserve-Redningsbaad var anbragt ved Aalbæk, har Baaden været der siden.

Stationens første Opsynsmand var *Anders Peter Gaardbo*, Dbm. Paa Grund af fremrykket Alder og Svagelighed tog han sin Afsked den 1. Oktober 1893 og efterfulgtes af sin Søn, *Christian Gaardbo*, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Aalbæk har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

15—11 1861. Kuf »Hendrikka« af Gieten	3	Mand	reddet,	Redningsb.
11—12 1863. Galiot »Tettje« af Oldersum	4	—	—	—
22—12 — Skonnert »Eugenie« af Helsingborg	5	—	—	—
22—11 1865. Kuf »Freihandel« af Papenburg	7	—	—	—
12—12 1869. Brig »La ville de Bordeaux« af Stettin ..	10	—	—	—
20—11 1877. Galease »Anna Marie« af Thisted	3	—	—	—
23—11 — Skonnert »Gertruide« af Veendam	6	—	—	—
14—11 1878. Brig »Heinrich« af Barth	3	—	—	—
2—11 1879. Barkskib »Ratatøskur« af Horten	11	—	—	—
13—1 1885. Barkskib »Gorm« af Vejle.....	9	—	—	—
8—12 1886. Skonnert »Aurora« af Marstal	5	—	—	—
12—10 1891. 3m Skonnert »Emma« af Thisted	7	—	—	—
24—12 1915. Dampskib »Yrsa« af Odense	13	—	—	—
6—3 1921. Dampskib »Sternø« af Karlshamn	10	—	—	—

Foruden disse Redningsforetagender, hvorved altsaa 96 Mennesker er reddet med Redningsbaaden, har Stationens Redningsapparater i 38 Tilfælde været sat i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender fremføres her et Par Eksempler:

Den 22. December 1863 Eftm. Kl. 4 modtog Stationens Formand med ridende Bud Meddelelse om, at der var strandet et Skib paa Vestkysten ved Østerklit omtrent 2 Mil fra Stationen, og da det blæste en haard Snestorm af NNO, traf Formanden straks Foranstaltninger til at sætte Redningsbaaden og Raketapparaterne i Bevægelse. Opsynsmanden ved Stationen havde været til Strandingsauktion ved Skiveren $\frac{1}{4}$ Mil fra Strandingsstedet, men var taget derfra Kl. 2 Eftm. uden at vide noget om Strandingen, og han hørte først om denne efter sin Hjemkomst Kl. 7 $\frac{1}{4}$ Aften, hvorefter han straks begav sig paa Vej til Strandingsstedet, idet han haabede at naa Redningsapparaterne under Vejs, men da han kom til Strandingsstedet, var Redningsbaaden ikke kommen endnu, hvorimod Formanden og 2 Mand var ankomnen med Raketapparaterne, og der var allerede foretaget 4 Raketkast. Ved den sidste af disse var Raketlinen bleven lagt mellem Skibets Master, men det viste sig, at det skibbrudne Mandskab var ude af Stand til at hale Stjerteblokken om Bord. Opsynsmanden afsendte da straks Baadformanden for at møde Redningsbaaden eller muligt erfare, om den ikke kunde komme frem i den svære Snestorm. De skibbrudnes Nødskrig hørtes ude fra Vraget, og da Opsynsmanden noget senere mente, at Stormen var taget noget af, vilde han igen forsøge, om Redning ikke kunde ske ved Raketapparaterne, og han affyrede 3 Raketter, hvoraf den første faldt over Bovsprydet og de to andre mellem Masterne, men det viste sig stadig, at de skibbrudne var ude af Stand til at foretage videre. Da hvert Minut var kostbart, afsendte Opsynsmanden Kl. 2 om Natten et ridende Bud for at fremskynde Redningsbaadens Transport. Baadformanden kom omtrent tilbage til Aalbæk, da han erfarede, at Ejerne af Transporthestene kort efter, at han var taget afsted med Raketapparaterne, havde nægtet at køre i den voldsomme Storm, og trods gentagne Opfordringer fra Redningsmandskabet var de ikke til at formaa dertil. En Fjerdingvej fra Aalbæk fik Formanden 3 Par andre Heste, og den ene af de faste Hesteejere var ogsaa villig, og Redningsbaaden kunde da køre fra Aalbæk ved Midnat. Paa Vejen maatte yderligere antages et Par Heste, og efter en yderst besværlig Transport ankom man endelig til Strandingsstedet Kl. 4 $\frac{3}{4}$ Morgen den 23. December. Redningsbaaden gik straks ud og naaede efter megen Anstrengelse ud til Skibet, som stod paa inderste Revle med Bagbords Side mod Land. En af de skibbrudne sad oppe i Merset, desuden var der 4 Mand paa Vraget, og det var forbunden med stor Livsfare at redde disse, da den høje Sø brød voldsomt over Vraget og Redningsbaaden, hvortil kom, at det strandede Skib stod ganske tæt ved Vraget af et kort iforvejen strandet Skib, men alle Vanskeligheder overvandt, og det lykkedes at redde alle 5 Mand. 3 andre af Skibets Besætning var druknede, den ene af disse var gaaet i Skibsbaaden, som blev udsat straks efter, at Skibet var strandet, men den kæntrede, de to andre, hvorimellem Kaptajnen, var skyllet over Bord af den høje Braadsø. Det strandede Skib var Skonnert »Eugenie« af Helsingborg, kullastet fra Newcastle til Malmø.

De forannævnte Hesteejere, som nægtede at køre med Redningsbaaden, blev senere satte under Tiltale og dømte til at betale betydelige Bøder. —

Den 2. November 1879 Formd. Kl. 9 $\frac{3}{4}$ bemærkede Stationens Baadformand, at et større Skib styrede ret mod Land, og da det blæste en haard Paalandsstorm med høj Sø, lod han straks Mandskabet tilsige, ligesom der gik Bud til Opsynsmanden. Kl. 10 $\frac{1}{4}$ kørte man afsted med Redningsbaaden, og da den et Kvarter senere var paa Stranden, var Skibet strandet og stod omtrent 300 Favne fra Land. Paa Grund af den stærke Strøm maatte Baaden gaa ud et godt Stykke til Luvart

af det strandede Skib, men det var forbundet med stor Fare at nærme sig dette, da Stormasten og Mesanmasten var kappet over Bord, og Redningen af de skibbrudne maatte da foregaa fra Bovsrydet. Den høje Braadsø brød ustandselig hen over Skibet, men det lykkedes dog at faa hele Besætningen, 11 Mand, ned i Redningsbaaden, hvorefter Ankertovene kappedes, og Baaden stod mod Land. Paa mellemste Revle fik den en voldsom Braadsø over, som kastede 4 af de i Agterenden værende Mænd hen i Midten af Baaden og ovenpaa en af Baadmandskabet, som kastedes om paa Ryggen og kom saa alvorligt til Skade, at han blev Invalid og maatte tage sin Afsked af Redningsvæsenets Tjeneste. Men Kl. 12 Middag kom Redningsbaaden heldig til Land et betydeligt Stykke i Læ af det strandede Skib. Dette var Barkskipet »Ratatøskur« af Horten paa Rejse fra Riga til Nieuwediep med en Ladning Bjælker.

For udvist Mod under dette Redningsforetagende blev der af den norske Regering tilstaaet Redningsmandskabet en Pengebelønning.



En overiset Dampner strandet ved Aalbæk.

Den 13. Januar 1885 om Natten Kl. 2 modtog Baadformanden Melding om, at et større Skib Aftenen forud var strandet ved Strandby $\frac{1}{2}$ Mil Syd for Stationen. Det blæste en voldsom Snestorm af SO., og Havet var i stærkt Oprør. Det voldte Vanskelighed at faa samlet Mandskab og Heste, da alle Veje var tilsneede og først Kl. $4\frac{1}{2}$ kunde Redningsbaaden køre afsted. Det var næsten umuligt at komme frem, da der overalt laa høj Sne og $\frac{1}{2}$ Mil fra Stationen kørtes der vild paa Aalbæk Mark, hvilket foranledigede $\frac{1}{2}$ Times Forsinkelse, men endelig naaedes Strandingsstedet Kl. $8\frac{1}{2}$ om Morgenen. Skibet stod omtrent 600 Favne fra Land, det var sunken helt under Vandet og overskylledes ideligt af Braadsøen, Mandskabet havde derfor søgt Tilflugt i Rigningen. Kl. 9 gik Redningsbaaden ud, den roedes med stor Anstrengelse ud gennem Brændingen og naaede endelig Skibet, men maatte holdes et Stykke fra dette for ikke at blive kastet mod Skibssiden. Ved Hjælp af Liner, som kastedes over til de skibbrudne, halede disse gennem Søen til Redningsbaaden, og snart var hele Besætningen, 9 Mand, i denne, som hurtigt bragte dem til Land, men de var alle meget forkomne og flere af dem havde Koldbrand i Fingrene, saa der hurtigt maatte tilkaldes Lægehjælp. Det strandede Skib var Barkskipet »Gorin« af Vejle paa Rejse fra Grangemouth til Hjemstedet med Kul. —

Blandt de Mænd, der har været ansat ved Stationen Aalbæk, kan fremhæves efternævnte:



Anders Peter Gaardboe, født den 8. Maj 1825, blev ansat som Opsynsmand ved Stationens Oprettelse i 1861, hvilken Stilling han beklædte i 32 Aar indtil den 1. Oktober 1893, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han døde den 23. Juni 1895. Foruden sin Virksomhed ved Redningsvæsenet, ved hvilket han deltog 11 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 70 skibbrudne, har han gjort sig fortjent som Forfatter af forskellige topografiske Værker om Vendsyssel. Han var dekoreret med den kongelige Belønningsmedaille i Guld og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Christian Holm blev ansat som Baadmand ved Stationen den 1. December 1875 og fra 1. April 1896 blev han Fører af Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1914, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget i 12 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 73 skibbrudne reddedes, og han er dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Niels Christian Andersen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1891 og avancerede til Formand den 1. Oktober 1914, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 3 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 30 skibbrudne.



Christian Gaardboe blev ansat som Opsynsmand efter sin Fader den 1. November 1893, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 2 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 23 skibbrudne.

Anders Peder Andersen blev ligeledes ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse og beklædte denne Stilling indtil 1. Januar 1891, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han døde den 20. Januar 1901. I sin 30-aarige Tjenestetid deltog han 10 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 59 skibbrudne. Under Hans Majestæt Kongens Besøg paa Stedet i 1890 dekorerede Majestæten personlig Peder Andersen med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Peder Christian Larsen blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse, og fra 1877 blev han Fører af Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte til sin Død den 27. Marts 1896. Han havde da deltaget i 12 Forsøg med Redningsbaaden, hvorved 73 skibbrudne reddedes. Han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv.

Stationen Skagen.

Stationen blev oprettet da Redningsvæsenet organiseredes ved Lov af 26. Marts 1852. Der var dog allerede i 1850 ankommen en paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Stationen, ligesom der samme Aar var anbragt et fra England indforskrevet Raketapparat. Der blev opført et Baadhus, men dette blev i 1858 flyttet nærmere over til Nordstrand, hvor det endnu er beliggende. I 1878 og 1893 blev Baadhuset ombygget. I 1883 blev der i Skagens Vesterby opført et Opbevaringshus for Raketapparaterne; dette sidste blev dog i 1925 fjernet, og Raketapparaterne opbevares siden da i Baadhuset.

Under Forsøg paa at redde Besætningen fra den svenske Brig »Daphne« den 27. December 1862 kængtrede Redningsbaaden og drev bort. Den inddrev paa den svenske Kyst, hvorfra den i Februar 1863 førtes tilbage til Skagen.

I 1870 anbragtes et af Branddirektør Mathiesen konstrueret og af Skibsbygger Lautrup bygget Pontonfartøj til Stationen, men det viste sig uehdigt og flyttedes allerede i 1873 til Stationen Aalbæk. I 1877 fik Stationen en ny Redningsbaad, som var bygget paa Orlogsværftet af privat Skibsbygger Lund, og den tidligere Redningsbaad blev anbragt ved den da oprettede Bistation Svenske Knolde. I September 1887 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Stationen, og denne Baad findes der endnu, den tidligere Baad blev anbragt ved Stationen Aalbæk.

I Aaret 1896 blev der oprettet en til Stationen Skagen hørende Bistation, nemlig ved Skagens Gren, og der opførtes et Baadhus til Redningsbaadens Opbevaring. Der ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, hvilken var forsynet med Sænkekøl, men allerede i 1900 blev den afløst af en større Baad, der ligeledes er forsynet med Sænkekøl samt Ballastkasse. Den tidligere Redningsbaad førtes til Anholt og anbragtes ved den derværende Baadstation.

I 1914 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad, til hvilken der ved Skagens Havn var bygget et Baadhus med Ophalingsbedding. Til denne anskaffedes i 1925 elektrisk Ophalingsspil. Samtidig med denne Baads Ankomst oprettedes en ny Bistation »Skagens Havn«, og den tidligere Bistation Skagens Gren blev nedlagt. Redningsbaaden blev afgivet til Stationen Vesterø og Baadhuset solgtes til Nedbrydning.

Den første Opsynsmand ved Stationen Skagen var Forbjergger og senere Fiskerikontrollør Bertel Andersen, der var ansat fra Stationens Oprettelse til 1.

April 1858, da han rejste bort og efterfulgtes af Kæmner Søren Møller, som var ansat til 1. April 1866, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han efterfulgtes af Lodsoldermand Just Nielsen, Dbmd., der beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1883, da han afskedigedes paa Grund af Svagelighed og afløstes af sin Søn Kaptajn P. K. Nielsen. Da denne den 1. December 1905 blev ansat som Lodsoldermand i Frederikshavn, overdroges Stillingen til Stationens hidtilværende Baadformand Niels A. Nielsen, Dbm., der tog sin Afsked den 1. Oktober 1915 paa Grund af Svagelighed og efterfulgtes af hidtilværende Formand Jens Larsen Kruse, Dbmd., p. p. Denne afskedigedes paa Grund af Alder den 1. Oktober 1922, og Stillingen som Opsynsmand overtoges af den hidtilværende Baadformand Anders Kruse Nielsen, Dbmd., p. p., som endnu beklæder Stillingen. —

Ved Stationen Skagen og dens Bistationer har der fundet mange Redningsforetagender Sted, og med Undtagelse af 3 Tilfælde er Redningen altid sket ved Hjælp af Redningsbaaden. De paagældende Redningsforetagender er følgende:

1—9	1856. Skonnertbrig »Adelina« af Flensborg ..	7	Mand reddet, Redningsb.
11—11	— Brig »Hepsa« af South Shields	9	— — —
2—10	1858. Bark »Stella« af København	7	— — —
19—11	1859. Jagt »Falken« af København.	6	— — —
17—12	1860. Skonnert »Olga« af Borgaa	9	— — —
8—12	1863. Skonnert »Hero« af Grossefehn	5	— — Raketapp.
5—11	1864. Brig »Fortuna« af Stralsund	7	-- — Redningsb.
6—11	1866. Skonnert »Peter & Sophie« af Riga	8	— — Raketapp.
8—5	1867. Skonnertbrig »Ann« af Aberdeen	1	-- — Redningsb.
11—11	1869. Skonnert »Marie« af Odense	6	— — —
26—11	— Skonnert »Resolutionen« af Aalborg ..	6	-- — —
30—12	— Brig »Caroline« af Ueckermünde	2	— — —
9—10	1870. Bark »Taglioni« af Hamburg	4	— — —
18—9	1871. Barksbib »Sjøfne« af Drammen	2	— -- —
9—11	— Brig »Christoph« af Barth	5	— — —
18—3	1872. Galease »Abelone« af Sønderho	2	— — Raketapp.
10—10	1875. 3m Skonnert »Wilhelm« af Stettin	2	— — Redningsb.
15—12	1879. Skonnert »Clara« af Höganäs	7	— — —
—	— Bark »Najade« af Memel	11	— — —
—	— Kutter »Lady Godiva« af Grimsby	4	— — —
16—12	— Bark »Monitor« af Helsingborg	3	— -- —
5—11	1880. Brig »Princess« af Marstal	1	— — —
20—4	1881. Dampskib »Mizpah« af Liverpool	9	— — —
14—11	— Dampskib »Ellen« af Grimsby	6	— — —
12—12	— Skonnert »Seano« af Neapel	5	— -- —
13—2	1882. Dampskib »O. B. Suhr« af København ..	7	— — —
4—8	— Evert »Ebenezer« af Geestemünde.....	4	— -- —
11—12	— Dampskib »Patria« af Bergen	8	— — —
10—1	1884. Bark »Carl Friederich« af Demmin	5	— -- —
29—10	— Kuf »Concordia« af Rotterdam	6	— — —
30—3	1886. Bark »Karin« af Helsingborg	13	— -- —
29—1	1889. Bark »Andromeda« af Helsingør	10	— -- —
24—3	1889. 3m Skonnert »Statsmand« af Aaland....	9	— -- —
7—3	1890. 3m Skonnert »Emanuel« af Venersborg ..	8	— — —
23—4	— Fregatskib »Cora« af Boston«	6	— — —

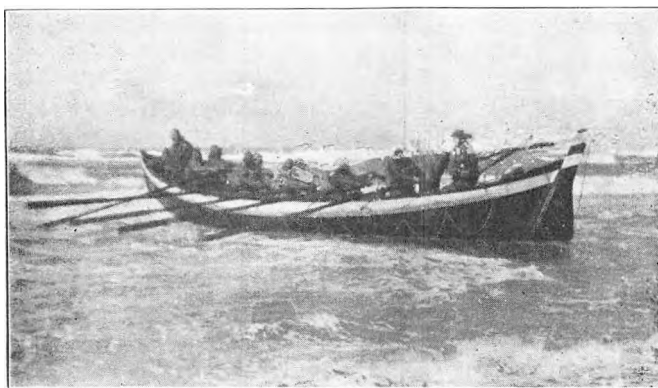
23—4	1890.	Bark »President van Ryckevorsel« af Amsterdam	5	Mand reddet, Redningsb.	
30—4	1890.	Bark »Hebron« af Arendal	5	—	—
7—12	1893.	Bark »Ernst« af Kalmar	10	—	—
6—3	1894.	Galease »Gesiene« af Bremen	3	—	—
19—3	—	3m Skonnert »Eva« af Rudkøbing	7	—	—
13—16—11	1895.	Dampskibet »Stockholm« af Stockholm	37	—	—
13—12	1895.	Brig »Hanna« af Jonstorp	2	—	—
2—1	1896.	Skonnert »Anna Elisa« af Glimsås	1	—	—
25—3	1897.	3m Skonnert »Elna« af Raumo	9	—	—
14—11	—	Bark »Peru« af Gefle	11	—	—
21—10	1899.	Dampskib »Carl« af Helsingborg	13	—	—
27—10	1900.	Kutter »Almuth« af Bremen	5	—	—
28—5	1901.	Bark »Frej« af Kalmar	7	—	—
7—8	1903.	Bark »Atlantic« af Bremerhafen	18	—	—
23—12	—	— »Haakon Haakonsen« af Tvedestrand	11	—	—
6—3	1905.	Dampskib »Senior« af Kiel	16	—	—
28—2	1911.	Af Stedets Fiskere	4	—	—
30—10	—	Skonnert »Hans« af Hamborg	1	—	—
30—10	—	Af Stedets Fiskere	1	—	—
17—3	1913.	Fiskerkutter »Margrethe« af Skagen....	3	—	—
14—10	—	Skonnert »Johanne« af Halmstad	2	—	—
14—2	1914.	En af Stedets Fiskerbaade	1	—	—
9—11	—	Dampskib »Holland« af København	11	—	—
20—1	1915.	Dampskib »Harald« af Malmö	10	—	—
4—11	1916.	Tjalk »Holland« af Groningen	2	—	—
25—2	1918.	Dampskib »Igotz Mendi« af Bilbao.....	12	—	—
26—2	—	Samme Skib	13	—	—
27—2	—	Samme Skib	15	—	—
5—2	1919.	Dampskib »Britta« af Gøteborg	3	—	—
14—3	—	Tjalk »Pollux« af Svendborg	3	—	—
11—12	—	Skonnertkuf »Margrethe« af Stockholm..	6	—	—
20—2	1920.	3m. Sk. »Kamma« af Svendborg	7	—	—
17—11	—	Fiskerkutter »Niels S. Bødker« af Skagen	4	—	—
22—12	—	Skonnert »Hermann« af Hamborg	1	—	—
24—10	1921.	Fiskerkutter »P. Schou« af Frederikshavn	1	—	—
21—2	1922.	3m. Skonnert »Saturn« af Mariehamn....	7	—	—
25—12	1923.	Dampskib »Hjortholm« af København ..	20	—	—
19—1	1924.	Dampskib »Ellen« af Gøteborg	1	—	—
21—12	—	Fiskerkvase »Lovise« af Fredericia	3	—	—
23—2	1925.	3m Skonnert »Falken« af Svendborg	1	—	—
28—2	—	4m Skonnert »Ingeborg« af Helsingborg	6	—	—

Foruden disse Redningsforetagender, hvorved ialt 508 Personer er blevet reddet ved Hjælp af Redningsapparaterne fra Stationen Skagen, har disse i 155 andre Tilfælde været satte i Bevægelse i Anledning af indtrufne og befrygtede Strandinger, uden at de skibbrudne er blevne reddede ved sammes Hjælp.

Det vil jo være vanskeligt at fremdrage nogle af forannævnte Redningsforetagender, da de saa godt som allesammen har været forbunden med Livsfare, men her anføres dog nogle enkelte. Det først anførte Tilfælde viser et af de

i Redningsvæsenets Annaler heldigvis enestaaende Tilfælde, at nogle af Mand- skabet paa Grund af særlig vanskelige Forhold nægtede at gøre deres Pligt, men Følgen heraf var da ogsaa, at de øjeblikkelig blev afskediget og uden at faa nogen Betaling for dette Redningsforetagende, medens derimod det øvrige Mandskab, som gjorde sit yderste for at redde den paagældende Skibsbesætning, fik tildelt en Ekstrabelønning foruden den normerede Dagbetaling.

Den 9. Oktober 1870 Morgen Kl. 5 $\frac{1}{2}$ meldtes til Formanden, at et Skib var indstrandet paa Grenen mellem Sydost- og Nordvestrevet. Det blæste da en stærk Storm med Hagelbyger, og der var meget svær Brænding. Redningsmandskabet og Heste tilsagdes og mødte Kl. 6 $\frac{1}{2}$, og Kl 7 $\frac{1}{2}$ var man allerede ved Strandings- stedet, hvor Opsynsmanden samtidig indtraf, og Redningsbaaden blev uophol-



Skagens Redningsbaad gaar ud.

delig sat ud. Det strandede Skib stod paa et meget farligt Sted mellem begge Re- vene ca. 900 Favne fra Land. Efter megen Anstrengelse og stor Fare, forarsaget ved den ualmindelig høje Sø og svære Storm, kom Baaden endelig Skibet nær paa ca. 40 Favne, men da tabte 3 af Baadmændene Modet og nægtede at ro over den Revle, hvorpaa Skibet stod, hvilket var nødvendigt for at komme til det. Uagtet Formanden og de øvrige af Mandskabet opfordrede dem til at vedblive, vægrede de sig stadig. Forsøget maatte saaledes opgives, og Baaden blev derfor vendt og roedes tilbage mod Land. Paa Formandens Forestilling om den Skam, det var for dem at komme tilbage uden at have iværksat Redningsforsøget, lod de 3 Mænd sig bevæge til at vende om, og det forsøgtes at ro ud til Skibet, men efter igen at have faaet Baaden fyldt med Vand et Par Gange, som dog atter udpumpedes, vægrede de samme Folk sig ved at ro længere og begærede atter at komme i Land, hvorpaa Baaden paany maatte vende. Da det imidlertid fore- kom Formanden, at Søen var falden lidt, og han gjorde de 3 Mand opmærksom herpaa, blev de atter villige til at ro ud til Skibet, som Baaden nu kom 60 Favne nær, men nu var det umuligt at komme til det. Stormasten var falden, og Skibet faldet over paa Styrbordsside, hvorfra Dækslasten, der bestod af Planker, flød i Massevis. Redningsbaaden blev nu liggende for Ankerdrægget i over en Time, ventende at Skibet enten skulde drive længere Sydvest efter eller ogsaa gaa helt i Stykker og muligt da redde Besætningen fra de drivende Vragstykker. Da dette imidlertid ikke skete, og Dækslasten vedblev at flyde fra Skibet, samt da de tre Mænd nu absolut vilde i Land, blev Drægget halet ind, og Redningsbaaden gik til

Land, som naaedes Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Em. Straks efter Ankomsten til Land, gik Skibet i Stykker, og Redningsbaaden gik da øjeblikkelig ud igen med det samme Mandskab for muligt at redde nogle af Mandskabet fra de omdrivende Vragstykker. De traf først paa Kaptajnen, der drev paa nogle Planker, og derefter to Mand, der var fastsurrede til Planker, men disse Mænd var aldeles bevidstløse, og Redningsbaaden nødsagedes derfor til at gaa til Land for disse Mænds Skyld, men saasnaart de 3 Mand var overleveret til de paa Kysten tilstedeværende, saa at de kunde blive kørt til Læge, gik Redningsbaaden ud igen, og det lykkedes at redde en Mand mere. Foretagendet var i høj Grad farligt og besværligt, da Baaden i den ualmindelig høje Sø maatte bane sig Vej til de skibbrudne mellem Planker, Fjæl og Vragstumper, der hvert Øjeblik kunde splintre eller gaa gennem Baaden. Da hele Mandskabet, der havde arbejdet fra Kl. 7 Morgen til Kl. 3 $\frac{1}{2}$ Eftm. paa Søen, nu var aldeles udmattet, og da ingen af de skibbrudne kunde ses fra Baaden, gik denne til Land. — Redningsbaaden fra Gl. Skagen, som imidlertid var kommen til Stede, gik ud, da det fra Skagens Fyr blev meldt, at der kunde ses 3 Mand paa

Boven af Vraget, men det var umuligt at ro Gl. Skagens Baad ud mod den høje Sø, og det varede heller ikke længe, før ogsaa disse 3 Mænd bortskylledes fra Vraget, uden at det var muligt at komme dem til Hjælp. Der havde været ialt 10 Mands Besætning paa Skibet, hvoraf 4 omkom. 4 Mand reddedes som anført med Skagens Redningsbaad, og 2 Mand kom drivende til Land i Skibets Storbaad og reddedes paa denne Maade. Det strandede Skib var Barkskibet »Taglioni« af Hamburg, paa Rejse fra Wiborg til Hartlepool med Planker. —



Skagens Redningsbaad gaar ud.

Den 20. April 1881 om Aftenen Kl. 9 $\frac{1}{2}$ blev der meldt til Stationerne Skagen og Gl. Skagen, at der var strandet et større Dampskib omtrent midtvejs mellem Stationerne. Det blæste en Snestorm med meget høj Sø. Baadformanden og 3 af Mandskabet ved Stationen Skagen var bortrejste til Frederikshavn, men andre Mænd traadte i deres Sted, og Redningsbaaden førtes hurtigt til Strandingsstedet og sattes ud. Det voldte Besvær med at komme klar af et i Strandkanten liggende Vrag, og en af Mandskabet kom ikke med, da han maatte springe i Vandet for at klare Baaden fri af Vraget, og han kunde ikke senere komme om Bord. Redningsbaaden gik godt ud over Revlerne, men da det strandede Skib stod lige ved Vraget af et stort Dampskib, som var strandet et Par Aar tidligere, var det forbundet med megen Livsfare at nærme sig Skibet, hvorfra Besætningen hele Tiden skreg om Hjælp, og Dampfløjten ustandselig lød. Der blev hele Tiden holdt skarpt Udkig efter Vraget, der laa lige i Vandkanten, men det var umuligt i Mørket at se noget særlig, da Søen brød overalt. Da Redningsbaaden var kommet det strandede Skib nær nok, blev Ankerdrægget kastet, men det kunde ikke holde, der maatte derfor roes op igen, og denne Gang var det saa heldigt, at det blev sat i det gamle Vrag, og det holdt da godt. Efter megen Besvær lykkedes det Redningsbaaden at komme op paa Siden af Skibet og faa 9 Mand, som sad i Fokkerigningen og paa Bakken, ned i Redningsbaaden. Det besluttedes da at gaa i Land med disse, der var meget forkomne, idet man forstod, at Besætningen bestod af 22 Mand, og disse kunde dog ikke være i Redningsbaaden paa en Gang. Redningsbaaden kom da lykkelig i Land Klokken 2 om Natten, hvor det erfarede, at det var bleven forsøgt at sætte Skibets Baad ud, og der var gaaet 8 af Besætningen samt en Passager i

denne, men den var kærtret, og alle de iværende Mennesker druknede. Om Bord var der endnu 4 af Besætningen, men Gl. Skagens Redningsbaad var nu klar til at gaa ud. Stormen var tiltaget meget, men det lykkedes dog at komme ud med Baaden. Med Nød og Næppe undgik den at komme paa det farlige Vrag, og efter store Anstrengelser og ansoret af de skibbrudnes Nødraab kom de ud til Skibet, der nu var brækket midt over, og Søen brød henover det, saa det var umuligt til Tider at se de skibbrudne. En af dem skylledes over Bord, men han opfiskedes i bevidstløs Tilstand af Redningsbaaden, og det lykkedes ogsaa tilsidst ved tilkastede Liner at redde de 3 andre i Redningsbaaden, som derefter gik til Land, som heldigt naaedes Kl. 4¹/₂ Morgen, men den ene af de 4 Mand, der var opfisket i bevidstløs Tilstand, afgik kort efter ved Døden.

Det strandede Skib var Dampskibet »Mizpah« af Liverpool, paa Rejse fra Hjemstedet til København m. fl. Steder med Stykgods.

For dette Redningsforetagende modtog baade Mandskabet ved Skagen og Gl. Skagen Pengebelønninger af den danske Regering og af Board of Trade, ligesom sidstnævnte foranledigede, at den fungerende Formand for Skagens Redningsbaad, *Niels Jensenius Christensen*, fik en engelsk Guldmedalje, og de 3 frivillige, der deltog med samme, nemlig *Niels A. Nielsen* (den senere Opsynsmand), *Chr. Hjorth Pedersen* (senere ansat som Baadmand) og *Henrik Pedersen* fik hver en engelsk Sølvmedalje.

Den 7. December 1893 om Morgenen Kl. 8 strandede paa Skagens Rev Barkskibet »Ernst« af Kalmar, paa Rejse fra Stockholm til Newcastle med Planker. Strandingen foregik under stærk Regntykning, saa at det var umuligt at se den i Land, og først Kl. 2¹/₄ om Eftermiddagen klarede det saa meget op, at man fra Skagens Signalstation blev Strandingen var, og der blev da ogsaa øjeblikkelig telegraferet til Redningsstationen om at komme med Hjælp. Det strandede Skib, der stod i en Afstand af ¹/₂ Mil fra Land og 1 Mil fra Redningsstationen, var et ældre Fartøj, 37 Aar gammelt, og 366 Reg. Tons drægtig. Det blev hurtigt fyldt med Vand og var ved at ville kæntre, hvorfor Rigningen blev kappet Kl. 9 Formiddag. Skibet huggede sig mere og mere henover Revet, og det skiltes efterhaanden ad. Først brækkede Agterskibet bort ved Mesanrøstet og drev bort, og senere blev hele Boven lige til Fokkerøstet slaaet bort, saa at kun den midterste Del af Skibet var tilbage, og paa hvilken Besætningen surrede sig fast. Det blæste en haard Storm af SV., og Søen var særdeles oprørt. To Dampskibe kom forbi Vraget og forsøgte at nærme sig dette for at redde Besætningen, men de maatte opgive det paa Grund af den høje Sø. Straks da Redningsstationen Skagen var alarmeret, blev Mandskabet kaldt sammen, og i største Hast begav man sig til Redningsbaaden paa Nordsiden, hvor ogsaa Heste til dens Transport var komne til Stede. Efter en Del Besvær kom Baaden flot, og saa hurtigt var det hele da gaaet, at Klokkeren ikke var mere end 3¹/₄, altsaa kun en Time efter at Strandingen var bleven bemærket. Da Baaden var udenfor Revlerne, blev der sat Sejl, og for den gode Vind lænsedes der østefter mod Strandingsstedet. Da den ankom hertil, var der som foran bemærket kun den midterste Del af Skibet tilbage, og Baaden gik da til Ankers i Læ af Vraget, men det var umuligt for den at opnaa nogen Forbindelse med dette, da Rigningen, Vragstumper og Planker af Ladningen flød rundt omkring. Ankrerne blev derfor lettede igen, og med stor Anstrengelse lykkedes det at ro Baaden op til Luvart af Vraget, hvor den paany blev opankret. Ved Hjælp af Liner, der tilkastedes den strandede Besætning, lykkedes det at hale Baaden saa nær til Vraget, at Besætningen kunde springe ned i Baaden, hvilken flere Gange blev fyldt med Vand i den farlige Stilling, hvori den befandt sig. Da hele Besætningen,

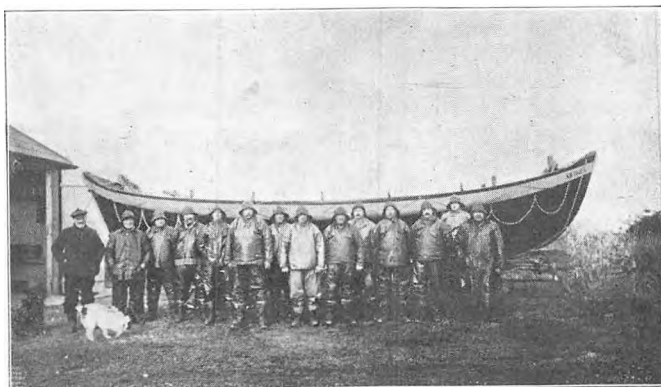
ialt 10 Mand, lykkelig var kommen i Redningsbaaden, blev dens Ankre lettede, og Sejlene sattes til, men man mærkede snart, at det var umuligt at stoppe den stærke Strøm, hvorfor Sejlene blev bjergede, og man tog til Aarerne. Dette var yderst anstrengende, og 3 Gange maatte der ankres op med Baaden for at Mandskabet kunde faa Hvil, og da Baaden endelig heldig naaede Land Kl. 7¼ om Aftenen, var et Par af Mandskabet saa forkomne, at de ikke ved egen Hjælp kunde gaa til deres Hjem. Men den strandede Besætning var reddet, hvilket vilde have været en Umulighed, hvis hele Virksomheden ikke var foregaaet med den skete Hurtighed, idet den ikke vilde have kunnet udholde at tilbringe en Nat paa Vraget i det kolde og stormfulde Vejr med Søen stadig brydende over sig. Som Belønning for Udførelsen af dette Redningsforetagende modtog Redningsmandskabet en Ekstrabelønning. —

Den 6. Marts 1894, Morgen Kl. 5, strandede paa Skagens Sydostrev Evertgaleasen »Gesiene« af Bremen, paa Rejse fra Aalborg til Hamburg med Cement, paa Grund af ukendt Strømsætning og usigtbart Vejr. Strandingen blev bemærket Kl. 7 af Toldopsynet, der hurtigt meddelte det til den ¼ Mil bortliggende Signalstation, hvorfra der blev telegraferet til Skagens Redningsstation om at komme til Hjælp. Hurtigst muligt blev Redningsmandskabet sammenkaldt, og efter kort Tids Forløb var Redningsbaaden transporteret en halv Mil østefter og sat i Vandet et Stykke til Luvart af det strandede Skib. Det blæste da en Storm af SSO. med Sne og Regnslud, og der gik meget høj Sø. Efter store Anstrengelser fra Redningsmandskabets Side lykkedes det at ro Redningsbaaden ud gennem Braadsøerne, og den blev stadig fyldt med Vand. En Gang fik den en meget høj Braadsø ind fra Styrbord, hvilken Sø trykkede den med saa stor Kraft ned om Bagbord, at Sideventilernes Tappe knækkede. Samme Braadsø slog 5 af Mandskabet fra Aarerne, og 3 af disse brækkedes. Reserveaarer blev straks udlagt, og Baaden naaede lykkelig ud til det strandede Skib, der stod 500 Favne fra Land med Forskibet i VSV., helt sunken med Forskibet og stadig overskyttet af Braadsøer. Ankeret blev kastet, og ved Hjælp af et Kastedræg blev der opnaaet Forbindelse med Agterskibet, paa hvilket Besætningen, 3 Mand, opholdt sig. Disse var meget forkomne og kunde knap fastgøre en Line omkring Livet. Endelig blev en af dem halet gennem Søen ind i Redningsbaaden, men dennes Forbindelse med Skibet mistedes derefter, idet en Braadsø brød hen over dette og rev Storsejlet ud over Skibssiden, saa at det faldt ned over Redningsbaaden og en Del af Mandskabet. For at klare sig, maatte Redningsbaaden slippe Forbindelsen med Agterskibet, men da man havde klaret Sejlet fra sig, blev der paany roet hen imod Skibet, og det lykkedes da at faa de tilbageværende 2 Mand halet gennem Søen ind i Redningsbaaden. Denne stak derpaa Ankeret fra sig og søgte mod Land, som den heldig naaede paa Nordsiden af Skagens Gren Kl. 10¼, Formiddag.

Ogsaa for dette Redningsforetagende blev der tildelt Redningsmandskabet Pengebelønninger saavel af den danske som den tyske Regering, og Stationens Opsynsmand modtog af den tyske Regering et Guldur.

Den 27. Oktober 1900, Formiddag Kl. 7¼, modtog Stationen Skagen telefonisk Meddelelse om, at der var strandet et Skib paa NO.-Revet. Det blæste en sydøstlig Storm med høj Sø, og der var meget stærk nordgaaende Strøm. Mandskab og Heste tilsagdes og mødte hurtigt, og Redningsbaaden transporteredes saa langt ud paa Grenen som muligt, hvor den sattes i Søen, klar til at gaa ud. Man saa da, at det strandede Skib var sunket saa dybt, at der ikke var noget af Skroget at se, kun begge Master var synlige, og Besætningen sad i Stormasten under Salingen i Luv Vant. Skibet stod omtrent 700 Favne fra Land. Man kunde se, at Red-

ning af Besætningen vilde blive meget vanskelig. hvorfor Opsynsmanden pr. Telefon lod tilkalde Gl. Skagens Redningsbaad, ligesom Stationen Skagens egen Baad ogsaa blev foranlediget transporteret ud paa Grenen for at være klar, hvis det første Forsøg med Skagens Grens Redningsbaad skulde mislykkes. Kl. 8 gik saa denne ud, og Mandskabet kastede paa Formandens Opfordring straks Olietrøjerne for at kunne ro kraftigere. Efter at have roet i ca. 1 Time gennem stadigt Braad fra alle Sider, var Baaden kommen Strandingen paa 100 Favne nær, men Mandskabet var da en Del udmattet, hvorfor Baaden blev opankret i nogle Minutter for at Folkene kunde faa Tid at trække Vejret. Ankeret lettedes igen, og der toges fat med fornyede Kræfter, men uagtet alle Anstrengelser kunde Baaden ikke roes frem imod Sø og Strøm, og den maatte atter opankres. Paa Opsynsmandens Opfordring lagde Mandskabet nu Redningsbælterne og Tøjet paa Overkroppen indtil Skjorten, alle Kræfter lagdes i, og man kom nu Strandingen paa ca. 50 Favne nær, men der maatte da paany ankres for at Folkene kunde udpuste. Lodsampskibet »Skagerak« saas nu komme rundt Revet om imod Redningsbaaden, og man saa, at der veksledes Signaler med Skagens Fyr, hvor Fyrmesteren havde



Skagens Redningsmandskab klar til Udrykning.

hejst Signal: »Hjælp Redningsbaaden«. For 3. Gang lettedes Ankerdrægget, Forsøget optoges paany, og man kom ogsaa Vraget lidt nærmere, men da man kunde se, at dette endnu ikke kunde naaes, og Lodsdamperen var i Nærheden, besluttedes det at holde ned til denne og lade den bugsere Redningsbaaden rundt Revet op til Luvart af Vraget. Efter Samraad blev man enige om, at Opsynsmanden — der som Lodsformand var nøje kendt med Revet, og da Vragene af to Dampskibe skulde passeres saa nær som muligt — skulde gaa om Bord i Lodsdamperen og udse det mest passende Sted, hvor Redningsbaaden bedst kunde gaa ned til Vraget, hvorefter Damperen skulde gaa rundt Revet igen og paany slæbe Redningsbaaden op, hvis det første Forsøg skulde mislykkes. Kl. 10 begyndte Bugseringen, og 600 Favne til Luvart kastedes los, og der roedes for Vinden ned gennem Braaddet, efter at Mandskabet paany havde taget Redningsbælterne paa. Et Stykke til Luvart af det sunkne Vrag kastedes Ankeret, men det var temmelig langt derfra, saa der maatte paastikkes et Drægtov yderligere. Ved at kaste et Dræg over i Skibets Læ Vant, fik man Forbindelse, og da Skibet hældede meget over, kunde Besætningen fire sig ned fra Toppen i Klyverfaldet, og naar Redningsbaaden skares ind mod Vraget lade sig falde ned i denne. Paa denne Maade gik Redningen hurtig, efter at først Skibsdrengen, der var meget forkommen, og Kaptajnen, der havde faaet en Tom-

melfinger brækket, var kommen ned, og Klokkeren 11 var hele Besætningen, 5 Mand, reddet. Ankertovet blev saa frastukket, og der roedes ned til den i Nærheden liggende Lodsdamper, der tog Redningsbaaden paa Slæb ind under Land, hvor Opsynsmanden paany gik i Baaden, og denne landede heldigt Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Formd. Under Redningsforsøget havde Redningsbaaden hugget mod Vraget og faaet en Del Skade paa Roret, ligesom der mistedes en Del Materiel og brækkedes flere Aarer, og Redningsbaaden, som næsten til Stadighed var fyldt med Vand, fik ogsaa nogle af sine Lænseventiler slaaet itu af Søen. — Det strandede Skib var Kutter »Almuth« af Bremen, paa Rejse fra Gøteborg til London med Flasker. —

Det var et af de vanskeligste Redningsforetagender, der her var fuldført ved Skagens Redningsstation, og Redningsmandskabet modtog ogsaa i dette Tilfælde Ekstrabelønninger saavel fra den danske som den tyske Regering, og sidstnævnte gav som Hædersgave Opsynsmanden en smuk Marinekikkert og Formanden et Guldur med den tyske Kejsers Billede. —

Den 14. Marts 1919 Kl. 11 Form. modtog Redningsbestyreren Meddelelse fra Skagens Signalstation om, at et mindre Skib var strandet paa Skagens Rev, og Be-



Redningsbaaden klar til Afgang til Øvelse.

styreren gav da straks Ordre til, at Motorredningsbaaden skulde gaa ud. Mandskabet ved Stationen Skagen blev tilsagt og mødte hurtigt ved Baadhuset, hvor alt blev gjort klar, og Kl. 11 $\frac{1}{2}$ udgik Motorredningsbaaden af Havnen.

Vinden var ØNØ. med Styrke 7 og Snetykning.

Redningsbaaden stod Øst efter, og Motoren arbejdede godt. Kl. 12 Middag ankom Baaden til det strandede Skib, der laa sunket med kun en lille Del af Agterskibet over Vandet, hvor 2 af Besætningen opholdt sig, medens Skibets Fører sad fastsurret i Rigningen. Baaden bragtes til Ankers i Læ af Skibet, der laa 1 $\frac{1}{2}$ km fra nærmeste Land og ca. 6 km fra Havnen og stadig blev overskyldet af den høje Sø. Ved Hjælp af et Kastedræg opnaaedes Forbindelse med Vraget, hvorpaa de to Mænd, der opholdt sig paa Agterdækket, sprang over Bord med Liner om Livet og blev halet ind i Redningsbaaden. Det voldte meget Besvær at redde den tredje Mand, da han sad i Rigningen paa den modsatte Side af Vraget, men det lykkedes dog heldigt. Ankerdrægget blev derefter lettet, men paa Sejladsen tilbage over Revet huggede Baaden igennem, Roret løftedes, og Rorpinden brækkede ved at støde mod Løjbommen til Mesanen. En ny Rorpind blev anbragt, og Baaden holdt ind efter Havnen, hvor den ankom Kl. 12 $\frac{3}{4}$. De reddede Søfolk var meget forkomne og blev hurtigt bragt i Hus. Redningsbaaden førtes til Beddingen, hvor den

ophaledes, og alt bragtes i Orden, hvorpaa Mandskabet hjemsendtes Kl. 4 Eftermiddag. Da det kunde befrygtes, at Motorredningsbaaden ikke kunde flyde ind i Nærheden af det strandede Skib, gav Bestyreren Ordre til at sætte Redningsbaaden ved Stationen Skagen i Virksomhed, og her mødte Baadformanden og 12 Mand, der frivilligt deltog. Redningsbaaden kørtes øst efter langs Stranden, men da den ankom til Grenen Kl. 1¼, erfarede det, at Besætningen var reddet, hvorfor man vendte tilbage til Stationen, hvor alt bragtes i Orden.

Det strandede Skib var Tjalken »Pollux« af Svendborg, paa Rejse fra Drammen til Odense med Træmasse. Strandingen, der var foranlediget ved Sneykning, fandt Sted Kl. 12 den foregaaende Nat.

Den 25. December 1923, Formiddag Kl. 1 telefonerede den fra Stationen Skagen udsendte Strandvagt til Opsynsmanden, at der var strandet et Skib paa Skagens Gren. Det blæste en haard Storm af NO. med stærkt Snefald, og der var meget høj Sø.

Redningsmandskabet blev hurtigst tilkaldt og mødte ved Motorredningsbaaden, der gjordes klar og sattes i Vandet Kl. 1½. Paa Farten østefter til Skagens Rev tog Baaden meget Vand over ved at gaa mod den høje Sø, og det frøs hurtigt til Is, da det var haard Frost.

Det strandede Skib bemærkedes først, da Redningsbaaden var tværs af det, og der styredes da over Revet til Skibet, men paa Grund af den høje Sø og den stærke Strøm kunde der ikke opnaas Forbindelse, idet Skibet krængede stærkt over, og Søen brød helt hen over det. Redningsbaaden gik et Par Gange rundt om Skibet, og det lykkedes da ogsaa at faa Forbindelse med det paa Læsiden under Kommandobroen, det eneste Sted, hvor der kunde lægges til. Under stort Besvær fik man Besætningen, 20 Mand, ned i Redningsbaaden, der derpaa gik tilbage over Revet, hvorved den atter tog meget Vand over, og derpaa holdtes til Havnen, som naaedes Kl. 4 Formiddag.

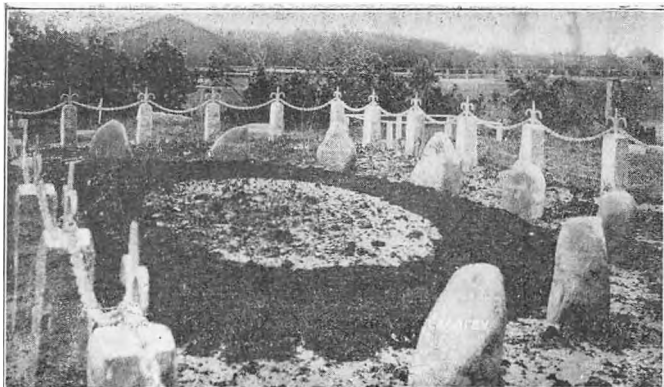
Ved Ankomsten her var Opsynsmanden mødt med Forbindskassen, og de skibbrudne Søfolk fik her hver et Glas af de i denne værende oplivende Midler, da de var meget forkomne, hvorefter de bragtes til Sømandshjemmet.

Redningsbaaden fortøjedes i Havnen, da Mandskabet ogsaa var udaset og forkommen, og gik hjem for at skifte Tøj, men Kl. 9 Formiddag mødte det igen og bragte alt Materiellet i Orden til Brug paany.

Det strandede Skib var Dampskibet »Hjortholm« af København, ført af Kapitajn Stabell, paa Rejse fra Maryport til Hjemstedet med Koks.

Grunden til Strandingen, der var sket den 24. Kl. 8 Eftermiddag, var Usigtbarheden i den orkanagtige Snestorm. —

Endnu maa der omtales et af de Redningsforsøg, der har fundet Sted ved Skagen, idet dette ved sin sørgelige Udgang er en af de større Begivenheder, som har fundet Sted ved Redningsstationen. Det ligger nu 64 Aar tilbage i Tiden, men Mindet derom lever endnu og genkaldes ved det smukke Monument over de forulykkede Redningsmænd, der er rejst i Skagens Østerby. Det var Briggen »Daphne« af Gøteborg, der fra Hjemstedet var bestemt til Cette med en Ladning Planker og Jern og en Besætning af ialt 11 Mand, og som strandede den 27. December 1862, Formiddag Kl. 7, ca. 1/8 Mil Vest for Batteriet omtrent 100 Favne fra Land, og hvorefter Rigningen straks blev kappet. Melding om Strandingen modtoges ved Skagen Redningsstation Kl. 7½, og Kl. henved 9 var Redningsbaaden ført til Udgangsstedet noget til Luvart af det strandede Skib og bragtes flot, betjent af Stationens Mandskab. Den herskende, voldsomme Strøm førte imidlertid Redningsbaaden i Læ af Vraget, før den stoppede op for det udkastede Ankerdræg. Efter at Mand-



Fellesgraven over det forulykkede Redningsmandskab ved „Daphne“s Stranding.



„Daphne“s Stranding. Efter en Skitse af Fyrinspektør Meyer.



Fra „Hjortholm“s Stranding. Skibet meget overiset.



Skagens Redningsbaad i Færd med at redde Besætningen fra den svenske Skonnertkuf „Margrethe“.

skabet i omtrent 2 Timer forgæves af yderste Evne havde arbejdet paa at ro Vraget op, maatte Redningsbaaden landsættes for paa sin Vogn at køres til et i fornøden luv Højde liggende Udgangssted. Ved Redningsbaadens Landing maatte 4 af dens Mandskab formedelst Udmattelse afløses af 4 frivillige Mænd, nemlig Fiskerne Niels Andersen, Jacob Tønnesen, Jens Jensen Norsk og Jens Pedersen Kjelder. Redningsbaadens øvrige Betjening var Baadformand Jens Christian Jensen samt Baadmændene Niels Christian Simonsen, Iver Andreasen, Anders Christensen Bruun, Christen Thomsen Knep og Thomas Pedersen. Baaden naaede heldig ud og fik sit Baaddræg lagt saaledes, at den svajede op saa nær, at Forbindelse ved en Line opnaaedes med Vraget. Netop da en af Besætningen var optaget i Redningsbaaden og en anden Mand under Vejs for at optages, kæntrede Redningsbaaden pludselig og blev liggende med Kølen over Vandet. Af Nødvendighed for at undgaa Sammenstød med den ved Vragets Side liggende Rigning, maatte Redningsbaaden før Kæntringen holdes tværs i den da løbende voldsomme Strøm ved Dræg baade for og agter. Da Aarerne tilmed var taget ind, kan dette have bidraget til at forøge Virkningen paa uheldig Maade af Strømmens Tryk paa Baadens Side, idet Søen faldt i modsat Retning. Foruden Redningsbaadens foran navngivne faste Mandskab, 6 Mand, druknede 2 af de 4 frivillige, nemlig Jacob Tønnesen og Jens Pedersen Kjelder, hvorimod Niels Andersen og Jens Jensen Norsk drev levende i Land og frelstes af de tilstedeværende paa Stranden. Desuden druknede den ene Mand af Skibts Besætning, som var optaget i Redningsbaaden. »Daphne«s øvrige Besætning, Føreren og 9 Mand reddedes i Løbet af Dagen og Aftenen i 3 Hold ved Fiskerbaade. Det sidste af disse Forsøg iværksattes ved Fisker Lars Kruse, der tidligere paa Dagen havde reddet Føreren og 2 Mand, nemlig Kl. 10 Aften, da de sidste 6 Mand ilandbragtes.

Redningsbaaden drev ind paa den svenske Kyst i Nærheden af Gøteborg og fandtes til Dels ubeskadiget. Da Udleveringen ved Mellekomst af den danske Generalkonsul var bleven bevilget, førtes Redningsbaaden tilbage til sin Station paa Skagens Nordstrand.

Ved den foretagne af Stedets Politimester ledede Undersøgelse fremgik det, at Grunden til Ulykken nærmest maatte søges i Sammenstød af tilfældige Omstændigheder og ikke i nogen væsentlig Fejl ved Baaden. Af Nødvendighed var Redningsbaaden bragt under Fortøjning baade for og Agter. Ved som Følge heraf ikke at kunne svinge fri af det under Land løbende Strøg, som faldt tværs, under skar Redningsbaaden og kæntrede. Det viste sig senere, at den ene af Baadens tvende med Skruegang forsynede Bundventiler var skruet over, hvilket havde til Følge, at den paagældende Plade var falden ned og dækkede over Afløbsrøret. Denne uheldige og under de givne Forhold uafvendelige Omstændighed har selvfølgelig halveret Baadens selvløsende Egenskab og sandsynligvis medvirket ved Kæntringen.

Den stedfundne Ulykke vakte stor Deltagelse rundt omkring i Landet og bidrog til, at der blev iværksat en Indsamling, som efter den Tids Forhold indbragte en betydelig Kapital, for hvilken det saakaldte »Daphnefond« blev stiftet. Renterne gik til Understøttelse af Enkerne og Børnene efter de forulykkede, og det var dem en stor Hjælp. Den sidste Enke døde i 1911.

Det er vanskeligt at fremdrage nogle af de Mænd, hvis Virksomhed ved Stationen Skagen har været særlig bemærkelsesværdig, idet saa godt som hver og een, der har været ansat ved Stationen, har været med til adskillige farefulde Redningsforetagender. Men nogle enkelte fremføres dog her:



Lars Andersen Kruse er nylig omtalt ved den ulykkelige Begivenhed pr. »Daphne«. Det var ham, der med en Fiskerbaad ledede Redningen af det strandede Skibs Besætning, og da Redningsbaaden skulde have ny Besætning, indtraadte han den 1. Januar 1863 og blev straks Fører af Redningsbaaden. Skønt der findes af Redningsmænd som Lars Kruse Mængder langs hele den jyske Kyst, er hans Navn igennem Holger Drachmann's Digning bleven særlig berømt, og han har ogsaa i sin lange Tjenestetid været en særdeles dygtig Fører af Redningsbaaden. Det sidste Redningsforsøg, som han deltog i, var det forannævnte ved Evertgaleasen »Gesiene« den 6. Marts 1894. Tre

Dage senere gik han ud med sin Fiskerbaad, som kændrede og Lars Kruse omkom. Paa Skagens Kirkegaard, hvor han ligger begravet, er rejst et smukt Mindesmærke over ham, paa hvilken Drachmann's Ord staar indgraveret, saaledes:

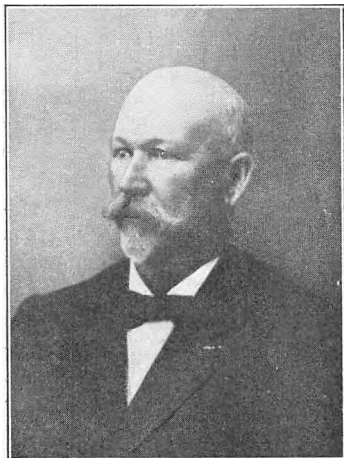


»Om Revlens Brus forstummed, saa mæler denne Sten,
Her bleges under Klittens Sand en modig Sømands Ben.
Men Skagens Rev og Revler de kender deres Pligt.
Og synger om Lars Kruses Daad et højlydt Heltedigt.«

Lars Kruse modtog mange Hædersbevisninger for sin fortjenstfulde Virksomhed. Allerede før Ansættelsen i Redningsvæsenet havde han modtaget »Medaljen for Druknedes Redning«, i 1874 fik han Fortjenstmedaljen i Sølv, og i 1882 dekoreredes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Desforuden var der til delt ham en engelsk, en tysk og en fransk Sølvmedalje. I sin 31-aarige Virksomhed deltog han 29 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparat i Redningen af 180 skibbrudne.



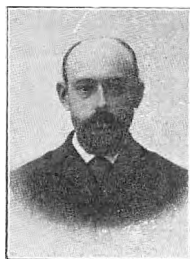
Niels Jensenius Christensen blev ligesom Lars Kruse ansat den 1. Januar 1863 og deltog i mange farefulde Redningsforetagender indtil den 1. Januar 1885, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 13. Juni 1906. Han gjorde sig særlig fortjent ved at lede forannævnte meget vanskelige Redningsforetagender ved Dampskibet »Mizpah«, da Lars Kruse var fraværende, og hvorfor han modtog en engelsk Guldmedalje. Ved sin Afskedigelse blev han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. I sin Tjenestetid havde han deltaget 22 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 128 skibbrudne. —



Peder Kjelder Nielsen, som senere blev Bestyrer af Det nørrejydske Redningsvæsen, er født den 6. Juni 1852. Efter Konfirmationen fo'r han til Søs og blev i en ung Alder Skibsfører, men allerede i 1883 ophørte han med Skibsfarten, og da hans Fader, Lodsoldermand Just Nielsen, den 1. Oktober 1883 tog sin Afsked ved Stationen som Opsynsmand, overtog han denne Stilling. I 1900 overtog han tillige Stillingen som Opsynsmand ved Stationen Gl. Skagen med 2 Bistationer, og han havde saaledes 5 Stationer at styre, hvilket Hverv han udførte med stor Dygtighed. Den 1. December 1905 blev han udnævnt til Lodsoldermand for Frederikshavns og Hirtsholmenes Lodseri og maatte saaledes fratræde sin Stilling ved Redningsvæsenet, men hans gamle Kærlighed til dette fornægtede sig ikke, og da Konsul Andersen i 1909 afgik

ved Døden, søgte P. K. Nielsen Stillingen som Bestyrer af Redningsvæsenet, og overdroges denne fra den 1. Oktober s. A..

P. K. Nielsen har som Opsynsmand ledet mange særdeles farefulde Redningsforetagender saavel ved Skagen som Gl. Skagen, og mange Hædersbevisninger er bleven ham tildelt for hans fortjenstfulde Virksomhed, saaledes bl. a. ved de forannævnte Strandinger af »Gesiene« og »Almuth«. Under sin Virksomhed som Opsynsmand deltog han 23 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 201 skibbrudne. Som Paaskønnelse af sin Virksomhed er han tildelt Kommandørkorset og Dannebrogskorset, ligesom han ogsaa bærer den russiske St. Stanislaus-Orden og den spanske sømilitære Orden. —



Niels Andreas Nielsen blev ansat den 1. August 1883 som Baadmand, efter at han et Par Aar tidligere som frivillig havde deltaget i forannævnte farefulde Redningsforetagende ved Dampskibet »Mizpah«, for hvilken Daad han modtog den engelske Redningsmedalje. Da Lars Kruse druknede i 1894, blev han Formand for Redningsbaaden, og fra 1905 overtog han Stillingen som Opsynsmand ved Stationen, hvilken han fra traadte paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1915. N. A. Nielsen har deltaget i og ledet mange farefulde Redningsforetagender, saaledes bl. a. forannævnte ved det tyske Skib »Al-

»Almuth«, i hvilken Anledning han af den tyske Regering modtog et Guldur som Paaskønnelse. Han har deltaget 30 Gange med Redningsbaaden, hvorved 223 skibbrudne reddedes. Foruden ovennævnte Sølvmedalje er N. A. Nielsen dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. —



Lauritz Peter Chr. Thrane blev ansat den 1. Marts 1868 og tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1894. Som Fædrelandsforsvarer havde han deltaget i Kampen ved Helgoland i 1864. I sin Tjenestetid deltog han, som døde 5. August 1916, 23 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 143 skibbrudne. Foruden Krigsmedaljen var han dekoreret med den kgl. Belønningsmedalje i Sølv og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. —



Jens Larsen Kruse er en Søn af Lars Kruse. Han blev ansat den 1. April 1875 som Baadmand og blev den 1. December 1905 ansat som Baadformand, og i 1915 blev han Opsynsmand, hvilken Stilling han fratraadte paa Grund af Alder den 1. Oktober 1922. Han har deltaget i 50 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 340 skibbrudne reddedes, og for sin Virksomhed er han dekoreret med den kongelige Belønningsmedalje i Sølv, Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje, Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt med en hollandsk og en spansk Redningsmedalje.



Jens Bagh Madsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1877, hvilken Stilling han fratraadte den 1. Oktober 1912 paa Grund af Alder. Han har deltaget i 32 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 248 skibbrudne reddedes, og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. —



Bendt Ole Svendsen (Thunberg) blev ogsaa ansat den 1. Januar 1863 og var i Tjenesten indtil 1. Oktober 1894, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 31. Juli 1906. Ole Svendsen var en dygtig Redningsmand, og hans udmærkede Fiskerskikkelse vil være kendt af mange fra Michael Anchers Malerier, bl. a. fra det bekendte: »Vil hun klare Pynten«, hvor han har været Model til den ene af Forgrundsfignurerne. I sin næsten 32-aarige Tjenestetid, deltog han 31 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 196 skibbrudne. Han var dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje, Dannebrogsmændenes Hæderstegn og en engelsk Sølvmedalje. —



Christian Olinus Christoffersen blev ansat som Baadmand den 1. April 1883 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1920. Han har deltaget i 36 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 287 skibbrudne reddedes, og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt en hollandsk og en spansk Redningsmedalje.



Anders Kruse Nielsen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1885, og den 1. Oktober 1915 blev han Formand for Redningsbaaden. Den 1. Oktober 1922 blev hans Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget i 42 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 317 skibbrudne reddedes. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, den kongelige Belønningsmedalje i Sølv samt med en hollandsk og en spansk Redningsmedalje. —



Peter Svendsen blev ansat den 1. Oktober 1894 som Baadmand og afskedigedes paa Grund af Alder den 1. Oktober 1924. Han har deltaget i 34 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 258 skibbrudne reddedes, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, en hollandsk og en spansk Redningsmedalje. —



Ole Chr. Carl Frederik Jensen Gajhede blev ansat som Baadmand den 1. November 1886 og tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1926. Han har deltaget 44 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 299 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, en hollandsk og en spansk Redningsmedalje. —



Jens Olsen Voznæs var ansat fra d. 1. Oktbr. 1894 til sin Død den 26. November 1924. Han havde deltaget i 32 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 252 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med en hollandsk og en spansk Redningsmedalje. —

Stationen Gl. Skagen

blev oprettet i Henhold til Lov af 3. April 1868, og den traadte i Kraft den 1. April 1869. Der byggedes et Baadhus 3 km Vest for Byen Gammel Skagen, og i dette anbragtes Redningsbaaden og Raketapparaterne. Redningsbaaden var selvrejsende og bygget af Skibsbygmester Bonnesen. Til Raketapparaterne blev der i 1883 opført et mindre Opbevaringshus i Gl. Skagen. I 1888 ankom der en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Gl. Skagen, hvilken Baad endnu findes paa Stedet. Til dens Opbevaring blev der bygget et nyt Baadhus i selve Gl. Skagen. Baadhuset og Rakethuset danner fra den Tid Baad- og Raketstationen Gl. Skagen, medens det tidligere Baadhus med dens iværende selvrejsende Baad blev til en ny Bistation, som fra 1888 traadte i Kraft under Navn af Baadstationen Gl. Skagen, senere Højen-Vest. I 1898 viste Redningsbaaden sig meget medtaget, og den blev da ført til Orlogsværftet, hvor en foretagen Undersøgelse viste, at den var saa daarlig, at den ikke egnede sig til Istandsættelse, og det blev da bestemt, at bygge en ny Redningsbaad til Stationen. Medens dette stod paa, var Aalbæk Redningsbaad midlertidigt anbragt ved Baadstationen Gl. Skagen, men i 1899 kom den nye paa Orlogsværftet byggede Baad, der endnu findes ved Stationen. Men desuden findes der yderligere en Bistation hørende til Gl. Skagen, nemlig ved Spirbakken, hvilken blev oprettet i 1882, da der ankom en ved Stationen Nørre-Tornby udrangeret Redningsbaad, som havde været paa dette Sted siden 1851, og der blev opført et almindeligt Baadhus til Opbevaringen. I Oktober 1886 ankom en anden Redningsbaad, som var udrangeret ved Stationen Lildstrand, hvor den havde været siden 1854, og endelig ankom der i 1891 en ny paa Orlogsværftet bygget Baad, der endnu findes ved Stationen.

Stationens første Opsynsmand var Strandingskommissionær Rudolph Lauritz Julius Jeckel, Dbmd. m. fl. Medaljer, der beklædte Stillingen til sin Død den 11. Marts 1900. Fra denne Tid beklædtes Stillingen ved Konstitution først af Nicolaj Jeckel i 4 Maaneder og derefter af Opsynsmanden ved Stationen Skagen, Kaptajn P. K. Nielsen, indtil 1. December 1905. Fra denne Tid ansattes som Opsynsmand hidtilværende Baadmand ved Stationen, Fisker *Hans Chr. Hansen Ruth*, som endnu beklæder Stillingen.

Stationen Gl. Skagen med dens Bistationer hører ikke til de ældste, men alligevel har der fundet et stort Antal Redningsforetagender Sted, og mange af disse har været yderst farefulde og krævet stort Mod og megen Udholdenhed fra Mandskabets Side.

Nedennævnte Redningsforetagender er udførte ved Stationerne:

10—10	1869.	Barkskib »Chieftain« af Marstal	9	Mand reddet,	Redningsb.
21—10	—	Skonnert »Johannes« af Helsingborg	5	—	—
26—11	—	Skonnert »Resolutionen« af Aalborg	9	—	—
30—12	—	Brig »Caroline« af Ueckermünde	4	—	—
14—1	1871.	Brig »Constantia« af Uddevalla	8	—	—
7—10	—	Barkskib »Michael« af Memel	9	—	—
12—12	—	Fregatskib »C. L. Bahr« af Danzig	18	—	—
25—12	—	Barkskib »Madras« af Rügenwalde	8	—	—
16—12	1873.	Skonnert »Björg« af København	6	—	—
17—3	1874.	Skonnert »Ingolf« af Riga	6	—	—
11—11	—	Barkskib »Constance« af Lillesand	5	—	—
20—11	—	Barkskib »Maréchal Pelissier« af Københ.	13	—	—
20—1	1876.	Skonnertbrig »Haabet« af Rønne	4	—	—
7—12	1878.	Dampskib »Commissariat« af Newcastle	21	—	—
5—3	1879.	Skonnertbrig »Idalia« af Helsingborg	7	—	—
20—10	—	Skonnert »Almina« af Helsingborg	5	—	—
14—12	—	Skonnert »Zephir« af Sundsby	6	—	—
15—12	—	Barkskib »Michael« af Aaland	11	—	Raketapp.
15—12	—	Barkskib »Siivo« af Aabo	11	—	Redningsb.
16—19—12	1879.	Dampsk. »August Blanch« af Gøteborg	34	—	—
20—4	1881.	Dampskib »Mizpah« af Liverpool	3	—	—
14—11	—	Dampskib »Ellen« af Grimsby	6	—	—
15—11	—	Skonnert »Aladdin« af Kragerø	6	—	—
30—12	—	Brig »Anna Charlotte« af Helsingborg	9	—	—
12—1	1882.	Barkskib »Bloomer« af Kungsbacka	9	—	—
4—8	—	Brig »Polarstjernen« af Christiania	8	—	—
11—12	—	Dampskib »Patria« af Bergen	6	—	—
19—11	1883.	Brig »Aldebaran« af Rønne	8	—	—
22—4	1885.	Skonnert »Hilkea« af Papenburg	6	—	—
15—12	—	Skonnertbrig »Christine« af Odense	6	—	—
2—11	1886.	Barkskib »Der dritte Juli« af Colberg	3	—	—
26—1	1887.	Dampskib »Baltic« af Bergen	14	—	—
17—12	—	Barkskib »Coquette« af Rønne	9	—	—
6—12	1888.	Skonnert »Carl Friederich« af Colberg	6	—	—
21—12	—	Dampskib »Freja« af Stockholm	9	—	—
19—11	1889.	Barkskib »Gerda« af Karlshamn	8	—	—
23—4	1890.	Fregatskib »Cora« af Boston	8	—	—
26—1	1891.	Brig »Selma« af Arildslåge	6	—	—
22—4	1892.	3m Skonnert »Haynasch« af Haynasch	10	—	—
20—1	1893.	Barkskib »Trent« af Helsingborg	10	—	—
29—12	—	Dampskib »Brooklands« af W. Hartlepool	13	—	—
2—1	1894.	Skonnert »Mobil« af Stralsund	6	—	—
7—2	—	Barkskib »Erato« af Sölvisborg	12	—	—
17—5	—	En af Stedets Fiskerbaade	4	—	—
2—11	—	3m Skonnert »Peter Rolt« af Rostock	12	—	—
6—10	1895.	Barkskib »Courier« af Wolgast	6	—	—
2—1	1896.	Skonnert »Anna Elisa« af Glimsås	1	—	—
26—12	—	Skonnertbrig »Ydun« af Svendborg	7	—	—
1—1	1897.	Barkskib »Carin« af Hernøsand	8	—	—

15—11	1897.	Barkskib »Ansio« af Nystad	10	Mand	reddet,	Redningsb.
7—2	1898.	To af Stedets Fiskerbaade	7	—	—	—
28—4	1900.	En af Stedets Fiskerbaade	4	—	—	—
17—12	1904.	Barkskib »Eliel« af Aaland	12	—	—	—
16—12	1909.	3m Skonnert »Niels« af Marstal	7	—	—	—
28—2	1911.	En af Stedets Fiskerbaade	4	—	—	—
1—1	1912.	Skonnert »Caroline« af Holbæk	6	—	—	—
22—11	—	3m Skonnert »Peter« af Pernau	8	—	—	—
14—10	1913.	Skonnert »Johanne« af Halmstad	4	—	—	—
9—11	1914.	Dampskib »Holland« af København	12	—	—	—
20—1	1915.	Dampskib »Harald« af Malmø	8	—	—	—
7—2	1918.	Dampskib »Union« af Odense	1	—	—	—
25—2	—	Dampskib »Igotz Mendi« af Bilbao	22	—	—	—
26—2	—	do. do.	15	—	—	—
27—2	—	do. do.	11	—	—	—
5—2	1919.	Dampskib »Brita« af Gøteborg	7	—	—	—
17—9	1923.	Fiskerfartøj »Glådan« af Kalfssund	2	—	—	—

Ved Stationen Gl. Skagen med Bistationer er saaledes ialt reddet 558 Personer, og som det vil ses, paa en enkelt Undtagelse nær, alle med Redningsbaaden.

Foruden disse Tilfælde har Stationernes Redningsapparater 132 Gange været sat i Bevægelse i Anledning af indtrufne og befrygtede Strandinger, men hvor de ikke er blevet benyttet af de skibbrudne.

Ogsaa ved Stationen Gl. Skagen er det som foranførte Fortegnelse udviser, vanskeligt at uddrage nogle enkelte Foretagender.

Allerførst nævnes her et, hvor baade Skagens og Gl. Skagens Baade kæmpede med Elementerne, nemlig ved Barkskibet »Maréchal Pelissier« af København, som strandede den 20. November 1874. Men denne Beretning er taget efter en af Stedets Politimester, Borgmester *Frich* forfattet Avisartikel, og den har sin Interesse derved, at den ikke alene slaar til Lyd for en Forbedring af Redningsmandskabets Gang meget beskedne Lønningsvilkaar, men ogsaa derved, at der altsaa for over 50 Aar siden henpeges paa Nødvendigheden af en Havn ved Skagen. Artiklen lyder i sin Helhed saaledes.

»Skagen, den 20. November 1874.

Voris Hob thill Gudt allen.

I Dag kæmpedes atter paa Grenen en af disse Kampe og vandtes en af disse Sejre, hvis sande Betydning og virkelige Størrelse og Værd kun tilfulde kan forstaaes af Sømanden og af den, der som Øjensvidne følger Kampens Gang fra Begyndelsen og til Enden. I Nat var det Storm af NO. med Snebyger og Snetykning. Kl. 5¹/₂ Morgen grundstødte Barken »Maréchal Pelissier«, Kaptajn Nielsen, af København, fra Hull til Hjemstedet med Kul, paa Grenen ca. 1000 Favne fra Land midt imellem Nordøstvageren og Grenens faste Land. Fra Klitbakkerne kunde vi se, at det var en Landsmand, thi Dannebrog vajede hele Dagen som Nødsignal under Gaffelen.

Skagens Redningsbaad gik ud fra søndre Side Kl. 9¹/₂, men maatte ro ud til Sydostkosten, ca. 1000 Favne fra Land, for derfra at arbejde sig tværs over den fraadende Gren ca. 600 Favne hen til Barken, hvis 13 Mand stærke Besætning hele Tiden saas paa Dækket. Trods det stærke Braad, der var saa voldsomt, at vi der stod ængsteligt spejdende paa Bakkekammen, ofte med hele Kvarters Mel-

lemrum ikke kunde se Baaden og kun en Gang imellem fik den at se, naar den kom op paa Toppen af en Bølge og derfor ofte i vort stille Sind — uden dog at udtale vore Tanker for hinanden — ængstedes for en ny 27. December («Daphne»s Stranding); trods det snævre Rum i Baaden, der ikke tillader Redningsmandskabet at kunne bevæge sig frit eller at kunne strække Benene eller at sætte disse i en for Roningen bekvem og hensigtsmæssig Stilling; trods Baadens ringe Bæreevne, der gør, at den ligger saa lavt i Vandet, at den straks af Braaddet fyldes med Vand, saa at Mandskabet, 12 Mand, straks er gennemblødt og hele Tiden maa sidde i Vand til Bæltstedet, fordi Baaden næppe var lænset, før den igen var fyldt af et nyt Stykke Sø — lykkedes det dog ved Formanden, *Lars A. Kruses* sjældne Dygtighed og Besindighed samt Mandskabets utrættelige Udholdenhed at arbejde Baaden over Grenen henimod det strandede Skib til en Afstand af ca. 200 Favne, men saa fyldtes Baaden uafslædig med Vand og var ved at kænre og blev af Strøm og Sø dreven tilbage igen over Grenen. Da Folkene havde undt sig selv et kort Pusterum, gik de atter frem, men paany forgæves. Efter et nyt Pusterum, bestandig gennemblødte og i Vand til Bæltstedet, gik de tredje Gang frem, men uden Held og var nu saa udmattede, at de maatte søge Land for ikke at komme af Overanstrengelse. Klokken var 2, da de kom i Land, og de havde altsaa fortsat denne heltemodige Kamp mod det i sin Vælde oprørte Hav uafbrudt i $4\frac{1}{2}$ Time. Man skulde nu tro, at de derefter straks — gennemvaade af Sved og forkomne af Anstrengelse — vilde have søgt hjem til Byen $\frac{1}{2}$ a $\frac{3}{4}$ Mil borte, for at faa tørt paa og hvile sig, men tværtimod. Uagtet Redningsstationens samvittighedsfulde og omsigtige Bestyrer, Lodsoldermand Just Nielsen, gentagende opfordrede dem dertil, var dog ikke en af dem til at bevæge til at gaa hjem, men de blev paa Grenen, indtil den strandede Besætning var bragt velbeholden i Land af Højens Redningsbaad, idet de bestandig afviste alle Opfordringer til at gaa hjem med den Bemærkning, at der let kunde gaa noget galt med Højens Redningsbaad under saa ualmindelig vanskelige og farlige Forhold, og at de derfor vilde være til Stede for straks i paakommende Tilfælde at kunne stikke i Søen igen.

Da Just Nielsen saa, hvorledes Omstændighederne var, og skønt der for et menneskeligt Øje ikke var nogen Mulighed for at bjerge Folkene i Dag, sendte han dog, for ikke at lade noget Middel ubenyttet, straks Ilbud til Højen efter Redningsbaaden der. Skønt der, da Ilbudet kom til Højen, kun var 3 af Mandskabet til Stede — Resten var i Øjeblikket ude i Heden for at søge efter deres Faar i Snestormen, — lykkedes det dog Stationsbestyreren, R. Jeckel, ved Hjælp af frivillige at faa Baaden bragt til Strandingsstedet Kl. $1\frac{1}{2}$, altsaa kort før Skagens Redningsbaad kom i Land, trods de lange Afstande, idet der nemlig er $1\frac{1}{4}$ Mil fra Grenen til Højen, og $1\frac{1}{2}$ Mil fra Højens Redningsstation til Grenen og trods de slette Veje og vejløse Strækninger. Der manglede 4 i Besætningen, da Baaden skulde i Søen, men med Formanden, *Jens Rasmussen* til Rors var der frivillige nok paa Stranden, som straks sprang i Baaden og udfyldte de ledige Pladser. Det var et smukt og opløftende Syn for en dansk Mand at se disse 12 Havets kække Sønner svømme nok saa roligt og frimodigt over Brændingen og ro den prøvede Baad langs Nordsiden, hvor Lejligheden var gunstigst, hen til det strandede Skib. Vi saa dem fra Bakkekammen gøre dette for vore Øjne i Begyndelsen utrolige for ikke at sige umulige, nemlig at hale det ene Hundrede Favne ind paa »Maréchal Pelisier« efter det andet, inden de tilsidst kastede Drægget agter for Skibet, hvorfra de reddede Besætningen, Mand for Mand paa den Maade, at denne, en efter en sprang i Havet med en Ende paa Skibets Redningsboje og paa denne Maade blev halet op i Baaden. Da den sidste Mand af Besætningen kom i Baaden, var det saa

mørkt, at vi hverken kunde se Skib eller Baad, og lang var den Time, da vi i ængstelig Spænding ventede paa at erfare Baadens og Besætningens Skæbne, indtil det endelig gik som en Løbeild gennem Klitbakkerne, at Baaden var landet ret Nord for Fyret. Alle ilede nu af Sted for at slæbe Baaden paa Land og faa de skibbrudne paa det tørre. Ligesaa tavse og alvorlige, som vi hidtil havde været, ligesaa overstrømmende var nu vor Glæde, saa at vi hverken ænsede Kulden eller Sneen eller Vandet, men baade tydeligt og i Stilhed takkede Gud for den vidunderlige Frelse. Ja, vidunderlig kan denne Redning i Sandhed kaldes for enhver, som tror paa et Forsyn. Thi dersom det — hvad vore brændende Ønsker den Gang gik ud paa — var lykkedes Skagens Redningsbaad at naa hen til »Maréchal Pelissier«, saa vilde der sandsynligvis, eller kunde i hvert Fald let være sket en lignende Ulykke og langt sørgeligere end den 27. December 1862; thi var hele Besætningen paa »Maréchal Pelissier«, 13 Mand, kommen i Baaden — og hvo har Hjerte eller Mod til under saadanne Omstændigheder at lade nogen blive tilbage og derved efter menneskelig Skøn overgive dem til en sandsynlig sørgelig og kvalfuld Skæbne — vilde den ved sin ringe Bæreevne være blevet overladet og sandsynligvis forulykket med 25 Sjæle, men ved Forsynets milde Styrelse skete intet af alt dette, hvorimod Herren, som saa mange Gange tilforn, lod Ting foregaa for vore Øjne, der fik enhver troende Sjæl iblandt os til at udbryde i Salmen: »Befal du dine Veje«. Det var det samme som Kejseren af Ruslands Søn med hele den store Besætning paa »Alexander Newsky« gjorde. De kastede sig paa Knæ paa den nøgne Strandbred ved Harboøre og takkede alle i Ydmyghed Gud for hans Naade. Ordene var vel anderledes, men Tankerne de samme; thi Hjertets og Kærlighedens og Taknemmelighedens Sprog er ens over hele Verden. Og kan De tænke Dem noget dejligere Alter, hvorpaa en troende Skare kan henlægge sine Hjerters Takofre, eller nogen dejligere Bedeskammel, hvorfra den kan opsende sine Takkebønner til Gud Fader den Almægtige, baaren af det oprørte Havs mægtige Orgeltoner og til den med talrige Alterlys oversaaede Nathimmel, end Skagens hvide Banker, bedækkede med den hvideste Alterdug af nyfalden Sne.

At der har været alvorlig Fare paa Færde, kan blandt andet skønnes deraf, at der Kl. 11 blev telegraferet til Frederikshavn om Hjælp, hvorfra svarede, at Dykkerdampskibets Fører paastod, at Vejrforholdene forhindrede ham i at naa Strandingsstedet før Mørket, og han vilde derfor ej afgaa, hvorhos der henvistes til at prøve paa at signalisere om Hjælp fra Dampskibet »Lolland«, der var afgaaet fra Frederikshavn om Morgenen. »Lolland« saa vi nok, men den havde tilstrækkelig at gøre med at klare sig selv og var desuden altfor langt ude til, at vi kunde faa fat paa den. Vi maatte altsaa lade den sejle sin egen Kurs, og se at hjælpe os selv saa godt vi kunde, hvormed vi jo ogsaa næst Guds Bistand kom godt igennem.

Og hvad tror De saa, at vore Redningsfolk faar — foruden vaade Trøjer og trætte Arme og Bevidstheden om at have gjort deres Pligt, som det sig ærlige, danske Somaend egner og forstaar? Ja — jeg skammer mig næsten ved at sige det højt — de faar hver 13 Mrk. 8 Sk., idetmindste faar Skagboerne, der havde den forholdsviis værste og mest anstrengende Tur, ikke mere, da de ikke reddede Folkene, hvorimod jeg nok tror, at Højenboerne, der bragte Folkene i Land, faar noget mere. Og saa de stakkels Heste, som skal staa hele Dagen og undertiden Natten med under saadanne Forhold for 2 Rdl., medens den sædvanlige Daglon for at gøre 2 korte Bed, selv i disse korte Dage, er 3 Rdl., og en Vogn til Frederikshavn koster 9—10 Rdl., hvis man overhovedet kan faa en Vogn at leje. Følgen heraf er ganske naturligt, at den ene efter den anden af Redningsmandskabet efterhaanden bliver



Redningsbaaden til Øvelse ved Gl. Skagen.



Redningsbaaden gaar ud til Øvelse, overværet af en stor Mængde Badegæster.



Redningsbaaden køres hjem efter en Øvelse.



Raketten afskydes under en Øvelse ved Gl. Skagen.

træt og trækker sig tilbage, ligesom det kun er ved at anvende Tiggeri og Over-talelser, at det er muligt for de styrende at faa nogen til at lægge Heste til og mu-ligt faa dem grundig spolerede paa en saadan Maade, at der ikke kan faas Er-statning for det derved foranledigede Næringsstab foruden Skade paa Hestene. Det har derfor længe været klart for os, som direkte eller indirekte har med Red-ningsvæsenet at gøre, at noget maa der gøres, hvis det ikke skal gaa dermed som Bondeopvækkelsens Historieskriver har skrevet, at »Postelinet gaar i Stykker«, thi dersom der havde været daarligt Mandskab ved Baadene i Dag, og dersom Vø-gnene eller Hestene skulde have været rekvirerede af mig som Politimester, i Stedet for, at Ejerne endnu af Naade og Barmhjertighed lod sig leje, for ikke at gøre os stakkels Embeds- og Bestillingsmænd Livet og vor Gerning altfor sur, og for overhovedet at gøre det muligt for os at udrette noget, saa indestaar jeg for, at de 13 Mand ikke var bleven hjerget i Dag, medens de derimod sandsynligvis vilde være omkomne af Kulde i Nat, eller i heldigste Tilfælde vilde være slupne med Koldbrand i Hænder og Fødder, hvis Skibet holder helt til i Morgen Middag. Ingen Betaling af Staten var der Mening i; men den Betaling er meningsløs.

Kan De nu begribe, at den, der har levet 13 Aar under saadanne Forhold, ikke kan ønske noget bedre, end at han maa kunne vedblive at virke under disse Forhold i 2 Gange 13 til, om det forundtes ham at leve saa længe, saa er det et Vidnesbyrd om, at De har Hjerte for det Liv, der rører sig paa Skagen; thi under saa-danne Forhold udvikles det, der tilsidst alene kan bringe hver Sjæl i Havn, nemlig »at frygte Gud, ære Kongen og elske Broderskabet«. Ikke mindst i Menneskekær-lighedens Navn siger og mener jeg det derfor iøvrigt, at der bør være en stor Nød-havn ved Skagen.«

Som det vil ses, giver Borgmester Frich's Skildring af Strandingen et levende Billede af de farefulde Omstændigheder, under hvilke Redningen af Besætningen foregik. Det skal her blot tilføjes, at de to Redningsmandskaber høstede stor og vel-fortjent Anerkendelse rundt om for det Heltemod, der var udvist, og ikke alene Regeringen, men ogsaa Svitzers Entreprise og Skibets Rhederi tilstillede dem forholdsvis betydelige Ekstrabelønninger. —

Den 20. Januar 1876 om Morgenen Kl. 8 anmeldtes til Opsynsmanden, at et Skib var strandet ca. $\frac{3}{4}$ Mil Vest for Gl. Skagen. Det blæste en VSV. Storm med Regntykning. Redningsmandskabet og Transporthestene gav efter Tilsigelse me-get hurtigt Møde, og Kl. 8 $\frac{1}{2}$ afgik man med Raketapparaterne, medens Rednings-baadens kom bagefter. Ved Ankomsten til Strandingsstedet saas Skibet liggende halvt kærtret paa Indersiden af anden Revle, hvor Braadsørerne stadig slog over det, og 6 Mand sad fastsurret i Rigningen. Saasnart Raketapparaterne var aflæs-sede, sendte Opsynsmanden uopholdelig Hestene og Mandskabet tilbage for at fremskynde Redningsbaadens Transport, medens han selv ved Assistance af en Del tilstedeværende Fiskere betjente Raketapparatet. Der affyredes en Raket, hvis Line faldt over Fløjknappen paa Stortoppen, hvor der sad 2 Mand i Salingen, men ingen af dem var i Stand til at entre op efter Linen og kort efter blæste den fri i Læ af Skibet. En anden Raket affyredes, og denne Gang faldt Linen over Mær-seraaen og opfangedes straks af de i Mærset og Bramsalingen siddende 4 Mand. Stjertblokken med Line blev stukken paa, og de ombordværende begyndte at hale ud, men det viste sig snart at være umuligt for dem paa Grund af den haarde østløbende Strøm. Redningsbaaden kom nu og blev kørt et godt Stykke Vest for Strandingsstedet for at have tilstrækkelig Driverum, og den sattes i Søen der, bemandet med hele sin faste Besætning, 12 Mand. Søen gik meget højt, men efter en anstrengende Roning, lykkedes det dog at komme ud i Nærheden af Skibet,

hvor Baaden ankredes op for begge Ankerdræg. Skibet var nu aldeles kærtret og laa med Masterne langs Vandet, disse dukkede stadig op og ned, saa det var forbunden med stor Livsfare at komme i saadan Forbindelse med Vraget, at der kunde reddes af de i Mersene siddende Folk. Redningsbaaden kom ved Forsøgene saaledes en Gang ind under Rigningen, og hvis det ikke var lykkedes at kappe løs, vilde Redningsbaaden være gaaet under. Det lykkedes tilsidst at faa kastet Liner og Kastedræg hen til de skibbrudne og endelig efter store Farer og Anstrengelser at faa 3 Mand ned i Redningsbaaden. I Fokkevantet sad endnu en Mand, som var saa forkommen, at han slet ikke kunde gribe de tilkastede Liner, hvorfor Baadmand *Christian Rasmussen* vovede sig med en Line ned til ham. Efter stor Anstrengelse og under øjensynlig Livsfare i den stærke Brænding, som stadig slog over ham, fik han Manden kappet los fra Rigningen og anbragt 2 Liner paa ham, hvorved han haledes ind i Baaden, men desværre var Livet næsten udslukt, da han kom ind, og under Transporten til Kvarter, døde han. Under dette Redningsarbejde, der medtog ca. 1½ Time, var de 2 Mand, som opholdt sig i Stortoppen, skyllet bort og omkommen. Da Redningsbaaden ikke kunde komme dem nærmere, forinden Redningen var fuldbragt af de i Fokkerigningen siddende, var der oftere tilkastet de 2 Mand Liner, men de var saa forkomne, at de slet ikke tog efter dem. Anker-tovet kappedes, og Baaden holdt til Land, som heldigt naaedes Kl. 11½ Formiddag. Det strandede Skib var Skonnerten »Haabet« af Rønne, paa Rejse fra Burnt-island til Hjemstedet med Kul. For dette vanskelige Redningsforetagende modtog Mandskabet Ekstrabelønning, og ovennævnte *Christian Rasmussen* tildeltes Dannebrogsmændenes Hæderstegn. —

Den 29. December 1893 strandede ½ Mil Vest for Gl. Skagen Dampskibet »Brooklands« af West Hartlepool, paa Rejse fra Boness til København med Kul. Strandingen skete i Taage og blev ikke bemærket, før den fra Redningsstationen Gl. Skagen udsendte Strandvagt bemærkede, at Raketter blev kastede og derefter Kl. 7¼ om Aftenen meldte det til Stationen. Vinden var den Gang SV. med tiltagende Kuling og meget stærk Taage. Redningsmandskabet blev tilkaldt og begav sig til Redningsbaaden, som blev bragt flot Kl. 8¼ et godt Stykke til Luvart af Strandingssstedet. Taagen var saa tæt, at det var umuligt at se Skibet, men da der i Land blev kastet nogle Signalaraketter til Vejrs for at underrette de skibbrudne om at Hjælp var undervejs, og da disse fra Skibet blev besvarede med Dampfløjten, blev Redningsbaaden ved Lyden af denne ledet til Skibet, som stod paa 4. Revle omtrent 350 Favne fra Land. Der var endnu ikke saa særdeles megen Sø ved Skibet, og da Kaptajnen ikke vilde forlade dette, men afventede Bjergningsdamper, hvis saadan skulde komme i betimelig Tid, gik Redningsbaaden atter til Land, idet det dog forinden blev aftalt mellem Opsynsmanden og det strandede Skibs Kaptajn, at denne skulde vise Nødsignal, hvis han ønskede Redningsbaadens Tilstedekomst. Da Besætningen paa Skibet bestod af 17 Mand, som under vanskelige Forhold næppe kunde have i Redningsbaaden paa en Gang foruden dennes Mandskab, blev der straks efter Landsætningen sendt Bud efter Skagens Redningsbaad om at komme til Stede. Kulingen tiltog imidlertid stadig, medens Taagen lettede, og det varede kun omtrent ½ Time, efter at Redningsbaaden var kommen til Land, før der blev vist Blus fra det strandede Skib, og Redningsbaaden gik da hurtigst ud igen. Skibet stod endnu paa 4. Revle med Forenden sydefter, og paa Grund af den høje Sø, der nu var, huggede og slingrede det voldsomt. Redningsbaaden fik Forbindelse med det ved sine Ankertove baade fra for og fra agter, men det var umuligt for den at ligge der, da den et Par Gange red op paa Skibets Ræling, og under en af Skibets Overhalinger nær havde mistet Roret. Mandskabet

maatte derfor kaste los og holde Redningsbaaden paa Aarerne saa nær Skibet som muligt. Men umiddelbart derefter svajede Skibet rundt og drev rask ind paa Redningsbaaden, der havde stort Besvær med at holde sig klar samt med at arbejde sig om paa Skibets anden Side, hvor der var mere Læ. Dampskibet kom da ogsaa til at staa fast en kort Tid, og Redningsbaadens Mandskab benyttede da Øjeblikket og fik Forbindelse med det, hvorefter 13 Mand af Besætningen hurtigt kom ned i Redningsbaaden, der derefter forlod Skibet og lykkelig naaede Land Kl. 1½ om Natten. De tilbageværende 4 Mand blev samtidig reddede af en tilstedeværende større Bjergningsbaad, der ogsaa heldigt naaede Land. Kort derefter naaede Stationen Skagens Redningsbaad, efter hvilken der som foran nævnt var sendt Bud, Strandingsstedet, men den vendte straks tilbage, da Besætningen var reddet. Redningsmandskabet ved Gl. Skagen modtog for denne Virksomhed Ekstrabelønninger saavel af den danske som af den engelske Regering.

Den 2. Januar 1894 strandede Skonnertbriggen »Mobil« af Stralsund, paa Rejse fra Grangemouth til Hjemstedet med Kul. Skibet var sprungen læk i Søen, og da det var umuligt at holde det paa Pumperne, blev det besluttet at sætte Skibet paa Land, hvilket derefter skete Kl. 10¼ Formiddag. Kl. 10½ blev det bemærket ved Stationen Gl. Skagen, at Skibet styrede efter Land. Da Vinden var en stiv Kuling af ONO., med høj Sø paa alle Revlerne, blev Redningsmandskabet hurtigst sammenkaldt, og Redningsbaaden kørtes til Stranden. Skibet var da strandet og stod paa Yerkanten af 3. Revle med Forenden sydefter, og med Undtagelse af et lille Stykke af Agterskibet, paa hvilket Besætningen opholdt sig, men hvor Braadsøerne stadig gik over, var hele Skroget snart under Vand. Redningsbaaden gik til Ankers til Luvart af Skibet, og sakkede ned imod dette, men det var ugorligt at opnaa Forbindelse saaledes, hvorfor der maatte lettes og roes hen til Agterskibet. Ved at hive et Kastedræg over paa dette opnaaedes Forbindelse, men næppe var dette sket, før 3 Mand af den strandede Besætning, som havde Redningsbælter paa, sprang over Bord. Det voldte Redningsmandskabet stort Besvær at redde disse, idet der af al Kraft maatte roes op imod den rivende vestgaaende Strøm, og Baaden maatte ligge tværs under Soen, saa at denne stadig brød over. Det lykkedes dog at faa de 3 Mand reddede, men en svær Braadsø kom derefter ind over Redningsbaaden og brækkede Linen, hvormed den havde Forbindelse med Skibet. Efter store Anstrengelser lykkedes det paany at ro Baaden op til Vraget, hvormed man fik Forbindelse ved et nyt Kastedræg, og 2 Mand blev fra Vraget halet gennem Søen ind i Redningsbaaden. Paany kom der en svær Braadsø henover Baaden, hvilken Sø brækkede 4 af dens Aarer og samme Sø kastede den sidste paa Vraget værende Mand over Bord. Til alt Held havde han en Line om Livet, saa at han hurtigt kunde hales ind i Redningsbaaden, der derefter forlod Vraget og naaede lykkelig Land Kl. 11½ Formiddag, men det var ogsaa i yderste Øjeblik, thi ganske kort efter sank hele Skroget aldeles under Vand, og Masterne faldt.

Ogsaa for dette Redningsforetagende modtog Mandskabet en Ekstrabelønning.

Den 7. Februar 1894, Formiddag Kl. 6, strandede ved Spirbakken Barkskibet »Erato« af Sölvisborg, paa Rejse fra Helsingborg til Liverpool med en Ladning Tømmer. Strandingen, der var foranlediget ved ukendt Strømsætning og usigtbart Vejr, blev bemærket Kl. 8 og anmeldtes hurtigst derefter til Redningsstationen Gl. Skagen. Da Strandingen var ved Spirbakken, altsaa midtvejs mellem Gl. Skagen og Kandestederne, telefonerede Opsynsmanden ved Gl. Skagen straks til sidstnævnte Station, og herfra blev der derefter øjeblikkelig telefoneret til Rannerød efter Mandskab og Heste. Allerede ½ Time efter var disse til Stede, og Redningsbaaden blev kørt ned og sat i Havet, altsaa et godt Stykke til Luvart af det stran-

dede Skib. To af Redningsmandskabet var syge, men der var straks to frivillige, der traadte i deres Sted. Redningsbaaden kom heldigt, om end med store Anstrelser, over Revlerne, og med den stærke Strøm førtes den snart ned mod Skibet, hvormed den ogsaa fik Forbindelse. Men næppe var dette sket, før det strandede Skibs Dækslast rev sig løs, og da Søen stadig gik over Skibet, maatte Redningsbaaden, der stod i stor Fare for at blive knust, kappe Forbindelsen. 3 Aarer blev brækkede og Baadens Agterstavn blev noget beskadiget, ved at Bjælker af Ladingen stødte derimod. Redningsbaaden maatte derfor søge Land, som den paa Grund af den rivende Strøm først naaede et langt Stykke østfor Strandingsstedet.

Ved Redningsstationen Gl. Skagen var samtidig med, at Melding gennem Telefonen afsendtes til Kandestederne, Mandskab og Heste afgaaet til Spirbakken. Søen var ualmindelig høj, hvortil kom, at det var Højvande, saa Havet paa mange Steder gik helt op imod Klitbakkerne, og Transporten blev derved meget besværlig. Redningsbaaden fra Spirbakken maatte paa Grund af den rivende Strøm køres et godt Stykke Vest efter, hvorpaa den blev bragt flot og roedes ud efter Revlerne. Under denne Udroning blev pludselig bemærket Vraget af det et Par Aar iforvejen strandede Dampskib »Tom Ryman«, af hvis Besætning omtrent Halvdelen druknede, ved overilet selv at forsøge at gaa i Land, hvorved Baaden kændrede. Da man ikke turde vove Forsøget med at rø til Luvart af Vraget, af Frygt for at komme i Kollision med dette, hvorved en stor Ulykke umuligt kunde undgaas, lod man Redningsbaaden gaa i Læ af Vraget, men den kom derved selv saa langt i Læ, at den ikke kunde naa op til det strandede Skib, men maatte sættes i Land. Opsynsmanden ved Stationen Gl. Skagen, som fra Land saa det Uheld, der fulgte de 2 Baade, tog derefter til Gl. Skagens vestlige Station, for at faa den derværende Redningsbaad ført til Strandingsstedet.

Da de to Redningsbaade var landet, blev det besluttet at benytte det tilstedeværende Forspand til paany at bringe Spirbakkens Redningsbaad op til Luvart; dels var denne Baad, der ikke havde været saa langt ude som Kandestedernes, ikke kommen saa langt i Læ, og dels var dens Mandskab ikke saa udmattet som Kandestedernes. Dog blev 2 af Redningsmandskabet tilbage for at være med til Bemandingen af Gl. Skagens Baad, saa denne ikke skulde betjenes af lutter fremmede, men der var straks to frivillige, der traadte i deres Sted. Transporten var, som foran nævnt, i høj Grad besværlig, og den var endda nu bleven værre, idet en stor Del af Dækslasten allerede var inddrevet paa Kysten, og der maatte køres hen derover. Efter haardt Arbejde kom Redningsbaaden ud over Revlerne og opnaaede denne Gang heldig Forbindelse med Skibet. Dette laa nu kændret helt over med Ræerne i Vandet, og Besætningen sad surret omkring i Rigningen. Redningen af Besætningen var meget vanskelig og varede længe. En Mand af den strandede Besætning blev revet over Bord af en Braadsø, og man saa ikke noget til ham. Et Kvarters Tid efter fik en af Besætningen, der var kommen om Bord i Redningsbaaden, Øje paa den overbordskyllede Mand, og han haledes hen til Redningsbaaden, men Livet var da borte. I Løbet af en Time var 12 Mand af Besætningen kommen om Bord i Baaden, og Vandet i denne stod da op til Tofterne. En af Redningsbaadens Mandskab fik et Slag i Hovedet af det strandede Skibs Forgrejter under en Slingring og blev utjenstdygtig. Redningsbaaden naaede heldig Land med de 12 skibbrudne Kl. 2³/₄ Eftermiddag.

Gl. Skagens Redningsbaad var imidlertid kommet til Stede og blev transporteret et godt Stykke til Luvart af Strandingsstedet. Foruden de to forannævnte af Gl. Skagens faste Mandskab meldte der sig straks 10 frivillige. Baaden bragtes

heldig i Vandet, men ved at gaa ud over 2. Revle blev den ramt af en saa kraftig Braadse, at den blev sat tilbage, og Roret blev brækket. Redningsbaaden maatte derfor paany landsættes, og man fik bragt det til Baaden hørende Reserveror til Stede, hvorefter den paany blev sat ud, men det gik akkurat ligesom første Gang, Roret brækkedes, og Baaden maatte paany sættes paa Land.

Straks da Hestene havde bragt Spirbakkens Baad op til Luvart 2. Gang, vendte de tilbage for at føre Kandestedernes Baad vestefter. Kun 6 af Stationens Mandskab var tjenlige til at gaa ud med Baaden igen, de øvrige 6 var saa medtagne, at de ikke kunde gaa med, men ogsaa her meldte der sig straks frivillige. Efter store Anstrengelser lykkedes det Baaden at komme over Revlerne ud til det strandede Skib, paa hvilket der endnu befandt sig 7 Mand fastsurret i Rigningen. Af disse kom de 4 ved egen Hjælp ned i Redningsbaaden, medens 2 var saa forkomne, at de ikke kunde røre sig af Stedet. En af Besætningen i Redningsbaaden, *Christoffer Dalsgaard* af Gl. Skagen, entrede da ved Hjælp af en fra Nokken af Fokkeraaen nedhængende Tovende op paa Raaen, kom derefter ind til Rækken, hvor den ene Mand sad fastsurret, løste denne og entrede ud ad Raaen, hvorfra han firede Manden ned i Redningsbaaden. Det samme gentog han en Gang til med en anden Mand, hvorimod den 7de tilbageværende Mand af Besætningen, en ældre Baadsmand, da allerede havde været død i flere Timer, fastsurret i Rigningen. Redningsbaaden gik derpaa til Land, som den heldigt naaede Kl. 6 Eftermiddag. Det var et langvarigt og besværligt Redningsforetagende, men det vandt ogsaa almindelig Paaskønnelse. Ovennævnte *Christoffer Dalsgaard* blev hædret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt med den svenske Guldmedalje »För berömliga Gärningar«, og baade den danske og den svenske Regering uddelte rigelige Pengebelønninger til alle dem, som havde deltaget i Virksomheden. —

Den 24. Februar 1918 Kl. 5 Eftermiddag blev der telefoneret fra Højen Fyr til Redningsstationerne Skagen og Gl. Skagen, at der kort forinden var strandet en Dampner noget Øst for Fyret.

Ved Stationen Gl. Skagen mødte Mandskabet og Transporthestene Kl. 5½ Eftermiddag, hvorefter Redningsbaaden kørtes til Stranden og bragtes flot. Den roedes derefter udenfor 2. Revle og Øst efter, hvor Skibet fandtes staaende 4 km fra Stationen mellem 2. og 3. Revle, ca. 400 m fra Land, med Forstavnen i NV.

Ankerdrægget blev kastet, og Redningsbaaden firedes ned mod Skibet, med hvilket der opnaaedes Forbindelse ved Hjælp af et Kastelod. En af Skibets Officerer kom ned i Redningsbaaden, men der blev ikke tilladt flere at forlade Skibet, og Baaden gik derfor til Land, som naaedes Kl. 7.

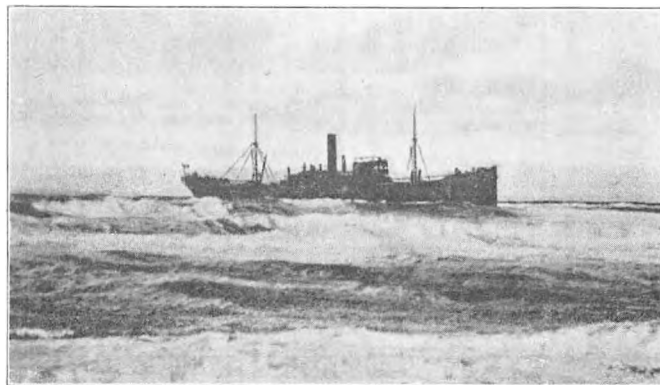
Ved Stationen Skagen førtes Redningsbaaden til Strandingsstedet, hvor den bragtes flot Kl. 6½ Eftermiddag, og kom heldig ud til Skibet, men da ingen vilde forlade dette, holdt Baaden paa Land og blev ophalet paa Stranden.

I Løbet af Natten sprang Vinden om i Nord, og Kl. 7 Formiddag blæste det en frisk Kuling, og der blev høj Sø paa alle Revler. Da det befrygtedes, at den om Bord værende store Besætning ikke kunde rummes i de to tilstedeværende Redningsbaade, gik 6 af Besætningen, hørende til Skagens Redningsbaad, fra og tog til Skagen, for at sætte den derværende Motor-Redningsbaad i Virksomhed.

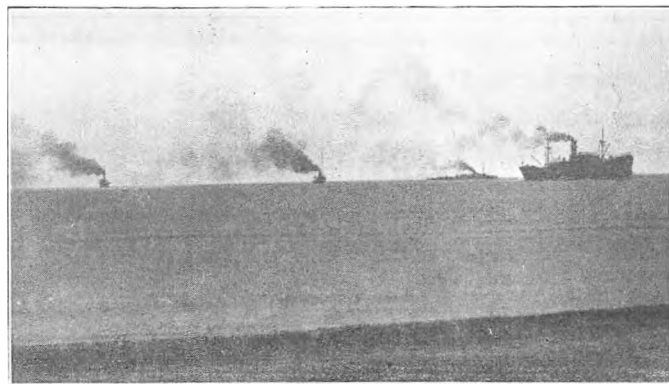
Gl. Skagens Redningsbaad gik ud Kl. 7½ Formiddag, og ankom heldig til Skibet, i hvis Nærhed Ankerdrægget kastedes. Der opnaaedes heldig Forbindelse med Skibet, men det var meget vanskeligt at ligge ved dette, da det stod med Forstavnen lige mod Søen, og denne brød stærkt langs Siderne. Det lykkedes at faa 15 Mand, 3 Kvinder og 2 Børn med i Redningsbaaden, hvorefter denne roede til Land, som naaedes Kl. 8½ Formiddag. Noget efter roede Redningsbaaden ud



Redningsbaaden lunder med skibbrudne fra „Igotz Mendi“.



„Igotz Mendi“s Stranding.



Bjergningsdampere ved „Igotz Mendi“.



Internerede tyske Marinere fra „Igotz Mendi“ i Skagen.

paany og optog en Officer, der landsattes, men da nu ikke flere vilde forlade Skibet, blev Redningsbaaden ophalet og hensat paa Stranden.

Til Betjening af Skagens Redningsbaad antoges i Stedet for de 6 Mand, som var taget bort for at betjene Motor-Redningsbaaden, 4 frivillige, og Kl. 8 Formiddag bragtes Redningsbaaden flot og ankom til Skibet, i hvis Nærhed den opankredes. Der indtoges 12 Mand af de ombordværende, og disse landsattes. Da Mandskabet i Gl. Skagens Redningsbaad meddelte, at den øvrige Besætning nægtede at gaa i Land, blev Redningsbaaden ophalet og holdtes klar paa Stranden.

Motor-Redningsbaaden blev sat i Vandet Kl. 8 Formiddag og bemanded med 6 Mand. Den kom heldig ud og gik for Motoren rundt om Skagens Rev til det strandede Skib, hvor den ankom Kl. 9 $\frac{1}{2}$, men ingen af de ombordværende vilde gaa i Baaden, hvorfor den blev fortojet ved det i Nærheden opankrede Bjergningsdampskib »Viking«. — Kl. 4 Eftermiddag gik Motor-Redningsbaaden atter til Skibet, men der var stadig ingen, som vilde forlade dette. Motor-Redningsbaaden holdt derpaa ud til Krydseren »Heimdal«, som i Mellemtiden var ankommen og laa til Ankers i Nærheden. Da Chefen for Krydseren udtalte, at naar ingen vilde forlade Skibet, kunde Redningsbaaden sejle hjem, holdt denne derpaa rundt om Revet og sejlede tilbage til Havnen, hvor den ankom Kl. 6 Eftermiddag.

Da Vinden om Eftermiddagen løjede helt af, og Søen var rolig, blev Skagens og Gl. Skagens Redningsbaade kørt tilbage til deres respektive Stationer, hvor alt bragtes i Orden.

Det strandede Skib var Dampskibet »Igotz Mendi« af Bilbao. Skibet var kapret af det tyske Orlogsskib »Wolf«, og under Kommando af Kaptajn Rose. Skibet, som var ca. 4600 Brutto Registertons, var nu paa Rejse til Kiel med ca. 90 Mennesker om Bord, hvoriblandt en Del Pasagerer og Besætninger fra sænkede Skibe, den spanske Besætning og den tyske Prise-Besætning. Grunden til Strandingen angaves at være Taage.

Den 26. Februar Kl. 12 Middag blev der hejst Nødsignal om Bord i den strandede Damp, og Bestyreren gav da Ordre til at sætte Skagens og Gl. Skagens Redningsbaade, saavel som Motor-Redningsbaaden ved Skagens Havn, i Bevægelse. Det blæste en haard Kuling af VNV. med høj Sø paa alle Revlerne.

Mandskabet ved Gl. Skagen mødte hurtigt og kørte Redningsbaaden til Stranden, hvor den blev læsset af og sat i Søen. Den roedes derefter udenfor 2. Revle og Øst efter til det strandede Skib, som nu var svajet rundt og stod med Stævnen mod SO. Ankerdrægget kastedes, og Baaden firedes ned mod Skibet, hvormed der opnaaedes Forbindelse. Der blev nu indtaget 15 Mand, men paa Grund af de vanskelige Forhold ved Skibet, turde man ikke medtage flere, og Redningsbaaden blev da roet til Land, som heldigt naaedes Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag.

Til Betjening af Skagens Redningsbaad i Stedet for de 6 Mand, der betjente Motorredningsbaaden, blev antaget 5 frivillige, og Baaden kørtes til Strandingsstedet, hvor den bragtes flot Kl. 1 Eftermiddag og kom heldig ud til Skibet. Med en Del Besvær lykkedes det at indtage 13 Mand af Skibets spanske Besætning, men der var ikke flere, som vilde forlade Skibet. Paa Grund af den høje Sø kunde Ankeret ikke lattes, hvorfor Drægtovet kappedes, og Baaden holdt til Land, som heldigt naaedes et langt Stykke i Læ af Strandingsstedet. Baaden blev derefter bragt til Stationen, hvor alt bragtes i Orden til Brug paany.

Motor-Redningsbaaden udgik fra Skagens Havn Kl. 12 Middag og stod rundt om Skagens Rev til det strandede Skib. Trods den haarde Kuling og høje Sø gik Baaden med god Fart ud til Skibet; men da ingen af de tilbageværende vilde for-

lade dette, forlod Redningsbaaden det strandede Skib og holdt efter Skagens Havn, hvor den ankom Kl. 3¹/₂ Eftermiddag.

Den 27. Februar 1918 Kl. 3 Formiddag blæste det en orkanagtig Storm af NV., og Søen var meget høj. Bestyreren gav da straks gennem Telefonen Ordre til at bringe Skagens og Gl. Skagens Redningsbaade til Strandingsstedet.

Mandskabet ved Stationen Gl. Skagen gav Møde Kl. 4 Formiddag og bragte Baaden til Havet, men Søen var da imidlertid saa voldsom, at det ikke var muligt at gaa ud med Redningsbaaden, og Bestyreren beordrede da Mandskabet til at afvente en Bedring af Forholdene; en saadan Bedring vilde nemlig rimeligvis indtræffe ved indtrædende Lavvande. Ligeledes gav Bestyreren Ordre til at bringe Raketapparaterne til Stede, men de kom dog ikke til Anvendelse, da Strømmen langs Kysten var saa stærk, at Linerne ikke vilde kunne holdes klare.

Ved Stationen Skagen bragtes Redningsbaaden ogsaa til Stede paa Strandingsstedet, men den maatte ogsaa afvente en Forandring af Forholdene. Saadan Bedring indtraf Kl. 11 Formiddag, og Baaden bragtes da flot. Den kom heldigt ud til Skibet, og med stort Besvær lykkedes det at indtage 15 Mand. Ankeret kunde paa Grund af de vanskelige Forhold ikke lettes, hvorfor Ankertovet kappedes, og Baaden holdt paa Land, som heldigt naaedes Kl. 12 Middag.

Imidlertid gik Gl. Skagens Redningsbaad ud og opnaaede ogsaa heldig Forbindelse med Skibet, hvorfra Resten af Besætningen indtoges, ialt 11 Mand. Drægtovet maatte ogsaa her kappes, og Baaden kom heldig i Land Kl. 12¹/₂ Eftm.

Da nu hele det strandede Skibs Besætning var reddet, og der saaledes ikke var mere at udrette, førtes de 10 Redningsbaade tilbage til deres Stationer, hvor alt bragtes i Orden.

Ialt toges der 88 Mand i Land med Redningsbaadene, deraf 40 med Skagens og 48 med Gl. Skagens Redningsbaad. —

Som Paaskønnelse af Redningsvæsenets Virksomhed ved »Igotz Mendi«s Stranding tildelte den spanske Regering Opsynsmanden ved Stationen Gl. Skagen den spanske Fortjenstmedalje i Sølv, Opsynsmanden og Mandskabet ved Stationen Skagen, Mandskabet ved Stationen Gl. Skagen samt 8 Skagenfiskere, der frivilligt deltog i Redningsarbejdet, den spanske Redningsmedalje i Sølv. En Privatmand i Tyskland skænkede Mandskaberne ved Skagen og Gl. Skagen 4,000 Kr. til Deling, ligesom Rederiet for det strandede Skib tilstillede de samme Mandskaber 3,000 Kr. samt skænkede Opsynsmændene ved de 2 Stationer hver et Sølvbæger med Inskription. —

Den 5. Februar 1919 Kl. 7¹/₂ Eftermiddag strandede Damptrawleren »Brita« af Gøteborg ud for Højen Fyr. Strandingen blev kort efter meldt til Redningsbestyreren, og da det blæste en frisk Kuling af SV. med en Del Sø paa Revlerne beordrede Bestyreren saavel Skagens som Gl. Skagens Redningsbaade til Strandingsstedet.

Da Gl. Skagens Redningsbaad var bleven bragt ned til Stranden, sprang Vinden pludselig om til NO. og kulede op. Baaden blev da transporteret 4 km Øst efter et Stykke til Luvart af Strandingsstedet, og roet ud til Skibet, som stod midt paa 2. Revle ca. 400 m fra Land med Agterenden ret imod Søen, saa det var meget vanskeligt at faa Forbindelse med Skibet, da Søen brød langs begge dets Sider. Saavel Fordrægget som Ankerdrægget blev kastet til Luvart af Skibet, og Baaden fret hen imod dette, men det var umuligt at lægge til. Ved Hjælp af et Kastedræg opnaaede man Forbindelse med Skibets Baad, der laa ved Siden, men Baadens Fangeline sprængtes, saa Redningsbaaden drev fra igen. Endelig fik Redningsbaadens Besætning fat i en fra Skibet udfiret Bøje, og ved Hjælp af denne halede

man Redningsbaaden saa nær som muligt ind til Skibet, med hvilket der opnaaedes yderligere Forbindelse ved et om Bord kastet Dræg. Den strandede Besætning sprang nu en efter en over Bord med en Line om Livet og haledes til Redningsbaaden, men det tog lang Tid, da Baaden stadig blev slaaget bort fra Skibet.

Da 7 af Skibets Besætning paa den Maade var optaget i Gl. Skagens Redningsbaad, ankom Skagens Redningsbaad, og da de 7 reddede Mænd var meget forkomne, besluttede man at landsætte disse og overlade den oprettede Forbindelse til Skagens-Baaden. Gl. Skagens Redningsbaad holdt derefter paa Land, idet man stak Drægtovene fra sig, og Baaden landede Kl. 11. Det var et meget farefuldt Redningsforetagende, og under Virksomheden blev 4 Aarer brækket, ligesom der mistedes 2 Ankerdræg med 2 Drægtove, 1 Forhaler til Drægtov samt 1 Kastedræg med 1 Line. Redningsbaaden transporteredes derefter hjem til Stationen, men da Mandskabet var træt og gennemblødt, blev Baadens Rengøring udsat til den paafølgende Dag. Mandskabet mødte da igen og bragte alt i Orden.

Da Opsynsmanden ved Skagens Station Kl. 7 $\frac{1}{2}$ havde modtaget Ordre fra Bestyreren om at sætte Redningsbaaden i Bevægelse, gik der hurtigt Bud til Mandskabet og Transporthestene, som mødte ved Stationshuset, og saa hurtigt det kunde ske, førtes Redningsbaaden til Strandingsstedet.

Baaden roedes udenfor alle Revler og holdt derefter ned til det strandede Skib, med hvilket den under stort Besvær fik Forbindelse, og optog derefter Resten af det strandede Skibs Besætning, ialt 3 Mand, paa samme Maade som sket med Gl. Skagens Redningsbaad, og der landedes med disse Kl. 11 $\frac{1}{2}$.

Da Baaden var landsat, læssedes den, men det var en meget besværlig og anstrengende Transport til Stationshuset, som naaedes Kl. 12 $\frac{1}{2}$. Alt Materiellet bragtes i Orden til Brug paany, hvorefter Mandskabet hjemsendtes.

Aarsagen til Strandingen var fejl Gisning af Afstanden fra Land og uformodet Strømsætning.

For Virksomheden ved denne Stranding skænkede en Privatmand Mandskabet ved Stationen Gl. Skagen 200 Kr. i Belønning, og den svenske Regering skænkede Mandskaberne ved Gl. Skagen og Skagen 890 Kr. til Deling og Baadformændene ved de 2 Stationer hver et Sølvbæger med Inskription. Fra Skibets Rederi modtog de 2 Mandskaber ca. 1000 Kr. til Deling. —

Der maa endnu omtales en Virksomhed ved Skagen. Resultatet deraf var sørgeligt, idet omtrent hele Besætningen druknede, men det af Mandskabet udviste Mod og dets Udholdenhed er Omtale værd. Det var ved Briggen »Speed« af Sandefjord, paa Rejse fra Goole til Frederiksstad i Ballast.

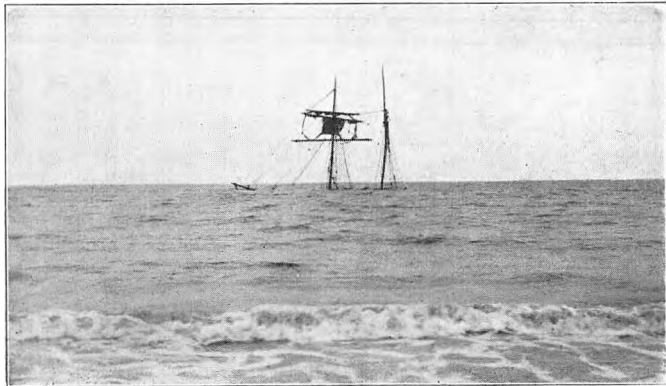
Det blæste om Aftenen den 30. Januar 1909 en orkanagtig Snestorm af NO., og Søen var ualmindelig høj paa Kysten. Man var klar over, at hvis der med disse Forhold skulde indtræffe en Stranding, da vilde det være forbunden med store Vanskeligheder at redde Besætningen. Men Forberedelserne blev trufne, Vagten blev sendt ud, og desværre skulde den snart faa noget at berette. Ved Nitiden bemærkedes et Sejlskib inde i Nærheden af Revlerne, og da det straks stod klart for Vagten, at Stranding var uundgaaelig, ilede den ene Vagtmand hurtigt til den nærmeste Alarmeringsstation og telefonerede til Redningsstationen i Gl. Skagen om hurtigst muligt at komme med Redningsapparaterne. Mandskabet og Hestene blev hurtig sammenkaldt, 2 Par Heste blev yderligere rekvireret gennem Telefonen fra Skagen. Raketapparaterne læssedes paa Vogne, og Turen gik med dem igennem de uvejsomme Klitter, da det var ugørligt at færdes langs Stranden, idet den høje Sø gik helt op mod Klitbakkerne. Af samme Grund undlod Rednings-



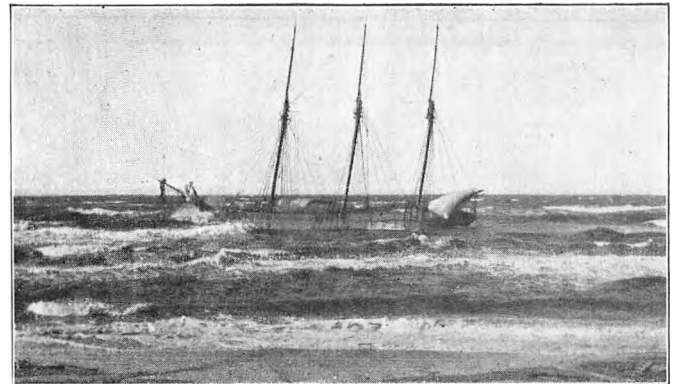
Strandet 4mastet Skonnert ved Skagen.



En Bjergningsbaad kommer ind fra en strandet 5mastet Skonnert.



„Martin“s Stranding ved Hulsig.



Strandet 3mastet Skonnert ved Gl. Skagen.

folkene at benytte den i Gl. Skagen stationerede Redningsbaad, men kørte i Hast til den $\frac{1}{2}$ Mil vestligere værende Baad. Her havde de 2 Vagtmænd givet Møde og gjort alt klar til Udrykning, ligesom de havde affyret Signalarakter for at tilkæde de skibbrudne, at de var bemærkede, og at Hjælpen var undervejs. Redningsbaaden kørtes i al Hast til Stranden $\frac{1}{8}$ Mil til Luvart af det strandede Skib, og der gjordes Anstalter til at sætte den ud. 4 Gange forsøgte det at sætte den ud, men den høje Braadsø slog den stadig tilbage paa Stranden. Der blev saa tilkaldt Assistance, der beredvilligt blev ydet af de tilstedekomne Fiskere, og det lykkedes da at faa Baaden ud, men det var lige ved, at en af de hjælpsomme Mænd var bleven knust under Baaden. Under store Anstrengelser kæmpede Baaden sig nu frem imod den fraadende Braadsø, og det lykkedes at komme ud i Nærheden af Skibet. Et Stykke til Luvart af dette, som stod i en Afstand af omtrent 200 Favne fra Land med Agterenden ind mod Sfrandsbredden, kastedes Ankeret, og der sakkedes ned i Læ af Skibet. Det stakkels Mandskab, som sad fastsurret i Rigningen, saa nu Hjælpen komme, men desværre skulde de snart skuffes. Der løb en rivende Strøm vestefter, og Ankeret vilde derfor ikke holde, men Baaden drev hurtigt i Læ, og trods alle Anstrengelser var det umuligt at ro Baaden op til Skibet. Ankertovet maatte slippes, og Redningsbaaden landede $\frac{1}{4}$ Mil i Læ af Skibet.

Det var nu klart at se, at al den Hjælp, som kunde skaffes, var nødvendig, og der sendtes en Mand til den nærmeste Kysttelefonstation i Spirbakken for at tilkalde Skagens Redningsbaad, ligesom der alt tidligere var telefoneret til Redningsstationen Kandestederne, om ogsaa at komme med Redningsbaaden derfra. Klokken var da bleven 11 om Aftenen, og nu kom Vognene med Raketapparaterne, der havde haft en højst besværlig Tur. Man gik da i Gang med at anvende disse. Raketstativet blev opstillet, og snart hvilede en dobbelt Raket ud mod Skibet, men den naaede ikke ud. Dette skete derimod med den næste Raket, som lagde Linen lige over Skibets Rigning. Alt gjordes klar til Udhaling af det øvrige Materiel, men den uheldige Besætning formaaede ikke at hale det ud, da den rivende Strøm førte Linen langt mod Læ, saa at Mandskabet i Land heller knapt formaaede at holde den, og det var snart klart for Redningsmandskabet, at Redning ved Raketapparaterne var en komplet Umulighed paa Grund af den haarde Strøm.

Der var saa ikke andet at gøre, end at gaa til Redningsbaaden igen, og Mandskabet gav sig straks i Gang med at faa den transporteret op til Luvart langs med Stranden. Det var et yderst livsfarligt Foretagende, da Søen skyllede helt op under Mandskabet og Hestene og flere Gange truede med at vælte Vognen, hvorpaa Baaden befandt sig. Til sidst kom der en vældig Braadsø, som væltede en Vogn med Aarer og andet løst Materiel, som saa drev løst omkring paa Stranden, og Redningsbaaden kørte fast og kunde ikke rokkes af Stedet. Skaglerne maatte kappes for at faa Hestene bragt op i Sikkerhed, og Redningsmandskabet maatte ved Hjælp af Tove hales op i Klitterne. Redningsbaaden maatte priggives og lades tilbage paa Stranden, da det var aldeles ugørligt at faa den bjerget op med den forfærdelige Sø.

Ved Redningsstationen Kandestederne var Melding om Strandingen modtaget straks efter, at denne var sket. Da Skibet imidlertid stod $1\frac{1}{2}$ Mil til Luvart for Stationen, og da Stranden var aldeles ufrømmelig, besluttedes det at tage den betydelig nærmere værende Redningsbaad ved Spirbakken. Det blev imidlertid en haard og besværlig Transport, saavel for Mennesker som for Dyr, op imod den haarde Snestorm, og først Kl. $1\frac{1}{2}$ om Natten naaedes Strandingsstedet. Redningsmandskabet gjorde sig hurtigt klar til at gaa ud, men da kom Gl. Skagens Mand-

skab til Stede, efter netop at have maattet lade deres egen Baad i Stikken. De tilbød straks at gaa ud med den nys tilstedekomne Baad, idet de forment, at de alt havde været ved Skibet en Gang og derfor var bedst kendt med Forholdene derude, og da dette maatte indrømmes, blev Redningsbaaden dem overladt. En af Mandskabet var dog saa medtaget, at han ikke kunde mere, men han blev straks erstattet af en af Kandestedernes Mandskab. Ved kraftig Hjælp fra alle de tilstedeværende blev Baaden bragt flot, og der blev kæmpet haardt for at naa ud til de stakkels Søfolk, hvis stadige Raab om Hjælp af Stormen førtes ind over Land. Søen var snarere tiltaget end aftaget, og den brød ustandselig hen over Redningsbaaden, som flere Gange blev aldeles fyldt, og til Tider var den helt forsvunden for Tilskuernes Øjne. Kampen var for ulige, Braadsøerne kunde ikke overvindes, og da Baaden efterhaanden af Strømmen var sat betydeligt mod Læ, var der ikke andet at gøre end paany at søge Land, som naaedes Kl. 3 om Morgenen $\frac{1}{4}$ Mil i Læ af Strandingsstedet.

Ved Stationen Skagen blev der som anført Kl. 11 $\frac{1}{2}$ tilkaldt Hjælp, og i al Hast blev Mandskab og Heste tilkaldt, og de begav sig til Nordstranden, hvor Redningsbaaden var. Man havde 1 $\frac{3}{4}$ Mil til Strandingsstedet, men det var mod Læ; dog var Transporten besværlig, da den maatte ske gennem Klitterne. Da Baaden var kommen paa Stranden $\frac{1}{8}$ Mil til Luvart af Skibet, blev den sat ud. Ogsaa for dette Mandskab var det besværligt at komme ud over Revlerne, flere Aarer brækkedes, men de blev hurtigt erstattede af de medbragte Reserveaarer. Da Baaden var kommen et Stykke til Luvart af Skibet, kastedes Ankeret. Det første Ankertov kunde ikke række ned til Skibet, saa der blev knobt et andet til, men Strømmen var saa stærk, at Baaden ikke kunde styres ind under det strandede Skib; den drev i Læ, hvorfor Ankertovet maatte slippes, og Redningsbaaden søgte Land, som naaedes 400 Favne i Læ af Vraget. Redningsbaaden bjergedes op og læssedes, og i al Hast gik Transporten op til Luvart igen, og da den var kommen op til sit forrige Udgangssted, blev den gjort klar til at sættes ud igen, efter at den var blevet forsynet med nyt Anker og Ankertove. Under Afæsningen af Baaden kom der Bud, at Skibet nu var begyndt at skilles ad, og at der allerede var dreven flere Lig i Land. Redningsbaaden gik dog ud igen, men da den kom ud i Læ af Vraget, kunde det ses, at der ikke var flere Mennesker paa dette, og den landsattes da paa samme Sted som første Gang. Der var nu ikke mere at udrette, og Redningsmandskabet kørte saa hjem til Skagen med Redningsbaaden, men først om Eftermiddagen Kl. 1 var Mandskabet saa vidt, at det kunde gives fri.

Vraget af det gamle Skib havde ikke kunnet holde længere sammen, og de ulykkelige Søfolk kastedes alle, ialt 8 Mand, i Havet, men da de var iført Redningsbælter, drev de forholdsvist hurtig i Land. Kystboerne stod klar til at tage dem, i Kæder vadede de ud i Braaddet og fik de livløse Mennesker op paa Stranden, hvor der foretoges Oplivningsforsøg, men alt forgæves, kun een Mand, nemlig Skibets 1. Styrmand, lykkedes det at kalde tilbage til Livet, og han kørtes i Hast til Skagen for at faa den fornødne Pleje.

Det var en haard Nat for Skagboerne, som her maatte se alle deres Anstrængelser være forgæves, og de havde kun den Trøst i Sorgen, at de ikke havde ladet det mangle paa Mod og Udholdenhed for at fravryste Havet dets Bytte. — Den norske Regering viste ogsaa sin Paaskønnelse ved at tildele baade Mandskaberne ved Skagen og Gl. Skagen Pengebelønninger, og begge Stationers Opsynsmænd modtog en Skrivelse med en smukt udtalt Tak for den udviste Iver.

Det er ogsaa vanskeligt ved Stationen Gl. Skagen at fremdrage nogle af de Mænd, der har gjort sig særlig fortjent, thi det har alle, som har været ansat ved denne Station, og det Antal Mennesker, som hver af dem har været med til at redde, nævnes med flere Hundrede.



Rudolph Lauritz Julius Jeckel var født den 7. Oktober 1835. Tidligt gjorde han sig bemærket ved Redning af skibbrudne og havde allerede før sin Ansættelse i Redningsvæsenet faaet Medaljen for Druknedes Redning samt en engelsk og en tysk Redningsmedalje. Da Stationen Gl. Skagen blev oprettet i 1869, blev han Opsynsmand ved denne og ledede med stor Dygtighed Stationens og de senere tilkomne Bistationers Affærer til sin Død den 11. Marts 1900. I sin 31-aarige Virksomhed var han 48 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet, hvorved 417 skibbrudne reddedes. I 1887 var han bleven dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Thomas Christoffer Andersen blev ansat som Baadmand d. 1. Januar 1873 og afskedigedes den 1. April 1907, efter at han var kommen til Skade under Virksomhed ved Redningsbaaden. Han havde da deltaget 42 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 358 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han døde den 30. Marts 1922.



Christian Pedersen blev ogsaa ansat ved Stationens Oprettelse som Baadmand og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1906, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. I sin 37-aarige Virksomhed deltog han 50 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 417 skibbrudne. Han var som Belønning for sin udmærkede Tjeneste dekoreret med Dannebrogskorset, Fortjenstmedaljen i Sølv og Jubilæumsmedaljen. Han døde den 22. Juni 1918. —



Christian Rasmussen ansattes ligeledes som Baadmand ved Stationen ved dennes Oprettelse, og hans Navn vil altid staa med Hæder for det Mod, som han har udvist. Allerede før han kom i Redningsvæsenets Tjeneste, gjorde han sig bemærket, og i 1866 fik den da 24-aarige Mand Medaljen for Druknedes Redning og en russisk Redningsmedalje for sin heltemodige Optræden ved den russiske Skonnert »Peter & Sophie«s Stranding. Af foranstaaende Beretning om Skonnerten »Haabet«s Stranding vil det ses, hvorledes han ogsaa ved denne Lejlighed viste sit Heltemod, og hvorfor han blev belønnet med Dannebrogskorset, ligesom han modtog andre Hædersbevisninger fra »Den almindelige danske Skibsførerforening« og »Foreningen for Søfartens Fremme«. Den 1. Oktober 1906 tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed og blev da dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv, tidligere havde han faaet Jubilæumsmedaljen. I sin 37-aarige Virksomhed havde han deltaget 48 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redning af 414 skibbrudne. Han døde den 24. Marts 1909.



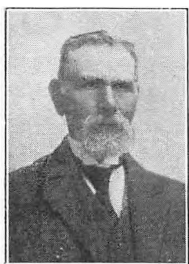
Jens Rasmussen blev Fører af Redningsbaaden ved Stationens Oprettelse, og af alle var han anerkendt som en ualmindelig dygtig Formand. Det skyldes ikke mindst hans udmærkede Førerskab, at Redningsstationen har hentet sig saa stor Hæder for Redning af skibbrudne. Han beklædte Stillingen til 1. Oktober 1907, han havde da tjent Redningsvæsenet trofast i 38 Aar, og kun Svagelighed nødte ham til at trække sig tilbage. Han har deltaget i 50 Redningsforetagender med Redningsbaaden og 1 med Raketapparatet, hvorved 433 skibbrudne reddedes. Sammen med Lars Kruse modtog han i 1874 Fortjenstmedaljen i Sølv, ligeledes fik de begge samtidig Dannebrogskorset i 1882, og desforuden bar han Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han døde den 22. Juli 1914. —



Peter Dige Jensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1876 og afskedigedes paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1908. Han døde den 3. Oktober 1909. I Tjenestetiden deltog han 41 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 360 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. —



Hans Christian Hansen Ruth blev ansat som Baadmand den 1. April 1885, og siden 1. December 1905 har han været Op-synsmand ved Stationen. Han har deltaget i 36 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 293 skibbrudne er bleven reddet og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jens Christian Christensen Møller blev ansat som Baadmand den 1. Marts 1889 og blev Formand for Redningsbaaden den 1. Oktober 1907, hvilken Plads han beklædte til den 1. Oktober 1924, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Han har deltaget i 31 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 256 skibbrudne er bleven reddet, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og en spansk Redningsmedalje. —

Stationen Kandestederne

oprettedes da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1850 ankom en i København bygget Redningsbaad til Stationen, og samme Aar ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, ligesom der opførtes et Baadhus, dette blev senere ombygget i 1860 og 1882 og udvidedes i 1893. I 1882 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og den ældre Baad førtes til den nyoprettede Bistation ved Skiveren. I 1892 ankom der atter en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og den tidligere Baad anbragtes ved Skiveren. I Oktober 1924 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den ældre Baad anbragtes ved Skiveren.

Til Stationen Kandestederne hører en Bistation, som er forsynet med Redningsbaad, nemlig ovennævnte Station Skiveren, som oprettedes i 1882, da der opførtes et Baadhus, som blev udvidet i 1893. I Aarene 1884, 1887, 1892 og 1924 skiftedes Redningsbaaden ved Stationen med nyere Baade, som var udskiftet ved andre Stationer.

Fra 1895 til 1911 har der endvidere hørt en med Redningsbaad forsynet Bistation ved Karred til Kandestederne, men denne Station nedlagdes i Henhold til Finansloven for 1911—12, og Redningsbaaden og Materiellet førtes til den fra 1. Oktober 1911 oprettede ny Station i Sæby.

Den første Opsynsmand ved Stationen Kandestederne var Forbjergger og senere Fiskerikontrollør Bertel Andersen, Dbmd. m. fl. Medaljer, der var ansat fra Stationens Oprettelse til den 1. April 1858, da han afløstes af Skibsfører W. Rheinländer, M. f. Dr. Redn., m. fl. Medaljer, som var ansat til 1. November 1870, da han døde. Han efterfulgtes af hidtilværende Baadmand ved Stationen Jens Pedersen, Dbm., der var Opsynsmand til 1. November 1892, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed og døde den 15. September 1899. Derefter blev Stationens hidtilværende Baadformand Christen Chr. Jensen Høgenhaug, Dbmd., p. p., Opsynsmand indtil den 1. Oktober 1909, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Gaardejer Peter Petersen Hjorth.

Ved Stationen Kandestederne har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

26—10	1852. Skonnert »Concordia« af Frederiksstad ..	2	Mand reddet, Raketapp.
9—11	— Jagt »Freundschaft« af Ribe	3	— — —
13—1	1859. Galease »Lene« af Sønderho	5	— — Redningsb.
3—4	— Skonnert »Owen« af Port Madoc	7	— — —
12—3	1861. Brig »Dronning Caroline Amalie« af Laurvig	7	— — —

27—2	1863.	Barkskib »Arturshof« af Danzig	11	Mand reddet, Redningsb.
23—3	—	Barkskib »Zephyr« af Christiania	24	— — —
2—2	1864.	Skonnert »Emma« af Memel	7	— — —
22—12	1865.	Brig »Heinrich« af Greifswalde	7	— — —
2—4	1867.	Slup »Frithjof« af Varberg	1	— — —
1—10	1868.	Barkskib »Henriette« af Rostock	1	— — —
13—11	1869.	Dampskib »Orion« af Lübeck	8	— — —
12—4	1870.	Brig »Josephine« af London	8	— — —
19—3	1872.	Kuf »Catharine« af Iheringsfehn	3	— — —
18—7	—	Brig »William Penn« af Sunderland	2	— — —
29—9	—	Skonnertbrig »Salvador« af Sandefjord	6	— — —
3—3	1878.	Brig »Dora« af Slitehamn	7	— — —
7—12	—	Skonnert »Courier« af Greifwalde	7	— — —
16—12	1879.	Skonnert »Emilie« af Strømstad	6	— — —
16—11	1881.	Bark »Amphitrite« af Memel	11	— — —
4—8	1882.	Brig »Emilie« af Sandefjord	8	— — —
12—5	1883.	Barkskib »Rapid« af Arendal	10	— — —
3—11	1885.	Skonnert »Ida« af Stathelle	4	— — —
6—7	1887.	Skonnert »Brødrene« af Arendal	1	— — —
28—4	1888.	Skonnert »Anna« af Oude Pekela	5	— — —
30—6	—	Skonnertkuf »Frauke« af Emden	6	— — —
24—2	1891.	Skonnert »Normann« af Hvidsten	6	— — —
8—11	—	Brig »Valborg« af Cimbritshamn	7	— — —
7—2	1894.	Barkskib »Erato« af Sölvisborg	6	— — —
14—5	1895.	Barkskib »Nina« af Christianssand	1	— — —
7—4	1896.	Skonnert »Düsseldorf« af Düsseldorf	5	— — —
1—1	1897.	Barkskib »Carin« af Hernøsand	2	— — —
27—11	1908.	Tjalk »Vriendschap« af Groningen	5	— — —
9—5	1912.	Barkskib »Hans« af Brantevik	8	— — —
29—1	1920.	Skonnert »Martin« af Svendborg	2	— — —

Der er saaledes ved Redningsstationen Kandestederne reddet ialt 209 skibbrudne, og med Undtagelse af de 2 første Tilfælde er de alle reddede med Redningsbaade.

Desforuden har Stationens Redningsapparater i 103 Tilfælde været satte i Bevægelse i Anledning af indtrufne og befrygtede Strandinger.

Blandt de ved Stationen Kandestederne stedfundne Redningsforetagender er under Gl. Skågen omtalt Virksomheden ved Barkskibet »Erato«, ved hvilken Lejlighed ogsaa Kandestederne hæderfuldt medarbejdede, men her skal yderligere fremføres et Par Foretagender.

Den 19. Marts 1872 om Eftermiddagen Kl. 3¼ modtog Opsynsmanden Meddelelse om, at der var strandet et Skib paa Raabjerg Strand omtrent ½ Mil fra Stationen, og at man kunde se 3 Mand paa det sunkne Skib. Det blæste en haard NO. Storm med tæt Snefald. Opsynsmanden fik hurtigt fat i 2 Mand og disse sendt til Rannerød for at beordre det derboende Mandskab og Hestene til at møde snarest muligt ved Kandestederne, og med alle de i Kandestederne værende Beboere, ialt 6 Mand, gik han i Gang med at kaste Sne, saa at Redningsbaaden kunde transporteres til Stranden. Kl. 4½ kom Redningsmandskabet fra Rannerød, men havde ikke Transporthestene med, da det var umuligt at bringe dem til Stationen. Opsynsmanden fik da fat i alle de Heste, som var i Kandestederne, nemlig 3 Par, og med stort Besvær blev de trukket gennem de uhyre Snemasser til Stationshu-

set, hvor de kom Kl. 5 og kørte straks afsted med Redningsbaaden, men i den forfærdelige Snestorm blev Hestene sky, da de kom paa Stranden, og det var umuligt at trække Baaden gennem de ophobede Snedriver. Men uden Betænkning blev Baaden taget af Vognen, sat i Søn, og Hestene sendtes hjem. Redningsbaaden kom lykkelig fra Land, og heldigvis var der en god medgaaende Strøm til Strandingsstedet, saa at Baaden holdt ret imod den høje Braadsø, drev ned mod dette. Da Redningsbaaden var kommen den halve Vej, stødte den mod et Vrag, men heldigvis kom der en høj Braadsø, som friede den fra dette igen. Efter 1½ Times anstrengende Roning ankom Baaden til det strandede Skib, og var ved det første Forsøg saa heldig at redde 3 Mand, en ijerde Mand var allerede om Formiddagen frossen ihjel. Redningsbaaden bragte de 3 Mand i Land Kl. 7¼ om Aftenen i en meget forkommen Tilstand, ligesom Redningsmandskabet ogsaa var meget udmattet efter den besværlige Tur. Det var umuligt at bringe Redningsbaaden tilbage til Stationen, da der ingen Heste kunde komme til Stede, og den blev derfor bragt saa højt op, at den var i Sikkerhed. Det strandede Skib var Kuffen »Catharine« af Iheringsfehn, paa Rejse fra Ostfriesland til Frederiksstad i Ballast. —

Den 29. September 1872 blæste det en meget haard vestlig Storm, og da Opsynsmanden om Morgenen Kl. 4½ kom paa Stranden, saa han, at Forstranden var oversaaet med Vragstykker, og ved at undersøge nærmere, saa han i Morgendæmringen en lille Klynge af Mennesker 150 Favne fra Land til Tider komme til Syne i den høje Braadsø. Hurtig løb Opsynsmanden hjem og fik ved Illud tilkaldt Stationsmandskabet og Ejerne af Transporthestene fra Rannerød, og alle mødte Kl. 6½ om Morgenen. Kl. 6¾ gik Redningsbaaden fra Land, og efter en lang og overordentlig anstrengende Rotur lykkedes det at komme ud til de skibbrudne. Der fandtes ikke det mindste tilbage af Skibsskroget. Ankrene var faldne ned og blevet hængende i Vaterstagene, og begge Skibets Master laa flydende, snart over og snart under Vandet, og de skibbrudne, ialt 6 Mand, havde fastsurret sig til den ene Mast. Efter mange Anstrengelser lykkedes det at faa Forbindelse med de skibbrudne, og de kom alle i Redningsbaaden, efter at denne flere Gange havde lugget mod Vragdele, som ikke kunde ses, og derved faaet en Del Skade, og de landsattes heldig Kl. 8½ Formiddag. Det strandede Skib var Skonnertbriggen »Salvador« af Sandefjord, paa Rejse fra Dysart til Helsingør med Kul.

Den 7. December 1878, Morgen Kl. 8, modtog Opsynsmanden Melding om, at 2 Skibe var indstrandede, det ene ¼ Mil Vest for Stationen og det andet ½ Mil i østlig Retning. Det blæste en Merssejlskuling af NNO., som efterhaanden tiltog i Styrke til en Storm med Snebyger. Mandskabet og Hestene tilsagdes hurtigt, og Redningsbaaden og Raketapparaterne bragtes paa Stranden. Det besluttedes at tage til den vestlige Stranding, som var en Skonnert, der var sunken paa Ydersiden af 3. Revle, omtrent 180 Favne fra Land, og hvor Besætningen havde søgt Tilflugt i Rigningen. Kl. 9¾ Formiddag sattes Redningsbaaden fra Land og kom ud mod 3. Revle, men det var umuligt at borde Skibet eller faa Forbindelse dermed paa Grund af den høje Sø, og Baaden drev i Læ. 5 Gange blev det forsøgt at ro Baaden op, men uden Held, og tilsidst var Baadmandskabet saa udmattet, at der maatte holdes til Land Kl. 1 Eftermiddag. Da Baaden var pumpet læns, blev den læsset paa Vogn og kørtes uden Ophold op til Luvart igen og gik ud med det samme Mandskab igen. Efter stor Anstrengelse lykkedes det at borde Skibet, og der kastedes Liner til Besætningen, som en for en sprang i Havet og haledes ind i Redningsbaaden, de 2 af dem var næsten livløse. Kl. 3¼ Eftermiddag landede Redningsbaaden velbeholden med hele Mandskabet, 7 Mand, og der blev straks truffet

Anstalter til at køre dem i Kvarter, saa de kunde faa fornøden Lægehjælp. Ogsaa Redningsmandskabet var saa forkommen, at de ikke kunde hjælpe til med at bringe Baaden i Hus, men der maatte lejes andet Mandskab dertil. Det strandede Skib var Skonnerten »Courier« af Greifswalde, paa Rejse fra Schiedam til Stettin med Lerjord.

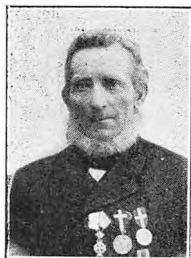
For alle 3 forannævnte Virksomheder modtog Redningsstationens Personale Ekstrabelønninger saavel af den danske som af de paagældende udenlandske Regeringer.

Blandt de Mænd, som særlig har gjort sig fortjent ved Redningsstationen Kandestederne, maa nævnes følgende:

Christen Madsen blev ansat i 1852 som Baadformand ved Stationen, da denne blev oprettet, og styrede Baaden under mange farefulde Redningsforetagender til 1882, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han havde da deltaget 22 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 151 skibbrudne. Som Paaskønnelse for fortjenstfuld Virksomhed var tildelt ham Fortjenstmedaljen i Sølv og en tysk Redningsmedalje. Han døde den 19. November 1897.

Jens Pedersen blev ansat som Baadmand i 1856, og i 1870 blev han Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han beklædte indtil 1892, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 15. September 1899. Han var en dygtig og samvittighedsfuld Leder af Redningsstationen og sparede aldrig sig selv, naar det gjaldt. Han deltog saaledes i alle 3 forannævnte vanskelige Redningsforetagender, men ved det førstnævnte af disse ilede han, skønt ligesom det øvrige Mandskab, udmattet og forkommen, gennem Snedriver den 2 Mil lange Vej til Skagen for at sørge for Lægemidler til de reddede Søfolk, der havde begyndende Koldbrand i Fingrene, og hans Opofrelse hjalp, saa at Søfolkene slap med at miste Neglene paa nogle af Fingrene. Kort efter denne Daad blev han benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. I sin 36-aarige Virksomhed deltog han 28 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 181 skibbrudne.

Mads Christian Larsen blev ansat som Baadmand i 1863 og afskedigedes paa Grund af Alder i 1893. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen og har deltaget i 22 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 142 skibbrudne reddedes. Han døde 9. December 1912.



Christen Jensen Høgenhaug blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1864, avancerede den 1. Oktober 1882 til Baadformand og var endelig Stationens Opsynsmand fra 1. November 1892 til 1. Oktober 1909, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og døde den 26. April 1913. I sin omtrent 46-aarige Virksomhed deltog han 26 Gange med Redningsbaaden i Redning af 149 skibbrudne. Han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv, Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Ole Christian Madsen blev ansat som Baadmand i 1868 og avancerede i 1892 til Fører af Baaden. I 1909 tog han sin Afsked paa Grund af Alder, han havde da deltaget 25 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 134 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



Søren Christensen blev ansat som Baadmand i 1873, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1913, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Han, som er dekoreret med Jubilæumsmedaljen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn, har deltaget i 19 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 113 skibbrudne reddedes.



Peter Madsen blev ansat som Baadmand i 1875, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1913, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Han har deltaget 18 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 112 skibbrudne og er dekoreret med Jubilæumsmedaljen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stationen Tversted

blev oprettet i Henhold til Lov af 9. Februar 1866, og der opførtes samme Aar et Baadhus. Den første Redningsbaad ankom fra Stationen Klitmøller, hvor den havde været siden denne Stations Udvidelse til Baadstation i 1861, men allerede i 1868 afløstes Baaden af en ny, af Skibsbygmester Bonnesen bygget selvrejsende Baad, hvorefter den tidligere Baad afgaves til Stationen Rindby. I 1886 modtoges en Baad fra Stationen Flyvholm, hvor den havde været siden 1882, og den selvrejsende Baad, som ikke egnede sig til Istandsættelse, blev realiseret. I 1889 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Stationen, og den tidligere Baad afgaves til den da oprettede Bistation ved Uggerby. I 1900 ankom atter en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Tversted, og den tidligere afgaves til Stationen Uggerby, hvis ældre Baad realiseredes. Som anført hører til Tversted Bistationen Uggerby, oprettet 1889, da Stationens Baadhus ogsaa opførtes.

Den første Opsynsmand ved Stationen var Toldassistent G. Greisen, der var ansat fra 1. December 1866 til 19. Marts 1882, da han døde og efterfulgtes af Forpagter G. F. Fabricius, ansat til 1. Januar 1885, da han fraflyttede Egnen. Derefter kom Toldassistent Johan Aagaard, der var ansat til 1. Februar 1892, da han ogsaa fraflyttede Egnen og afløstes af hidtilværende Baadmand ved Stationen Anders Christian Sørensen, som beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed og efterfulgtes af Valdemar Emil Sørensen, som endnu indtager Stillingen.

Ved Stationen Tversted har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

5—10	1867.	Skonnert »Zwei Gebrüder« af Barszel ..	5	Mand	reddet,	Redningsb.
3—12	—	Skonnert »Como« af Montrose	2	—	—	—
24—10	1874.	Tjalk »Endragt« af Veendam	6	—	—	—
17—12	—	Dampskib »Victoria« af Gøteborg	29	—	—	—
17—1	1878.	Skonnert »Otto & Frieda« af Rostock	5	—	—	—
15—3	1886.	Skonnert »Miss Wandless« af Carnarvon	5	--	—	—
—	—	Dampskib »Bele« af Gøteborg	18	—	—	—
20—10	1887.	Barkskib »Ljuba« af Mariehamn	11	—	—	—
24—3	1888.	Barkskib »Rolf« af Marstal	1	—	--	—
12—10	1892.	Barkskib »Coriolan« af Frederiksstad ..	11	—	—	—
27—9	1895.	Skonnert »Elizabeth« af Delfzyl	5	—	—	—
11—2	1899.	Barkskib »Mathilde Hennings« af Riga ..	14	—	--	—

Ved Stationerne Tversted og Uggerby er der saaledes ialt reddet 112 skibbrudne, og alle disse er reddede med Redningsbaad.

Desforuden har Redningsapparaterne i 31 Tilfælde været sat i Bevægelse i Anledning af indtrufne og befrygtede Strandinger.

Af de anførte Redningsforetagender kan her nævnes et Par:

Den 17. Januar 1878 om Morgenen Kl. 5 $\frac{1}{2}$ kom der Melding til Stationen, at der var strandet et Skib ud for Vester Tversted. Hurtigst tilsagdes Mandskabet og Hestene, der straks begav sig paa Vej til Strandingsstedet, hvor man ankom Kl. 7 $\frac{1}{4}$. Uagtet det ikke blæste særdeles haardt, var der meget høj Sø, som hidrørte fra den foregaaende Storm. Baaden kom heldig flot og roedes ud til Skibet, som stod med Agterenden mod Land paa Ydersiden af 2. Revle, omtrent 200 Favne fra Land. Den svære Braadsø skyllede uafbrudt hen over Redningsbaaden og fyldte den med Vand, og det var meget vanskeligt at lægge til Siden af det strandede Skib. Under Arbejdet med at hive Kastedræg om Bord i dette skylledes en af Redningsmandskabet ud af Redningsbaaden, men det lykkedes at faa ham reddet ind i denne igen. Efter megen Anstrengelse lykkedes det at faa 3 Mand af Skibets Besætning samt 1 Passager ned i Redningsbaaden, men Kaptajnen, der var i en meget beruset Tilstand, var ikke at formaa til at forlade Skibet, og Redningsbaaden gik derfor til Land med de 4 Mand. Redningsbaaden kørtes paany op til Luvart af Skibet, og da Søen vedblev at være meget høj, blev den atter bragt flot og roet ud til dette, og nu lykkedes det at formaa Kaptajnen til at forlade Skibet, men det var meget besværligt at faa ham ned i Redningsbaaden paa Grund af den Tilstand, han befandt sig i. Det strandede Skib var Skonnerten »Otto & Frieda« af Rostock, paa Rejse fra Bandholm til Belgien med Mallas. —

Om Natten Kl. 1 $\frac{1}{2}$ mellem den 19. og 20. Oktober 1887 strandede Barkskibet »Ljuba« af Mariehamn paa Raabjerg Strand under en forrygende Storm af NV., men først om Morgenen Kl. 7 kom der Melding derom til den nærmestliggende Redningsstation Kandstederne. Øjeblikkelig blev alt gjort klar, Mandskab og Heste blev sammenkaldt, og allerede Kl. 8 afgik Redningsbaaden forspændt med 6 Par Heste samt alle Raketapparater, der blev befordrede paa 3 Vogne, og Kl. 8 $\frac{3}{4}$ ankom man paa Strandingsstedet. Det strandede Skib fandtes da staaende paa 2. Revle, omtrent 150 Favne fra Land, med kappede Master. Bagbordssiden vendte mod Land, og midtskibs var Skibet slaaet i Stykker. Transporten af Redningsbaaden var i høj Grad besværlig, da Søen idelig slog ind mod de høje Klitbakker, men alligevel kom man heldig et godt Stykke til Luvart af Strandingen, hvor Redningsbaaden sættes ud. Den kom heldigt ud over Braaddet paa Revlerne, hvorefter der holdtes ned mod Vraget. Ankomsten i Nærheden af Forskibet blev Ankrene kastede, men den rivende Strøm gjorde, at Ankrene ikke vilde holde. Af yderste Kræfter blev der arbejdet paa at naa op til Vraget, men det viste sig ugørligt, og Mandskabet saa sig derfor nødsaget til at kappe Ankertovene og holde paa Land. Hurtigt blev nye Ankere hentede fra den nærmeste Station, og i Mellemtiden blev Redningsbaaden paany kørt op til Luvart, hvor den atter udsattes, men Strommen var lige haard, den drev i Læ og naaede ikke Forbindelse med Vraget, saa at den atter maatte sættes paa Land, og under Landsætningen fik Baaden betydelig Skade paa Roret, saa den ikke kunde bruges, før et nyt Ror var bragt til Stede. Men Redningsmandskabet var nu ogsaa yderst udmattet. Raketapparaterne, som var ført til Stranden lige ind for Strandingsstedet, blev nu tagne i Brug, og der afsendtes ridende Stafetter til de to nærmeste Redningsstationer, Tversted og Gl. Skagen, med Bud om at komme til Stede med Redningsapparaterne. De første 3 Raketter, som affyredes, fejlede Maalet, men den 4. Raket lagde Linen lige i Hænderne paa den skibbrudne Besætning, der havde søgt Tilflugt agter paa Halvdækket, det eneste Sted paa Vraget, hvor der endnu

var muligt at være. Efter en Tids Forløb lykkedes det at faa de forskellige Liner og Trosser halet ud til Skibet, og alt var klart til at hale Redningsstolen ud, saa at Redningen kunde foregaa, men da kom en af Linerne uklar af et Stykke Vrag, saa den hverken kunde hales frem eller tilbage, og man var nu lige nær.

Ved Stationen Tversted indtraf den ridende Stafet Kl. 11 Formiddag, og gjort bekendt med de foreliggende Forhold, blev der straks gjort klar til Udrykning. Raketapparaterne kørtes iforvejen, og da det tilstrækkelige Antal Heste var mødt, fulgte Redningsbaaden efter. Raketapparaterne ankom paa Strandingsstedet Kl. 1¼ Eftermiddag efter en meget forceret og besværlig Kørsel, og det var netop ligesom den fra Stationen Kandestederne oprettede Forbindelse var bleven uklar og ikke kunde benyttes. Der blev da uopholdelig affyret en Raket, som ogsaa lagde Linen over Vraget, og de to tilstedeværende Redningsmandskaber arbejdede nu paa at faa etableret Forbindelse igen, hvilket ogsaa lykkedes, og man skulde just til at paabegynde Udhalingen af Redningsstolen, da det observeredes, at Tversted Redningsbaad var kommen til Stede et Stykke til Luvart for Vraget, hvorfor det blev besluttet at afvente Resultatet af Redningsbaadens Forsøg. Det havde været en drøj Tur at transportere Baaden, men det var gaaet hurtigt, og ligesaa hurtigt gik det for det brave Mandskab at sætte Baaden ud. Med stor Dygtighed førtes Baaden over Revlen og holdt derpaa ned efter Strandingen, hvor den ankom Kl. 3 om Eftermiddagen. Et lille Dræg blev kastet over og fik fat i Storrigningen, men det var yderst livsfarligt og besværligt at komme Vraget nær, da Vragstumper og Dele af Rigningen drev i store Mængder omkring Skibet, og i Land saa man sig nu nødsaget til at kappe den oprettede Forbindelse, for at Linerne ikke skulde komme i Konflikt med Redningsbaadens Ror og forvalde Ulykke. Efter store Anstrengelser lykkedes det tilsidst at faa den i høj Grad forkomne Skibsbesætning, ialt 11 Mand, halet over i Redningsbaaden, men nu var den farlige Landing tilbage, dog ogsaa denne gennemførtes med stor Dygtighed, og de skibbrudne var da reddede af Dødens Favn. De havde allerede tænkt sig sikre paa at blive Bølgernes Rov, da de saa, at alle de Forsøg, der gjordes for deres Redning, mislykkedes, og stor var deres Taknemlighed overfor den tapre Baadbesætning fra Tversted.

Men endnu en tredie Station, nemlig Gl. Skagen, var ogsaa i Virksomhed og gennemgik lige saa store Besværligheder som de to fornævnte. Her indtraf Meldingen om Strandingen og Anmodningen om at komme til Hjælp ved Middagstid, og øjeblikkelig tilkaldtes Mandskab og Heste. Transporten Vest efter var yderst besværlig og farlig, da Stranden var saa opblødt og Søen saa høj, at den paa mange Steder slog helt op mod Klitbakkerne og rev Sand og Tørv bort fra disse. Da Redningsbaaden passerede Strandingsstedet for at køres et Stykke længere til Luvart, saa der havdes Driverum, saas Tversted Redningsbaad $\frac{1}{2}$ Fjerdingsvej til Luvart i Færd med at gaa ud, men man fortsatte, da det jo ikke kunde vides, om det ikke vilde gaa Tversted-Baaden ligesom Kandestedernes. Noget Vest for Strandingsstedet var Transporten saa godt som umulig. Søen løb saa højt op, at den væltede en Vogn med Aarer og andet til Redningsbaaden hørende Materiel, og Kusken, som sad ovenpaa Læsset, blev kastet ud i Braaddet, men holdt heldigvis fast i Tømmen, og ved tililende Mænds Hjælp blev han reddet, men i meget forslaaet Tilstand. Hestene blev ogsaa slaaet om af Søen, men blev dog rejst igen og vendt ind mod Klitbakkerne. Redningsbaaden havde 6 Par Heste forspændt, men den blev flere Gange standset, da Søen slog de forreste Heste tværs for, og tilsidst maatte man i en Snævring fraspænde de forreste 6 Heste, og ved Hjælp af de andre 6 og Redningsmandskabets store Anstrengelser lykkedes det at faa

Redningsbaaden forbi. Mandskab og Kuske stod ofte i Vand til Brystet og maatte holde sig ved Baad og Heste, naar Søen løb ud fra Anslaget mod Bakkerne, for ikke at blive taget med ud i Braaddet, ligesom der ogsaa løsrev sig større og mindre Stykker af Bakkerne og faldt ned. Da Redningsbaaden var kommen tilstrækkelig til Luvart, gik den ufortøvet ud, og kommen i Nærheden af Strandingen lodes Ankeret falde, men da man trods gentagen Prajen ikke kunde opdage det mindste levende om Bord, maatte man slutte, at Tversted Redningsbaad havde reddet Besætningen, og der holdtes da paa Land. Tversted Redningsmandskab modtog for dette Redningsforetagende Ekstrabelønninger saavel af den danske som af den russiske Regering. —

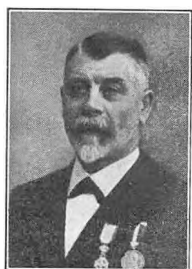
Af de Mænd, som har tjent ved Stationen Tversted, og særlig gjort sig fortjent ved dens Virksomhed, maa nævnes følgende:



Therkild Loth blev ansat ved Stationens Oprettelse og blev straks Formand for Redningsbaaden. Med stor Dygtighed førte han denne ved dens forskellige Virksomheder, og det var ogsaa ham, der førte Baaden ved nysnævnte Redningsforetagende til »Ljuba«. For denne Bedrift modtog han en russisk Redningsmedalje og omtrent samtidig dekoreredes han med den danske Fortjenstmedalje i Sølv, senere fik han Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han afskedigedes paa Grund af Alder den 1. Oktober 1892 og havde da deltaget i 9 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 81 skibbrudne reddedes. Han rejste til Amerika, hvor han tog Ophold hos sine ved Lodsvæsenet ansatte Sønner, men da han havde været der i en halv Snes Aar, længtes han tilbage og rejste atter herhjem. Han døde den 5. Marts 1904, 80 Aar gammel.



Søren Christensen blev ansat ved Stationen Kandestederne i 1858, men maatte tage sin Afsked, da han flyttede til Tversted. Kort Tid efter fik han imidlertid Plads som Baadmand ved denne Station, hvilken han beklædte til 1896, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 11. November 1904. I Tjenestetiden deltog han 20 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 166 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Anders Christian Sørensen blev ansat som Baadmand i 1875, og i 1892 blev han Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed og døde den 23. Oktober 1925. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn og har deltaget i 8 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 70 skibbrudne reddedes.

Martin Christiansen blev ansat som Baadmand i 1874 og beklædte denne Stilling til 1906, da han afskedigedes paa Grund af Alder. Han døde den 30. Juni 1909. I Tjenestetiden deltog han, som var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og med Jubilæumsmedaljen, 7 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 65 skibbrudne.



Jens Christensen Kragh blev ansat som Baadmand i 1875, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1911, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed og døde den 28. Januar 1922. Han har deltaget i 8 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 70 skibbrudne reddedes. Han var dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stationen Lilleheden

blev oprettet i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1890—91 og traadte i Kraft den 1. Oktober 1890. Der ankom da en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som stadig findes ved Stationen, og der opførtes et Baadhus. Stationen er siden 1. April 1926 bleven forsynet med Raketapparater.

Den første Opsynsmand var fhv. Skibsfører Jens Christian Jensen, som beklædte Stillingen til sin Død den 9. December 1906. Han efterfulgtes af Stationens hidtilværende Baadformand Peder Hansen Rirum, som beklædte Stillingen til sin Død den 21. Juni 1923. Han efterfulgtes af Baadformand Niels Christian Jensen.

Skønt Stationen hører til de yngre, er der ved denne udført en lang Række Redningsforetagender, og disse har særlig været for at redde Fiskere, som var stødte i Fare og ikke kunde lande ved egen Hjælp med deres Baade, og det var ogsaa navnlig af Hensyn hertil, at Stationens Oprettelse skete.

De stedfundne Redningsforetagender er følgende:

14—2	1891.	1	af	Stedets	Fiskerbaade	.....	2	Mand	reddet,	Redningsb.
9—12	—	8	-	—	—	.....	16	—	—	—
10—8	1892.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
8—9	—	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
28—9	—	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
22—11	—	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
4—12	—	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
11—12	—	4	-	—	—	.....	9	—	—	—
28—12	—	4	-	—	—	.....	9	—	—	—
12—4	1893.	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
28—5	—	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
25—8	—	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
24—7	1894.	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
28—12	—	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
17—7	1895.	Brig	»Lisette«	af	Bergquara	.....	8	—	—	—
14—11	—	1	af	Stedets	Fiskerbaade	.....	2	—	—	—
3—2	1896.	2	-	—	—	.....	5	—	—	—
25—6	—	2	-	—	—	.....	2	—	—	—
6—9	1897.	3	-	—	—	.....	6	—	—	—

7—2	1898.	1	af	Stedets	Fiskerbaade	.....	2	Mand	reddet,	Redningsb.
31—8	—	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
31—7	1899.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
10—9	—	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
26—3	1900.	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
6—12	1901.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
15—1	1902.	2	-	—	—	.....	4	—	—	—
3—12	1903.	1	-	—	—	.....	3	—	—	—
24—11	1904.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
12—1	1905.	Dampskib »Beacon Light« af Liverpool..				.....	13	—	—	—
5—10	—	Barkskib »Hektor« af Brevig .....				.....	8	—	—	—
19—10	1906.	1	af	Stedets	Fiskerbaade	.....	2	—	—	—
1—11	—	Skonnert »Snaefell« af Port Madoc ....				.....	5	—	—	—
16—1	1908.	1	af	Stedets	Fiskerbaade	.....	3	—	—	—
4—2	—	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
3—2	1909.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
30—6	—	9	-	—	—	.....	18	—	—	—
13—10	1910.	Dampskib »Sophie« af Danzig .....				.....	4	—	—	—
1—4	1912.	1	af	Stedets	Fiskerbaade	.....	1	—	—	—
10—12	1914.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
26—9	1915.	2	-	—	—	.....	6	—	—	—
12—12	1917.	1	-	—	—	.....	2	—	—	—
16—1	1919.	1	-	—	—	.....	4	—	—	—
2—1	1922.	Dampskib »Storebælt« af Odense .....				.....	18	—	—	—
21—4	1924.	Dampskib »Flandria« af Gøteborg .....				.....	16	—	—	—

Der er saaledes ved Stationen reddet ialt 222 skibbrudne og i Nød stedte Fiskere.

Desforuden har Redningsbaaden i 33 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at paagældende har benyttet sig af dens tilbudte Hjælp.

Blandt de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender kan nævnes følgende:

Den 3. December 1903 var Fiskerne paa Stedet tagne ud for at drive Fiskeri, men da det blæste op, og Søen satte paa, vendte de tilbage og landede heldig. Kl. 8 om Aftenen savnedes der en Motorbaad, og da Stormen og Søen tiltog, maatte man nære Frygt for denne, hvorfor der blev udsendt Strandvagt baade ved Stationen og Nabostationerne Øst efter. Kl. 9^{1/2} meldte Vagten, at man kunde se et Blus i NNO. Retning fra Molen, hvilket mentes at hidrøre fra Fiskerbaaden, og Redningsbaaden blev derfor gjort klar og kørt til Stranden, ligesom der blev affyret Signalaraketter, og ved Stranden afbrændtes Strandingslys for at se at komme ud med Baaden. Kl. 10 bragtes Baaden flot og roedes ud langs Molen over Revlerne, hvorpaa den holdtes ned efter Blusset, som meget rigtigt viste sig at være fra Fiskerbaaden, der havde faaet Skade paa Motoren og derfor ikke kunde naa Land, medens det var Tid. Motorbaaden lagdes for Anker i en god halv Mils Afstand fra Landingsmolen, og de ombordværende 3 Mand reddedes Kl. 10^{3/4} over i Redningsbaaden. Denne roedes derpaa ind efter, men Stormen var nu tiltaget med Sne og Regnbyger, og der var et meget højt Hav, som gik i Braad overalt. Der roedes med Anspændelse af alle Kræfter i 3 Timer for at naa Land, Baaden fik mange Braad over og fyldtes flere Gange, men den klarede sig ellers godt. Endelig naaede den Land ud for Uggerby Aas Munding, og alle var da mere eller mindre forkomne. Men Besværlighederne var ikke endt dermed. Redningsbaaden var kom-

men i Land paa et meget uheldigt Sted, hvor den stod paa en Sandbanke, og Mandskabet var ude af Stand til at bringe den i Sikkerhed, og et Par Mand maatte derfor ile til nærmeste Alarmeringsstation for at tilkalde Heste og Mandskab fra Lilleheden. Redningsbaadens Formand og en anden Mand var saa forkomne, at de maatte se at komme i Hus, hvor de fik nogen Forplejning og kom til Ro, men det øvrige Mandskab maatte holde sig ved Baaden den lange og kolde Nat. De baksede med Redningsbaaden for at holde Varmen, og det lykkedes dem ogsaa at faa denne op paa den østre Side af Uggerby Aamunding, hvilket var nødvendigt, da den derfra kunde køres landevejs hjem over Tversted, idet Transporten langs Stranden var umulig paa Grund af Is. Endelig kom da Hestene, og Turen gik hjem efter, men først Kl. 2 om Eftermiddagen den 4. December ankom Redningsbaaden til Stationen, saa det havde været et langvarigt og højst besværligt Foretagende. —

Den 5. Oktober 1905 om Aftenen Kl. 9¹/₂ strandede Barkskibet »Hektor« af Bre-



Redningsbaaden gaar ud til strandet Dampet „Flandria“.

vig paa Rejse fra Leithfjorden til Frederikshavn med en Ladning Kul ca. $\frac{1}{4}$ Mil NO. for Stationen, og da Skibet afbrændte Nødblus, opdagedes det straks af flere Fiskere. Redningsmandskabet og Hestene blev hurtigt tilkaldt, og Redningsbaaden transporteredes til Stranden, hvor den Kl. 10¹/₄ bragtes flot, bemanded med hele Mandskabet. Det blæste da en nordlig Storm med høj Sø. Med stort Besvær roedes Baaden ud over Revlerne og kom ud til Skibet, i hvis Rigning Besætningen, 8 Mand, sad. Redningsbaaden blev flere Gange fyldt med Vand, men tilsidst lykkedes det at faa alle Mand ind, og Forbindelsen blev da kappet, hvorefter Baaden holdt til Land, som heldigt naaedes Kl. 1 om Natten. Den norske Regering skænkede som Paaskønnelse for denne Daad Stationens Opsynsmand et smukt Sølvbæger med Inskription, medens hele Redningsbaadens Besætning fik hver en Sølv-Redningsmedalje. —

Den 2. Januar 1922 Kl. 7¹/₂ Form. modtoges ved Stationen Lilleheden Melding fra Stationen Nørre-Tornby om et drivende Skib, som paa det Tidspunkt befandt sig 8 km NV. for Hirshals Fyr. Da Skibet stadig gik nærmere Land, lod Opsynsmanden Kl. 8¹/₂ Formiddag Mandskabet og Transporthestene kalde, og der gjordes klar til Udrykning. Det kunde imidlertid ikke afgøres, paa hvilken Side af Hirshalspynten Strandingen vilde foregaa.

Kl. 9³/₄ Formiddag blev der telefoneret fra Nørre-Tornby, at Redningsbaaden hurtigst muligt maatte komme til Stede, og den kørtes saa til et Stykke Syd for

Fyret. Storm og Højvande havde her dannet Indskæringer i Havbakkerne, saa det var besværligt at naa ned paa Stranden; 10 Mand var imidlertid gaaet i Forvejen og havde med Skovle dannet en Skraaning, saa det var muligt at komme ned.

Redningsbaaden bragtes flot og roedes ud imod Braadsøen. I Mellemtiden var Skibet imidlertid drevet længere mod Nord og stod nu fast, ca. 150 m fra Land.

Opsynsmanden kunde da fra Land skønne, at Redningsbaaden stod Fare for, hvis den fortsatte, at støde paa et Stenrev og blive knust. Han kaldte den derfor ved Signal til Land igen. Baaden blev derefter læsset og kørt Øst paa i Læ af Stenrevet, hvor den paany sattes i Vandet og blev roet ud til Skibet.

Det lykkedes da med store Anstrengelser at faa Forbindelse med Skibet; hele Besætningen, 18 Mand, indtoges, og der roedes atter mod Land; men Redningsbaaden blev hængende paa Sten, hvorved den tog en Del Skade; den næste Sø løftede den over, og Kl. 12¼ Eftermiddag landede den ret ud for Hirshals Fyr.

Redningsbaaden læssedes atter, men der maatte køres en lang Omvej forbi Nørre-Tornby Redningsstation, da Storm og Højvande havde bortskyllet alle Nedkørsler. Man naaede da først til Stationen Kl. 3½ Eftermiddag, og Materiellet — hvoraf 4 Aarer under Redningsforetagendet var brækket — bragtes igen i Orden.

Det strandede Skib var Dampskibet »Storebælt« af Odense, ført af Kaptajn Ankersø, paa Rejse fra Hjemstedet til Newcastle med Landbrugsprodukter. Det havde mistet Skruen 14 Sømil Vest for Hirshals og var derved blevet hjælpeløst. —

Blandt de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Redningsstationen Lilleheden, kan nævnes følgende:



Jens Christian Jensen var Stationens første Opsynsmand, idet han ansattes ved Stationens Oprettelse og beklædte Stillingen til sin Død den 9. December 1906. I denne 16-aarige Tjenestetid deltog han 31 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 139 skibbrudne, og ved flere Lejligheder modtog han Hædersbevisninger for udvist Dygtighed i Ledelsen af Stationens Affærer.



Peter Hansen Rikken blev ansat som Formand ved Stationens Oprettelse, og fra 1. Januar 1907 blev han Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han beklædte til sin Død den 21. Juni 1923. Han har deltaget i 39 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 193 skibbrudne reddedes, og for Virksomheden i Tjenesten var der tildelt ham en engelsk og en norsk Redningsmedalje.

Christen Loth blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse og avancerede den 1. Januar 1907 til at blive Fører af Baaden, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1916, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Han har deltaget i 33 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 150 skibbrudne reddedes. For hans Virksomhed i Tjenesten er der tildelt ham en

norsk Sølvmedalje og en tysk Guldmedalje samt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Christian Gotfred Berg ansattes som Baadmand ved Stationens Oprettelse og tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed den 1. Oktober 1922. Han har deltaget i 33 Redningsforetagender, hvorved 180 skibbrudne reddedes, og han er dekoreret med en engelsk og en norsk Redningsmedalje.



Bertel Christian Nielsen blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1924. Han har deltaget i 34 Redningsforetagender, hvorved 163 skibbrudne reddedes, og han er dekoreret med en engelsk og en norsk Redningsmedalje samt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peter Nielsen Haugaard blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1926. Han har deltaget i 37 Redningsforetagender, hvorved 184 skibbrudne reddedes, og han er dekoreret med en engelsk og en norsk Redningsmedalje samt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jens Thomsen Gaardboe og *Martin August Mikkelsen* har været ansat som Baadmænd fra Stationens Oprettelse og beklæder endnu Stillingen, i hvilken de har deltaget i Redningen af henholdsvis 195 og 196 skibbrudne. De er begge dekoreret med norsk og engelsk Redningsmedalje. —

Stationen Nørre-Tornby.

Stationens Oprettelse skete, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom der et fra England indforskrevet Raketapparat, og samme Aar ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der opførtes et Baadhus, der senere blev ombygget i 1870, 1882 og 1891. I 1882 ankom en ny Redningsbaad til Stationen, bygget paa Orlogsværftet, den ældre Baad blev afgivet til den da oprettede Bistation ved Spirbakken. I 1898 ankom der atter en ny paa Orlogsværftet bygget Baad til Stationen, og denne Baad findes der endnu, den ældre Baad blev afgivet til den da oprettede nye Station ved Skallerup Klit.

Stationens første Opsynsmand var Toldassistent W. Holst, der var ansat til sin Død den 17. Oktober 1870. Han efterfulgtes af Skibsfører Jens Thomsen, der rejste bort i 1875, og derefter af fhv. Skibsfører Mads Chr. Thomsen, der døde den 3. August 1892. Stationens hidtilværende Formand Jens Peter Thomsen blev derpaa Opsynsmand og var det til 3. December 1899, da han døde og efterfulgtes af Baadmand Jesper Thomsen, som beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1924, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadmand Karl Jacob Thomsen, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Nørre-Tornby har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

15—4	1854.	Skonnert »Washington« af Kaskøe	5	Mand reddet, Redningsb.
2—1	1855.	Barkskib »Norma« af Tønsberg	10	— — —
5—12	—	Galease »Elisabeth« af Stralsund	7	— — —
5—4	1856.	Kuf »Geertruide Speelmann« af Pekela ..	1	— — —
26—6	—	Skonnert »Nyt Haab« af Drammen	4	— — —
12—1	1859.	Skonnert »Najade« af Hamburg	4	— — —
4—10	1860.	Bark »Prins Albert« af Asgaardstrand ..	14	— — —
21—10	—	Kuf »Hendrikka« af Wilderfank	4	— — —
21—4	1862.	Kuf »Aurora« af Weener	4	— — —
9—9	1863.	Brig »Arthur« af Memel	3	— — —
17—8	1864.	Brig »Oak« af Whitby	7	— — —
14—11	1865.	Skonnertbrig »Industri« af Flensborg ..	7	— — —
9—5	1866.	Brig »Flora« af Laurvig	9	— — —
8—5	1867.	Brig »Elisa« af Tønsberg	8	— — —
3—12	—	Skonnert »Bjarke« af Saxkøbing	7	— — Raketapp.
14—12	1870.	Dampskib »Hull« af Hull	11	— — Redningsb.
17—12	1873.	Barkskib »Regina« af Kragerø	10	— — Raketapp.
—	—	Skonnert »Æolus« af Rügenwalde	7	— — Redningsb.

11—12	1880.	Dampskib »Victoria« af Frederikshavn ..	17	Mand reddet,	Redningsb.
20—11	1881.	Skonnert »Iduna« af Arildsläge	7	—	—
7—12	—	Skonnert »Arnold« af Barth	4	—	—
26—3	1885.	4 af Stedets Fiskerbaade	10	—	—
11—12	1886.	2 - — —	4	—	—
13—12	—	1 - — —	2	—	—
19—12	1887.	6 - — —	12	—	—
18—6	1888.	2 - — —	3	—	—
16—11	1889.	Dampskib »Merannio« af Leith	6	—	—
25—1	1890.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	—	—
1—2	1891.	Dampskib »Emla« af Gøteborg	13	—	—
6—7	1893.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	—	—
13—8	1894.	1 - — —	2	—	—
4—11	—	Bark »Hermann« af Skelskør	8	—	—
27—9	1895.	Skonnertribrig »Mathilde« af Tønsberg ..	3	—	—
7—4	1896.	Dampskib »Dandon« af Sunderland	14	—	—
25—1	1898.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	—	—
11—12	—	Bark »Elida« af Tvedestrand	13	—	Raketapp.
31—7	1901.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	—	Redningsb.
17—7	1902.	1 - — —	2	—	—
12—1	1905.	Dampskib »Beacon Light« af Liverpool..	11	—	—
29—1	—	Samme Skib	20	—	Raketapp.
22—4	1907.	Galease »David« af Gutmansback	2	—	Redningsb.
10—12	1909.	Dampskib »Bamse« af Bergen	15	—	—
13—10	1910.	Dampskib »Sophie« af Danzig	5	—	—
25—1	1914.	Barkskib »Orient« af Brantevik	9	—	Raketapp.
21—4	1924.	Dampskib »Flandria« af Gøteborg	14	—	Redningsb.
18—12	—	Dampskib »Bellona« af Odense	21	—	—

Der er saaledes ialt reddet 347 skibbrudne og i Nød stedte Fiskere ved Stationen.

Desforuden har Stationens Redningsapparater i 79 Tilfælde været i Virksomhed uden at have medvirket til de skibbrudnes Redning. —

Blandt de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender fremsættes her følgende:

Den 11. December 1880 om Eftermiddagen Kl. 7 $\frac{1}{2}$ modtog Stationen ved ridende Bud Melding om, at der var strandet et Dampskib ved Lilleheden, og Redningsmandskabet og Hestene blev da uopholdelig tilsagt til Møde. Raketapparaterne kørtes iforvejen og ankom paa Strandingsstedet Kl. 9. Den først affyrede Raket naaede ikke ud, hvilket derimod var Tilfældet med den anden, men Linen faldt agten for Skibet, saa at dettes Besætning ikke kunde faa fat i den. Men saa kom Redningsbaaden til Strandingsstedet, og der blev da gjort klar til at sætte denne ud. Med stort Besvær kom Baaden ud til Skibet og fik Forbindelse med dette agter, hvorfra 4 Mand af Besætningen optoges, men Redningsbaaden maatte da slippe Forbindelsen. Atter maatte der roes af al Kraft for at komme paa Siden af Skibet, og dette lykkedes ogsaa, hvorefter andre 4 Mand optoges, og Redningsbaaden roede derpaa til Land, som heldigt naaedes. Baadens Fører havde faaet et slem Slag over Brystet af en Aare, saa han maatte opgive at deltage yderligere, men der meldte sig straks en frivillig Mand, og Jens Peter Thomsen (senere Formand og Opsynsmand) overtog Førerskabet. Baaden gik ud igen, men Vinden var tiltaget meget saavel som Søen, og Baaden blev adskillige Gange aldeles fyldt med

Vand. Mandskabet anstrengte sig af yderste Kraft og efter 1¼ Times Roning naaedes ogsaa ud til Skibet, hvor Resten af Besætningen med stort Besvær optoges, da Søen brød lukt hen over hele Vraget, og de var alle meget forkomne, men de førtes snart til Land, hvor de fik den nødvendige Forplejning. Skibets Kaptajn var druknet i Kahytten kort efter at Strandingen var sket. Det strandede Skib var Dampskibet »Victoria« af Frederikshavn, paa Rejse fra Newcastle til København med Kul. Det var et meget vanskeligt Redningsforetagende, der her var fuldført, og Mandskabet blev ogsaa af Regeringen tildelt en Ekstrabelønning, ligesom Formanden blev tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og J. P. Thomsen, der førte Baaden anden Gang, Fortjenstmedaljen i Sølv. —

Det tremastede Dampskib »Beacon Light« (Petroleumstankskib) af Liverpool, forlod den 7. Januar 1905 København paa Rejse til Shields i Ballast. Den 10. Januar da Skibet var ca. 150 Kvartmil Vest for Hanstholmen, fik den en betydelig Lækage, og alle Anstrengelser for at holde Skibet læns var forgæves. Vandet trængte efterhaanden op i Maskinrummet og slukkede Fyrene, og da Pumperne tilmed blev uklare, var det store Skib prisgivet Elementerne. En Damper passerede forbi i nogen Afstand, og der blev hejst Signal om Hjælp, men den høje Sø umuliggjorde at yde saadan. Noget efter kom den østgaaende Damper »Adolph« af Gøteborg til Stede, og gik ind paa at forsøge at bugsere »Beacon Light«, men det var umuligt at etablere Forbindelse til Slæbning. Da gik 1. Styrmand, Baadsmanden og 4 Matroser fra »Beacon Light« i Skibets Redningsbaad for at forsøge at bringe en Trosse over paa »Adolph«, men Baaden drev bort med de 6 Mand, og i den høje Sø tabtes den af Syne.»Adolph« maatte derfor opgive ethvert Bjergningsforsøg og satte Kursen efter Skagen. Ud for Signalstationen her hejste Skibet Signalet: »I Nød, behøver øjeblikkelig Hjælp,« og da man saa i Land maatte antage, at »Adolph« tiltrængte Hjælp, kom Skagboerne hurtig i Virksomhed. Redningsbaaden paa Skagens Gren blev gjort klar, og efter megen Besvær lykkedes det at komme ud til Damperen, hvor man fik Oplysning om, hvad der var paa Færde. Straks gik Redningsbaaden til Land igen, og der blev telegraferet til Svitzers Bjergningsentreprise i Frederikshavn om at udsende et Bjergningsskib, ligesom der blev telefoneret Vest efter til Redningsstationerne om at have Agtpaagivenhed overfor det drivende Skib, der med den herskende Vindretning maatte drive ind mod Kysten.

Den 12. Januar 1905, Formiddag Kl. 10, blev der da ogsaa telefoneret fra Redningsstationen Lønstrup til Stationerne Nørre-Tornby og Lilleheden, at man saa Skibet komme drivende, og at Stranding sandsynligvis vilde ske i Nærheden af Hirshals Fyr. Fra begge Stationer gjorde man klar til Udrykning, og samtidig med, at Skibet Kl. 12 Middag grundstødte ¼ Mil SV for Hirshals, var Redningsbaaden fra Nørre-Tornby paa Stranden. Det blæste en haard vestlig Storm med svære Byger, Søen var meget høj, og Strømmen løb stærkt nordefter. For at have tilstrækkelig Driverum, gik Baaden ud et betydeligt Stykke til Luvart af Skibet, som stod 5—600 Alen fra Land. Der blev arbejdet ihærdigt, men alle Anstrengelser var forgæves, det var umuligt at komme over Revlen, og Strømmen førte efterhaanden Baaden mere og mere ad Læ til. Alligevel stred man tappert, men da der under et meget kraftigt Forsøg paa at naa op, brækkedes et Par Aarer, sakkede Baaden, og der var da ikke andet at gøre end at søge Land.

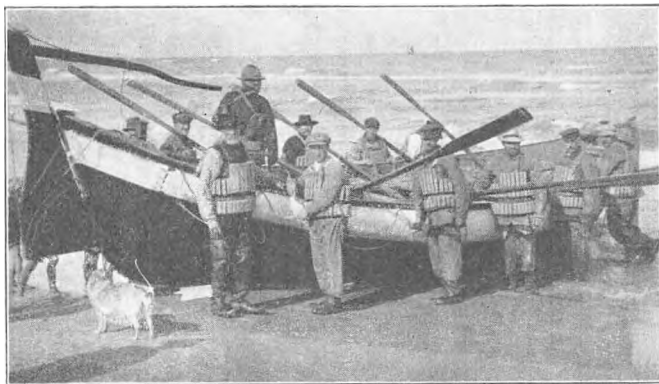
Imidlertid var Lillehedens Redningsbaad ogsaa kommen til Stede og sattes ud en halv Fjerdingvej til Luvart af Strandingsstedet, men ejheller den af dennes Besætning udviste Anstrengelse kronedes med Held. Man var lige ved at naa op til Skibet, da der kom en vældig Braadsø, som aldeles fyldte Baaden, saa Mand-

skabet sad i Vand til midt paa Livet. Flere Aarer brækkedes, og Baaden sattes over Styr, hvorved Roret tog Skåde, idet Rorstammen flækkede. Baaden maatte derfor søge Land, men Hestene stod klar til paany at transportere den op til Luvart. Et nyt Ror og friske Aarer bragtes til Stedet, og straks gik det løs igen. En af Mandskabet var slaaget og en anden var saa udmattet, at han ikke kunde mere, men raske Folk traadte øjeblikkelig i deres Sted. Atter gentoges Kampen, og den førtes med al mulig Kraft, men det hjalp altsammen ikke. Revlen kunde ikke brydes, og Redningsbaaden maatte tilsidst landsættes igen.

Raketapparaterne fra Stationen Nørre-Tornby var komne til Stede samtidig med Redningsbaaden, og skønt Skibet stod saa langt ude, at det meget vanskeligt kunde naas selv med dobbelte Raketter, blev det dog forsøgt, om Forbindelse ikke kunde tilvejebringes ved dette Redningsmiddel. Men Skibet stod meget uheldigt, idet det vendte Enden mod Land, og den ene Raket affyredes efter den anden, men uden Resultat, nogle naaede saaledes ikke nær ud til Skibet, og andre faldt ved Siden af det, saa at Besætningen ikke kunde faa fat i Linen. Saaledes affyredes ialt 10 dobbelte Raketter, og man var lige nær. Fortvivlet stod man nu i Land, da Magtesløsheden overfor Elementerne føltes. Redningsbaadens Besætninger havde kæmpet ihærdigt uden Resultat, og Raketapparaterne kunde heller intet udrette. Da pludselig skete der en Drejning af det strandede Skib, den svære Sø pressede paa, og i Løbet af ganske kort Tid stod det store Skib med Breddens vendt mod Land. Straks hvislede en ny Raket ud over, og denne Gang, da Træffefladen var større, gik den lige hen over Skibet, saa at Raketlinen faldt over Knækstagnet mellem For- og Storrigningen. En af Matroserne om Bord gik straks til Vejrs for at faa Tag i Linen, men han kom kun til Salingen, da styrtede han, forarsaget ved Skibets stærke Slingren og Huggen i Grunden, ned paa Dækket. Forfærdelse greb alle de talrige Tilskuere i Land, og om Bord opstod der megen Forstyrrelse. Ingen vovede paany at gaa til Vejrs for at faa fat i Raketlinen, og man stod lige hjælpeløse. Braadsørerne brød uafsladelig hen over det store Skib, saa at der stod Skumsprøjt til midt paa Masterne.

Men da Skibet kom til at staa med Breddens mod Land med Stævnen syd-efter, var det ligesom at Søen indenfor det blev noget mindre i Kraft, og det gav Redningsmændene nyt Haab. Der maatte handles hurtigt, da Forholdene snart kunde forandre sig. Lilleheden Redningsbaad gik først ud, og efter en haard Kamp lykkedes det denne Gang at komme ud til Skibet. Det var et opløftende Syn at se de stakkels skibbrudne Søfolk en efter en glide oppe fra Kommandobroen ned i Redningsbaaden, hvor Kystboernes kraftige Hænder tog imod dem. Den Matros, der var styrtet ned fra Rigningen, blev firet ned i et Tov. Han var ved Bevidsthed, men skreg højt af Smerte. Arme og Ben var tilsyneladende brækkede, og af et stort Saar over Øjet flød der Blod. Ialt kom 13 Mand af Besætningen i Baaden, og saa gik det mod Land. Flere Gange saa Farten uhyggelig ud, men omsider stødte Baaden mod Land og blev modtaget af hjælpsomme Hænder. En 16-aarig Kahytsdreng var den første, der sprang i Land, og hans straalende Ansigt fortalte om den Lykke, han følte ved at betræde den faste Jord. De reddede saa meget forkomne ud, sorte og snavsede var de, og Vandet drev fra Bukser, Trøje og Kasket. Der var ikke en tør Trevl paa dem. Den syge Matros, en Franskmand, blev lagt op i en ventende Vogn og ført op i en varm Seng, hvor han maatte afvente den pr. Telefon tilkaldte Lægehjælp.

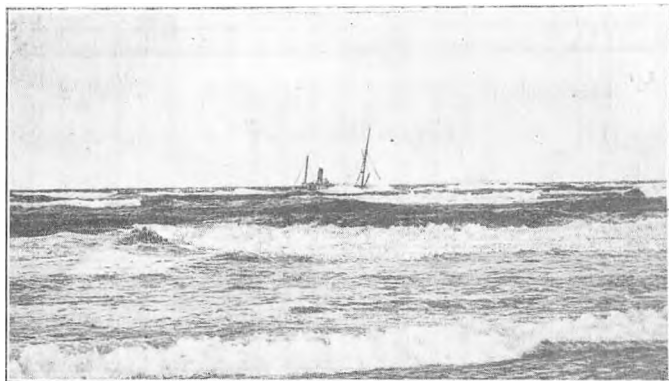
Nørre-Tornby Redningsbaad havde imidlertid ikke drevet Tiden hen, idet den, medens Lillehedens Redningsbaad laa ved Skibet, ogsaa gik ud, og det lykkedes da ogsaa nu for denne at komme ud til Skibet, hvorfra den indtog Resten af



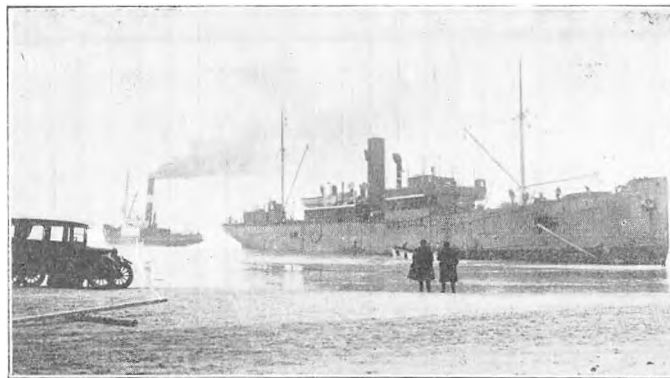
Norre-Tornby Redningsbaad klar til at gaa ud til Øvelse.



Barkskibet „Orient“'s Stranding ved Norre-Tornby.



Dampskibet „Sophie“'s Stranding.



Švitzer arbejder paa Flotbringelse af strandet Dampet „Bellona“.

Besætningen, Kaptajnen og 10 Mand, som den da ogsaa bragte i Land i god Behold. Men Klokkeren var da bleven omtrent 5, og det begyndte at mørknes, saa det maa siges at være et stort Held, at Redningen var tilendebragt, medens det endnu var Dag.

Den hele ombordværende Besætning var da reddet, men der vidstes intet om de 6 Mand, der i Nordsøen var forsvundne med Skibets Redningsbaad. Stor var derfor Glæden, da der næste Dag indløb Telegram fra Gøteborg om, at de 6 Mand var optagne af et forbisejende Skib og landsat der.

Svitserns Entrepriser blev hurtigt underrettet om Strandingen, og den 13. Jan. kom Bjergningsdamperen »Frederikshavn« til Strandingssstedet, og nogle Dage senere kom ogsaa »Kattegat«. Men uroligt Vejr vanskeliggjorde al Bjergning, dog var man d. 22. Jan. kommen saa vidt, at man mente, at den skulde lykkes, men saa opstod der igen en svær Storm med høj Sø. »Kattegat« fik derved saa meget Havari paa sine Spil samt anden Skade, saa Skibet maatte gaa til København for at reparere, og det blev afløst af Bjergningsdamperen »Em. Z. Svitzer«. Da Stormen var forbi, tog man fat igen, men den 28. Januar gik det »Frederikshavn« paa samme Maade som »Kattegat«, idet nævnte Skib da ogsaa fik sine Spil ødelagt og ligeledes maatte til København for at reparere.

Henimod Aften den 28. Januar blæste det op igen, og »Em. Z. Svitzer« maatte give Slip paa »Beacon Light«. Om Bord paa dette Skib var der 20 Mand, nemlig 6 af Svitserns Folk, 6 af Skibets Besætning og 8 Kystboere, og disse maatte tilbringe en alt andet end hyggelig Nat om Bord i det strandede Skib, selv om der ikke var øjensynlig Livsfare til Stede. Men om Formiddagen den 29. blæste det en haard Storm af VNV., og man maatte da søge at redde de ombordværende. Søen var i forfærdeligt Oprør, saa der var ikke Tale om at komme ud med Redningsbaaden, og man tog da til Raketapparaterne, der ankom til Strandingssstedet ved Middagstid. Skibet huggede svært i Grunden, og Søen brød lige lukt hen over det, saa de ombordværende var meget udmattede og forkomne. Hurtigt blev der tilvejebragt Forbindelse, og Redningsstolen kom i Virksomhed, men det kneb haardt for de ombordværende, særlig for Fyrbøderne og Maskinfolkene, der var tyndt paaklædte, i deres forkomne Tilstand at komme til Vejrs og blive anbragt i Redningsstolen, men det lykkedes altsammen, og Kl. 4 Eftermiddag stod de paany allesammen reddede i Land.

Den engelske Regering viste sin Paaskønnelse af de 2 Redningsmandskabers og de antagne frivilliges Færd ved at tildele hver af Deltagerne den engelske Redningsmedalje, medens Opsynsmændene ved de to Stationer fik hver en smuk Kikkert. —

Den 13. Oktober 1910 strandede paa Kjærsgaard Strand Dampskibet »Sophie« af Danzig, paa Rejse fra Granton til Hjemstedet med Kul. Fra Hirshals Fyr saas Skibet Kl. 4 om Morgen. Vejret havde indtil dette Tidspunkt været nogenlunde, saa at Besætningen paa Skibet, som var strandet Kl. 1, ikke gjorde noget for at tilkalde Hjælp, men forsøgte selv at bringe Skibet af Grunden ved at kaste over Bord af Kulladningen. Men mellem Kl. 3 og 4 blæste det op med en forrygende NV. Storm, Torden og Lynild, og Søen voksede i en Fart, saa Besætningen ved Signaler saa sig nødsaget til at tilkalde Hjælp. Da man fra det 1 Mil nordligere beliggende Hirshals Fyr bemærkede Signalerne noget efter Kl. 4, blev der straks telefoneret til Redningsstationen Nørre-Tornby om at komme med Redningsapparaterne, og i Løbet af forholdsvis kort Tid var Redningsbaaden paa Strandingssstedet, og gik ud noget før det dagedes. Det strandede Skib stod saa uheldigt, som det vel kunde, idet Boven var lige imod Land og Agterenden ret imod Søen, som

brød over hele Skibet. Den pludselig opstaaende Storm og høje Sø havde forhindret Besætningen i at faa de formedelst Overbordkastningen af Kul fjernede Luger lagt paa Plads, og Skibet var derfor snart fyldt af Vand og sunken, men endnu var der dog en Del af Skroget over Vandet. Redningsbaaden gik ud og roede udenom Skibet, hvorefter den sakkede over Revlen ind ved Skibets Styrbordsside, hvor der skønnedes var mest Læ. Men her ramtes Baaden af en voldsom Braadsø, som aldeles fyldte den og kæntrede den halvt over, og det var et Under, at en stor Ulykke her blev undgaaet. En af dens Mandskab, Thomas Thomsen, blev af Søen revet ud af Baaden og bort fra denne, hvor han drev paa sit Redningsbælte. Næsten alle Redningsbaadens Aarer var brækkede, saa det voldte Vanskelighed at komme til ham, og det lykkedes heller ikke, idet han forsvandt i Braadsøen. En Timestid senere drev han i Land paa Skallerup Strand, og han var da endnu saaledes, at han, støttet af to andre Mænd, kunde gaa et Stykke op, men pludselig faldt han sammen. Paa en tilstedekommen Vogn kørtes han op i en nærliggende Gaard, hvor der blev arbejdet med ham, og alle Midler anvendtes for at kalde Livet tilbage, men den tilkaldte Læge kunde ved sin Ankomst kun erklære, at Livet var udslukt.

Trods Tabet af de mange Aarer lykkedes det dog Redningsmandskabet at komme heldigt i Land, og nu var Redningsbaaden fra Skallerup kommen til Stede og gik i Søen. Ogsaa den kom ud til Skibet, men opnaaede ikke Forbindelse med dette, og bedre gik det ikke med Lillehedens Baad. Forholdene var nu aldeles fortvivlede, Vinden var sprungen om til NO., og Søen kom brydende fra denne Side, medens den samtidig ogsaa brød fra Vest, saa at det strandede Skib stod som i et helt Vandbjerg, og der løb en haard Strøm sydefter. Skibet var nu sunken saa meget, at næsten hele Skroget var forsvundet; enkelte af Besætningen opholdt sig paa Bakken, men de fleste var tyede op i Rigningen, hvorfra de vinkede ind til den paa Strandbredden talrigt tilstedeværende Menneskemængde, om dog at komme og yde dem Hjælp.

Og der blev gjort alt for at yde dem saadan Hjælp. Redningsbaaden fra Lønstrup var ogsaa kommen til Stede, og alle 4 Redningsbaade gjorde det ene Forsøg efter det andet, men alt var forgæves. Forholdene var ikke til at overvinde. Baadene kom godt nok ud til Skibets Nærhed, og de blev opankrede saa nær som muligt ved Vraget, men de kunde ikke komme dette nær nok, da Søen som anført brød fra begge Sider. Der blev arbejdet med Ufortrødenhed af alle, og naar en af Redningsmandskabet paa Grund af Udmattelse var nødsaget til at give op, var der straks frivillige, som traadte til.

Det blev forsøgt at skyde Raketter ud, men ingen af disse naaede ud til Skibet, og selv om de havde naaet derud, vilde Redning ved Raketapparaterne alligevel have været en Umulighed, dels paa Grund af den haarde Strøm og særlig, da kun Masterne ragede op af Vandet.

Ved Efttiden om Eftermiddagen var Lillehedens Redningsbaad igen kommen ud i Vragets Nærhed. Da fattede de skibbrudne den Beslutning at springe over Bord for derefter at blive optagne. Den ene efter den anden sprang 4 af Besætningen ud. Heldigvis var de iført Redningsbælter, saa de flød, og med Strømmen førtes de hen til Redningsbaaden, hvor kraftige Arme greb dem og halede dem ind i denne, men saa var den ogsaa kommen saa langt i Læ, at den maatte søge Land.

Nørre-Tornby Redningsbaad var imidlertid kommen til Stede, og under stort Mod gik den saa tæt som muligt ind til Vraget og kastede Anker, et Mod, der atter kunde være blevet skæbnsvangert for dens Mandskab, idet den igen fik en

Braadsø, som truede med at kæntré den. Saa sprang der igen en Mand over Bord, men Strømmen førte ham forbi Redningsbaaden, og dennes Besætning kunde intet gøre til hans Frelse, da der med korte Mellemrum sprang 5 andre af Besætningen i Søen, og Bestræbelserne maatte rettes paa at frelse disse, inden ogsaa de førtes forbi af Strømmen, og det lykkedes at redde dem alle.

To andre Mænd af Skibets Besætning var allerede tidligere revet bort fra Bakken af en Braadsø, og der fandtes nu kun 2 Mand tilbage paa Vraget, nemlig Skibets Fører og 1. Maskinmester. Redningsbaadene vedblev at nærme sig, men af de ilandbragte Folk meddeltes det, at den aldrende Kaptajn, der havde surret sig fast til en David, allerede for flere Timer siden var bukket under, og at Maskinmesteren var saa udmattet, at han ingenting kunde gøre til sin Frelse. Til sidst skylledes Maskinmesteren bort fra Vraget, og hans Legeme blev optaget af Skallerup Redningsbaad, men han var og blev død. Lønstrup Redningsbaad gik saa tilsidt ud for at hente Kaptajnen eller hans Lig, hvis saadant var muligt, men da var ogsaa han forsvunden. —

I mange Aar havde der ikke fundet en saa sorgelig Stranding Sted paa Kysten, men en Trost i Sorgen var det, at der ved denne Begivenhed blev gjort alt, hvad der kunde gøres og udvist et i høj Grad paaskønnelsesværdigt Mod. Redningsvæsenet havde ogsaa sit betydelige Tab, idet det mistede en af sine modige Mænd. Han var kun 29 Aar gammel og havde staaet i Stationens Tjeneste i 9 Aar. For Deltagelse i den nysanførte Redning af »Beacon Light«s Besætning havde han faaet tildelt en engelsk Redningsmedalje. Han efterlod sig Enke, der i Henshold til Loven blev tilstaaet aarlig Understøttelse af Staten, ligesom »Kronprins Frederiks Fond« ogsaa tilstod hende aarlig Understøttelse, og den tyske Regering sendte hende 200 Kr. til Hjælp ved Bestridelse af Begravelsesomkostningerne. Redningsmandskaberne ved Nørre-Tornby og Lilleheden fik tilstaaet Ekstrabelønninger af den danske Regering, og den tyske Regering sendte ogsaa Pengebelønninger til alle 4 deltagende Stationers Mandskaber, medens Førerne af de 4 Redningsbaade fik tildelt den præstisje Krone-Ordens Medalje i Guld. —

Den 18. December 1924 om Formiddagen Kl. 7½ blev der fra Alarmeringsstationen ved Tornby Pakhus telefoneret til Redningsstationen Nørre-Tornby, at der var strandet en Damp. Det blæste en frisk Kuling af SV. med urolig Sø.

Mandskabet og de fornødne Transportheste blev tilsagt til at møde hurtigt, og alle mødte Kl. 8, hvorefter Redningsbaaden kørtes til Strandingstedet og et Stykke til Luvart af dette, hvor den bragtes flot og roedes ud til Skibet, der stod paa 3. Revle med Bredsidén mod Land.

Kaptajnen afslog at modtage Redningsbaadens Hjælp, men da Baadformanden gjorde opmærksom paa, at Søen rimeligvis vilde tiltage, saa at det kunde blive vanskeligt at ro ud igen, lod Kaptajnen 7 af Besætningen gaa i Redningsbaaden, som landsatte dem Kl. 11 Formiddag.

Redningsbaaden kørtes derpaa atter et Stykke til Luvart af Strandingen, hvor den gjordes klar til at gaa ud paany, og Raketapparaterne førtes ogsaa til Strandingstedet, da der muligt kunde blive Brug derfor. —

Vinden gik mere vestlig, og det blæste mere op, hvorhos Søen tiltog i betydelig Grad, hvorfor Opsynsmanden Kl. 2 Eftermiddag atter lod Redningsbaaden gaa ud. Trods den høje Sø lykkedes det at ro Baaden ud over alle Revlerne, men Skibet stod nu med Stævnen ret mod Søen, saa at der ikke var Læ, og Redningsbaaden tog den ene Braadsø over efter den anden.

Skibet svajede stadig, saa det var forbunden med stor Fare at ligge ved dette, men det lykkedes dog at faa Resten af Besætningen, 14 Mand, i Redningsbaaden,

som derefter holdt paa Land, der naaedes Kl. 3^{1/2} Eftermiddag. Ligesom Redningsbaaden var klar af Skibet, drev dette af 3. Revle og et Stykke Nord efter, til det grundstodte paa 2. Revle.

Redningsbaaden og Materiellet blev derefter læsset og kørt tilbage til Stationen, hvor alt bragtes i Orden. 2 Aarer brækkedes under Virksomheden.

Det strandede Skib var Dampskibet »Bellona« af Odense, Kaptajn Trane, paa Rejse fra Leith til Frederikshavn med Kul og Stykgods. Grunden til Strandingen var uformodet Strømsætning og Taage. —

Blandt de Mænd, der har virket ved Redningsstationen Nørre-Tornby, kan nævnes efterfølgende:



Lars Pedersen Vadsager blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse. I 1876 blev han Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til 1881, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 7. Marts 1903. I sin 30-aarige Virksomhed deltog han 17 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparatet i Redningen af 139 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.



Christian Nielsen blev ansat som Baadmand i 1869, hvilken Stilling han beklædte til 1901, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han modtog da Dannebrogsmændenes Hæderstegn og et Aar senere Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han har deltaget i 17 Redningsforetagender med Redningsbaaden og 2 med Raketapparaterne, hvorved 123 Personer reddedes.



Niels Andersen Bruun blev ansat som Baadmand i 1877 og tjente som saadan til 1903, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget i 19 Foretagender med Redningsbaaden og 1 med Raketapparaterne, hvorved 128 Personer reddedes. For sin Virksomhed var han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



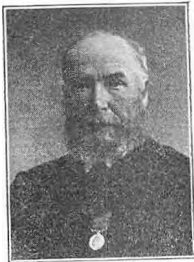
Lars Sørensen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1870 og avancerede den 1. Februar 1892 til at blive Baadformand, hvilken Stilling han derefter beklædte til den 1. Oktbr. 1910, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin over 40-aarige Virksomhed deltog han 22 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 192 Personer. For sin fortjenstfulde Virksomhed er han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Jubilæumsmedaljen og en engelsk Sølvmedalje.



Jesper Thomsen blev ansat som Baadmand 1. August 1876 og fra 1. December 1899 var han Opsynsmand til 1. Oktober 1924, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og med Jubilæumsmedaljen og har deltaget i 21 Foretagender med Redningsbaaden og 2 med Raketapparaterne, hvorved 189 Personer reddedes.



Lars Nielsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1881 og blev Baadformand den 1. Oktober 1910, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1926, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. I sin 45-aarige Virksomhed deltog han 22 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 174 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt en engelsk og en tysk Redningsmedalje.



Niels Jensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1881 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1923 paa Grund af Alder. Under denne lange Virksomhed deltog han 19 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 150 skibbrudne. Han er dekoreret med en engelsk Sølvmedalje.



Jørgen Larsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1881 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1920 paa Grund af Alder. Han har deltaget 20 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 169 skibbrudne. Han er dekoreret med en engelsk Sølvmedalje.

Stationen Skallerup Klit

blev oprettet i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1898—99, og den traadte i Kraft den 1. Oktober 1898, da der var bleven opført et Baadhus, og der ankom en Redningsbaad fra Stationen Nørre-Tornby, hvor den havde været siden 1882. Raketapparater findes ikke ved Stationen.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged *Mads Klitten*, som beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1907, da han afskedigedes paa Grund af Svagelighed og døde den 27. Januar 1908. Han efterfulgtes af sin Søn, Baadmand *Ferdinand Klitten*, som endnu beklæder Stillingen.

Stationen Skallerup Klit har jo ikke eksisteret i saa mange Aar, saa der har ikke været mere end et Par Redningsforetagender, nemlig:

11—12	1898.	Dampskib »Hinrich« af Kiel	9	Mand reddet,	Redningsb.
26—1	1902.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	—	—
30—6	1909.	2 - — —	4	—	—

Ved Stationens Redningsbaad er der saaledes ialt reddet 15 Menneskeliv. Desuden har Redningsbaaden i 10 Tilfælde været i Bevægelse, uden at de skibbrudne eller paagældende Fiskere er blevet reddet ved sammes Hjælp. —

Stationen Lønstrup.

Stationens Oprettelse skete, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom der et fra England indforskrevet Raketapparat, og samme Aar ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der opførtes et Baadhus, der blev ombygget i 1886 og delvis i 1895. I 1884 ankom der en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, der blev afløst i 1921 af en ny ligeledes paa Orlogsværftet bygget Baad, den ældre Baad blev solgt.

Stationens første Opsynsmand var Skibskaptajn P. Toft Beck, Dbm. m. fl. Medaljer, der beklædte Stillingen til 1864, da han rejste bort og efterfulgtes af fhv. Skipper Christian Andersen, som var Opsynsmand til den 1. November 1892, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Baadmand Peder Christophersen, Dbm., blev derefter Opsynsmand, hvilken Stilling han beklædte til sin Død den 28. Juni 1915. Han efterfulgtes af Baadmand Laurits Simonsen, Dbm., der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Lønstrup har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

9—11.	1852.	Kuf »Frau Antina« af Grossefehn	.....	4	Mand reddet, Redningsb.
21—11	1857.	Fregatskib »George« af Danzig	.....	13	— — —
6—10	1860.	Skonnertbrig »Sarah« af Fraserburg	....	7	— — —
24—3	1863.	Bark »Galathea« af Stettin	.....	11	— — —
19—10	—	Brig »Stewer Wustrow« af Wismar	....	10	— — —
22—12	—	Kuf »Ebenezer« af Pilsum	.....	3	— — Raketapp.
15—2	1864.	Galease »Ferdinand« af Blankenese	....	4	— — Redningsb.
3—4	—	Skonnert »Hermann« af Flensborg	....	6	— — Raketapp.
5—4	1868.	Bark »Boreas« af Rostock	.....	6	— — Redningsb.
9—10	1876.	Galease »Maria« af Barth	.....	4	— — —
14—10	1879.	Bark »William Batemann« af Landskr.	12	— — —	—
19—11	1881.	Dampskib »Gibraltar« af Helsingborg	..	8	— — —
1—8	1882.	Skonnert »Ane Dorthea« af Nykøbing J.	3	— — —	—
12—9	1893.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	2	— — —
20—12	1894.	1 - — —	.....	3	— — —
24—4	1896.	1 - — —	.....	2	— — —
7—12	1897.	Dampskib »Ebro« af Sunderland	.....	16	— — —
18—3	1898.	Dampskib »Christiansborg« af Københ.	13	— — —	—
11—12	—	Dampskib »Hinrich« af Kiel	.....	7	— — —
16—1	1899.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	— — —
26—2	—	1 - — —	.....	2	— — —

15—10	1899.	Skonnert »Fergus« af Lillesand	6	Mand	reddet,	Redningsb.
27—1	1900.	Bark »Nordstrand« af Tønsberg	14	—	—	—
26—3	—	1 af Stedets Fiskerbaade	1	—	—	—
2—8	1901.	Dæksbaad »Jenny« af Lønstrup	5	—	—	—
25—5	1902.	Samme Skib	4	—	—	—
24—1	1904.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	—	—	—
30—1	1906.	Dampskib »Charlotte« af Libau	7	—	—	—
28—3	—	1 af Stedets Fiskerbaade	5	—	—	—
27—9	—	1 - — — — —	2	—	—	—
10—1	1907.	1 - — — — —	1	—	—	—
8—4	1909.	3 - — — — —	1	—	—	—
30—6	—	4 - — — — —	6	—	—	—
20—1	1920.	Dampskib »Paris« af København	9	—	—	—
16—10	—	Samme Skib	6	—	—	—
16—12	1921.	Dampskib »Ericus« af Hull	6	—	—	—

Ved Redningsstationen Lønstrup er saaledes ialt reddet 212 skibbrudne og i Fare stede Fiskere, og paa 2 Strandinger nær er de alle reddede med Redningsbaaden.

Desuden har Redningsapparaterne i 77 Tilfælde været i Bevægelse, uden at de skibbrudne har anvendt den saaledes tilbudte Hjælp.

Af de ved Stationen udførte Redningsforetagender fremsættes her et Par Eksempler:

Den 19. Oktober 1863 blev det om Morgenen Kl. 6 meldt ved Stationen, at et Skib var strandet $\frac{1}{4}$ Mil derfra, og da det blæste en stormende Kuling af SSV. med meget høj Sø, blev Redningsapparaterne straks sat i Bevægelse og ankom paa Strandingsstedet Kl. 7. Redningsbaaden bragtes flot $\frac{1}{4}$ Mil til Luvart for Skibet, og den roedes ud til dette, som stod paa Ydersiden af 2. Revle, med Forenden ind mod Land. Det forsøgtes at borde Skibet i Læ af dettes Agterende, hvor Besætningen opholdt sig, men det viste sig umuligt, og efter $\frac{1}{2}$ Times haardt Arbejde, maatte Redningsmandskabet opgive det og naaede Land $\frac{1}{4}$ Mil i Læ af Skibet. Der foretoges derefter Forsøg paa at komme ud til Skibet med en stor Fladbaad fra Kysten, som var bemanded med 20 Mand, men ogsaa dette mislykkedes, og Redningsbaaden blev derfor paany kørt op til Luvart og sat i Søen. Denne Gang lykkedes det at komme ud og faa Forbindelse med Skibets Forende, og fra Skibets Bovspryd, hvorhen Besætningen arbejdede sig fra Storrigningen, indhaledes 9 Mand, der den ene efter den anden kastede sig i Søen, i Redningsbaaden. Endnu var Skibets Fører tilbage, men han opholdt sig agter paa Skibet, og da det var en ældre Mand, som var meget forkommen, kunde han ikke gennem den over Skibet brydende Sø ligesom de andre af Besætningen arbejde sig hen til Forskibet. Redningsmandskabet opholdt sig saa længe ved Skibet, som det var muligt, men tilsidst maatte de søge Land med de 9 Mand, hvilket heldigt naaedes Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Formiddag. Straks kørtes Baaden igen op til Luvart af Skibet og sattes ud, men denne Gang naaede den slet ikke at faa Forbindelse. Imidlertid var Vinden gaet om til VNV., det blæste en haard Storm, og Skibet var kærtret til Bagbord Side. For fjerde Gang blev Redningsbaaden kørt op til Luvart og sat ud, og denne Gang lykkedes det at ro uden om Skibet, og man fik Forbindelse med Skibets Agter-rigning, i hvis Bramtop Kaptajnen havde søgt Tilflugt. Ved at tilkaste ham en Line, som han fastgjorde omkring Livet og derpaa styrtede sig i Søen, lykkedes det at faa ham ind i Redningsbaaden i en meget forkommen Tilstand, og han

bragtes heldig i Land Kl. 1½ Eftermiddag. Det strandede Skib var Briggen »Stewer Wustrow« af Wismar, paa Rejse fra Hartlepool til Hjemstedet med Kul. —

Den 7. December 1897 om Morgenen Kl. 7½ modtoges Melding om, at et Dampskib var strandet ¼ Mil Øst for Stationen, og da det blæste haardt af SV., og Søen var i svært Oprør, blev Redningsmandskabet og Hestene straks tilsagt til hurtigt Møde, og allerede Kl. 8 stak Redningsbaaden i Søen og naaede Kl. 8½ ud til Skibet, men dettes Kaptajn erklærede, at Besætningen foreløbig ikke vilde forlade Skibet, men at han ønskede, at Redningsbaaden holdtes klar paa Stranden, hvis Forholdene skulde forværre sig, og han vilde da ved Signal tilkalde dens Assistance. Redningsbaaden blev da sat i Land og blev staaende paa Stranden hele Dagen. Vinden og Søen tiltog stadig i Styrke, og Kl. 10 Aften blev der afbrændt Blaaly og affyret Raketter paa Skibet. Redningsbaaden gik da ud paany og naaede efter en Del Besvær ud til Skibet Kl. 11, hvorefter 8 Mand af dettes Besætning optoges, og Baaden gik derpaa til Land, som heldig naaedes ¼ Mil i Læ af Strandingsstedet Kl. 1 om Natten. Der kørtes uopholdelig op til Luvart igen, hvilket var meget besværligt, da det var svært Højvande, og det blæste nu en hel Storm med haarde Regnbyger. Fra det strandede Skib blev der nu stadig afbrændt Nødblus, og saasnart Baaden var ført tilstrækkeligt op til Luvart, blev den ogsaa sat ud igen Kl. 3½ om Natten. Den naaede ogsaa ud til Skibet, som stod i en Afstand af omtrent 1000 Alen fra Land, men denne Gang lykkedes det ikke at opnaa Forbindelse. Braadsøen skyllede nu lukt hen over Skibet. Efter store Anstrengelser maatte Redningsmandskabet give op og søge Land med Baaden, hvilket skete Kl. 6 om Morgenen meget langt i Læ af Skibet. Da Opsynsmanden kunde indse, at det vilde tage megen Tid at køre Baaden op til Luvart, og da Redningsmandskabet var meget udmattet, telefonerede han til Stationen Løkken, som laa til Luvart, om at komme med Redningsbaaden derfra. Men Redningsmandskabet var ufortrødet, og da nogle Forsøg med dobbelte Raketter paa Grund af den store Afstand viste sig frugtesløse, gik de atter i Gang med at føre Redningsbaaden op til Luvart paa Stranden, og Kl. 8 gik den ud igen. Skønt det nu blæste en orkanagtig Storm, lykkedes det dog at borde Skibet Kl. 9½ og at optage Resten af Besætningen, 8 Mand, som heldig landsattes Kl. 10½ Formiddag. Der blev saaledes ikke Brug for Løkkens Redningsbaad, hvorfor der hurtigst sendtes Afbud. Det strandede Skib var Dampskibet »Ebro« af Sunderland, paa Rejse fra Shields til Libau med Kul. —

Den 11. December 1898 om Morgenen Kl. 5½ meldte den fra Lønstrup udsendte Strandvagt, at han antog, at der var 2 Strandinger østpaa i Bugten. Opsynsmanden forespurgte straks gennem Telefonen Nabostationerne Øst efter, om der derfra var bemærket noget, men der blev svaret, at Vagterne ikke var vendt hjem. En halv Time senere blev der telefoneret fra Skallerup, at det var rigtigt, idet der stod en Stranding ved Kjærsgaard Strand og en ved Skallerup. Mandskabet og Transporthestene tilsagdes hurtigt, Raketapparaterne kørtes iforvejen, og Redningsbaaden fulgte efter. Denne ankom paa Strandingsstedet Kl. 8½, og den sattes straks ud, men Forsøget mislykkedes, idet Baaden drev i Læ uden at faa Forbindelse med Skibet, og den maatte landsættes 1000 Alen i Læ af Strandingsstedet. Hurtigst kørtes den op til Luvart igen og sattes ud paany, men det gik ikke bedre end første Gang, Baaden drev atter i Læ af Skibet og maatte gaa i Land. I Mellemtiden forsøgte Opsynsmanden at opnaa Forbindelse ved Hjælp af Raketapparatet. Den ene Raket efter den anden affyredes, men til ingen Nytte, da Skibets Afstand fra Land var for stor, men det saa ud, som om Skibet af Søen stadig blev

sat nærmere og nærmere Land, og derfor gentoges Forsøgene. Ialt blev der affyret 11 dobbelte Raketter, men uden Resultat. Imidlertid var Redningsbaaden paany transporteret op til Luvart og sat ud. Efter store Anstrengelser lykkedes det denne Gang at faa Forbindelse med Skibet, og den optog 7 af dettes Besætning. Medens dette stod paa, var det ogsaa lykkedes at faa Skallerup Klit Redningsbaad ud til Skibet, og den nærmede sig dette. For at forhindre en Kollision mellem de 2 Redningsbaade — der kunde have medført en stor Ulykke — kappede Lønstrup Redningsmandskab Forbindelsen og holdt til Land, og Skallerup Klit Redningsbaad optog da Resten af Besætningen, 9 Mand, som ogsaa heldigt førtes til Land. — Det strandede Skib var Dampskibet »Hinrich« af Kiel, paa Rejse fra Burntisland til Hjemstedet med Kul. — Som Paaskønnelse for Virksomheden modtog Mandskaberne ved de to Redningsbaade Ekstrabelønninger saavel af den danske som den tyske Regering. —

Blandt de Mænd, som særlig har gjort sig fortjent ved Redningsstationen Lønstrup, kan anføres nedennævnte:

Jens Nielsen blev ansat som Baadformand ved Stationens Oprettelse og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1883, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han havde da deltaget i 9 Foretagender med Redningsbaaden og 2 med Raketapparaterne, hvorved 88 skibbrudne reddedes. Ved Hs. Maj. Kongens Besøg paa Stedet i 1874 overrakte Majestæten ham personlig Dannebrogsmændenes Hæderstegn. —



Christian Andersen blev ansat som Opsynsmand ved Stationen den 1. Juli 1864, og beklædte med stor Dygtighed denne Stilling indtil den 1. November 1892, da han i en Alder af 76 Aar trak sig tilbage. Han døde den 5. Juli 1905. Han deltog i 5 Foretagender med Redningsbaaden, hvorved 33 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



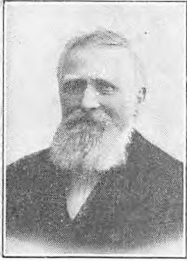
Jens Jensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1871 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1909 og døde den 31. December 1919. Han har deltaget i 21 Foretagender med Redningsbaaden, hvorved 115 Personer reddedes. Ved sin Afskedigelse dekoreredes han med Dannebrogskorset, desuden har han Jubilæumsmedaljen.



Peder Christophersen blev ansat som Baadmand den 1. Juli 1871 og fra 1. November 1892 blev han Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han beklædte med stor Dygtighed til sin Død den 28. Juni 1915. I sin 44-aarige Tjenestetid har han deltaget i 24 Foretagender med Redningsbaaden, hvorved 127 Personer reddedes. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



Jens Severin Sørensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1876 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1913. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 113 skibbrudne og er dekoreret med Jubilæumsmedaljen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Niels Peter Jørgensen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1889 og avancerede til Baadformand den 1. Juni 1894, hvilken Stilling han beklædte til sin Død den 20. November 1919. Han har deltaget 20 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 100 skibbrudne og var dekoreret med en tysk Redningsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Laurits Simonsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1891 og blev 1. Oktober 1915 Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 108 skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jørgen Jørgensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1880 og afskedigedes paa Grund af Alder den 1. Oktober 1909. Han har deltaget 18 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 101 skibbrudne.

Stationen Løkken

blev oprettet, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1850 ankom til Stationen en i København bygget Redningsbaad, og samme Aar anbragtes et fra England indforskrevet Raketapparat, ligesom der blev opført et Baadhus, hvilket dog blev ombygget i 1878 og 1892. I 1873 ankom fra Stationen Østerby paa Læsø et Pontonfartøj, som viste sig ubrugeligt, og i 1885 blev det solgt ved Auktion. I 1883 ankom der en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den ældre Baad blev afgivet til Stationen Skiveren. I 1913 ankom til Stationen atter en ny paa Orlogsværftet bygget Baad, den tidligere afgaves til Bistationen Hornex.

Stationens første Opsynsmand var daværende Toldkontrollør, senere Toldinspektør *H. N. Forsberg*, R. af Dbg., Dbmd., p. p., som var ansat til den 1. Februar 1862, da han fraflyttede Stedet og efterfulgtes af Stationens hidtilværende Baadformand, *P. Chr. Christiansen*, Dbmd., der beklædte Stillingen til 1876, da han søgte sin Afsked. Derefter ansattes Garver *M. Winther* til 1. December 1887 og derefter hidtilværende Baadmand *Carl Jensen Sand*, Dbmd., til 1. Oktober 1907. Fra denne Tid ansattes Baadmand *Jenseniuss Carlsen Sand*, som tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1923 og efterfulgtes af Baadmand *Niels Adolph Georg Jensen*, der endnu beklæder Stillingen.

Stationen Løkken hører til de Stationer paa Jyllands Vestkyst, som hyppigst har været i Virksomhed, og det er mange og farlige Redningsforetagender, der er udført ved denne Station. Disse er:

16—8	1853.	Nogle af Stedets Fiskerbaade	7	Mand reddet, Redningsb.
4—10	1860.	Brig »Hendon« af Sunderland	1	— — Raketapp.
11—2	1861.	Skonnert »Johan Thomine« af Løkken ..	5	— — Redningsb.
28—1	1863.	Skonnertbrig »Intrepido« af Cadix	2	— — —
12—9	—	Skonnert »Wilhelm« af Stettin	9	— — —
6—11	—	Skonnert »Pursuit« af Carnarvon	6	— — —
16—11	—	Dampskib »Ostsee« af Königsberg	11	— — —
21—10	1864.	Fregatsk. »Friederich Wilhelm« af Danzig	19	— — —
6—6	1865.	Brig »Thorvald« af København	1	— — —
31—10	—	Skonnertbrig »Johanne« af Stettin	6	— — —
3—3	1866.	Brig »Progress« af Sunderland	9	— — —
5—4	1868.	Barkskib »Valdemar« af Nyborg	10	— — —
24—9	—	Tjalk »Demuth« af Rhauderfehn	2	— — —
15—11	1869.	Fiskerbaade fra Stedet	11	— — —
14—1	1871.	3m Skonnert »Juliane Poulaine« af Riga..	7	— — —

7—11	1872.	Skonnertbrig »Osiris« af Papenburg	....	6	Mand reddet, Redningsb.			
3—8	1873.	Brig »Ruth« af London	.....	6	—	—	—	
20—9	—	Kuf »Frederik Hendrik« af Groningen	..	5	—	—	—	
12—10	—	Brig »Nancy« af Christiania	.....	7	—	—	—	
14—12	—	Brig »Marquis Posa« af Rostock	.....	9	—	—	—	
21—3	1878.	Skonnert »Jessie Ann« af Banff	.....	7	—	—	—	
6—5	1879.	Fregatskib »China« af Bath	.....	18	—	—	—	
11—1	1882.	Sk. »Niels Hertzberg« af Carlshamn	....	3	—	—	—	
29—8	1883.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	2	—	—	—	
18—12	1884.	- - -	.....	9	—	—	—	
4—1	1889.	Skonnert »Carl« af Mølle	.....	7	—	—	—	
8—8	1891.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	—	—	—	
10—8	1892.	1 - - -	.....	4	—	—	—	
28—11	—	3m Skonnert »Immanuel« af Marstal	....	10	—	—	—	
4—12	—	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	6	—	—	—	
21—6	1893.	2 - - -	.....	5	—	—	—	
5—11	1894.	1 - - -	.....	2	—	—	—	
2—1	1895.	Dampskib »Anthon« af Kiel	.....	7	—	—	—	
11—1	1896.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	3	—	—	—	
28—5	—	1 - - -	.....	4	—	—	—	
22—8	—	3 - - -	.....	9	—	—	—	
24—9	—	1 - - -	.....	2	—	—	—	
15—6	1897.	1 - - -	.....	3	—	—	—	
30—7	1898.	1 - - -	.....	2	—	—	—	
14—1	1899.	1 - - -	.....	3	—	—	—	
26—1	—	4 - - -	.....	16	—	—	—	
17—7	1900.	1 - - -	.....	3	—	—	—	
5—8	—	1 - - -	.....	3	—	—	—	
31—8	1901.	1 - - -	.....	3	—	—	—	
22—6	1903.	1 - - -	.....	1	—	—	—	
24—1	1904.	3 - - -	.....	3	—	—	—	
2—1	1905.	Dampskib »Spind« af Christiania	.....	12	—	—	—	
20—11	—	2 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	—	—	—	
28—3	1906.	1 - - -	.....	2	—	—	—	
27—9	—	1 - - -	.....	2	—	—	—	
18—1	1907.	1 - - -	.....	2	—	—	—	
16—9	1908.	1 - - -	.....	1	—	—	—	
17—7	1909.	1 - - -	.....	1	—	—	—	
29—7	—	2 - - -	.....	2	—	—	—	
9—1	1910.	Barkskib »Truro« af Mariehamn	.....	14	—	—	—	
30—4	—	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	2	—	—	—	
17—8	1911.	1 - - -	.....	1	—	—	—	
9—7	1912.	1 - - -	.....	1	—	—	—	
28—11	—	Dampskib »Margaret« af Gøteborg	.....	10	—	—	—	
15—3	1913.	3 af Stedets Fiskerbaade	.....	3	—	—	—	
24—12	1916.	Dampskib »Amphitrite« af Helsingborg	..	19	—	—	—	
29—11	1917.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	—	—	—	
12—6	1918.	1 - - -	.....	3	—	—	—	
19—4	1919.	1 - - -	.....	1	—	—	—	
20—1	1920.	Dampskib »Paris« af København	.....	11	—	—	—	

24—7	1920.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	Mand reddet,	Redningsb.
27—7	—	1 - —	.....	1	— — —	—
16—12	1921.	Dampskib »Ericus« af Hull	.....	10	— — —	—
20—12	—	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	— — —	—
19—6	1925.	1 - —	.....	1	— — —	—

Antallet af Redningsforetagender er saaledes meget stort, og det vil ses, at paa en enkelt Undtagelse nær er de alle med Redningsbaaden. Ialt er der ved Stationen reddet 378 Personer. Desuden har Redningsapparaterne 95 Gange været i Bevægelse uden at være anvendt af de skibbrudne Søfolk og i Nød stedte Fiskere.

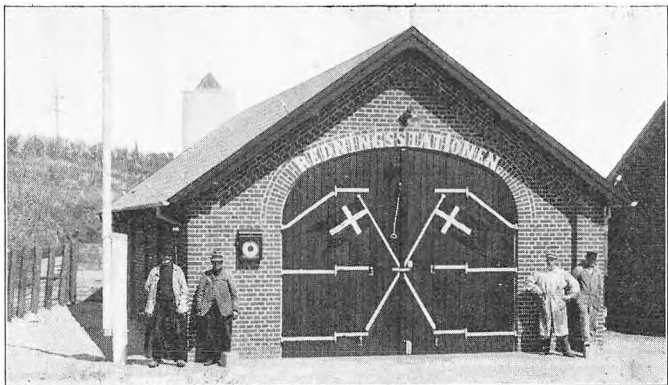
Blandt de foranførte mange Redningsforetagender hidsættes her Beretningen om nogle af dem.

Den 14. Januar 1871 om Morgenen Kl. 6¹/₂ anmeldte Strandfogden i Løkken til Opsynsmanden ved Redningsstationen, at der sandsynligvis var indtruffen en Stranding, idet der var inddrevet en Del Skibsvrag paa Stranden. Medens Strandfogden eftersøgte Stranden nærmere, sendte Opsynsmanden Bud til Redningsmandskabet og Transporthestene om at være klar, og da der Kl. 8 kom Bud, at man nu i Taagen havde bemærket et strandet Skib, afgik man straks med Redningsapparaterne til Strandingsstedet og ankom dertil Kl. 8¹/₂, men det var kun lige til, at Skibet kunde skimtes gennem Taagen. Med Besvær blev Redningsbaaden sat i Søen og kom heldig ud til det strandede Skib, som stod paa Indersiden af 2. Revle, ca. 100 Favne fra Land, og aldeles under Vand, af hvilken Grund 3 Mand af Besætningen havde søgt Tilflugt paa Bovsrydet. Redningsbaaden kom heldig til dem og optog dem alle, men den maatte da slippe Forbindelsen for at komme hen til Agterskibet, hvor 4 Mand havde klynget sig fast i Storrigningen. Paa Grund af, at en stor Del af Rigningen laa langs Siden af Skibet, var det meget vanskeligt i den høje Sø at manøvrere Redningsbaaden tilstrækkelig nær i Læ af Skibet, men efter et ihærdigt Arbejde lykkedes det dog, og de 4 Mand blev ogsaa optaget i Redningsbaaden, som derefter gik til Land. De 7 skibbrudne var i høj Grad forkomne, da de havde siddet i Rigningen den hele Nat, idet Skibet allerede var strandet den foregaaende Aften Kl. 7 og kort efter sank det, saa at Besætningen havde været ude af Stand til ved Signal at tilkalde Hjælp og i den tætte Taage kunde ingen i Land se Skibet. Kaptajnen, Kokken og Kahytstrengen skyldes bort fra Vraget en Time efter at Strandingen var sket, og de omkom alle tre. Det strandede Skib var 3m Skonnert »Juliane Poulina« af Riga, paa Rejse fra Grangemouth til Danzig med Kul.

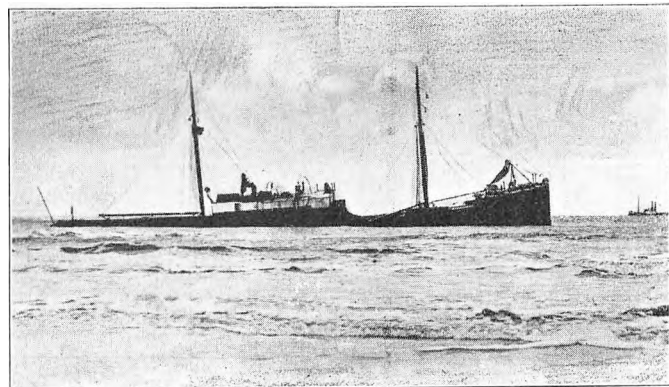
Om Natten Kl. 12 til den 3. August 1873 strandede paa Furreby søndre Strand Briggen »Ruth« af London, paa Rejse fra Pernambuco til Stockholm med en Ladning Sukker. Kort efter blev Storbaaden slaaet i Stykker af Søen, der brød lukt hen over Skibet, hvorfor Besætningen maatte søge Tilflugt i Rigningen. Kl. 2 om Natten blev Strandingen meldt til Løkken Redningsstation, og der blev straks gjort klar til Udrykning med Redningsapparaterne, som ankom til Strandingsstedet Kl. 3. Redningsbaaden blev hurtigt sat ud og trods det, at det blæste en haard Paalandsstorm, og Søen gik meget højt, naaedes dog heldigt ud til Skibet, der stod sunket paa Ydersiden af anden Revle ca. 200 Favne fra Land. Redningsbaaden blev stadig fyldt med Vand, men den kom dog lykkeligt hen til Vraget og optog de i dettes Rigning siddende 7 Mand, der udgjorde hele Besætningen. Forberedelser til at gaa til Land blev nu truffne, og alle Forsigtighedsregler iagttagne, saaledes blev ogsaa Baadslæbet udfiret. Men da Baaden var kommen ind paa første Revle, hævede der sig en ualmindelig høj Braadsø, som i et Nu fyldte Baaden og kæntrede denne. Hele det i Baaden værende Mandskab, 20 Mand, kom

ind under denne, og først lidt efter lidt lykkedes det at komme ud og op paa Baaden, der vedblev at vende Kølen i Vejret, men som dog ved Paalandsstormen og høj Sø førtes nærmere mod Land, og tilsidst kom den saa nær, at de ved Hjælp af de paa Stranden værende Kystbeboere kunde vade i Land. Paa denne Maade lykkedes det at redde hele den strandede Besætning, med Undtagelse af en Matros, samt 11 af Redningsmandskabet, idet to af dette ogsaa omkom, nemlig Peder Chr. Nielsen og Jens Mortensen. Førstnævnte drev i Land i livløs Tilstand, og den sidste blev noget efter funden under Redningsbaaden. De førtes begge til Lægen, men ethvert Oplivningsforsøg var forgæves. Ogsaa de andre af Redningsmandskabet maatte under Lægebehandling, da de alle var forslaaede og forkomne, men de kom sig dog snart. Efter Redningsmandskabets enstemmige Udtalelser var der ikke begaaet nogen Fejl, men Ulykken maa nærmest tilskrives, at Baadslæbet ikke virkede paa tilfredsstillende Maade. Begge de omkomne Baadmænd efterlod sig Enker og en stor Børneflokk, og der blev da ogsaa tilstaaet dem en aarlig Understøttelse af Statskassen, ligesom den engelske Regering tilsendte dem hver 50 Pund Sterling. Alle Deltagerne i Redningsforetagendet blev af den danske Regering tilstaaet Ekstrabelønning, og den engelske Regering tildelte hver af dem den engelske Redningsmedalje.

Den 14. December 1873 om Aftenen Kl. 8 meldtes til Stationen Løkken, at der kunde ses en Lanterne SV. for Stationen under Land, hvilket kunde tyde paa, at der var en Stranding. Opsynsmanden lod, efter at have undersøgt Meldingens Rigtighed, Mandskabet og Hestene tilsige, idet det blæste en Paalandsstorm, og Søen var meget høj. Redningsbaaden ankom paa Stranden Kl. 9, og Skibet var da drevet et langt Stykke Øst efter, men af Skibets Lanterne kunde man se, at det nu stod fast paa den yderste Revle. Redningsbaaden gjordes hurtig klar og sattes ud, og tillige blev en stor Skibningsbaad fra Kysten bemanded med over 20 Mand ogsaa sat ud. Medens den sidstnævnte ikke engang naaede ud over første Revle, naaede Redningsbaaden ud til anden Revle; men den fik da saa store Braadsøer over, at det var umuligt at komme længere, men Baaden var dog kommen saa langt, at det strandede Skib kunde ses, og at Rigningen paa dette var kappet. Redningsbaaden kom heldig til Land, men man var klar over, at det var aldeles umuligt i det herskende Mørke og med den voldsomme Sø, at forsøge paa at naa ud til Skibet, og Redningsforsøg blev derfor indstillet, indtil det blev mere lyst i Vejret, eller om muligt Søen skulde falde noget. Ved Midnatstid kunde man høre Nødraabene ude fra det strandede Skib, men det var klart, at det vilde være Spild af Kræfter at forsøge paa at naa ud med Redningsbaaden under de herskende Forhold. Opsynsmanden affyrede dog en Redningsraket, men det viste sig, at den ikke naaede mere end den halve Vej ud til Skibet, og senere hen paa Natten blev det atter forsøgt med en Raket, som gik udmærket, men som heller ikke tilvejebragte Forbindelse. Da Dagen var i Frembrud, blev det atter besluttet at foretage et Forsøg med de to Baade. Skibningsbaaden kom knap nok fri af Havstokken, før den var fuld af Vand og maatte gaa til Land, hvorimod Redningsbaaden kom vel over den første Revle, men paa anden Revle fik den saa svære Braadsøer, at den flere Gange fyldtes med Vand og kastedes tilbage, og den drev snart saa langt i Læ af Skibet, at der ikke var andet at gøre end at sætte den paa Land igen, idet det dog med Anspændelse af alle Kræfter 3 Gange var forsøgt at ro Baaden op til Luvart, hvilket, da Mandskabet tilsidst var aldeles udmattet, maatte opgives. Paa den til Stede komne Politimesters Opfordring, blev det igen forsøgt med en Raket, men det viste sig stadig, at Afstanden var for stor. Begge Baadene førtes saa igen op til Luvart og gik ud paany. Efter store Anstrengelser lykkedes



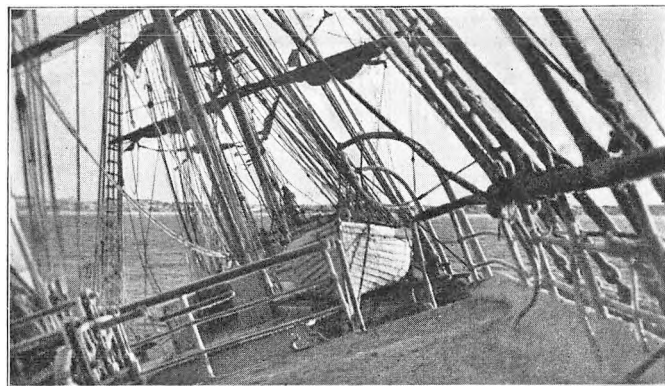
Redningsstationen Løkken.



Dampskib »Margarete« strandet ved Løkken.



Redningsmænd fra Løkken.



Om Bord paa Barkskib „Hinschenfelde“ strandet ved Blokhus.

det denne Gang Redningsmandskabet at komme ud over anden Revle, og den fik derefter Forbindelse med Skibet, hvis ombordværende Besætning, 9 Mand, blev indtaget. Skibningsbaaden naaede denne Gang over første Revle, og den holdt sig derefter indenfor den anden for i Tilfælde af, at en Ulykke skulde tilstøde Redningsbaaden, da at kunne yde Hjælp, men Redningsbaaden landede selv heldig med de skibbrudne. En tiende til Besætningen hørende Mand havde fastbunden sig til to sammensurrede Stiger og dermed kastet sig over Bord, men Strømmen rev ham hurtig Nord efter, og han vilde upaatvivlelig være druknet, hvis ikke en af Kystboerne, Christen Stensen, som ved adskillige Lejligheder tilforn havde vist stort Mod, og bl. a. ogsaa havde modtaget Dannebrogskorset for Redning af skibbrudne, havde faaet Øje paa den i Havet drivende Mand. Han kastede hurtig en Del af sit Tøj og svømmede ud over Havstokken, hvor han fik Tag i den da næsten livløse Mand og bragte ham heldig til Land. Hele det strandede Skibs Besætning var nu reddet, men det havde ogsaa i høj Grad lagt Beslag paa Mandskabets Mod og Udholdenhed. Det strandede Skib var Briggen »Marquis Posa« af Rostock fra Hartlepool til Lübeck med Kul. Saavel af den danske som af den tyske Regering modtog Redningsmandskabet Ekstrabelønninger som Paaskønnelse for den heltmodige Daad.

Den 21. Marts 1878 om Morgenen Kl. 4 $\frac{1}{2}$ meldtes til Redningsstationen, at der var strandet et Skib $\frac{1}{8}$ Mil Syd for Løkken. Det blæste en stormende Kuling af VNV, og Søen var meget høj, hvorfor Redningsmandskabet blev tilsagt til uopholdelig Møde, og allerede Kl. 5 $\frac{1}{2}$ var man paa Strandingsstedet med Apparaterne. Redningsbaaden sattes hurtigst muligt i Søen og kom heldig ud til Skibet, som stod omtrent 200 Favne fra Land med Skroget aldeles under Vand, saa at Braadsøen skyllede lukt over alt det opstaaende. Skibets Besætning havde søgt Tilflugt i Rigningen, nemlig to Mand i Storrigningen, to Mand i Fokkerigningen og tre Mand paa Bovsprydet. Paa Grund af, at Besætningen var saaledes fordelt, var det forbunden med stort Besvær for Redningsmandskabet at komme til dem. Hver Gang, nogle af de skibbrudne var optaget, maatte Forbindelsen kappes, og der maatte arbejdes paany for at naa hen til de andre, men tilsidst lykkedes det, og alle førtes velbeholden i Land. Det strandede Skib var Skonnert »Jessie Ann« af Banff paa Rejse fra Ayr til Königsberg med Kul. Ogsaa for dette Redningsforetagende modtog Mandskabet en Ekstrabelønning af den danske Regering.

Den 2. Januar 1895 om Aftenen Kl. 8 $\frac{1}{4}$ blev det gennem Telefonen meldt fra Lyngby, at der var strandet et Dampskib paa Rubjerg Strand. Skønt Stationen Lønstrup laa betydelig nærmere Strandingsstedet, sluttede Opsynsmanden, at det var forbunden med stort Besvær at faa den derværende Redningsbaad til Strandingsstedet, da der var stærk Højvande, hvorhos det blæste en SV. Storm med Sneykning, og det maatte antages, at Løkkens Redningsbaad hurtigere kunde komme frem. Redningsmandskabet blev hurtig sammenkaldt og førte Baaden til Stranden ved Løkken, hvor den blev sat i Søen Kl. 9 Aften. Den roedes ud over alle Revlerne, hvorpaa der sattes Sejl og holdtes ned efter Strandingsstedet. Opsynsmanden blev i Land og kørte afsted med Raketapparaterne, men da han ankom til Strandingsstedet, var Redningsbaaden allerede kommen i Land med Resten af den om Bord værende Besætning, 7 Mand. Da Redningsbaadens Besætning af de reddede havde erfaret, at Kaptajnen med 4 af Mandskabet var gaaet i en af Skibets Baade, gik den straks ud igen for at søge efter disse, men der var intet at finde, og Redningsbaaden kom saa langt mod Læ, at den først landede ud for Lønstrup. Det erfarede da, at Skibsbaaden var kængret, og at de 4 Mand

var druknet, hvorimod Kaptajnen havde reddet sig i Land ved Svømning. To andre af Skibets Besætning var gaaet i en anden Skibsbaad, men det lykkedes dem at lande heldigt med denne. Det strandede Skib var Dampskibet »Anthon« af Kiel, paa Rejse fra Hamburg til Stettin med Stykgods.

Den 28. November 1912 Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Em. blev det meldt til Redningsstationen Løkken, at der saas en Damper komme drivende ind mod Land noget Vest for Stationen, og ved nærmere Undersøgelse kunde man se, at Skibet havde mistet Skorstenen og havde betydelig Slagside. Det blæste en stiv Kuling af NNV med svære Hagelbyger, og Søen var meget høj, hvorfor Mandskabet holdtes klar for det Tilfælde, at Ankerkæderne skulde springe. Omtrent Kl. 5 Em. bemærkedes det, at Skibet holdt paa Land, og Redningsbaaden nedkortes derfor i største Hast til Stranden samt 2 km SV efter for at have tilstrækkelig Højde, da Strømmen var stærk østgaaende. Kl. 5 $\frac{1}{2}$ sattes Redningsbaaden i Søen og roedes ud over Revlerne, hvilket var meget anstrengende, da Søen fremdeles var meget høj. Paa anden Revle blev Baaden fyldt med Vand 2 Gange, men kom dog heldig over Revlen ud til Skibet, som stod og huggede sig over yderste Revle, ca. 400 m fra Land. Det var meget vanskeligt at komme til Skibet, eftersom det ikke stod fast. Begge Redningsbaadens Ankre blev derfor kastet, hvorpaa Baaden roedes hen til Skibet, og det lykkedes at faa hele Besætningen, 10 Mand, optaget. Da Redningsbaaden var ved at indtage den sidste Mand fra Skibet, huggede dette sig løs fra Revlen og drev rask ind over, hvorfor Ankertovene maatte stikkes bort for at komme klar af Skibet. Kl. 7 Em. naaede Redningsbaaden lykkelig Land omtrent ud for Stationen. Det strandede Skib var Dampskibet »Margaret« af Göteborg, paa Rejse fra Grimsby til Rønne med Kul. Skibet havde faaet betydelig Skade i Søen, og en Braadsø havde skyllet 3 Mand af Besætningen over Bord. Skibet havde derhos faaet en stærk Slagside, og der var meget Vand i Maskinrummet. Det blev derefter opankret men da det befrygtedes, at Skibet skulde synke i Løbet af Natten, blev Ankerkæden savet over, saa at Skibet kunde holde paa Land.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Løkken, kan fremhæves efternævnte:



Christen Nielsen blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1885, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og døde den 20. Januar 1904. Han deltog i 24 Foretagender med Redningsbaaden og 1 med Raketapparatet, hvorved 184 skibbrudne reddedes. Han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv, Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og en engelsk Sølvmedalje.



Carl Jensen Sand blev ansat som Baadmand den 1. Februar 1861, og den 1. December 1887 blev han Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han med stor Dygtighed varetog, indtil han den 1. Oktober 1907 tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin 46-aarige Virksomhed ved Redningsvæsenet deltog han i 47 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 275 Personer reddedes, og som Paaskønnelse af hans lange og tro Tjeneste blev der tildelt ham flere af de Legater, som staar under Redningsvæsenet. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Fortjenstmedaljen i Sølv og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han døde den 22. Juni 1913.

Daværende Strandkontrollør *H. N. Forsberg* blev Stationens første Opsynsmand, og han beklædte denne Stilling med stor Dygtighed i 10 Aar. Han blev da forflyttet og blev Toldforvalter i Hjørring. For sin Virksomhed i Redningsvæsenet var han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Fortjenstmedaljen i Sølv, senere blev han Ridder af Dannebrog, og ved sin Afgang af Toldvæsenets Tjeneste Etatsraad. Under sin Virksomhed i Redningsvæsenet deltog han 5 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 13 skibbrudne.

Niels Christian Mortensen blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse og beklædte denne Stilling til den 1. April 1879, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 14. September 1896. I Tjenestetiden deltog han 20 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 146 skibbrudne. Han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv og den engelske Redningsmedalje.



Thomas Peter Thomsen blev ansat som Baadmand den 1. Juli 1868 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1910, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin 42-aarige Tjenestetid deltog han 42 Gange med Redningsbaaden i Redning af 210 Personer. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Jubilæumsmedaljen og den engelske Redningsmedalje.



Niels Michelsen blev ansat som Baadmand den 1. September 1873, efter at han kort i Forvejen havde deltaget i det foranævnte farlige Redningsforetagende ved Briggen »Ruth«s Stranding som frivillig. Den 1. Oktober 1910 tog han sin Afsked paa Grund af Alder og blev da tildelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn, desuden var han dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og den engelske Redningsmedalje. Han har deltaget i 38 Foretagender med Redningsbaaden, hvorved 199 Personer reddedes. Han døde den 16. Januar 1917.



Jens Vilhelm Rommedahl blev ansat som Baadmand den 1. Februar 1894 og blev den 1. Marts 1907 Formand for Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1925, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og kort efter blev han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han har deltaget i 32 Foretagender med Redningsbaaden, hvorved 152 Personer reddedes.

Stationen Blokhus

oprettedes ved Redningsvæsenets Organisation i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, og samme Aar ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der opførtes et Baadhus, som blev ombygget i 1887. I 1883 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den tidligere Baad blev afgivet til Stationen Thyborøn, og i 1892 ankom igen en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen, den ældre Baad blev afgivet til Bistationen Rødhushus. Under en Øvelse den 29. December 1856 kæntrede Redningsbaaden, hvorved 5 af Mandskabet omkom.

I 1889 oprettedes den til Stationen hørende Bistation ved Rødhushus, og der opførtes et Baadhus. Den første Redningsbaad ankom fra Stationen Thorupstrand, hvor den havde været siden 1857, den afløstes i 1892 af Baaden fra Blokhushus.

Stationens første Opsynsmand var Strandkontrollør C. Holst, der var ansat til 1. April 1870, da han afskedigedes paa Grund af Alder og Svagelighed. Han efterfulgtes af fhv. Skibsfører G. Svendsen, der var ansat til sin Død den 3. April 1875, og Købmand N. B. Klitgaard, Dbm., blev derefter Opsynsmand indtil 1. Oktober 1911, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af fhv. Skibsfører L. C. Sand.

Strandingernes Antal bliver nu ringere paa et Stykke af Kysten i den saakaldte Jammerbugt, og Redningsforetagendernes Antal bliver derfor ogsaa mindre. Ved Stationen Blokhushus er der forefaldet efternævnte Redningsforetagender:

1—8	1853.	Brig »Tagus« af Newcastle	10	Mand reddet.	Redningsb.
28—4	1854.	Brig »Railway King« af Arbroath	1	—	—
13—12	—	Skonnert »Klarisse Elisabeth« af Veendam	6	—	—
30—12	1859.	Skonnert »Carl« af Landskrona	6	—	—
11—2	1861.	Slup »Haabet« af Løkken	3	—	Raketapp.
12—9	1863.	Barkskib »Neptun« af Leith	12	—	Redningsb.
30—9	1867.	Skonnert »Margary« af Arbroath	7	—	—
4—11	1868.	Kuf »De Hoop« af Delfzyl	4	—	—
7—7	1870.	Tjalk »Jantje« af Papenburg	3	—	—
20—9	1873.	Brig »Catharina« af Sunderland	7	—	—
11—10	1877.	Bark »Veritas« af Hernøsand	11	—	—
7—1	1882.	Bark »De tre Venner« af Christiania	8	—	—
22—3	1885.	3m. Skonnert »Livlig« af Frederikshald	8	—	—
29—11	1886.	Skonnert »Haabet« af Løkken	4	—	—
23—12	1887.	Barkskib »Candace« af Christiania	9	—	—
24—5	1902.	1 af Stedets Fiskerbaade	1	—	—
25—12	1923.	Bark »Hinschenfelde« af Hamburg	18	—	—

Der er saaledes ialt ved Stationen reddet 118 skibbrudne, deraf kun i et enkelt Tilfælde med Raketapparatet. Redningsapparaterne har derhos 23 Gange været sat i Bevægelse uden at være bleven benyttede af de paagældende skibbrudne. —

Af de ved Stationen Blokhus forefaldne Redningsforetagender kan nævnes følgende:

Den 20. September 1873 om Formiddagen Kl. 9^{1/2} bemærkede Opsynsmanden en Sejler 1^{1/2} Mil ude til Søs, som styrede lige paa Land, og det kunde ses i Kikkert, at den havde Sejl paa Stortoppen. Senere bemærkedes det, at Skibet havde en Baad paa Slæb, og da Skibet vedblev at styre ind efter, og da det blæste frisk af VSV. med høj Sø, lod Opsynsmanden Redningsmandskabet tilsige, og Kl. 10^{3/4} Formiddag satte den fra Land. Ved at ro over første Revle fik den et voldsomt Braad, som brød helt fra for til agter, saa at flere af Mandskabet var ved at blive kastet fra Aarerne, men lykkeligvis kom den ud over alle Revler og roedes nu af alle Kræfter efter Skibet. Vinden var bleven sydlig og havde frisket meget op, og Skibet havde forandret Kurs og styrede Nord efter, det drev for Undermerssejl, Fok og et Stagesejl. Det var et haardt Arbejde at ro den lange Vej ud efter Skibet, som stadig saas at have Baaden paa Slæb, og Mandskabet var flere Gange ved at give op af Udmattelse, men Opsynsmanden og Formanden opmuntrede dem til at blive ved. Da de nærmede sig Skibet, saa de, at der var Folk i Baaden, og denne blev halet op paa Siden af Skibet, hvis Styring nu blev helt uregelmæssig. Straks efter forlod Baaden Skibet og roede hen imod Redningsbaaden, og da den var kommen denne paa et Par Hundrede Favne nær, krængede Skibet over til den ene Side og gik derefter pludselig til Bunds. Besætningen blev nu optaget i Redningsbaaden, og denne roedes til Land, men det var en haard og besværlig Tur at ro den lange Vej, og først Kl. 5 om Eftermiddagen kom den til Land 1 Mil fra Stationen. Mandskabet havde da roet uafbrudt, siden det gik ud, saa de var alle meget udmattede. Det forliste Skib var Briggen »Cathrine« af Sunderland, paa Rejse fra Hjemstedet til Kronstadt med Kul. —

Den 7. Januar 1882 om Eftermiddagen Kl. 1^{1/2} bemærkedes det, at et Skib med kappet Storrigning og forrevne Sejl styrede mod Land. Da det blæste en Storm af NV. med meget høj Sø, blev Mandskabet og Hestene tilsagt til hurtigt Møde, og Opsynsmanden begav sig i Forvejen med Raketapparatene. Kl. 2^{1/2} stødte Skibet paa 2. Revle, ca. ¹/₄ Mil Nord for Stationen og blev staaende med Forenden vendt mod Søen, ca. 500 Alen fra Land. Der affyredes 2 dobbelte Raketter efter hinanden, men de naaede ikke engang halvvejs ud til Skibet. Dette huggede sig da over Revlen og drev mellem Revlerne ¹/₈ Mil nordefter, hvor det blev staaende paa Ydersiden af første Revle med Agterenden ret mod Land. Skønt der paa Grund af den høje Sø og stærke Strøm ikke var meget Haab om at naa Skibet, som nu stod 300 Alen fra Land, besluttedes det at gøre et Forsøg med Redningsbaaden, som sattes i Havet et godt Stykke til Luvart af Skibet, men det lykkedes ikke at naa derud, skønt Mandskabet arbejdede haardt, og Baaden drev langt i Læ. Den blev atter kørt op til Luvart for at foretage et nyt Forsøg. Medens dette stod paa, blev der atter prøvet paa at opnaa Forbindelse med Raketapparatene. Der affyredes baade en dobbelt og en enkelt Raket, men uden Held. Redningsbaaden gik saa atter ud et Stykke længere til Luvart end første Gang, men heller ikke denne Gang lykkedes det at komme til Skibet. Redningsmandskabet var nu meget udmattet, og der blev da igen forsøgt med Raketapparatene. Den første Raket lagde Linen over Merseraaen, men for Besætningen kunde gribe den, gled den af og drev i Læ, og den næste Raket traf ikke Skibet, som stod meget vanskeligt for at træffes, da det vendte Agterenden lige mod Land. Det var nu bleven aldeles mørkt, og

Redningsmandskabet kunde intet foretage, da det var umuligt at sætte Baaden ud under de herskende Forhold. Den kørtes op til Luvart for at være klar til at gaa ud, naar Maanen kom frem, og Mandskabet fik Lov til at gaa op i en nærliggende Ejendom for at faa noget at styrke sig paa, hvad de alle i høj Grad trængte til. Kl. ca. 8 kom Maanen, og man kunde da se Skibet, som havde vendt Breddesiden mod Land og krængede ud over mod Søen, men det var endnu saa mørkt, at det var umuligt at gaa ud. Det blæste nu en forrygende Storm med orkanagtige Hagelbyger. Kl. 8 $\frac{1}{2}$ kappede Besætningen Fokkemasten for at forhindre Skibet i at kæntré helt. En Time senere klarede Vejret saa meget, at det blev besluttet at prøve igen, og denne Gang lykkedes det ved et Kastedræg at faa Forbindelse med den ved Siden af Skibet liggende Fokkerigning, og saa fik man ogsaa hele Besætningen heldig i Baaden, som landsatte dem Kl. 10 $\frac{1}{2}$ om Aftenen.

Det strandede Skib var Barkskibet »De tre Venner« af Christiania, paa Rejse fra Hjemstedet til Dieppe med hævlede Bord. For at undgaa Kæntring i Søen, maatte Storrigningen kappes, og Skibet kunde med det herskende Vejr da ikke klare Landet.

Af Regeringen modtog Mandskabet en Ekstrabelønning for dette Foretagende.

Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Redningsstationen Blokhus, kan nævnes følgende:



Peder Christian Andersen blev ansat ved Stationens Oprettelse som Baadmand, og fra 1. Oktober 1861 var han Formand for Redningsbaaden, indtil han den 1. Oktober 1892 tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen, og har deltaget i 13 Foretagender med Redningsbaaden og 2 med Raketapparatet, hvorved 99 skibbrudne reddedes.



Niels Bondrup Klitgaard blev ansat som Opsynsmand den 1. Maj 1875, og beklædte denne Stilling til 1. Oktober 1911, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget i 5 Foretagender med Redningsbaaden og 1 med Raketapparatet, hvorved 41 skibbrudne reddedes. For sin udmærkede Tjeneste var han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.

Thomas Christian Pedersen blev ansat som Baadmand den 1. April 1878 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1909. Han har deltaget i 4 Foretagender med Redningsbaaden og 1 med Raketapparatet, hvorved 40 skibbrudne reddedes. —

Stationen Slettestrand

oprettedes ved Redningsvæsenets Organisation, men allerede i 1850 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. Fra 1856 udvidedes Stationen til Baadstation, og der ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der samme Aar opførtes et Baadhus, der blev ombygget i 1886. I 1887 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Stationen, den ældre Baad blev solgt.

Stationens første Opsynsmand var Strandkontrollør C. J. Thaning, Dbmd., der beklædte Stillingen til den 1. August 1890, da han afskedigedes paa Grund af Alder, og han efterfulgtes af Stationens Baadformand Knud Brix Kjelgaard, Dbmd., som beklædte Stillingen til 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Hotelejer L. Chr. Bjerregaard, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Slettestrand har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

4—10	1860.	Kuf »Minna« af Leer	2	Mand	reddet,	Raketapp.
3—3	1868.	Brig »Vesper« af Blyth	7	—	—	Redningsb.
30—8	1883.	Kuf »Essea« af Altona	2	—	—	Raketapp.
21—3	1885.	Skonnert »Meta« af Grossefehn	4	—	--	—
16—9	1902.	Barkskib »Krona« af Arildslåga	9	—	—	Redningsb.
30—6	1909.	2 af Stedets Fiskerbaade	1	—	—	—
1—4	1912.	1 - — —	3	—	—	—
26—3	1914.	Kuf »Johanna« af Rhauermoor	4	—	—	—
20—12	1915.	1 af Stedets Fiskerbaade	1	—	—	—
25—3	1918.	Skonnertkuf »Rotterdam« af Rotterdam..	4	--	--	—

Siden Stationens Oprettelse er der saaledes ved Slettestrand reddet 37 skibbrudne. Desuden har Redningsapparaterne i 42 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender kan fremhæves efternævnte:

Den 21. Marts 1885 om Eftermiddagen Kl. 2¹/₂ bemærkedes en Sejler med faa Sejl tilsat langt til Søs og styrende Vest efter, men da Kursen senere forandredes til SV., kunde det antages, at Skibet agtede at holde paa Land. Da det blæste en nordlig Storm med høj Søgang, blev Mandskabet og Hestene hurtigt tilsagt, og

Raketapparaterne afsendtes straks, medens Redningsbaaden fulgte efter. Stranden var yderst daarlig at passere, og ved 2 Udløb i Havet fra Sletteaa maatte Hestene paa en lang Strækning arbejde gennem Kviksand, og paa andre Steder var der et tykt Rullestelslag. Raketapparaterne ankom paa Kollerup Strand, $1\frac{1}{2}$ Mil fra Stationen Kl. $4\frac{1}{2}$, en halv Time efter, at Skibet var stødt. Det stod paa 2. Revle ca. 300 Alen fra Land, og Besætningen, 5 Mand, havde søgt Tilflugt i Rigningen. Forstævnen vendte udefter, og Skibet slingrede stærkt som Følge af den høje Sø. Der affyredes straks en Raket, men ligesom Linen skulde falde ned over Skibet, slingrede dette, og Linen faldt i Vandet. Den næste Raket lagde Linen over Skibet, og Besætningen maatte da søge ned fra Rigningen for at hale Linen ud, men det viste sig umuligt for dem, dels paa Grund af Skibets voldsomme Slingren og dels paa Grund af Strømmen, som førte Linen mod Læ. Redningsbaadens Ankomst maatte derfor afventes, og det skete $\frac{1}{2}$ Time efter Raketapparaternes. Men forinden Baadens Ankomst indtraf det, at en svær Braadsø sønder slog Skibsskroget, Dækket løsnedes og Kahytsruffet, hvorpaa 3 Mand befandt sig, flød ud fra Skibet. 2 andre Mænd, der befandt sig under Ruffet, kastedes ligeledes i Søen og holdt sig fast ved en løsreven Planke. Den udkastede Raketline var fastgjort paa Ruffet, og fra Land halede man da i Linen, men da Ruffet havde passeret 1. Revle, sprængtes Linen. Redningsbaaden blev derpaa sat ud, men den var kun lige kommen flot, da den fik et voldsomt Braad, som kastede den paa Land igen. Medens et nyt Forsøg gjordes paa at bringe den flot, var Ruffet drevet Øst paa, men samtidig nærmere mod Land, saa at Redningsmandskabet ved at vade ud, kunde tilkaste de 3 Mand hver en Line, og de blev da reddede til Land. Af de 2 Mænd, der havde klynget sig til en Planke, var den ene forsvundet i Søen, men den anden førtes ogsaa af Strømmen østefter. Redningsbaaden var paany bleven udsat, men forinden den kunde komme tidsnok Øst paa, var den skibbrudne Mand kommen Landet saa nær, at det lykkedes fra Land at vade ud og faa ham reddet. Manden var livløs af Kulde og Udmattelse, og han blev kørt op til det nærmeste Hus, hvor der blev arbejdet med ham i Fremkaldelse af kunstigt Aandedræt, og efter uophørligt at have arbejdet med ham i $1\frac{1}{2}$ Time, vendte Livet tilbage.

Det strandede Skib var Skonnerten »Meta« af Grossefehn, paa Rejse fra London til Malmø med en Ladning Kultjære. —

Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Stationen Slettestrand, kan nævnes følgende:

Niels Simonsen blev ansat som Baadmand den 1. August 1853 og blev i 1860 Formand for Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Januar 1888, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han døde den 15. Maj 1907. Han havde deltaget i 1 Foretagende med Redningsbaaden og 3 med Raketapparatet, hvorved 15 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Carl Johan Thaning, født den 19. Marts 1825, er en af dem, som var med fra Redningsvæsenets første Oprindelse, idet han som Strandkontrollør i Fjaltring blev overdraget Bestyrelsen af Stationen Tuskjær den 1. Juni 1848, da Frimurerlogen i København oprettede denne. Da han den 1. Juni 1850 blev forflyttet som Strandkontrollør ved Slettestrand, maatte han træde ud af Redningsvæsenets Tjeneste, men 2 Aar efter organiseredes Redningsvæsenet, og han blev da ansat som Opsynsmand ved Stationen Slettestrand, hvilken Plads han beklædte til den 1. Au-

gust 1890, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og som Belønning for lang og god Tjeneste dekoreredes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og et Par Aar senere fik han Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Nogle Aar efter sin Afgang fra Redningsvæsenet søgte han ogsaa Afsked af Toldvæsenet og fik da Titel af Kammerraad. I sin Tjenestetid i Redningsvæsenet deltog han i 1 Redningsforetagende med Redningsbaaden og 3 med Raketapparaterne, hvorved 15 skibbrudne reddedes. Da Justitsraad Claudis Legat blev stiftet, valgtes Thaning straks ind i Bestyrelsen, og han beklædte denne Stilling lige til sin Død den 17. Marts 1910. —



Peder Christian Andersen blev ansat som Baadmand ved Stationen Thorupstrand den 1. April 1868 og beklædte denne Stilling til den 1. April 1893, da han rejste bort og bosatte sig ved Slettestrand, hvor han den 1. Juli 1899 fik Ansættelse som Baadmand. Den 1. Maj 1902 blev han Formand for Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1910, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde 1914. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen, og har i sin Tjenestetid deltaget 8 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet, hvorved 73 skibbrudne reddedes.



Knud Brix Kjølgaard blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1884, og den 1. Januar 1888 avancerede han til at blive Formand for Redningsbaaden og den 1. August 1890 til Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han døde den 6. September 1926. Han har deltaget i 4 Foretagender med Redningsbaaden og 1 med Raketapparatet, hvorved 16 skibbrudne reddedes.



Niels Christian Nielsen Alsted blev ansat som Baadmand den 1. Juli 1887 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1922 paa Grund af Alder. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 17 skibbrudne.

Stationen Thorupstrand

blev oprettet i Aaret 1857, og samme Aar ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, og der modtoges en i København bygget Redningsbaad, ligesom der opførtes et Baadhus, der blev ombygget i 1887. I 1888 ankom der en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad til Stationen, den tidligere Baad førtes til Stationen Rødhus.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged L. C. Holm, som beklædte Stillingen til den 1. April 1884, da han afskedigedes paa Grund af Alder og Svagelighed og efterfulgtes af Thomas Larsen, Dbmd., der var Opsynsmand til 1. Oktober 1902, da han søgte sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Hans Eftermand var Toldopsynsmand Anton Chr. Christensen, som endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Thorupstrand har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

9—11 1858.	1 af Stedets Fiskerbaade	2 Mand reddet,	Redningsb.
4—7 1860.	Tjalk »Vier Gebrüder« af W. Rhauderfehn	3 — —	Raketapp.
15—12 1865.	Skonnert »Margrethe« af Pekela	4 -- —	Redningsb.
		1 — —	Raketapp.
3—12 1867.	Brig »Lovise« af Lysekil	10 — —	Redningsb.
10—11 1870.	Af Stedets Fiskerbaade	4 — —	--
25—8 1871.	Dampskib »I. I. Ekmann« af Gøteborg	19 — —	Raketapp.
5—4 1880.	Brig »Louise Augusta« af Memel	6 — —	Redningsb.
20—2 1882.	Barkskib »Elina« af Aaland	11 — —	—
4—12 —	Kuf »Anna Hendrikka« af Nieuve Pekela	6 — —	—
4—6 1884.	3 af Stedets Fiskerbaade	8 — —	—
1—11 1888.	4 - — —	10 — —	—
27—11 1891.	1 - — —	3 — —	—
26—12 1896.	1 - — —	5 — —	—
16—11 1899.	1 - — —	2 — —	—
12—12 1907.	1 - — —	2 — —	—
30—6 1909.	2 - — —	3 — —	—
31—1 1911.	1 - — —	3 — —	—
20—11 1912.	1 - — —	2 — —	—

Siden Stationens Oprettelse er der saaledes ved Thorupstrand reddet 104 skibbrudne og i Nød stedte Fiskere, og med Undtagelse af 3 Tilfælde er de alle reddet med Redningsbaaden.

Desuden har Redningsapparaterne i 27 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Thorupstrand forefaldne Redningsforetagender kan anføres efternævnte:

Den 10. November 1870, da en Del af Stedets Fiskere var paa Havet, steg Søen voldsomt, saa at der var stor Fare for Baadene, og om Formiddagen blev det meldt, at der var kærtret en Fiskerbaad paa Kliimstrand, samt at Redningsbaaden hurtigst muligt maatte komme til Hjælp. Det kneb med at faa fat i Heste, da de fleste af de paa Stedet værende var fraværende, men saa var der en Mængde Kystboere, som hjalp til med at faa Redningsbaaden frem. Da denne gik ud, huggede den i den svære Sø Roret fra sig, saa at Formanden maatte styre Baaden med en Aare, men den kom heldig ud, og efter 2 Timers Arbejde lykkedes det at redde 4 i Havet drivende Fiskere. Foruden den fornævnte Fiskerbaad var ogsaa en anden Baad kærtret. Kystboerne kunde ikke sætte Baad ud, da Havet var i høj Grad oprørt, men de ilede ud, naar de i Vandet drivende Fiskere kom i Nærheden, og det lykkedes at redde dem alle. En af dem var dog aldeles livløs, men det lykkedes Opsynsmanden efter 2 Timers Arbejde at kalde ham til Live igen. Redningsmandskabet modtog for denne Virksomhed som Paaskønnelse af Regegen en Pengebelønning.

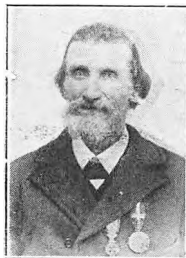
Af de Mænd, som har tjent ved Redningsstationen Thorupstrand kan anføres efternævnte:



Thomas Larsen blev ansat som Opsynsmand ved Stationen den 1. April 1884 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1902, da han afskedigedes paa Grund af Svagelighed og modtog samtidig Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han deltog 4 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 21 Personer.



Jens Sand Larsen blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse i 1857. I 1860 blev han Baadformand og var dette indtil 1902, da han afskedigedes paa Grund af Alder. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 83 skibbrudne. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Mads Christian Jensen Odde blev ansat i 1874 som Baadmand, og beklædte denne Stilling til 1903, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han døde den 20 April 1907. Han har deltaget 7 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 43 Personer og var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Niels Helenius Christensen blev ansat i 1876 som Baadmand, og afskedigedes paa Grund af Alder i 1905. Han har deltaget 7 Gange med Redningsbaaden i 43 skibbrudnes Redning, og han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.



Lars Christian Mouridsen blev ansat i 1868 som Baadmand og afskedigedes paa Grund af Alder i 1909. Han har deltaget 8 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 62 skibbrudne. Han var ligeledes dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.

Stationen Lildstrand

oprettedes da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. I 1854 udvidedes Stationen til Baadstation, og der ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der blev opført et Baadhus. I 1886 opførtes et nyt Baadhus, og det ældre Hus blev indrettet til at benyttes som Stald for Transporthestene. I 1886 ankom en ny Redningsbaad til Stationen, og den ældre Baad blev anbragt ved Spirbakken. I 1908 kom der en ny 35 Fods Redningsbaad, bygget paa Orlogsværftet, til Stationen, i hvilken Anledning Baadhuset maatte udvides, den ældre Baad afgaves til Bistationen Madsbøl.

Stationen Madsbøl, som var Bistation til Lildstrand, blev oprettet i 1895, da der blev bygget et Baadhus, og der ankom en Redningsbaad fra Stationen Anholt. I 1908 ankom der en ved Lildstrand afløst Redningsbaad, og den ældre blev solgt. Ved Finansloven for 1912—13 blev Stationen nedlagt, og Redningsbaaden anbragtes ved Stationen Sæby.

Stationens første Opsynsmand var Møller H. N. Stilling, som beklædte Stillingen til den 1. April 1866, da han søgte sin Afsked paa Grund af Svagelighed, og han afløstes af Toldassistent Chr. E. Hansen, der var Opsynsmand til den 1. August 1870, da han ligeledes tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han efterfulgtes af Fisker Anders Ottesen, Dbmd., der beklædte Stillingen til den 1. November 1892, da han søgte sin Afsked paa Grund af Alder, og Baadmand Poul Chr. Græs-bøl, Dbmd., blev derpaa Opsynsmand, hvilken Stilling han beklæder endnu.

Ved Redningsstationen Lildstrand har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

28—1	1859.	Fregatskib »Henry Gardener« af London	21	Mand	reddet,	Raketapp.
5—10	1860.	Skonnert »Carl« af Leer	5	—	—	Redningsb.
20—10	—	Kuf »Vrouw Denekamp« af Groningen	5	—	—	Raketapp.
3—12	1867.	Skonnert »Courage« af Groningen	4	—	—	Redningsb.
—5	1872.	Skonnert »Mina« af Arbroath	4	—	—	—
7—11	1873.	Skonnert »Zeemeuve« af Veendam	6	—	—	—
20—2	1882.	Barks. »Præsident Daa« af Tvedestrand	11	—	—	—
7—11	1888.	2 af Stedets Fiskerbaade	5	—	—	—
22—12	—	Barkskib »Salama« af Gamla Karlaby	12	—	—	—
2—11	1889.	1 af Stedets Fiskerbaade	3	—	—	—
23—11	—	Barkskib »Cherbourg« af Cherbourg	6	—	—	—
19—3	1890.	Dampskib »H. I. Pallisen« af København	18	—	—	—

19—9	1890.	Skonnert »Argo« af Hoogezand	6	Mand reddet,	Redningsb.
27—11	1891.	3 af Stedets Fiskerbaade	9	—	—
24—6	1892.	1 - — —	4	—	—
31—7	1894.	2 - — —	4	—	—
7—9	—	1 - — —	2	—	—
13—11	—	6 - — —	13	—	—
12—6	1895.	1 - — —	2	—	—
17—11	—	Tjalk »Gebrüder Nyhuis« af Lemvig	4	—	Raketapp.
4—1	1896.	Dampskib »Gutrume« af Hamburg	18	—	Redningsb.
20—2	1898.	Skonnert »Minor« af Riga	8	—	—
1—9	—	Skonnert »Augusta« af Bergqvare	8	—	—
17—7	1900.	1 af Stedets Fiskerbaade	3	—	—
30—3	1901.	3m Skonnert »Jenny« af Brantevik	7	—	—
26—1	1902.	3 af Stedets Fiskerbaade	8	—	—
10—7	—	3 - — —	7	—	—
14—7	1905.	1 - — —	2	—	—
23—6	1906.	2 - — —	3	—	—
16—11	—	1 - — —	3	—	—
12—12	1907.	1 - — —	3	—	—
23—12	1911.	Dampskib »Odin« af Haugesund	29	—	—
25—10	1912.	Barkskib »Ingeborg« af Helsingborg	9	—	—
16—1	1916.	Bark »Krey Woggersin« af Kallundborg	9	—	Raketapp.
5—8	1919.	Skonnert »Frem« af Aarhus	3	—	Redningsb.
29—7	1920.	Skonnert »Alice« af Banff	5	—	—
17—1	1924.	Dampskib »Kirsten Miles« af Hamburg	12	—	—

Der er saaledes ved Stationen Lildstrand reddet ialt 281 skibbrudne og i Nød stedte Fiskere, og med Undtagelse af 4 Tilfælde er de alle reddet med Redningsbaaden.

Desuden har Redningsapparaterne ved Stationen i 57 Tilfælde været sat i Bevægelse, uden at de skibbrudne har benyttet den derved tilbudte Hjælp.

Blandt de ved Stationen Lildstrand stedfundne Redningsforetagender nævnes her nogle Stykker:

Den 3. December 1867 om Formiddagen Kl. 9 bemærkedes et Skib at sejle i Nærheden af den farlige Stengrund Bragen. Da det blæste en Storm af NO. med meget høj Sø, og da det kunde skønnes, at Skibet ikke kunde gaa klar af Grunden, blev Redningsmandskabet hurtigt samlet, og Redningsbaaden kørtes til Stranden, hvor det da kunde ses, at Strandingen var sket. Redningsbaaden sættes ud, men ligesom den var klar af Land, sprængtes Rorlinen, og Baaden maatte gaa til Land igen for at faa en ny paasat. Den bragtes saa paany flot, og Mandskabet maatte kæmpe haardt imod den høje Braadsø, før den kom ud over Revlerne. Efter at det strandede Skib, som senere viste sig at være Skonnerten »Courage« af Groningen, havde staaet paa Bragen i omtrent $\frac{1}{2}$ Time, blev det af Søen kastet fri af Grunden, og Besætningen styrede det da indefter Land, men det gik derpaa til Ankers og blev liggende $\frac{1}{4}$ Mil ude til Søs. Redningsmandskabet havde en haard Rotur for at naa ud, Baaden overskylledes jævnlig af den høje Sø, men endelig naaede man ud. Kort i Forvejen var Besætningen gaaet i Skibsbaaden, da Skibet var synkefærdig, men de blev straks optagne i Redningsbaaden, som derpaa gik ind efter og heldig naaede Land Kl. 3 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag paa Madsbøl Strand, $\frac{1}{4}$ Mil fra Stationen.

Den 22. December 1888 om Eftermiddagen Kl. 3 $\frac{1}{4}$ modtog Opsynsmanden

Melding om, at et Skib Kl. 3 var strandet paa Bragen, og da det blæste en haard østlig Kuling med betydelig Braadsø, blev Redningsmandskabet samlet og mødte Kl. 4¼. Kl. 5 var Baaden paa Stranden og trods det tætte Mørke, som herskede, blev den straks bragt flot og kom heldig ud over Revlerne. Derpaa sattes der Sejl, og Baaden stod ud mod det strandede Skib, i hvis Nærhed Sejlene bjergedes, og der roedes hen til Skibet, med hvilket Forbindelse heldigt opnaaedes, og hele Besætningen, 12 Mand, blev snarest indtaget. Da Baaden var godt klar af Skibet, sattes Sejlene paany, og der stodes under Vinden ind mod Land, som naaedes Kl. 7½ Aften ¼ Mil Vest for Stationen. Det viste sig ved denne Lejlighed at være af en meget stor Fordel, at Redningsbaaden var forsynet med Sejl, idet Redningsforetagendet, hvis der skulde være roet den lange Afstand ud til Skibet, vilde have krævet adskillige Timer mere, foruden at det vilde have været betydelig mere anstrengende for Mandskabet. Det strandede Skib var Barkskibet »Salama« af Gamla Karlaby, paa Rejse fra Christinestad til Valencia med Planker.

Den 1. September 1898 om Morgenen Kl. 5½ modtoges Melding, at et Skib laa til Ankers ¼ Mil til Søs. Fokkemasten var kappet, Stormasten var brækket tæt under Godset, og der var hejst Nødflag. Det blæste meget haardt af NNV., og Havet var voldsomt oprørt. Hurtigst blev Redningsmandskabet samlet, og saa snart det kunde ske, afgik Opsynsmanden med Raketapparaterne, medens Formanden fulgte efter med Redningsbaaden. Det viste sig imidlertid snart, at det var umuligt at komme frem med de fem Par Heste, som havdes, og der maatte da yderligere engageres 2 Par, idet det kunde skønnes, at Turen maatte gøres over Bulbjerg, og det lod sig ikke gøre at køre langs Stranden, da Havet slog op mod den høje Skrænt. Da man var kommet ind for Skibet, blev der givet Signal til dette, for at faa Besætningen til at frastikke Ankrene, men dette skete ikke, og Skibet vedblev at drive for Ankrene Øst efter. Man fortsatte derfor Kørselen, indtil man var kommen ⅓ Mil Øst for Bulbjerg, hvor man havde tænkt sig Muligheden af at kunne bringe Baaden flot, men det viste sig at være umuligt, tilmed da Skibet endnu be fandt sig til Luvart for dette Sted. Opsynsmanden undersøgte nøje Forholdene paa Kysten og fandt da ogsaa et Sted, hvor Muligheden var til Stede for at sætte Baaden ud. Kl. 4 om Eftermiddagen gik Vinden noget mere vestlig, men Braadsøen var stadig lige høj. Det blev saa dog besluttet at forsøge at faa Baaden flot, den kørtes til Stranden og sattes ud Kl. 5. Med stor Anstrengelse lykkedes det at bringe den ud over den svære Braadsø, og efter ¾ Times uafbrudt og haard Røning naaede Baaden ud i Nærheden af Skibet, hvor man fik fat i et Stykke Træ, som i en Line var udfiret fra Skibet, men Mandskabet var da ogsaa saaledes overanstrengt, at det ikke formaaede at ro mere. Redningsbaaden blev nu halet op til Agterenden af Skibet, og derfra maatte Besætningen, ialt 8 Mand, en for en, med en Line om Livet, springe i Søen og blev saa halet ind i Baaden. Saasomt der var kastet los fra Skibet, maatte Baadsløbet lægges ud, da der gik svær Braadsø ogsaa derude, og det maatte benyttes hele Vejen indefter, men endelig naaede Baaden til Land Kl. 7 om Aftenen ¼ Mil Øst for Udgangsstedet. Men Besværlighederne var ikke endt dermed, idet det var umuligt at transportere Materiellet tilbage til Stationen den samme Vej, man var kommen, og Vejen maatte derfor lægges ad Thorupstrand og derfra ad Landevejen, og først Kl. 12½ Nat kom det udasede Mandskab hjem. Det strandede Skib var Skonnerten »Augusta« af Bergqvara, paa Rejse fra Hjemstedet til Hull med Træløst.

Af de Mænd, som har været ansat ved Stationen Lildstrand, kan nævnes følgende:

Anders Ottesen, der blev ansat som Opsynsmand ved Stationen den 1. August 1870, hvilken Stilling han beklædte til den 1. November 1892, da han afskedigedes paa Grund af Alder. Han døde den 26. Marts 1896. Han deltog 11 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 105 skibbrudne, og var for sin Virksomhed dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Lars Bertelsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1857 og avancerede den 1. August 1862 til Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1892, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 6. April 1898. Han deltog 13 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparatet i Redningen af 119 skibbrudne, og han var for sin Virksomhed dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv.



Mads Christian Christensen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1854 og beklædte denne Stilling i 38 Aar. Han døde den 19. Maj 1910. Han deltog 10 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparatet i Redningen af 102 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.



Niels Hansen Kollerup ansattes som Baadmand den 1. Oktober 1868 og tjente som saadan i 41 Aar, i hvilken han deltog 21 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 150 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.



Poul Christian Græsbøl ansattes som Baadmand den 1. November 1886 og blev fra 1. November 1892 Opsynsmand, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 25 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparatet i Redningen af 215 Personer. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Medaljen for Druknedes Redning.

Otte Andersen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1880 og avancerede den 1. Oktober 1892 til Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 27 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 217 Personer, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Medaljen for Druknedes Redning.

Niels Christian Stentoft ansattes som Baadmand den 1. April 1882 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1922. Han har deltaget 24 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 192 skibbrudne.

Jakob Sørensen ansattes som Baadmand den 1. April 1889 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1913. Han har deltaget 18 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 151 skibbrudne, og han er dekoreret med Medaljen for Druknedes Redning og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stationen Vigsø,

som alene er forsynet med Raketapparater, blev oprettet i Henhold til Lov af 17. Marts 1882. Der opførtes et Hus til Opbevaring af Raketapparaterne, og Stationen traadte i Kraft den 1. September s. A.

Stationens første Opsynsmand var Købmand J. C. Dige, som beklædte Stillingen til sin Død den 6. Maj 1893. Han efterfulgtes af Købmand Chr. S. Hove, som beklædte Stillingen til 1. September 1922, da han rejste bort fra Stedet. Stillingen overdroges til Betjeningsmand Andreas Petersen, men denne døde den 3. November 1924, og siden har Betjeningsmand Lambert Lambertsen været Opsynsmand.

Strandinger paa denne Del af Kysten er meget sjældne, og medens Stationen har eksisteret, har der kun fundet et Redningsforetagende Sted, nemlig den 21. December 1907 ved den tyske Fiskerdamper »Merkur«, hvorved 3 Mand reddedes ved Stationens Raketapparater.

Ved Stationen har derhos Redningsapparaterne 10 Gange været sat i Bevægelse uden at blive benyttede af de skibbrudne.

Stationen Hanstholm

oprettedes, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, og samme Aar modtoges en i København bygget Redningsbaad, ligesom der blev opført et Baadhus, hvilket blev ombygget i 1886. I 1885 ankom en ny Redningsbaad, bygget paa Orlogsværftet, hvilken endnu er ved Stationen. Den tidligere Baad blev solgt. Den 18. Septbr. 1876 kændrede Redningsbaaden under en Øvelse, men ingen af Mandskabet tilsatte Livet, hvilket derimod var Tilfældet med en af Kuskene, som havde faaet Tilladelse til at deltage i Øvelsen. I 1926 ankom en paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad, til hvilken der samme Aar var opført et Baadhus af Træ.

Stationens første Opsynsmand var Strandkontrollør C. L. Bolwig, senere Toldforvalter, R. af Dbg., Dbmd., p. p., som beklædte Stillingen til den 12. Oktober 1870, da han rejste bort. Han efterfulgtes af Toldassistent H. A. Skak, Dbmd., der var Opsynsmand til 1. Juli 1879, da han ligeledes rejste bort, og Pladsen blev derefter overdraget hidtilværende Baadformand ved Stationen Anders Jensen Borup, Dbmd., som i 1914 tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadmand Christian Nielsen, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Hanstholm har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

7—12	1855.	Skonnert »Emma« af København	.....	7	Mand reddet, Raketapp.
15—11	1861.	Skonnert »Plutus« af Gefle	.....	7	— — —
9—1	1863.	Kuf »Adolph Friederich« af Amsterdam	..	7	— — Redningsb.
27—11	1864.	Kuf »Stadt Genemuyden« af Zwolle	....	5	— — Raketapp.
24—9	1867.	Brig »Courier« af Arendal	.....	3	— — Redningsb.
				2	— — Raketapp.
26—8	1871.	Skonnert »Aluda« af Sappermeer	.....	7	— — —
26—12	1877.	Skonnert »Elise« af Tønsberg	.....	5	— — Redningsb.
11—12	1880.	Barkskib »Courier« af Stralsund	.....	1	— — —
				11	— — Raketapp.
4—8	1882.	Brig »Christian August« af Tønsberg	..	7	— — —
18—9	1884.	Dampskib »Viken« af Christiania	.....	1	— — Redningsb.
10—6	1885.	Skonnert »Carolina« af Lerhamn	.....	8	— — Raketapp.
17—12	—	Dmpsk. »Mary Coverdale« af W. Hartlepool		16	— — Redningsb.
8—5	1886.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	4	— — —
20—4	1888.	Dampskib »Douglas« af Newcastle	.....	18	— — —
26—3	1889.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	6	— — —

25—4	1891.	Dampskib »Düsternbrook« af Kiel	.....	3	Mand reddet,	Redningsb.
14—10	—	Dæksbaad »Vesterhavet« af Husby	....	5	—	—
14—7	1895.	Barkskib »Gustav Vasa« af Kivik	.....	8	—	Raketapp.
16—8	1896.	Skonnert »Ryfylke« af Stavanger	.....	3	—	Redningsb.
25—3	1898.	3m Skonnert »Agnis Tobias« af Brake	...	6	--	—
4—11	—	Skonnert »Thales« af Nykøbing M.	.....	5	—	—
27—12	1900.	Dampskib »Sjælland« af Helsingborg	..	12	—	—
26—1	1902.	2 af Stedets Fiskerbaade	.....	9	—	—
24—11	1904.	1 - — — — — — — — — — —	.....	2	—	—
16—7	1907.	1 - — — — — — — — — — —	.....	2	—	—
21—12	—	Dampskib »Merkur« af Altona	.....	5	—	—
24—1	1916.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	—	—
28—12	1920.	M/Sk. »Oberon« af Christiania	.....	39	—	—
23—10	1921.	Fiskerfartøj »Neptun« af Skagen	.....	4	--	Raketapp.
25—11	1925.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	3	—	Redningsb.
4—2	1926.	Dampskib »Damsterdiep« af Rotterdam	14	—	—	Raketapp.

Ved Stationen Hanstholm er der saaledes ialt reddet 236 skibbrudne og i Nød stedte Fiskere. Desuden har Redningsapparaterne i 100 Tilfælde været sat i Bevægelse, men hvor de strandede Besætninger ikke har modtaget den saaledes tilbudte Hjælp.

Af de ved Stationen Hanstholm forefaldne Redningsforetagender fremsættes her Beretningen om to:

Den 20. April 1888 om Efterm. Kl. 2 modtog Opsynsmanden Meddelelse om, at der da samtidig var strandet et Dampskib $\frac{1}{4}$ Mil Vest for Stationen. Det blæste da en Bramsejlskuling af NO, og Søen var urolig, hvorfor Redningsmandskabet tilsagdes, og Kl. 3 stak Redningsbaaden i Søen og kom ud til Skibet, men hverken Kaptajnen eller nogen af Besætningen vilde forlade dette. Dog anmodede Kaptajnen om, at Redningsbaaden maatte blive til Stede for det Tilfælde, at Forholdene skulde forværres, og Baaden blev da liggende for Anker til Kl. 4 næste Dags Morgen. Søen var da i betydelig Tiltagende, men ingen af Besætningen vilde endnu gaa i Land, da det efter Reglementet blev nægtet dem at medtage deres Tøj, hvorfor de traf Anstalter til selv at gaa i Land med Skibets 2 Redningsbaade. Redningsbaaden gik til Land, men holdtes klar paa Stranden, og efter en Tids Forløb blev der ogsaa hejst Signal om Bord om at komme ud med Baaden. Denne bragtes flot og naaede efter en anstrengende Rotur ud til Skibet, hvor der indtoges 9 Mand af Besætningen, der derpaa heldig bragtes til Land. Redningsbaaden blev straks sat ud igen, og da Søen stadig var i Tiltagende, voldte det svært Arbejde at naa ud til Skibet, som stod i den betydelige Afstand af 600 Favne fra Land. Der indtoges paany 8 Mand af Besætningen, men Kaptajnen var ikke til at formaa til at forlade Skibet. Det blev foreholdt ham, at det rimeligvis vilde blive umuligt at ro Baaden ud oftere, og at han saaledes legede baade med sit eget og andres Liv ved ikke at gaa med, men han blev ved sit Forehavende, og Redningsbaaden maatte da gaa til Land med de 8 Mand Kl. 11 om Formiddagen. Men Kl. 1 Eftermiddag satte Kaptajnen Signal om at komme ud igen. Vejret var paa dette Tidspunkt meget haardt, og Braadsøen gik saa højt, at man maatte anse det for ugørligt at ro Baaden frem, hvorfor man bestemte sig til at vente noget for at se, om Vejret ikke skulde bedage. Dette skete dog ikke, og det modige Mandskab gav sig da til Kl. 2 $\frac{1}{2}$ atter at forsøge paa at naa ud til Skibet. Efter en haard Kamp lykkedes det at komme ud og faa Kaptajnen reddet og bragt heldig i Land, men Redningsforsøget havde da ogsaa varet omtrent 26 Timer, og det var sikkert vel-

fortjent, da Regeringen tilstod Mandskabet en Ekstrabelønning for dets Udholdenhed. Det strandede Skib var Dampskibet »Douglas« af West Hartlepool, paa Rejse fra Libau til Antwerpen med Havre. —

Den 25. Marts 1898 om Formiddagen Kl. 10 meldtes til Stationen, at der var strandet et Skib i dennes Nærhed. Det blæste en Storm af ONO, med Snefog, og Soen gik meget højt. Redningsbaaden blev paa Grund af den haarde vestgaaende Strøm transporteret et godt Stykke til Luvart af Skibet, hvor det blev forsøgt at sætte den ud, men 3 Gange efter hinanden kastedes den af Braadsøen paa Land igen, og først fjerde Gang lykkedes det ved Assistance af de mange tilstedeværende Kystboere at faa den flot. Efter en Del Anstrengelser lykkedes det at naa ud til Skibet, som stod 360 Alen fra Land med Forstævnen indefter, og der indtoges 4 Mand af Besætningen, men Kaptajnen og Styrmanden var ikke til at formaa til at forlade Skibet, hvorfor Redningsbaaden gik til Land, som heldigt naaedes Kl. 12 Middag. Mandskabet var udmattet og gennemblødt og fik Tilladelse til at gaa hjem og skifte Klæder, men med Ordre til at komme snart igen, hvilket ogsaa skete. Det blev saa besluttet at forsøge at opnaa Forbindelse med Raketapparaterne, der bragtes til Strandingsstedet. De 2 første Raketter faldt ved Siden af Skibet, men den 3. Raket lagde Linen over Klyverbommen, og efter nogen Tids Venten begyndte de 2 ombordværende Mænd at hale paa Linen. De fik ogsaa heldig Stjerteblokken ud og denne fastgjort, og ligeledes kom Redningstrossen ud, men da Redningen skulde foregaa, kunde der hverken hales frem eller tilbage, idet der var kommen Laser af Fokken i Stjerteblokken, og ingen af de 2 Mænd gjorde noget for at klare det. Klokken var imidlertid bleven 5 om Eftermiddagen, og da man var klar over, at hvis Redning af de 2 Mænd skulde ske, maatte det være ved Dagens Lys, besluttede man at prøve paa at sætte Redningsbaaden ud igen. Den kom ogsaa ud til Skibet, men først efter megen Overtalelse lykkedes det at formaa Kaptajnen til at forlade Skibet, og de 2 Mænd førtes derpaa heldig til Land. Det strandede Skib var 3m Jernskonnert »Agnes Tobias« af Brake, paa Rejse fra Drøbak til Hjemstedet med en Ladning Is.

Af de Mænd som har været ansatte ved Stationen Hanstholm, kan nævnes følgende:



Peder Andersen Lynge blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1870 og avancerede til Baadformand den 1. Juli 1879, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1905, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget i 15 Foretagender med Redningsbaaden og 5 med Raketapparaterne, hvorved 137 skibbrudne reddedes. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han døde den 3. Juni 1925.



Peder Christian Christensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1866, hvilken Plads han beklædte til den 1. Oktober 1909, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 16 Gange med Redningsbaaden og 6 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 140 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje. Han døde 1919.



Søren Pedersen Bjerregaard blev ansat som Baadmand den 1. December 1873 og blev Baadformand den 1. Februar 1902, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1916, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 133 skibbrudne og er tildelt Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje samt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jens Jeppesen blev ansat som Baadmand den 1. April 1881 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1913 paa Grund af Alder. Han har deltaget 15 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 120 skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Pedersen Karl ansattes som Baadmand den 1. Marts 1876 og tog sin Afsked den 1. November 1904 paa Grund af Svagelighed. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 128 skibbrudne, og han er dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Christian Nielsen ansattes som Baadmand den 1. Januar 1894 og avancerede til Opsynsmand den 1. Oktober 1914. Han har deltaget 10 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 111 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Briggs Pedersen var ansat som Baadmand fra den 1. September 1874 til sin Død den 22. Oktober 1910. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 137 skibbrudne, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Anders Jensen Borup blev ansat som Baadmand den 1. Juni 1865 og avancerede den 1. September 1874 til Baadformand. Den 1. Juli 1879 blev han Opsynsmand ved Stationen, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1914, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin omtrent 50-aarige Tjenestetid har A. Borup udvist en fortrinlig Paapasselighed og Dygtighed, som ogsaa har vundet Paaskønnelse. I 1877 fik han Redningsmedaljen som Paaskønnelse af sin Færd ved Redningen af Besætning fra Skonnerten »Elise«; i 1902 fik han Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og i 1910 dekoreredes han med

Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han har deltaget i 17 Foretagender med Redningsbaaden og 6 med Raketapparatet, hvorved 144 skibbrudne reddedes.

Stationen Klitmøller

hører til de ældste paa Kysten, idet der allerede i 1847 ankom til Stedet et af Fri-murerlogen i København skænket Raketapparat. Ved Loven af 26. Marts 1852 ind-
traadte Stationen under Redningsvæsenets Organisation, og ved Lov af 11. No-
vember 1860 blev Stationen udvidet til ogsaa at være Baadstation. Der blev opført
et Baadhus i 1861, hvilket senere blev ombygget i 1890. Stationens første Rednings-
baad byggedes af Skibsbygmester Bonnesen, og den ankom til Stationen i 1861.
I 1866 afløstes Redningsbaaden af en ny af Bonnesen bygget selvrejsende Baad, og
den tidligere Baad blev afgivet til den da nyoprettede Station ved Tversted. Den
selvrejsende Baad blev ved Stationen indtil 1881, da man ved Strandingen af Bark-
skibet »Slejpner« 1880 var bleven klar over, at Baaden var for tung, og der blev da
anbragt en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad. Den selvrejsende Baad
blev ført til Orlogsværftet, hvor den blev ombygget og derefter anbragt ved Sta-
tionen Flyvholm. I 1895 ankom der til Stationen igen en ny paa Orlogsværftet byg-
get Redningsbaad, og den tidligere Baad blev da anbragt ved Bistationen Thy-
borøn Nord. I Februar 1916 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Motorrednings-
baad. Redningsbaaden forblev ved Stationen til i September 1918, da den
blev afgivet til Hundested Fiskeriforening. Den 28. Maj 1907 kæntrade Rednings-
baaden ved en Øvelse. Ingen af Mandskabet mistede Livet, men en af dem kom saa
slem til Skade, at han maatte tage sin Afsked.

Stationens første Opsynsmand var Toldkontrollør og senere Toldforvalter C. L.
Bolwig, R. af Dbg., Dbmd., p. p., der beklædte Stillingen fra Stationens Oprettelse
til den 12. Oktober 1870, da han forflyttedes fra Stedet. Han efterfulgtes af Baad-
mand Peder Frost, Dbmd., som var Opsynsmand til 1. April 1885, da han tog sin
Afsked paa Grund af Alder, og Baadmand Anders Christian Frost, Dbmd., blev
derpaa Opsynsmand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1897, da han
søgte sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadformand Villads Jen-
sen, der var Opsynsmand til den 26. Maj 1905, da han døde. Derefter blev Statio-
nens Baadformand, Poul Christensen Odder, Opsynsmand, og han beklæder endnu
Stillingen.

Ved Stationen Klitmøller har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

31—1	1853. Brig »Lucina« af Memel	9	Mand reddet, Raketapp.
5—10	— Brig »Herbert« af Scarborough	9	— — —
16—8	1855. Brig »Mentor« af Newcastle	9	— — —
29—1	1856. Engelsk Orlogsskib »Polyphemus«	83	— — —
22—12	— Jagt »Hilda« af Nyhamn	6	— . . —

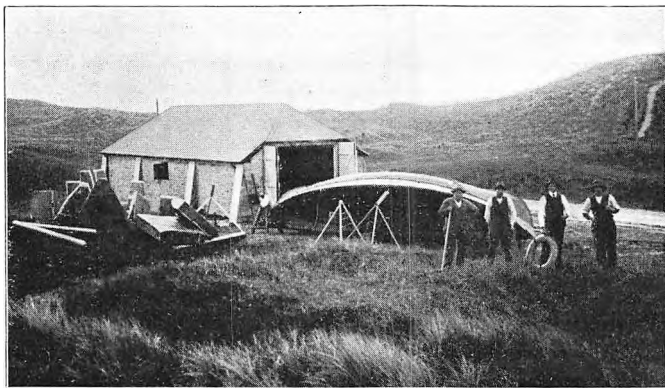
2—11	1859.	Skonnert »Pilot« af Montrose	4	Mand reddet, Raketapp.
5—10	1860.	Brig »Harmonien« af Frederiksstad	9	— —
12—9	1862.	Brig »Britannia« af Hartlepool	7	— —
21—10	—	Brig »Ocean« af Tønsberg	9	— —
12—3	1863.	Brig »Hermann« af Anclam	9	— — Redningsb.
9—9	—	Bark »Prinsesse Louise« af Drammen	12	— — —
6—11	—	Galease »Emanuel« af Nykøbing M.	4	— — Raketapp.
20—10	1869.	3m Sk. »Johanne Elisabeth« af Delfzyl	7	— — —
16—12	1870.	Kuf »Emilie« af Groningen	6	— — —
15—9	1872.	Brig »Caroline Louise« af Reval	11	— — —
14—4	1874.	Kuf »Antje« af Papenburg	3	— — —
14—10	1875.	Kuf »Astroom« af Pekela	5	— — —
25—12	1877.	Dampskib »Minerva« af Bremen	12	— — —
27—7	1881.	6 af Stedets Fiskerbaade	12	— — Redningsb.
11—11	—	Brig »Otto« af Barth	7	— — —
23—4	1883.	Jagt »Frederikke Marie« af Løkken	3	— — Raketapp.
7—9	—	Brig »Thalia« af West Hartlepool	4	— — Redningsb.
1—4	1884.	Barkskib »Pocahontas« af Tønsberg	7	— — —
16—3	1886.	Skonnert »Emma Augusta« af Barth	4	— — —
29—9	—	Skonnert »Caroline« af Nykøbing M.	5	— — Raketapp.
10—3	1887.	Brig »Helios« af Arendal	1	— — Redningsb.
15—10	1889.	Kuf »Fortuna« af Grossefehn	4	— — Raketapp.
8—6	1890.	Brig »Fanny« af Frederiksstad	8	— — —
8—2	1891.	Dampskib »Harry« af Gøteborg	13	— — —
21—2	—	Dampskib »James J. Dickson« af Gøteborg	19	— — Redningsb.
16—10	—	Kuf »Agie« af Greetsiel	3	— — Raketapp.
12—2	1892.	Jagt »Trækfuglen« af Stavanger	3	— — Redningsb.
10—3	1893.	Dampskib »Terje Viken« af Bergen	12	— — Raketapp.
1—11	—	1 af Stedets Fiskerbaade	4	— — Redningsb.
23—1	1895.	3 — — —	14	— — —
17—11	1897.	1 — — —	3	— — —
15—11	1898.	Dampskib »Ainamo« af Bjørneborg	8	— — —
5—11	1899.	Dampskib »Salamanca« af Newcastle	16	— — Raketapp.
10—8	1902.	Kuf »Henrike« af Brake	3	— — Redningsb.
14—12	—	Barkskib »Drot« af Skien	12	— — —
19—2	1904.	1 af Stedets Fiskerbaade	3	— — —
20—11	1905.	3m Skonnert »Juno« af Riga	9	— — Raketapp.
31—12	1907.	Dampskib »Pelikan« af Altona	19	— — —
4—1	1909.	Dampskib »Lepanto« af Grimsby	9	— — Redningsb.
12—4	1911.	Barkskib »Victoria« af Tjockö	7	— — Raketapp.
24—3	1918.	Skonnertkuf »Rotterdam« af Rotterdam	1	— — Redningsb.
11—10	1921.	Dampskib »Mode« af Stockholm	15	— — —
20—9	1922.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	— — —
4—2	1926.	Dampskib »Damsterdiep« af Rotterdam	14	— — Raketapp.
9—2	—	Samme Skib	7	— — Redningsb.

Ialt er der saaledes ved Stationen Klitmøller reddet 465 skibbrudne, men medens Forholdet ved de hidtil omtalte Stationer har været det, at Redningsbaaden har været det Middel, hvormed Redningen er sket, er Raketapparatet nu det overvejende, og dette fortsættes paa den øvrige Del af Kysten helt ned til Nymindegab.

Desuden har Stationens Apparater i 96 Tilfælde været sat i Bevægelse, uden at blive afbenyttede af de skibbrudne.

Man kan ikke, naar der skal berettes om de ved Klitmøller stedfundne Virksomheder, undlade at omtale det sørgelige Forlis af Barkskibet »Sleipner« af København, som paa Rejse fra Grimsby til København med en Ladning Kul, strandede den 19. November 1880, og hvorfra hele Mandskabet omkom, ialt 14 Mennesker. De nærmere Omstændigheder ved Strandingen og de dermed i Forbindelse staaende Forhold er følgende:

Henimod Middagstid den 19. November 1880 bemærkedes ved Redningsstationen Klitmøller, at der kom et Barkskib nordfra holdende Kurs langs med Land.



Klitmøller Redningsbaad underkastes Eftersyn.

Vinden var NO., og der var den Gang ikke særlig høj Sø. Skibets Kurs vakte Opmærksomhed, og da det desuden førte Flag, som kunde tyde paa, at der var noget i Vejen, og endelig da det saa ud til, at der skiftedes Kurs for at sætte Skibet paa Land, skyndte den paa Stranden tilstedeværende Strandfoged sig at gøre Melding til Redningsstationen. Skibet stødte paa Grund Kl. 12, og et Øjeblik efter var Raketapparaterne paa Strandingsstedet. Der blev straks affyret en dobbelt Raket og senere en enkelt. Den sidste udløb omtrent hele Raketlinens Længde, men det viste sig, at de ikke engang naaede Halvvejen ud til Skibet, der stod omtrent 400 Favne fra Land. Man maatte da afvente Redningsbaadens Ankomst, og den blev fremskyndet saa meget som muligt. Da den ankom til Stranden, havde Forholdene forværret sig betydeligt. Det blæste nu friskere, men navnlig havde Søen sat meget paa. Uheldigvis valgte man nu at gaa ud lige for Skibet, idet Strømmens Kraft blev undervurderet, men Mandskabet vilde skynde sig for hurtigst muligt at naa ud til de skibbrudne. Det viste sig imidlertid umuligt for Mandskabet at ro den tunge Baad ud over Braaddet paa Revlen, og af den haarde Storm førtes den mod Læ, saa at den maatte sættes paa Land. Hestene kom hurtigt til, og Redningsbaaden blev uden Ophold kørt nordefter paa Kysten, og denne Gang gik den ud et godt Stykke til Luvart for det strandede Skib, og Mandskabet arbejdede af al Kraft paa at naa ud til dette, men Søen, der var tiltaget mere og mere, viste sig umulig at bryde, og Redningsbaaden maatte paany landsættes et langt Stykke i Læ af Skibet. Man besluttede da at sende et ridende Bud til den til Luvart liggende Redningsstation ved Hanstholm, om at komme med Redningsbaaden derfra, og der blev saa igen afskudt 3 Rakter efter hinanden ud mod det strandede Skib, som nu aldeles overskyldes af Braadsøen, men det var altsammen spildt, da Af-

standen var altfor stor. 2 Timer efter Grundstødningen gik den ene Mast over Bord, 1 Time derefter den anden Mast og atter en halv Time efter den tredie, og straks derefter skiltes Skibet ad. Besætningen paa Skibet faldt nu en efter en i Søen med Rigningen, og da Klokken var 4, var Skibet aldeles sønderlaaet, og hele Besætningen var omkommen. — Ved Stationen Hanstholm ankom det ridende Stafet Kl. 3, og Mandskabet blev samlet med største Hast og begav sig paa Vej med Redningsbaaden. Man var bestemt paa at sætte den ud og derefter ro til Skibet, skønt dettes Master paa dette Tidspunkt var faldne og intet kunde ses, men da kom der Afbud fra Strandingsstedet, at der ikke var mere at udrette.

At denne sørgelige Stranding vakte Opmærksomhed rundt om i Landet er selvfølgelig, og det stod som uforstaaeligt for mange, at en hel Skibsbesætning paa 14 Mand saaledes kunde omkomme ved højlys Dag, naar alle Redningsapparater var til Stede. Det manglede ikke paa Angreb i Bladene paa de 2 Redningsmandskaber ved Klitmøller og Hanstholm, og disse Angreb — der dog for Størstedelen skrev sig fra Folk, der ikke havde Forstand paa det, som de skrev om — resulterede da i, at der fra Indenrigsministeriet blev beordret en Undersøgelse af Forholdene i sin Helhed ved den paagældende Begivenhed. Hvad der nu allerførst blev oplyst var, at det strandede Skib var af den Beskaffenhed, at det var i høj Grad uforsvarligt at lade det befare Søen, tilmed med en Kullast paa Kølen. Af Skibets ilanddrevne Logbog fremgik det, at Besætningen i England havde været klar over Skibets Tilstand og havde nægtet at gaa med. Der havde da været ført Forhandlinger paa det danske Konsulat i Hull, og Besætningen var da gaet ind paa at sejle med Skibet, mod at der blev forhyret 3 Mand ekstra til at pumpe. Skibet har i det stormfulde Efterarsvejr været tumlet meget omkring, og tilsidst har det da ikke kunnet flyde længer, og det er da bleven besluttet at sætte det paa Land. Om Formiddagen saas Skibet fra Hanstholm Fyr og Signalstation komme østfra langs Landet, men det holdt samme Kurs som andre Fartøjer, og Sejlføringen var ikke anderledes, end hvad Forholdene krævede. Da Skibet havde rundet Pynten, holdt det sydefter langs Kysten, og noget efter fik man at vide ved Signalstationen, at Skibet var strandet ved Klitmøller, men ingen kunde komme i Tanker om, at der var Fare for Besætningen, og der blev da heller ikke fra Fyrpersonalets Side foretaget nogen Melding til Redningsstationen, som først blev bekendt med Strandingen, da den ridende Stafet ankom fra Klitmøller. Angrebene paa Stationen Hanstholm blev derfor snart fundne ubeføjede, og vedkommende Angriber saa sig nødsaget til at gøre Stationens Opsynsmand og Baadformand en uforbeholden Undskyldning. Men det maa endnu oplyses om det strandede Skib, som var bygget i 1853, at de paa Kysten inddrevne Vragstumper viste sig altsammen at være saa raadne, at det ikke var til at forstaa, at Skibet i det hele havde kunnet hænge sammen. —

Hvad Redningsmandskabet ved Klitmøller angaar, da blev det ved Undersøgelsen og ved de afholdte Forhør tilfulde bevist, at der ikke kunde lægges dette Mandskab noget til Last med Hensyn til Mod og Opofrelse for at redde de skibbrudne. Det er tidligere anført, at Redningsbaaden første Gang burde have været ført til Luvart, før den sattes ud, men Mandskabet troede at have Kraft nok til at ro Redningsbaaden frem, og det er da forklarligt, at det ved den besværlige Transport fremkaldte Tidsspilde søgtes undgaaet. Men dertil kom, at Redningsbaaden var meget tung at transportere, og U hensigtsmæssigheden ved de selvrejssende Baade viste sig ret ved denne Lejlighed. Baadens høje Stævne saavel for som agter, gjorde den altfor meget udsat for Vindens Paavirkning og ved en Lejlighed som denne, hvor Vinden var tværs, maatte Baaden drive af.

Resultatet af de stedfundne Undersøgelser blev da, at der ikke kunde rejses nogen Anke mod Redningsvæsenet, men der blev dog bygget en ny Redningsbaad til Klitmøller, og den ældre Baad blev aldeles ombygget, navnlig blev Selvrejsningsevnen taget fra den. —

Af de øvrige ved Stationen Klitmøller udførte Redningsforetagender fremsættes følgende:

Den 14. December 1902 om Aftenen Kl. 9 $\frac{1}{4}$ blev der af den udsendte Strandvagt telefoneret, at der var strandet et Skib paa Hansted søndre Strand. Det blæste en stiv Kuling af SSV. med tæt Taage og en Del Sø, og Vagten erklærede, at da der ogsaa var telefoneret til Stationen Hanstholm om at komme med Redningsbaad og Raketapparater derfra, skønnedes der ikke at blive Brug for Klitmøller Redningsbaad. Men ved Midnatstid, da Redningsbaaden fra Hanstholm ikke var kommen, og da Søen var tiltagen betydelig i Styrke, ansaas det nødvendigt at tilkalde Klitmøller Redningsbaad, og dettes Mandskab blev da sammenkaldt saa hurtigt, som det lod sig gøre. Baaden blev kørt til Stranden ved Ørhage, hvor den sættes i Vandet Kl. 1 $\frac{1}{2}$ om Natten, og den kom heldig udenfor Brændingen. Da Taagen var meget tæt, var det vanskeligt at finde Skibet, som stod 1 Mil Nord for Stationen, og af Hensyn til Braaddet kunde der ikke roes saa nær Land, at dette kunde ses, hvorfor der maatte styres efter Kompas. Da Redningsbaaden havde roet en Tid, var den, begünstiget af den medgaaende Strøm, kommen saa langt, at der saas et Blus fra det strandede Skib, og der holdtes da ind til dette, som stod i en Afstand af 600 Alen fra Land, med Forskibet vendt indefter. Da Redningsbaaden blev bemærket fra Skibet, roede en af Skibets Baade ud til Redningsbaaden og blev liggende der, medens denne gik ind til Skibet og optog den tilbageværende Del af Besætningen, 7 Mand, som laa i en anden Baad ved Siden af Skibet, idet man hvert Øjeblik frygtede, at dette skulde skilles ad. Fra Land blev der nu givet Signal om, at det var forbundet med overhængende Livsfare at lande ind for Skibet, og Redningsbaaden gik da ud efter igen til den første Skibsbaad, hvori befandt sig 5 Mand, og begge Baade holdt derpaa nordefter. Efter at begge Baade med megen Vanskelighed paa Grund af Taagen var kommen forbi Hanstholmspynten, indtoges de fem Mand fra Skibsbaaden i Redningsbaaden, og efter en Times Roning mod den haarde Kuling og i den høje Braadsø, som adskillige Gange fyldte Redningsbaaden, naaede denne lykkelig Land Kl. 6 om Morgenen. Det var en lang og anstrengende Tur i den kolde Vinternat, men Besværlighederne var dog ikke forbi, idet Redningsbaadens lange og vanskelige Transport tilbage til Stationen stod tilbage, og først Kl. 3 om Eftermiddagen naaede man tilbage hertil. Det strandede Skib var Barkskibet »Drot« af Skien, paa Rejse fra Blyth til Lange-sund med Kul. —

Af de ved Stationen ansatte Mænd maa nævnes efterfølgende:

Strandkontrollør *C. L. Bolwig* blev ansat som Opsynsmand ved Stationen ved dennes Oprettelse, og samtidig overtog han Ledelsen af de 2 Nabostationer Hanstholm og Nørre-Vorupør. Med stor Dygtighed varetog han denne meget omfattende Stilling, og ledede en lang Række af de ved de 3 Stationer forefaldne Virksomheder, indtil han den 12. Oktober 1870 blev udnævnt til Toldforvalter og flyttede fra Stedet. Han døde i 1875. Som Paaskønnelse af sin pligtopfyldende Ledelse af de 3 Stationer blev han i 1851 dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og i 1857 med Fortjenstmedaljen i Sølv, senere blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog.



Anders Christian Frost blev ansat som Baadmand den 1. April 1872 og avancerede til Opsynsmand den 1. April 1885, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1897, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og dekoreredes da med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han døde den 22. September 1901. I Tjenestetiden deltog han 10 Gange med Redningsbaaden og 10 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 140 skibbrudne.



Jens Mortensen Frost blev ansat som Baadmand i 1870 og beklædte denne Stilling til 1902, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han havde deltaget 13 Gange med Redningsbaaden og 12 Gange med Raketapparatet i Redningen af 184 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.



Christen Bak Madsen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1875. Ved Redningsbaadens Kæntring under Øvelse den 28. Maj 1907 kom han saaledes til Skade, at han maatte søge sin Afsked den 1. Juli s. A. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 12 Gange med Raketapparatet i Redningen af 182 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.



Poul Christensen Odder blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1892 og avancerede den 1. Oktober 1896 til Baadformand samt den 1. Juni 1905 til Opsynsmand, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 12 Gange med Redningsbaaden og 7 Gange med Raketapparatet i Redningen af 158 skibbrudne, og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Therkild Christensen ansattes den 1. April 1881 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1907. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 9 Gange med Raketapparatet i Redningen af 165 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Peter Bolesen blev ansat som Baadmand den 1. April 1877 og beklædte denne Stilling til 1. Oktober 1903, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 9 Gange med Raketapparatet i Redningen af 177 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen.

Stationen Vangsa

blev oprettet i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1893—94, og den traadte i Kraft den 1. Oktober 1893, da der var opført et Hus til Opbevaring af Raketapparaterne, med hvilke Stationen alene er forsynet.

Ved Stationens Oprettelse ansattes Fisker Hans Hansen som Opsynsmand, og han beklæder endnu denne Stilling.

Stationen har kun faa Redningsforetagender at opvise. Disse er:

15-21—11 1898. Dampskibet »Ainamo« af Bjørneborg	53	Mand	reddet,	Raketapp.
23—11 1905. 3m Skonnert »Juno« af Riga	.....	9	—	—
13—10 1916. Tjalk »Christiena« af Groningen	.....	4	—	—

Der er saaledes ved Stationen reddet 66 skibbrudne. Desuden har Stationens Apparater i 15 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at være bleven benyttet af de skibbrudne.

Af ovennævnte Strandinger fremsættes her Beretningen om Dampskibet »Ainamo«s Stranding den 14. November 1898:

Skibet kom fra Blyth og var bestemt til Svinemünde med Kul, og det strandede paa Grund af Taage Kl. 3 om Morgenen ud for Vangsa. Strandingen blev bemærket Kl. 3¼ og straks meldt til Stationen, og da Søen var en Del urolig, og det tilmed var meget mørkt, blev Raketapparaterne ført til Stranden, hvor de ankom Kl. 4. Der affyredes efter hinanden 2 dobbelte Raketter, men skønt de begge gik ganske fortrinlig, idet hele Raketlinens Længde blev udløben, kunde de ikke naa Skibet, og det viste sig ogsaa, da det blev lyst, at Skibet stod meget langt ude, nemlig ca. 800 Alen, og det kunde saaledes ikke naas med Raket. Opsynsmanden ved Vangsa telefonerede da til Stationen Klitmøller om at komme med Redningsbaaden, og denne blev da snarest gjort klar og ført til Stranden, hvor den bragtes flot, og efter 1½ Times Roning naade den Skibet Kl. 7½ Formiddag. Søen var imidlertid aftaget en Del, og det var bleven muligt at komme ud til Skibet med Kystbaade, saa der var nu kommet en Del Bjergere om Bord for at kaste over Bord af Ladningen, ligesom der var blevet telegraferet til Svitzers Entreprise om at komme til Stede. Der kom en hollandsk Bugserdamper sejlene forbi, og da Strandingen bemærkedes fra denne, kom den ind til Skibet for at tilbyde at slæbe, og dette Tilbud blev straks modtaget. Raketapparatet holdtes dog klar paa Kysten, da Vejret var meget uroligt, og hvert Øjeblik kunde blive saaledes, at Arbejdet med Bjergning af Skibet maatte opgives, og da Skibet af Søen var sat ca. 100 Alen nærmere Land, blev der bragt en Line om Bord til i paakommende Tilfælde at kunne benyttes ved Udhalingen af Raketapparaterne, og Klitmøllers Red-

ningsbaad blev i Følge Kaptajns Ønske liggende ved Skibet til Ankers, saa at den ligeledes kunde være klar. Den paafølgende Nat voksede Havet betydelig. Bjergerne fra Vangsaas gik, saasnart Søen begyndte at blive særlig urolig, til Land, for derfra i paakommende Tilfælde at kunne betjene Raketapparaterne. Kl. 6 om Morgenen blæste det frisk med haarde Byger, og 4 Mand og 2 Kvinder af Skibets Besætning samt 2 Bjergere fra Kysten gik da i Klitmøllers Redningsbaad, som heldig bragte dem til Land Kl. 7 Formiddag. Braadsøen var nu ualmindelig høj, og særlig i Havstokken brød den saaledes, at man foreløbig maatte opgive at sætte Redningsbaaden ud igen der paa Kysten, og begge Redningsmandskaber fra Vangsaas og Klitmøller gik da i Gang med at søge Redning iværksat med Raketapparatet. Stjertblok og Udhalingsline blev halet til Borde, ligeledes den svære Trosse, men det varede noget, inden man kunde faa klarat Linerne om Bord, da de paa Grund af den lange Afstand og den haarde Strøm var bleven uklar af hinanden, men tilsidst lykkedes det, og Redningen kunde paabegyndes. Skibet stod da 600 Alen fra Land. Der var kommen 2 Mand i Land i Redningsstolen, og denne tredje Gang halet ud til Skibet, da dette drev over Revlen og ind mod Land. Bugserdamperen vedblev imidlertid at hale af fuld Kraft paa Skibet, der snart var ude under Revlen og snart inde mod Land, saa det var umuligt at benytte Redningsstolen, saalænge dette stod paa. Det strandede Skib arbejdede voldsomt i Søen, og da det som bemærket var ugørligt at sætte Klitmøller Redningsbaad ud, blev der telefoneret til Vorupør om at komme med den derværende Redningsbaad, idet det kunde antages, at Forholdene der var saaledes, at den kunde sættes ud og sejles til Strandingsstedet, ligesom der ogsaa blev telefoneret til Redningsdamperen »Vestkysten« om at komme til Hjælp. Imidlertid sprængtes Kl. 11 Formiddag Slæbetrossen, og det strandede Skib drev da rask ind mod Land, hvor det blev staaende 100 Alen fra Land. Redningstrossen blev nu stivhalet, og Redningsstolen kom i Virksomhed. Kl. 12 Middag ankom Nørre-Vorupør Redningsbaad og bragte 8 af de ombordværende i Sikkerhed til Land, Resten af de ombordværende, nemlig 15 Mand af Skibets Besætning og 29 Kystboere reddedes i Redningsstolen, og Redningen var til Ende Kl. 3 Eftermiddag.

Bjergningsdamperen »Frederikshavn« kom til Stede for at søge at bjerge det strandede Skib, men den 21. November om Morgenen Kl. 7 blev det nødvendigt at tilkalde Raketapparaterne for at redde 9 om Bord værende Bjergere. De øvrige Bjergere var det lykkedes i Løbet af den foregaaende Nat at komme i Land. Søen var meget høj og brød lukt hen over det store Skib. Forbindelsen blev hurtigt tilvejebragt, da Skibet ikke stod mere end 100 Alen fra Land, og Kl. 9¹/₂ Formiddag var alle heldigt ført til Land.

Stationen Nørre-Vorupør

blev oprettet da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, og samme Aar ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der blev opført et Baadhus, der senere blev ombygget i 1886. I 1885 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen. Den tidligere Redningsbaad var kæntræt den 26. Marts 1885, da den var kaldt ud for at redde 10 i Fare stedte Fiskere. Den fik heldig Fiskerne optaget, men paa Vejen ind blev den ramt af en Braadsø, som kæntrade den, hvorved 8 af de optagne Fiskere druknede, medens de 2 andre og hele Redningsmandskabet reddedes af de tilstedeværende Kystbeboere.

Den 5. Juli 1907 modtog Stationen fra Stedets Fiskeriforening en af en stedlig Baadebygger for Statens Regning bygget saakaldt Prøve-Redningsbaad, men denne blev allerede den 26. s. M. afgivet til Stationen Vesteragger. Under en Øvelse med forholdsvis godt Vejr, ved denne Station, kæntrade Baaden, og da Mandskabet derved tabte Tilliden til den, blev den ført tilbage til Stationen Nørre-Vorupør, hvor den en Tid brugtes skiftevis med den anden Redningsbaad, men i 1912 blev den istandsat for Redningsvæsenets Regning og afgivet til den stedlige Fiskeriforening.

Den 2. August 1920 modtoges fra Orlogsværftet en der bygget Motorredningsbaad, til hvilken var bygget et Baadhus paa Stranden med Platform ned mod denne. Baaden, der havde en Motorkraft paa 12 HK., fik i 1926 en ny Motor paa 25 HK.

Stationens første Opsynsmand var Toldkontrollør, senere Toldforvalter C. L. Bolwig, R. af Dbg., Dbmd., p. p., der beklædte Stillingen til den 12. Oktober 1870, da han forflyttedes i et andet Embede og efterfulgtes af Baadformand Søren Andersen. Denne kom til Skade under en Øvelse i 1873, da en Raket eksploderede, hvorved han mistede det ene Øje, og han tog derefter sin Afsked. Opsynsmand P. Frost, Klitmøller, overtog da tillige Opsynet med Stationen Nørre-Vorupør indtil den 1. August 1882, da hidtilværende Baadformand Anders Josephsen, Dbmd., ansattes, og han beklædte Stillingen til sin Død den 12. Januar 1920. Han efterfulgtes af Baadformand Erik Jensen, som endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Nørre-Vorupør har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

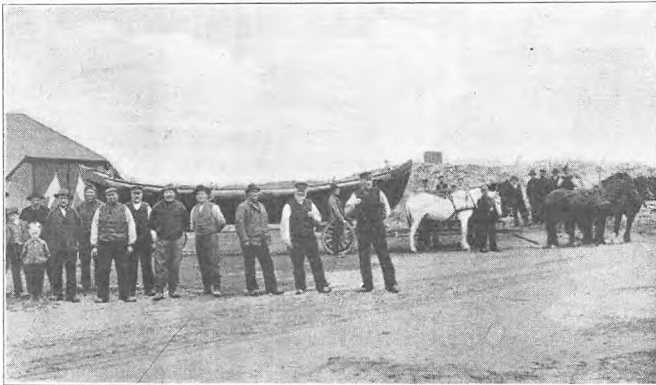
7—6	1854.	Fra Kystens Fiskerbaade	7	Mand reddet, Redningsb.
12—1	1859.	Barksk »Sir George Andersson« af Whitby	9	— — Raketapp.
4—10	1860.	Barkskib »Richard« af Danzig	10	— — —
—	—	Barkskib »Hertha« af Colberg	13	— — —

1—9	1861.	Skonnert »Newa« af Wilderfank	6	Mand reddet,	Raketapp.
25—10	1862.	Bark »Atlantic« af Weymouth	10	—	—
27—3	1863.	Brig »Maria« af Memel	11	—	—
25—12	—	Skonnert »Farewell« af Yarmouth	6	—	—
2—2	1864.	Skonnert »Delphin« af Libau	7	—	—
21—10	—	Skonnert »Victor« af Aaland	6	—	—
17—4	1866.	Barkskib »Gyda« af Drammen	11	—	—
18—11	—	Skonnert »Bannockburn« af Peterhead	5	—	—
18—7	1872.	Slup »Antonin« af Noirmantier	6	—	—
8—11	—	Skonnert »Augusta« af Heiligenhafen	5	—	—
24—12	—	Dampskib »Edgar« af Hull	17	—	Redningsb.
17—12	1873.	Barkskib »Caroline« af Frederiksstad	12	—	Raketapp.
8—4	1875.	Slup »Nicoline« af Mandal	3	—	—
29—9	—	Skonnert »Luther« af Oscarshamn	6	—	—
11—8	1879.	Skonnert »John Ernst« af Carnavon	6	—	—
12—12	1880.	Skonnert »Sleipner« af Brevig	6	—	—
28—7	1881.	Barkskib »Vasa« af Aabo	12	—	—
14—10	—	Skonnert »Agnes« af Montrose	5	—	—
11—1	1884.	Dampskib »Königin Louise« af Memel	12	—	Redningsb.
2—2	1885.	Dampskib »Bernhard« af Bremen	1	—	—
			12	—	Raketapp.
1—3	—	3 af Stedets Fiskerbaade	11	—	Redningsb.
26—3	—	3 - —	2	—	—
3—7	1886.	Dampskib »La Plata« af Hull	25	—	—
4—11	—	Brig »Gylfe« af Oscarshamn	8	—	Raketapp.
29—5	1887.	Barkskib »Sundswall« af Grimstad	1	—	Redningsb.
23—9	—	Brig »Fremad« af Risør	4	—	—
14—10	—	Brig »Orion« af Christiania	8	—	Raketapp.
26—10	—	2 af Stedets Fiskerbaade	5	—	Redningsb.
19—1	1890.	Skonnert »Karl Albert« af Helsingborg	5	—	—
8—6	—	Brig »Fanny« af Frederiksstad	8	—	Raketapp.
17—10	—	1 af Stedets Fiskerbaade	3	—	Redningsb.
30—10	—	Bark »Svanhvide« af Arendal	11	—	Raketapp.
29—11	1891.	2 af Stedets Fiskerbaade	6	—	Redningsb.
11—12	1892.	1 - —	4	—	—
4—11	1893.	Dampskib »T. E. Forster« af Newcastle	2	—	Raketapp.
24—6	1895.	Barkskib »Sara« af Arendal	12	—	—
30—3	1897.	Barkskib »Sela« af Grimstad	7	—	—
15—11	1898.	Dampskib »Ainamo« af Bjørneborg	8	—	Redningsb.
3—2	1899.	2 af Stedets Fiskerbaade	1	—	—
20—1	1900.	1 - —	5	—	—
22—10	1901.	Dampskib »London« af Stettin	14	—	—
24—10	1902.	Dampskib »Weser« af Bremerhafen	11	—	Raketapp.
24—11	1904.	1 af Stedets Fiskerbaade	1	—	Redningsb.
26—10	1906.	Dampskib »Skjalm Hvide« af København	47	—	Raketapp.
15—11	—	2 af Stedets Fiskerbaade	7	—	Redningsb.
1—11	1910.	Af Kystens Beboere	2	—	—
10—5	1914.	Skonnert »Aerial« af Marstal	5	—	Raketapp.
6—3	1916.	2 af Stedets Fiskerbaade	6	—	Redningsb.
13—10	—	Tjalk »Christiena« af Groningen	4	—	Raketapp.

3—12	1919.	2 af Stedets Fiskerbaade	3	Mand reddet, Redningsb.
26—12	1920.	Motorskonert »Oberon« af Christiania..	15	— — —
27—10	1922.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	— — —
16—9	1924.	2 - — —	5	— — —
8—7	1925.	1 - — —	3	— — —
8—3	1926.	1 - — —	2	— — —

Ved Stationen Nørre-Vorupør er der saaledes ialt reddet 467 skibbrudne, hvoraf den overvejende Del ved Raketapparaterne. Desuden har Stationens Apparater i 127 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at de skibbrudne har benyttet den derved tilbudte Hjælp.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender fremsættes her følgende:



Nørre-Vorupør Redningsmandskab.

Den 23. September 1887 om Morgenen Kl. 6 $\frac{1}{2}$ blev det meldt til Stationen, at der var strandet et Skib ved Stenbjerg ca. 1 Mil Syd for Stationen. Da det blæste haardt med Paalandsvind, og Søen var meget høj, blev Redningsmandskabet hurtigt sammenkaldt og begav sig paa Vej med Apparaterne. Ankommen til Strandingsstedet Kl. 7 $\frac{3}{4}$ var Mandskabet fra Stationen Lyngby der allerede og havde ved en Raket opnaaet Forbindelse med Skibet, som stod 120 Favne fra Land. Braadsøen væltede sig uafbrudt hen over Skibet, saa at Besætningen maatte holde sig paa Forenden af dette og paa Bovsprydet. Et Øjeblik efter faldt Fokkemasten over Bord og lidt efter Stormasten, og Skibet begyndte nu at skilles ad. Udhalingslinen blev uklar af den faldne Rigning, saa det ikke lod sig gøre at hale Redningsstolen ud. Redningstrossen var fastgjort til Bovsprydet, men kort efter blev ogsaa dette revet bort af Søen, og 4 Mand af Besætningen, som havde søgt Tilflugt paa det, styrtede i Søen, de 3 af dem druknede, men det lykkedes en Mand at svømme ind mod Kysten, hvor han blev reddet ved Kystbeboernes Hjælp. Da der endnu var 5 Mand tilbage paa Vraget, blev der atter fra Stationen Lyngby affyret en Raket, som vel lagde Linen over Skibet, men de ombordværende kunde ikke faa fat i den. Men nu kom Redningsbaaden fra Nørre-Vorupør til Stede efter en besværlig Transport, og den blev straks gjort klar til at gaa ud. Med stor Anstrengelse naaede den ud til Vraget, men det var umuligt at komme dette nær for omdrivende Vragods og Rigning, hvorfor der maatte kastes Anker saa nær Forskibet som muligt. Medens dette stod paa, skylledes een af Besætningen overbord og omkom, men ved at kaste et Kastelod med Line over til de tilbageværende, lykkedes det at hale de 4 Mand gennem Søen til Redningsbaaden, som flere Gange blev fyldt af den

høje Braadsø, men den lænsede hurtig igen. Ankertovet blev derpaa kappet, og Baaden holdt til Land, som heldig naaedes Kl. 10 Formiddag. Det strandede Skib var Briggen »Fremad« af Risør, paa Rejse fra Hull til Tvedestrand med Kul. Redningsmandskabet modtog af Regeringen en Ekstrabelønning for dette Redningsforetagende. —

Den 20. Januar 1900 om Morgenen Kl. 8 blev det bemærket, at der laa en Fiskerbaad udenfor Kysten, som ikke kunde lande paa Grund af høj Sø. Mandskabet var til Stede ved Stationen, da der havde været holdt Vagt efter flere af Stedets Fiskerbaade, som savnedes, men som landede mere nordlig paa Kysten. Efter $\frac{1}{2}$ Times Forløb var Redningsbaaden paa Stranden, den sattes straks ud og kom til Fiskerbaaden, der var fra Harboøre. Fiskerne, ialt 5 Mand, der havde gennemgaaet en haard Nat, var straks beredt til at gaa i Redningsbaaden. Under Landingen fik denne flere svære Braadsøer, men den landede heldig.

Den 8. Juli 1925 om Formiddagen Kl. 5 var en Del Fiskerbaade fra Vorupør gaaet ud paa Fiskeri med godt Vejr, men et Par Timer senere blæste det pludselig op til en Storm af VNV., og Havet kom i saa voldsomt Oprør, at der var betydelig Fare for Fiskerbaadene, hvoraf flere dog efterhaanden heldigt landede.

Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Formiddag blev Redningsmandskabet tilsagt til hurtigt Møde, og Motorredningsbaaden førtes til Havet. Der var da endnu 2 Fiskerbaade med 7 Mands Besætning tilbage. Motorredningsbaaden gik ud gennem Braaddet, og den blev fyldt flere Gange. Det saa meget faretruende ud, da det kunde befrygtes, at Mandskabet vilde blive skyllet ud af Baaden.

Redningsbaaden gik udenfor yderste Revle og afventede der Fiskerbaadernes Ankomst, men den maatte stadig gaa længere ud, da Havet blev værre og værre. Kl. 10 Formiddag kom den første af Fiskerbaadene og lagde sig ved Redningsbaaden en Tid, men saa prøvede den selv at lande, hvilket ogsaa gik heldigt. Ved Middagstid ankom den sidste Baad, som havde 3 Mands Besætning. At lande med denne var nu ganske ugørligt, og der blev fra Land hejst Signal herom. Der var da ikke andet for de 3 Mand at gøre, end at gaa over i Redningsbaaden, der nu var 2 km ude. Dette skete, og ligesom Fiskerbaaden var forladt, kom der en Braadsø, som fyldte Baaden, saa den sank. Motorredningsbaaden stod derpaa mod Land, den fyldtes flere Gang af svære Braadsøer, men landede heldig med de 3 Mand.

For denne Virksomhed modtog Mandskabet »Emile Robins Legat for 1925 til det Mandskab, som udfører det med største Livsfare forbundne Redningsforetagende.« —

Af de ved Stationen Nørre-Vorupør ansatte Mænd kan nævnes følgende:



Mikkel Thomsen blev ansat som Baadmand den 1. April 1871 og avancerede til Baadformand den 1. August 1882, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1892, da han afskedigedes paa Grund af Alder, og modtog kort derefter Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 14 Gange med Raketapparatet i Redningen af 194 skibbrudne. Han døde 1919.



Peder Christensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1868 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1905, da han afskedigedes paa Grund af Alder. Han har deltaget 18 Gange med Redningsbaaden og 18 Gange med Raketapparatet i Redningen af 265 skibbrudne.



Hans Jensen blev ansat som Baadmand den 1. September 1873 og beklædte denne Stilling til 1. Oktober 1909, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 17 Gange med Raketapparatet i Redningen af 284 skibbrudne.



Erik Mikkelsen blev ansat som Baadmand den 1. April 1876 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1909, da han afskedigedes paa Grund af Alder. Han har deltaget 16 Gange med Redningsbaaden og 14 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 256 skibbrudne.

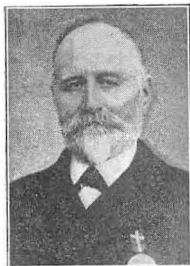
De 3 sidstanførte Mænd er alle dekorerede med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Anders Josephsen blev ansat som Baadmand den 1. April 1868. I 1870 blev han Baadformand og fra 1. August 1882 ledede han med stor Dygtighed Stationen som Opsynsmand til sin Død den 12. Januar 1920. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 21 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 314 skibbrudne. Han var dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Knud Jensen blev ansat den 1. Marts 1880 som Baadmand, og den 1. December 1891 blev han Baadformand indtil han den 1. Oktober 1915 tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 13 Gange med Redningsbaaden og 14 Gange med Raketapparatet i Redningen af 239 skibbrudne. Han er tildelt Medaljen for Druknedes Redning og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



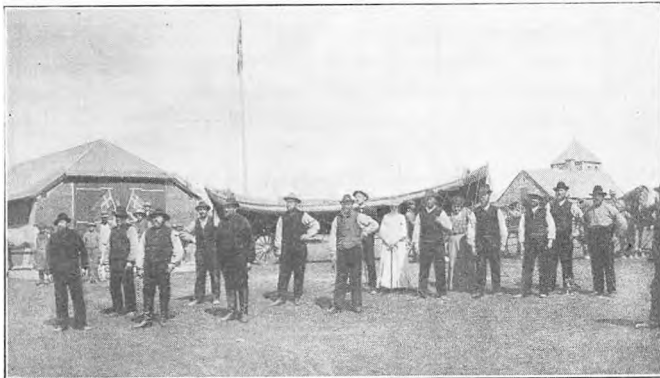
Jens Munk Jensen ansattes som Baadmand den 1. November 1883 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1918 paa Grund af Alder. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 12 Gange med Raketapparatet i Redningen af 239 skibbrudne og er dekoreret med Medaljen for Druknedes Redning.



Niels Peter Petersen ansattes som Baadmand den 1. April 1881 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1916. Han døde 1922. Han har deltaget 18 Gange med Redningsbaaden og 13 Gange med Raketapparatet i Redningen af 262 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jens Pedersen ansattes som Baadmand den 1. August 1882 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. April 1917. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 12 Gange med Raketapparatet i Redningen af 251 skibbrudne.



Stenbjerg Redningsmandskab.

Stationen Stenbjerg

blev oprettet i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1894—95, og den traadte i Kraft den 1. Oktober 1894, til hvilken Tid der var opført et Baadhus, og der ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen. Den blev ogsaa forsynet med Raketapparater. Ved en Øvelse den 25. September 1896 kæntrede Redningsbaaden, men ingen af Mandskabet kom til Skade.

Ved Stationens Oprettelse ansattes Gaardejer Jørgen Jensen som Opsynsmand, og han beklædte denne Stilling til 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han efterfulgtes af Gaardmand Jens M. Jensen.

Der har ved Stationen Stenbjerg fundet efternævnte Redningsforetagender Sted:

30—3	1897.	Barkskib »Sela« af Grimstad	.....	7	Mand reddet, Raketapp.
1—9	1898.	Barkskib »Charles Kahl« af Stralsund	..	11	— — —
24—10	1899.	Skonnert »Martha« af Christiania	.....	5	— — —
26—3	1900.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	5	— — Redningsb.
22—10	1901.	Dampskib »London« af Stettin	.....	15	— — —
23—6	1902.	Dampskib »Benwick« af Liverpool	.....	16	— — —
10—3	1904.	Dampskib »Marie« af Kiel	.....	16	— — —
—	—	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	4	— — —
24—4	1909.	Dampskib »Sven« af Limhamn	.....	11	— — —
30—6	—	3 af Stedets Fiskerbaade	.....	6	— — —

Der er saaledes ved Stationen Stenbjerg ialt reddet 96 Personer. Desuden har Stationens Redningsapparater i 37 Tilfælde været sat i Bevægelse, uden at være bleven benyttet af de skibbrudne.

Stationen Lyngby

blev oprettet i Henhold til Lov af 17. Marts 1882, og var alene forsynet med Raketapparater. Der opførtes et Opbevaringshus for Raketapparaterne i 1882, og Stationen traadte i Kraft den 1. September s. A. I 1920 udvidedes Stationen til ogsaa at være Baadstation, og der ankom en Redningsbaad, som tidligere havde været ved Liløre, men som efter at være bleven afløst der, var bleven underkastet Eftersyn paa Orlogsværftet.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged Niels Chr. Jensen Snæver, der beklædte Stillingen til sin Død den 23. September 1908, hvorefter Stillingen overdroges Betjeningsmand Iver Nielsen Iversen, der imidlertid allerede døde den 10. Marts 1911, hvorpaa Betjeningsmand Johan Christian Madsen Nielsen blev ansat, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Stationen Lyngby har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

1—9	1882. Galiot »De Unic« af Groningen	.....	5	Mand reddet, Raketapp.
20—1	1883. Barkskib »Juventa« af Christiania	.....	4	-- — —
26—10	— Barkskib »Ursus Minor« af Kragerø	....	10	— — —
21—11	1888. Skonnert »Camilla« af Fanø	.....	4	— — —
2—4	1892. Dampskib »Ljubow« af Dundee	.....	16	— — —
11—1	1907. Dampskib »Cabral« af London	.....	1	— — —
24—11	1919. Kutter »Nieuwezorg« af Appingedam	....	4	— — —
21—3	1921. Dampskib »Sirius« af København	.....	2	— — —
			8	— — Redningsb.
26—3	— Samme Skib	.....	15	— — Raketapp.

Der er saaledes ved Stationen ialt reddet 69 skibbrudne. Desuden har Redningsmateriellet været sat i Bevægelse i 27 Tilfælde, uden at være bleven benyttet til de skibbrudnes Redning.

Stationen Hedegaardene

blev oprettet i Henhold til Lov af 23. Januar 1862 og forsynedes alene med Raketapparater. Stationen traadte i Kraft den 1. September 1862. I 1883 blev der opført et Opbevaringshus for Raketapparaterne. I Henhold til Bestemmelse paa Finansloven for 1912—13 blev Stationen nedlagt fra 1. April 1912.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged Niels Mortensen, Dbmd., der beklædte Stillingen til den 1. April 1890, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og efterfulgtes af Betjeningsmand Jens Christensen Kobberø, der beklædte Stillingen til Stationens Nedlæggelse.

Der har ved Stationen Hedegaardene fundet efternævnte Redningsforetagender Sted:

12—9	1863.	Brig »Danzing Sally« af London	.....	2	Mand reddet, Raketapp.
15—12	—	Brig »Ariel« af Arendal	.....	7	— — —
25—2	1867.	Brig »Peace« af Blyth	.....	2	— — —
16—9	—	Brig »Asteria« af London	.....	8	— — —
19—9	1873.	Barkskib »Friederich Ludwig« af Rostock	.....	12	— — —
18—12	—	Dampskib »Valhall« af Gøteborg	.....	11	— — —
19—4	1874.	Skonnert »Ehe« af Sticklekamperfehn	..	5	— — —
2—4	1892.	Dampskib »Ljubow« af Dundee	.....	16	— — —

Der er saaledes ved Stationen ialt reddet 63 skibbrudne ved Hjælp af Raketapparaterne. Desuden har disse været sat i Bevægelse i 15 Tilfælde uden at være bleven benyttet til de skibbrudnes Redning.

Af de ved Stationen udførte Redningsforetagender kan nævnes følgende:

Den 19. September 1873 om Eftermiddagen Kl. 6¼ modtog Stationen Melding om, at der var strandet et Skib paa Lyngby Strand, og da det blæste en haard Storm af VNV med høj Sø, blev Redningsmandskabet hurtig samlet og afgik Kl. 6¾ med Raketapparaterne. Ankomsten til Strandingsstedet var Redningsmandskabet fra Nørre-Vorupør der allerede, idet dette havde observeret Skibet, da det kom Nord fra. En Raket var affyret og havde tilvejebragt Forbindelse, men man savnede det øvrige Redningsmateriel, da dette var kørt i Staa paa Vejen, der var aldeles ufremkommelig. Fra Stationen Hedegaardene blev derfor de andre Liner bragt til Stede, og der blev givet Signal til Besætningen om at hale ud, men dette skete ikke, hvorimod der blev raabt, at man skulde hale i Land. Herved blev der en Standsning paa en Time, men det blev da besluttet atter at affyre en Raket, der gik heldig, og trods Mørket kunde det ses, at den faldt mellem Skibets Master. Atter

blev der givet Signal om at hale ud, men fra Skibet blev der ingen raabt om at hale ind, hvilket da ogsaa blev forsøgt, men Raketlinen sprængtes. Ved Midnat blev der igen skudt en Raket ud, og den gik lige gennem Rigningen. Da Besætningen havde sikret sig Linen, raabte den paany om at hale ind, og dette blev da gjort med stor Forsigtighed, hvorved der kom en Trosse i Land. Denne stak Redningsmandskabet saa paa Redningstrossen, og nu haledes denne endelig ud af Mandskabet og fastgjordes paa Mesanmasten. Stormasten var allerede kappet, da Skibet strandede. Redningsstolen blev saa halet ud til Skibet, men første Gang, den blev halet til Land, var der ingen Mennesker i den. Da Besætningen imidlertid nu saa, at alt gik klart, gik de en for en i Redningsstolen og blev da ogsaa hurtigt reddet til Land, ialt 12 Mand. Ingen af Besætningen kendte til Raketapparaternes Brug, hvilket nær kunde have kommen til at koste dem Livet. Det strandede Skib var Barkskibet »Friederich Ludwig« af Rostock paa Rejse fra Grimsby til Riga i Ballast.

Stationen Vesteragger

blev oprettet som Raketstation, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. Ved Lov af 10. April 1874 vedtoges Stationen udvidet til Baadstation, og den sloges sammen med Stationen Aggerkanal, som nedlagdes, hvilket skete fra 1. Maj 1875. Det ved Aggerkanal opførte Baadhus blev ombygget 1886, men den 2. Juli 1895 nedbrændte Huset, forarsaget ved Lynnedslag, saavel som alt Materiellet, derunder ogsaa en ny Redningsbaad, der var kommen til Stationen i 1886, der havde afløst den gamle, siden 1851 ved Aggerkanal og Stationen placerede Redningsbaad. Der blev da i 1895 opført et nyt Baadhus, ligesom der samme Aar ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som var ved Stationen indtil 1897, da der ankom en ny, ligeledes paa Orlogsværftet bygget Baad, der er forsynet med Ballastkasse, og denne Baad findes endnu ved Stationen.

Den 19. December 1887 kæntrede Stationens Redningsbaad under en Øvelse, men ingen af Mandskabet kom til Skade i nævneværdig Grad.

I 1895 oprettedes den til Stationen hørende Bistation Thyborøn-Nord, og der opførtes et Hus til Opbevaring af Redningsbaaden, som ankom fra Klitmøller, hvor den havde været siden 1881. Da Stationen Vesteragger i 1897 fik en ny Redningsbaad, blev den tidligere Baad ført til Thyborøn-Nord, hvor den stadig findes. I 1909 blev den forsynet med Ballastkasse.

I 1899 blev der ved Thyborøn-Nord opført en Træbygning, bestemt til Stald for Hestene, naar Virksomheden forefalder der paa Stedet.

Den 26. Juli 1907 modtoges ved Vesteragger den ved Vorupør byggede saakaldte Prøve-Redningsbaad. Under en Øvelse med forholdsvis godt Vejr den 16. September s. A. kæntrede denne Baad, hvorved vel ingen af Mandskabet tilsatte Livet, men 2 kom en Del til Skade. Mandskabets Tillid til at bruge denne Baad var derved nedbrudt, og den blev da ført tilbage til Nørre-Vorupør.

Den første Opsynsmand ved Stationen Vesteragger var Strandfoged *Søren Thøgersen*, Dbmd., der beklædte Stillingen til den 1. September 1874. Han efterfulgtes af sin Søn *Tøger Sørensen*, Dbmd., p. p., der allerede havde været konstitueret siden 1863. I 46 Aar ledede Thøger Sørensen Stationen med anerkendelsesværdig Dygtighed indtil sin Død den 20. November 1909. Opsynsmandsstillingen overdroges derefter til Fisker *Søren Thøgersen Sørensen*, der endnu beklæder den.

Stationen Vesteragger er den Station paa den jydsk Kyst, som kan opvise det største Antal af Redningsforetagender, og ogsaa det største Antal af reddede. Nedennævnte Redningsforetagender har saaledes fundet Sted:

8—4	1854.	Galease »Mariane« af Agger	1	Mand reddet, Raketapp.
24—26—4	1858.	Skonnert »Axe« af Montrose	23	— — —
3—10	1858.	Brig »Anne« af Whitby	7	— — —
6—11	1859.	Dampskib »Götha« af Gøteborg	13	— — —
5—10	1860.	Brig »Talma« af Stettin	9	— — —
27—11	1861.	Bark »Carl den 15.« af Stockholm	9	— — —
20—4	1862.	Skonnert »Vision« af Arbroath	5	— — —
5—5	1863.	Brig »Zephyr« af Drammen	7	— — —
1—11	—	Skonnert »Caroline Trine« af Faaborg	7	— — —
14—3	1864.	Skonnert »Sleipner« af Aarhus	6	— — —
3—9	1865.	Brig »Sosma« af Frederikshavn	3	— — —
23—11	—	Barkskib »Fanny« af Stockholm	14	— — —
15—3	1866.	Skonn. »Von Benningsen« af Papenburg	6	— — —
19—4	—	Brig »Minerva« af Christiania	4	— — —
10—12	—	Tjalk »Unternehmung« af W. Rhaderfehn	2	— — —
4—11	1867.	Barkskib »Astoria« af Arendal	11	— — —
—	—	Fregatskib »Klawitter« af Danzig	16	— — —
25—5	1870.	Kuf »Johanne« af Norden	5	— — —
11—12	1871.	Skonnert »Hermann« af Karrebæksminde	5	— — —
5—5	1872.	Brig »Lydia & Axeline« af Rochelle	5	— — —
21—4	1873.	Barkskib »Dunorland« af Grimsby	7	— — —
24—11	—	Skonnert »Sophie« af København	3	— — —
6—2	1874.	Skonnert »Franz« af Riga	4	— — —
24—10	—	Skonnert »Ellen« af Helsingborg	11	— — — Redningsb.
10—11	—	Skonnert »Monita« af Frederiksstad	5	— — — Raketapp.
16—1	1875.	Brig »Brodjaga« af Libau	9	— — —
27—6	—	Barkskib »Amaranth« af Christiania	1	— — —
—	—	—	8	— — — Redningsb.
6—11	—	Skonnert »Martha« af Marstal	3	— — — Raketapp.
12—10	1876.	3m Skonnert »Siegfried« af Uddevalla	8	— — — Redningsb.
2—11	—	Kuf »Hurtig« af Kragerø	4	— — — Raketapp.
18—10	1877.	Brig »Clara« af Stettin	8	— — —
1—11	—	Kuf »Catharina« af Stickelkamperfehn	4	— — —
4—11	—	Dampskib »Phønix« af Bergen	11	— — —
19—2	1878.	Kuf »Eureka« af Groningen	5	— — — Redningsb.
10—11	1879.	Brig »St. Göran« af Nössund	8	— — — Raketapp.
21—5	1880.	Skonnert »Francis Drake« af London	6	— — —
11—12	—	Skonnert »Ane Cecilie« af Faaborg	6	— — —
16—2	1882.	Brig »Castor« af St. Malo	8	— — —
3—8	—	Brig »Apollo« af Drammen	6	— — —
4—8	—	Skonnert »Marion Stewart« af Cornwall	1	— — —
8—9	—	Galease »Adelina« af Wickshafen	3	— — — Redningsb.
20—12	—	3m Skonnert »Gerda« af Gøteborg	6	— — — Raketapp.
24—5	1883.	Dampskib »Isle of Arran« af Newcastle	8	— — — Redningsb.
8—12	—	Skonnert »Ivar« af Møllesund	7	— — — Raketapp.
15—12	—	Fregatskib »Gitana« af Liverpool	23	— — —
17—10	1884.	Brig »Tina« af Groningen	7	— — —
20—10	—	Kuf »Maashuizen« af Groningen	3	— — —
27—10	—	Tysk Orlogsbrig »Undine«	147	— — —
28—3	1887.	1 af Stedets Fiskerbaade	3	— — — Redningsb.

23—6	1887.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	Mand reddet,	Redningsb.
15—10	1888.	3m Skonnert »Sleipner« af Thisted	6	— —	Raketapp.
21—11	—	Skonnert »Camilla« af Fanø	4	— —	—
15—11	1889.	Dampskib »Svea« af Stockholm	1	— —	Redningsb.
4—3	1890.	Dampskib »Wilhelm« af Kiel	9	— —	Raketapp.
27—1	1891.	Skonnert »Nico« af Holmestrand	5	— —	—
2—4	1892.	Dampskib »Ljubow« af Dundee	7	— —	Redningsb.
20—12	1894.	1 af Stedets Fiskerbaade	3	— —	—
7—12	1895.	Barkskib »Arendt« af Mandal	1	— —	Raketapp.
1—3	1896.	Barkskib »Porthon« af Mariehamn	11	— —	Redningsb.
20—3	—	Dampskib »Perseverance« af London	11	— —	Redningsb.
17—11	1897.	Skonnert »Fylla« af Marstal	5	— —	—
14—1	1898.	Dampskib »Pouline« af Kiel	15	— —	—
18—1	1898.	Barkskib »Hassel« af Farsund	12	— —	—
27—9	1902.	Dampskib »Reidar« af Christiania	18	— —	—
10—3	1904.	Dampskib »Saxonia« af Stettin	8	— —	—
20—5	1905.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	— —	—
11—1	1907.	Dampskib »Cabral« af London	23	— —	—
6—10	—	Dampskib »Ran« af Trelleborg	28	— —	—
17—1	1908.	Dampskib »Pernambuco« af Liverpool	16	— —	—
18—11	—	Brig »Hardie« af Laurvig	8	— —	Raketapp.
28—12	1909.	Dampskib »Gallia« af Gøteborg	15	— —	Redningsb.
26—3	1910.	Dampskib »St. Helens« af Trondhjem	21	— —	—
16—12	1911.	Dampskib »Normand« af Christiania	24	— —	—
21—12	—	Samme Skib	5	— —	Raketapp.
16—2	1912.	Dampskib »Jernbarden« af Gøteborg	14	— —	Redningsb.
15—11	1914.	En Skibsbaad fra en minespr. Damper	4	— —	—
4—4	1915.	Dampskib »Bore« af Stockholm	21	— —	—
26—10	—	1 af Stedets Fiskerbaade	4	— —	—
19—9	1919.	Dampskib »War Toronto« af London	29	— —	Raketapp.
18—11	—	Samme Skib	10	— —	—
21—3	1921.	Dampskib »Sirius« af København	13	— —	Redningsb.
14—10	—	4m Motorskib »Signal« af Mariehamn	6	— —	Raketapp.
9—12	—	3m Skonnert »Vilhelm« af Riga	7	— —	—
19—1	1922.	Dampskib »Emma Haubuss« af Stettin	18	— —	Redningsb.
14—10	—	3m Skonnert »Saga« af Skårhamn	2	— —	—

Der er saaledes ved Stationen Vesteragger ialt reddet 879 skibbrudne, hvoraf 332 med Redningsbaaden og 530 med Raketapparatet samt 17 ved begge i Forening. Desuden har Apparaterne i 98 Tilfælde været satte i Bevægelse uden at de skibbrudne har benyttet den derved tilbudte Hjælp.

Af forannævnte talrige Redningsforetagender fremsættes her Beretningen om nogle:

Den 12. Oktober 1876 om Formiddagen Kl. 9 modtog Stationen Vesteragger Meddelelse om, at der var strandet et Skib mellem Thyborøn og Aggerkanal, og at Besætningen var i stor Fare. Da Vejret var saa ugunstigt, at Redningsbaaden paa Grund af den herskende Storm ikke kunde roes over Fjorden, og da Anmelderen af Strandingen — en af Lodserne — havde meddelt, at der kunde være Haab om, at Skibet kunde naaes med en Raket, besluttedes det at tage afsted med Raketapparatene alene. Ved Ankomsten i Nærheden af Aggerkanal, efter at have kørt gennem Vandet et længere Stykke, viste det sig, at der ikke var stor Udsigt til at

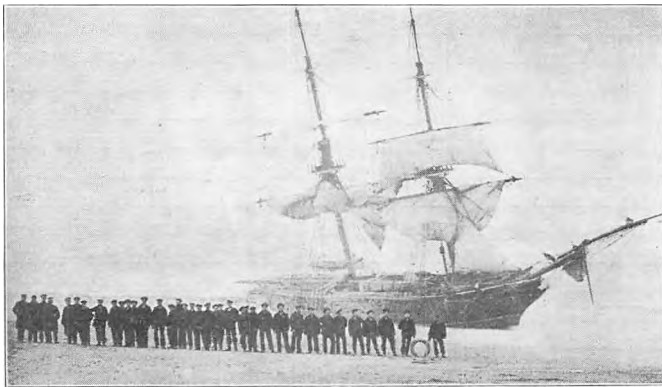
redde Besætningen med Raketapparatet, hvorfor Formanden straks blev beordret til at vende tilbage for at søge at skaffe Redningsbaaden til Stede, ligesom han be-myndigedes til at antage det manglende Mandskab, idet Opsynsmanden maatte have nogle af disse til at bære Raketapparaterne gennem Aggerkanal og et Stykke paa den anden Side. Der maatte hele Tiden vades til midt paa Livet i Vand, men endelig Kl. 11 var Apparaterne ført til Strandingsstedet. Skibet stod ca. 1600 Fod fra Land med de to forreste Master kappede. Der affyredes to dobbelte Raketter efter hinanden, og de gik begge godt, men naaede ikke mere end to Trediedele ud til Skibet, og det kunde saaledes indses, at der paa denne Maade ikke var noget at udrette. Kølen og flere Stykker Indtømmer fra Skibet var drevet i Land, saa man befrygtede, at Skibet hvert Øjeblik kunde blive sønderslaaet. Besætningen op-holdt sig oven paa et Dækshus, hvor de støttede sig til Trosser, som var fastgjort mellem Masten og Vantet. Kl. 3 ankom Redningsbaaden, trukken af 5 Par Heste, til Aggerkanal, og den blev straks sat paa Havet og roet gennem uafbrudt Braadsø sydefter, indtil den endelig var saa heldig at komme saa nær Skibet, at Besætningen kunde kaste en Line til Redningsbaaden. Med en Line om Livet sprang derpaa den ene efter den anden over Bord og haledes ind i Redningsbaaden, ialt 8 Mand, og denne holdt derpaa gennem Thyborøn Kanal til Krik, idet det var umuligt at føre Redningsbaaden fra Strandingsstedet hjem, saa meget mere som Transport-vognen stod paa den anden Side af Aggerkanal. Opsynsmanden befandt sig endnu med nogle af Mandskabet paa Øen mellem de to Kanaler, og Raketapparaterne maatte igen bæres over Aggerkanal, og de førtes derefter tilligemed Baadvognen tilbage til Stationen, hvorfra Vognen afgik til Krik for at hente Redningsbaaden.

Det strandede Skib var tremastet Skonnert »Siegfried« af Uddevalla, paa Rejse fra Newcastle til Gøteborg med Koks og Rujern. Redningsmandskabet blev af Re-geringen tildelt en Ekstrabelønning for denne Virksomhed. —

Den 19. Februar 1878 om Morgenen Kl. 5 modtog Stationen Melding om, at et Skib var strandet i Thyborøn Kanal, og da det blæste haardt, og Søen var meget høj, blev Redningsmandskabet straks tilkaldt, og Redningsbaaden transporteredes til Strandingsstedet, 1½ Mil Syd for Stationen. Ved Ankomsten hertil fandtes Ski-bet staaende i Nordsiden af Farvandet med Forenden lige mod Søen, og da Skro-get var aldeles under Vand, havde Mandskabet søgt Tilflugt i Rigningen. Red-ningsbaaden blev straks sat ud, og naaede efter streng Roning ud til Skibet, som stod 1200 Alen fra Land, men paa Grund af den voldsomme Sø i Forening med Strømmen, var det ikke muligt i lang Tid at opnaa Forbindelse med Skibet. Efter mange farefulde Anstrengelser lykkedes det dog tilsidst ved, at Skibsbesætningen fik tilkastet Redningsbaaden en Line, som blev stukket paa et af Redningsbaadens Drægtove, og dette haledes til Skibet. Alligevel var det ikke muligt at komme dette nærmere end at Besætningen maatte springe i Søen med en Line om Livet. Efter at man paa denne Maade havde faaet en Mand i Redningsbaaden, kunde dennes udkastede Anker ikke holde mere, og Redningsbaaden blev da af Braadsøen kastet ind paa en Sandbanke, som Strømmen havde dannet ved Skibets Agterende, og den kom saaledes i en uheldig Stilling, da den saa ikke kunde lænse. Efter mange Anstrengelser lykkedes det at faa Redningsbaaden fri af Sandbanken, men For-bindelsen, som den havde haft med Skibet, var gaaet tabt. Der blev igen roet kraf-tigt for at faa Forbindelse med Skibet, men det mislykkedes stadig paa Grund af den høje Braadsø og den haarde Strøm. Flere af Redningsbaadens Mandskab ytrede nu, at de ikke kunde længere, thi endskønt de arbejdede af alle Kræfter, var de dog saa forkomne af Kulde, at Tænderne klaprede i Munden paa dem. Opsyns-manden opfordrede da de tilbageværende af Besætningen til at gøre et Forsøg paa

at komme ud paa Klyverbommen, hvilket lykkedes for 3 Mand, og det blev da søgt at faa Forbindelse med dem der, hvilket efter flere forgæves Forsøg tilsidst lykkedes, og de 3 Mand sprang med en Line om Livet i Søen og haledes heldig ind i Redningsbaaden. Der var endnu en Mand tilbage, som sad i Storvantet, men da Tampen af den Trosse, der var tilkastet fra Klyverbommen, stod fast i Storvantet, kunde Redningsbaaden hales op i hans Nærhed, og han kastede sig da ogsaa i Søen og blev optaget af Redningsbaaden. I næsten 3½ Time havde Redningsmandskabet da uafbrudt udholdt at blive overdænget af Braadsøerne, og det var ogsaa kun denne Udholdenhed, der bevirkede, at Mandskabet blev reddet. Ogsaa for dette Redningsforetagende tildeltes der Redningsmandskabet en Ekstrabelønning af Regeringen. Det strandede Skib var Skonnertkuf »Eureka« af Groningen, paa Rejse fra Newcastle til Halmstad med Kul. —

Den 27. Oktober 1884 om Eftermiddagen Kl. 1 blev man ved Stationen opmærk-



„Undine's Stranding.

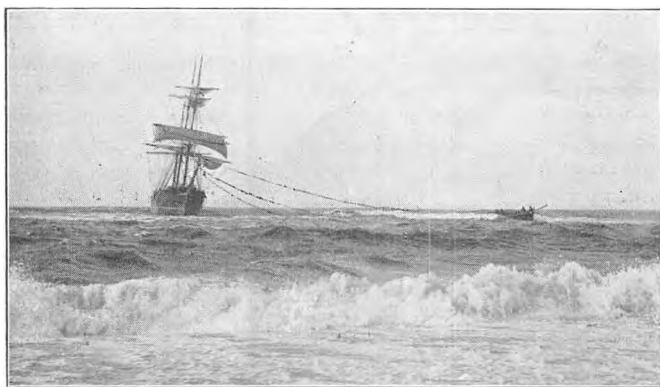
som paa et Skib, som tilsyneladende kom drivende uden Sejl, og det antoges derfor, at det under den herskende haarde Storm maatte strande. hvorfor Redningsmandskabet beordredes til hurtigt Møde. Kl. 2½, da Skibet var kommen ¾ Mil nær Land, saas det at sætte Sejl og styrede Syd efter, saa det snart tabtes af Syne, hvorfor Transporthestene sendtes hjem igen. Kl. 3¼ saas Skibet igen komme styrende Nord efter, og da man nu saa, at det uundgaelig maatte strande, blev der hurtig sendt Bud efter Hestene igen. Da Skibet sandsynligvis vilde strande et Stykke Syd for Agger, blev Apparaterne transporterede sydefter, men man var kun kommen en ¼ Mil Syd for Stationen, da var Landtangen meget betydelig overskyttet af Havet, saa det undertiden var umuligt at staa fast, ligesom det var vanskeligt at drive Hestene frem, da Søerne imellem gik saavel dem som Mandskabet til midt paa Livet, og saaledes vedblev det hele Vejen, til man naaede Strandingstedet. Ved Ankomsten hertil var Skibet endnu ikke grundstødt, men kom drivende paa Revlerne med en Del Sejl tilsatte, og skønt det kunde ses, at det ene Anker var ude, drev Skibet dog med Siden til og blev omtumlet voldsomt af Braadsøerne. Umiddelbart efter Apparaternes Ankomst sprang Ankerkæden, og Skibet tørnede da straks efter mod Grunden. Indenfor Skibet skyllede Havet stadig over Landtangen, saa det ikke var muligt at have Apparaterne paa Stranden, men de maatte holdes paa Vognene med Undtagelse af det, man stod med i Hænderne. Skibets Afstand var nu ca. 300 Alen fra Land. Raketstativet opstilledes, og der blev affyret en Raket, hvis Line faldt lidt til Luvart af Skibet, men den kunde for-

mentlig ikke opfanges af Besætningen, hvilket man i Mørket ikke var i Stand til at bedømme. Der blev derfor straks affyret en ny Raket, som lagde Linen mellem Masterne, men det varede omtrent en Time, inden Besætningen begyndte at hale ud i Linen. Da Stjertblokken var kommen halvvejs ud til Skibet, blev der standset med Udhalingen, og der blev firet ud af Linen igen, saa Redningsmandskabet fik Stjertblokken til Land paany, og dette gentoges to Gange i Løbet af den første Del af Natten. Redningsmandskabet stod hele Tiden med Linerne i Hænderne i Vand over Knæene. Endelig Kl. 12 $\frac{1}{2}$ begyndte Udhalingen igen, og det lykkedes nu at faa Stjertblokken til Borde, hvorefter Redningssrossen blev halet ud og ligeledes fastgjort. Redningsmandskabet havde her stor Nytte af Strandingslys, som ved denne Lejlighed benyttedes for første Gang. Redningen af Besætningen paabegyndtes derefter, og den første Mand kom i Land i Redningsstolen Kl. 1 $\frac{1}{4}$. Redningen fortsattes derefter uafbrudt med en Mand i Stolen ad Gangen lige til Kl. 7 $\frac{1}{4}$ om Morgenen, da den sidste Mand kom i Land, og der var da ialt reddet 147 Mand i Redningsstolen. En Mand var kommen i Land ved Svømning kort efter, at Skibet var strandet, idet han var skyllet over Bord af en Braadsø, en anden Mand var ligeledes skyllet over Bord, men han omkom, saa hele Besætningen havde ialt udgjort 149 Mand. Redningsbaaden var ankommen til Strandingsstedet en Time efter Raketapparaterne, men den blev ikke afbenyttet paa Grund af det herskende Mørke, den ualmindelig høje Sø og den haarde Storm, idet man ansaa det for aldeles umuligt at tumle nogen Baad paa Vandet. Søen gik saa højt, at den stadig brød op over Skibets Mærs. Redningsmandskabet maatte, lige fra det kom paa Stranden, døje meget af Kulde, da det som anført stadig stod i Vandet og over skylledes imellem til midt paa Livet. Det strandede Fartøj var et tysk Orlogsskib, Øvelsesbriggen »Undine«, kommende fra Kiel, bestemt til Plymouth. Den tyske Regering viste sin Paaskønnelse af Redningsmandskabets Færd ved at tilstaa det en Belønning paa 5000 Mark, og Stationens Opsynsmand fik tildelt den præjisiske Kroneorden. —

Den 17. November 1897 om Aftenen Kl. 11 $\frac{1}{2}$ blev der af den udsendte Vagt ved Telefon meldt, at et Skib var strandet paa Nordsiden af Thyborøn Kanal, og da det blæste en stiv Kuling af SSV. med meget høj Sø, blev Mandskabet sammenkaldt tilligemed de fornødne Heste. Man medtog Raketapparaterne fra Vesterager, hvorimod man bestemte sig til at benytte Redningsbaaden fra Stationen Thyborøn-Nord. Ved Ankomsten til Strandingsstedet 1 Mil Syd for Stationen Kl. 2 $\frac{3}{4}$ om Natten, fandtes Skibet at staa i en Afstand af 4—500 Alen fra Land, og man skønnede derfor ikke at ville bruge Raketapparaterne, men valgte straks at bringe Redningsbaaden til Stede for at udføre Redningen med denne. Kl. 3 $\frac{3}{4}$ sattes Redningsbaaden paa Havet og fik Forbindelse med Skibet, men det var umuligt at borde dette, hvorfor Besætningen maatte springe fra Skibet med en Line om Livet, og haledes derefter ind i Redningsbaaden. Efter at hele Besætningen, 5 Mand, paa denne Maade var optaget, kappedes Ankertovene, og Baaden holdt til Land, som heldigt naaedes Kl. 5 $\frac{1}{4}$ om Morgenen. Det strandede Skib var Skonnerten »Fylla« af Marstal, paa Rejse fra Antwerpen til Aarhus med Oliekager.

Den 18. Januar 1898 om Formiddagen Kl. 7 $\frac{1}{2}$ modtog Stationen gennem Telefonen Melding fra Lodsstationen ved Thyborøn Kanal om, at et Skib var strandet i Thyborøn nordre Strand. Da det blæste friskt af SSV. med meget urolig Sø, blev Mandskab og Heste tilkaldt, og man begav sig paa Vej med Raketapparaterne, medens man agtede at benytte Redningsbaaden fra Bistationen Thyborøn-Nord. Ved Ankomsten til Strandingsstedet, 1 Mil Syd for Stationen, Kl. 9 $\frac{1}{2}$, gav Opsynsmanden straks Ordre til at bringe Redningsbaaden til Stede, medens han selv og

nogle af Mandskabet gjorde Raketapparaterne klar. Den først affyrede Raket faldt heldig over Skibets Rigning og tilvejebragte Forbindelse, hvorefter Stjertblokken blev halet ud og fastgjort, og Udhalingen af den svære Trosse paabegyndtes. Men inden man endnu havde faaet halet tot, sprængtes Udhalingslinen noget udenfor Redningsstolen. Der blev da stukket en anden Stjertblok paa Udhalingslinen, og der gaves Signal til Besætningen om at hale ud igen. Da denne Blok paany var gjort fast, blev den svære Trosse halet ud tilligemed Redningsstolen. Saasart Trossen var fastgjort, vilde man hale denne tot, men endnu inden dette var sket, sprængtes Trossen. Imidlertid var Redningsbaaden bleven aflæsset og sattes øjeblikkelig i Søen. Da Baaden var kommen ud, fik man fat paa den tykke Trosse, som flød paa Vandet, og ved Hjælp af denne haledes Redningsbaaden ud efter, men det var umuligt at komme Skibet nærmere end paa 100—150 Alen. Ved Hjælp af Udhalingslinen blev de skibbrudne derefter halet i Redningsstolen til Rednings-

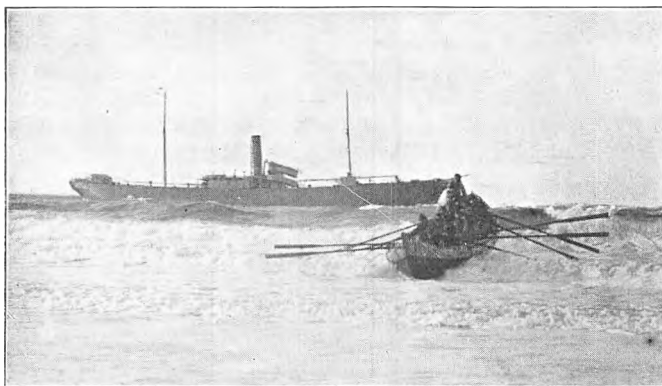


„Hassel“'s Stranding.

baaden, som efterhaanden optog dem. Efter at 10 Mand paa denne Maade var ankommen i Redningsbaaden, blev Redningsstolen uklar af Trosserne, saa det var umuligt at hale hverken frem eller tilbage. Redningsbaaden gjorde flere Forsøg paa at komme ud til Stolen, hvilket ikke lykkedes, da Baaden stadig overfyldtes med Vand. Da det skønnedes, at den slingrede meget paa Grund af de iværende mange Mennesker, maatte man beslutte sig til at gaa i Land med de 10 Mand. Efter at disse var landsat, gik Baaden øjeblikkelig ud igen, og det lykkedes da denne Gang at komme ud til Redningsstolen og faa den klaret. De 2 paa Skibet tilbageværende Mænd blev derefter paa forannævnte Maade halet ind i Redningsbaaden, som derpaa landsattes. Det strandede Skib var Barkskibet »Hassel« af Farsund, paa Rejse fra Savannah til Varberg med Bomuld. Paa Grund af den under Redningsforetagendet forefaldne Sprængning af Tovværket, der var ganske nyt og i Brug første Gang, blev der foretaget en Undersøgelse, af hvilke det fremgik, at en Udhalingsline og en Redningstrosse paa flere Steder var aldeles skør, saa det kunde drejes i Stykker i Haanden. Man maatte antage, at der paa nogle Steder af Tovværket var bleven spildt Syre, uden at det var muligt at faa opklaret, paa hvilken Maade dette var sket. Redningsmandskabet modtog af den norske Regering en Ekstrabelønning som Paaskønnelse af dets Virksomhed ved denne Stranding. —

Den 11. Januar 1907 om Morgenen Kl. 8³/₄ modtoges gennem Telefonen Meddelelse fra Alarmeringshuset ved Trædholmen, at der var strandet et Dampskib

Nord for Lodbjerg Fyr, og samtidig modtoges Meddelelse fra Redningsstationen Lyngby, at man derfra var under Vejs til Strandingen med Raketapparaterne. Mandskab og Heste blev straks tilsagt og førte Apparaterne til Strandingsstedet paa Tolbøl Strand, 1½ Mil Nord for Stationen, hvor man ankom Kl. 11. Raketapparaterne fra Lyngby var allerede komne Kl. 9, og da Skibets Afstand fra Land var ca. 500 Alen, vilde man forsøge at opnaa Forbindelse dermed. De 2 første affyrede Rakter naaede ikke ud, hvilket derimod var Tilfældet med den tredie, der lagde Linen over Skibet, og den sædvanlige Forbindelse blev derefter hurtigt etableret. Ved Udhalingen af Redningstrossen, hvoraf 2 maatte sammenføjes paa Grund af den store Afstand, blev Udhalingslinen uklar af Trossen, og for at faa den klaret, maatte denne hales tot, men herved sprængtes Forbindelseskløerne og Surringen. Da der kun var medført 2 Trosser, blev der fra Alarmeringshuset paa Ørum Strand telefoneret til Stationen Hedegaardene om at komme til Stede med



„Cabral's Stranding.

Trosser. Imidlertid var Vesteragger Redningsbaad kommen til Stede, og den sattes ud et Stykke til Luvart af Skibet, men den førtes af Strømmen og Søen langt i Læ af dette og maatte landsættes. Den paalæssedes og kørtes nordefter endnu et Stykke længere til Luvart og gik derpaa ud, men endskønt der blev arbejdet med Ihærdighed fra Mandskabets Side, saaledes at adskillige Aarer brækkede, var det umuligt at arbejde sig gennem Revlebraaddet. Baaden førtes igen i Læ og maatte land-sættes. Mandskabet var nu saa forkommen og medtaget, at Opsynsmanden saa sig nødsaget til at lade Forsøgene indstille noget, og han sendte da en Vogn hjem for at hente tørt Tøj til Mandskabet, idet disse alle var gennemblødte, og de havde næsten allesammen mistet Hovedbedækningen. Redningstrosserne ankom da fra Hedegaardene og halede ud til Skibet, men det var vanskeligt at holde Linerne klar med den store Afstand og i den haarde Strøm. Redningsstolen halede ud til Skibet, og en af Besætningen gik i den, men da han var kommen noget over Halvvejen ind efter, blev han af en Braadsø kastet ud af Stolen, og fra Land saa man ham klamre sig fast til den tykke Trosse. Redningsstolen halede ud til Manden, der fik Tag i den og slæbtes til Land, men da Redningsstolen paany blev halet ud til Skibet, vilde ingen af Besætningen gaa i den, men gjorde Stolen fast til Rigningen. Der blev saa igen, da Redningsmandskabet havde udhvilet sig lidt og faaet tørt Tøj paa, taget fat med Redningsbaaden, som paany kørtes op til Luvart, og der prøvedes paa at hale den ud til Skibet ved Hjælp af Redningstrossen. Efter at Baaden havde faaet flere voldsomme Overhalinger, lykkedes det at komme ud til

Skibet og indtage 14 Mand af dettes Besætning, som heldigt bragtes til Land. Redningsbaaden gik straks ud igen og benyttede ligesom sidste Gang Redningstrossen, paa hvilken Fangelinens Bugt anbragtes baade for og agter. Alle Aarer lagdes ind med Undtagelse af Styreaaren, som Formanden betjente, og paa denne Maade lykkedes det igen at hale sig ud til Skibet, hvorfra Resten af Besætningen, 9 Mand, indtoges og bragtes i Land lige ved Mørkets Frembrud. Det strandede Skib var Dampskibet »Cabral« af London, paa Rejse fra Sortehavet til Nyborg og Svendborg med Oliekager. Som Paaskønnelse af Redningsmandskabets Færd, tildeltes der det af Regeringen en Ekstrabelønning. —

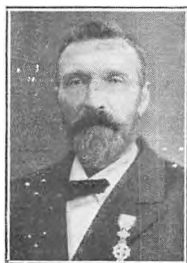
Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Stationen Vesteragger, kan nævnes:



Thøger Sørensen, født den 22. Februar 1840, blev allerede konstitueret som Opsynsmand i 1863 og fik fast Ansættelse den 1. September 1874, hvorefter han med stor Dygtighed beklædte Pladsen til sin Død den 20. November 1909. Thøger Sørensens Navn er knyttet til mange Redningsforetagender, og han er den Mand blandt Redningsvæsenets Personale, som har deltaget i Redningen af det største Antal skibbrudne. Han har saaledes deltaget 22 Gange med Redningsbaaden og 40 Gange med Raketapparatet i Redningen af 603 skibbrudne. Som Paaskønnelse af hans Ledelse ved Redningen af Orlogsbriggen »Undine«s Besætning modtog han af den tyske Regering i 1885 den prøjsiske Kroncorden, Aaret efter fik han Dannebrogsmændenes Hæders-tog og i 1902 Jubilæumsmedaljen.



Christen Madsen Laursen blev ansat som Baadmand den 1. August 1871 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1901, da han var kommen til Skade under Udskiftning af Telefonpæle paa Redningsvæsenets Ledning. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 24 Gange med Raketapparatet i Redningen af 453 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogskorset og Jubilæumsmedaljen. Han døde 1922.



Markus Laursen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1883 og den 1. Juli 1916 blev han Formand for Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte indtil 1. Oktober 1923, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 25 Gange med Redningsbaaden og 16 Gange med Raketapparatet i Redningen af 576 skibbrudne. Den 20. November 1918 dekore-redes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Christen Iversen blev ansat som Baadmand den 1. Juni 1873 og beklædte denne Plads til den 1. Oktober 1907, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 20 Gange med Redningsbaaden og 24 Gange med Raketapparatet i Redningen af 460 skibbrudne. Han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv og Jubilæumsmedaljen. Han døde 1925.



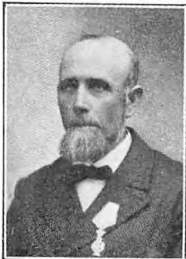
Peder Andersen Storper blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1872 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1910. Han har deltaget 22 Gange med Redningsbaaden og 29 Gange med Raketapparatet i Redningen af 559 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Mads Iversen blev ansat som Baadmand den 1. Juni 1873, og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1910. Han har deltaget 23 Gange med Redningsbaaden og 23 Gange med Raketapparatet i Redningen af 538 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. Han døde 1921.



Christian Pedersen blev ansat som Baadmand den 1. Februar 1876 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1911. Han har deltaget 21 Gange med Redningsbaaden og 22 Gange med Raketapparatet i Redningen af 505 skibbrudne, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han døde 1923.



Poul Thøgersen blev ansat som Baadmand den 1. November 1889 og blev Formand for Redningsbaaden den 1. Oktober 1923, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 23 Gange med Redningsbaaden og 9 Gange med Raketapparatet i Redningen af 361 skibbrudne. Den 8. Marts 1922 blev han dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jens Peter Laursen ansattes som Baadmand den 1. Januar 1889 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1914 paa Grund af Alder. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 5 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 234 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Mads Pedersen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1862, og den 1. April 1897 avancerede han til Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1907, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 7. November 1916. Han har deltaget 29 Gange med Redningsbaaden og 24 Gange med Raketapparatet i Redningen af 566 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogskorset, Fortjenstmedaljen i Sølv og Jubilæumsmedaljen.

Stationen Aggerkanal.

»Foreningen til Søfartens Fremme« lod i 1846 bygge en Redningsbaad, som det paafølgende Aar anbragtes ved Aggerkanal, og den Baad blev i 1851 afløst af en i København bygget Redningsbaad, ligesom der i 1851 blev opført et Baadhus, hvilket dog blev flyttet i 1854 og i 1869 maatte der opføres et nyt Hus, da det tidligere nedblæste i Storm. Ved Lov af 10. April 1874 blev det besluttet, at Stationen skulde nedlægges, og Redningsbaaden tilligemed en Del af Mandskabet overgik til Stationen Vesteragger, som derved blev baade Baad- og Raketstation.

Ved Stationens Oprettelse den 1. April 1847 blev Lodsoldermand Chr. N. Abildhauge, Dbm., Opsynsmand, og han beklædte denne Stilling lige til Stationens Nedlæggelse.

I de Aar Stationen eksisterede, fandt nedennævnte Redningsforetagender Sted:

5—10	1853.	Fregatskib »Adonis« af Drammen	.....	9	Mand reddet, Redningsb.
22—3	1854.	Slup »Delphinen« af Stavanger	.....	4	— — —
— —		Slup »Alemine« af Christianssand	.....	3	— — —
8—4	—	Galease »Mariane« af Agger	.....	3	— — —
18—5	—	Galease »Union« af Struer	.....	4	— — —
2—5	1859.	Jagt »Forsøget« af Mandal	.....	3	— — —
3—7	—	Kuf »Ane Margrethe« af Fanø	.....	4	— — —
26—2	1863.	Galease »Johanne« af Nakskov	.....	6	— — —
28—5	1864.	Brig »Maid of the mill« af Blyth	.....	10	— — —
3—9	1865.	Brig »Sosma« af Frederikshavn	.....	7	— — —
16—3	1866.	Skonnert »Alliance« af Cappeln	.....	6	— — —
8—4	1867.	Kuf »Stadt Goor« af Amsterdam	.....	5	— — —
14—12	1871.	Dampsk. »Alfredo el Grande« af Newcastle		7	— — —
24—10	1872.	Dampskib »Emmy« af West Hartlepool.		14	— — —
8—12	—	Dampskib »Margaret Tod« af Rostock	..	7	— — —
?1—4	1873.	Barkskib »Dunorland« af Grimsby	.....	18	— — —
17—8	—	Barkskib »Jura« af Christiania	.....	7	— — —

Der er saaledes ved Stationen Aggerkanal ialt reddet 117 skibbrudne ved Hjælp af Redningsbaaden. Desuden har denne været sat i Bevægelse 40 Gange, uden at være bleven benyttet til de skibbrudnes Redning.

Af de ved Stationen Aggerkanal forefaldne Redningsforetagender hidesættes nedennævnte, der er gengivet nøjagtig efter Stationens Protokol:

Natten mellem den 27. og 28. Maj 1864, omtrent Kl. 1, med en Storm og Byger

af NNV., indstrandede lidt Nord for Indsejlingen til Aggerkanal Briggen »Maid of the mill«, Kaptajn John Bedford, af Blyth, kommende fra Hjemstedet, bestemt til Kronstadt med Kul. Briggen var 96¹/₂ Commercelæster med 8 Mands Besætning foruden en Kone og et Barn.

Redningsmandskabet havde allerede Kl. 1¹/₂ om Morgenen bemærket, at et Fartøj var strandet i Nærheden af Kanalen, hvorfor der uopholdelig blev tilsagt Heste, og Baaden transporteredes til Krik og derefter saa hurtigt som ske kunde, roedes ud til Kanalen, men da Storm og Strøm var haard, medtog det ikke ubetydelig Tid. Jeg antager, at Klokken var mellem 4 og 5, da det første Redningsforsøg foretoges, og endskønt der blev arbejdet med den største Anstrengelse og uforsagt Mod, maatte Redningsmandskabet desuagtet efter omtrent 2¹/₂ Times farefuldt og frugtesløst Arbejde opgive Forsøget og kom ind igen paa Stranden med Baaden. Enkelte af Baadens Mandskab var da allerede saa ilde tilredte, at de ikke var kraftfulde nok til atter at gøre et Forsøg. Jeg sørgede da for at faa friske Mand i Stedet for, da alle Bjergerne, som allerede var til Stede, var meget villige dertil. Baaden blev straks sat ud, og det andet Forsøg paabegyndt. Der blev igen ligesom første Gang arbejdet med uforfærdet Mod og Anstrengelse, men efter omtrent samme Tid som ved det første Forsøg, maatte de atter søge til Land med uforrettet Sag. Der blev desuden den Dag senere foretaget 2 lignende Forsøg, med Omskiftning af en Del af Mandskabet hver Gang, men ligeledes uden noget heldigt Resultat, endskønt der havdes en Line fra Borde 2 Gange, men hvoraf den første sprang og den sidste ikke kunde holdes fast. Vejret og Omstændighederne blev mod Aften værre, og man maatte saaledes give fortabt for denne Dag.

Endskønt Vejret var som den foregaaende Dag, blev der desuagtet begyndt med et nyt Forsøg om Morgenen Kl. 2 den 29., og der blev da gjort to efter hinanden følgende Forsøg, omtrent af samme Tidsrum som den foregaaende Dag, men ligeledes uden Opnaelse af Redning. Omstændighederne forværredes igen noget, og Redningsmandskabet var nu saa medtaget af Anstrengelser og Kulde, at det ikke længere kunde udholde Arbejdet og Besværlighederne, da det desuden havde tilbragt Natten over paa Stranden. Formanden, der havde været med Baaden hele Tiden til alle Redningsforsøgene, maatte nu ogsaa paa Grund af Udmattelse give tabt. Det tillodes dem at gaa hjem og faa nogen Levemaade og skifte Klæder, men med Paalæg om, at de igen maatte komme mellem Kl. 1 og 2 om Eftermiddagen, da man havde Haab om, at Omstændighederne til den Tid skulde forandre sig noget til det bedre paa Grund af, at Lavvandstiden til den Tid indfandt sig. Men omtrent Kl. 10 blev Elementerne lidt roligere, og efter hvad man kunde skønne, var der foregaaet nogen Forandring til det bedre, især af Braaddet og Strømmen. Jeg fik da uopholdelig samlet nyt Mandskab, dels af Bjergerne og dels af Lodserne, hvoraf 2 gik med, og den ene som Formand for Baaden. Saaledes toges der fat paa et nyt Redningsforetagende, der efter store Anstrengelser tilsidst kronedes med Held, idet hele Skibets Mandskab blev godt reddet og bragt i Land omtrent Kl. 12 Middag, endskønt nogle af dem haledes fra Skibet gennem Havet til Baaden.

Det var ingenlunde enten af Frygt eller Modvillighed, at Redningsmandskabet ikke til alle Tider kunde følge Baaden, men alene af Udmattelse og Afkræftelse. Der var ialt, saavidt jeg kunde holde Tal paa dem, 17 Mand, foruden dem, der hørte til Baaden, som blev brugt, inden Redningen fuldførtes, og enhver arbejdede med ufortrødent Mod og Uforsagthed. Alle Redningsbaadens Aarer, saa nær som to, er brækkede, og desuden 6 af Lodseriets, men jeg har atter sørget for, at der er købt saa mange, at Baaden har de behøriges, om just ikke af allerbedste Slags.

I Anledning af dette Redningsforetagende tildeltes der Mandskabet af Regerin-

gen en Ekstrabelønning, og Formanden for Redningsbaaden, Niels Iversen, som nedenfor findes omtalt, tildeltes Dannebrogsmændenes Hæderstegn. —

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Aggerkanal, kan nævnes:

Christian N. Abildhauge blev ansat som Opsynsmand ved Stationen fra dennes første Tid, den 1. April 1847, og beklædte denne Stilling til Stationen blev nedlagt i 1874. Han havde da deltaget i 16 Foretagender med Redningsbaaden, hvorved 110 skibbrudne reddedes. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Fortjenstmedaljen i Sølv.



Niels Iversen blev ansat som Baadmand den 1. April 1847 og blev Baadformand den 1. Marts 1863, og da Stationen i 1874 blev nedlagt, overgik han til Stationen Vesteragge, hvor han vedblev at føre Redningsbaaden til 1. April 1897, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han havde saaledes tjent i Redningsvæsenet i 50 Aar, og i dette Tidsrum deltaget 30 Gange med Redningsbaaden og 24 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 496 skibbrudne. Som Paaskønnelse af sin forfortjenstfulde Virksomhed var han tildelt Dannebrogskorset, Fortjenstmedaljen i Sølv og Jubilæumsmedaljen. Han døde den 24. Februar 1909.

Stationen Thyborøn

blev, da Redningsvæsenet organiseredes, oprettet som Raketstation, og i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, men først i 1882 blev der opført et Hus til Opbevaring af Raketapparaterne. Da der i Aaret 1908 blev opført en Kirke paa Stedet, bestemtes denne til at ligge paa den Plads, hvor Rakethuset var bygget, og dette blev derfor solgt til Nedbrydning. I 1870 anbragtes et af Branddirektør Mathiesen konstrueret, og af Skibsbygmester Bonnesen bygget Pontonfartøj ved Stationen, men dette viste sig ubrugbart og blev i 1883 bortsolgt ved Auktion. I 1881 anbragtes den hidtil ved Stationen Flyvholm værende Redningsbaad ved Stationen, og denne Baad blev i 1884 afløst af den ved Stationen Blokhus afløste Baad, bygget 1851, den gamle Baad bortsolgtes ved Auktion. I 1884 anbragtes der yderligere ved Stationen en fra Amerika indforskreven »Surf Boat«, som dog kun har været i Brug en Gang, og den blev i Aarenes Løb aldeles ubrugelig og bortsolgtes. I 1885 ankom til Stationen den s. A. ved Vesteragger udskiftede Redningsbaad, og den tidligere Baad blev da bortsolgt ved Auktion, og i 1886 ankom atter en anden ved Stationen Tuskjær udskiftet Baad, og den tidligere solgtes ligeledes ved Auktion. Endelig fik Stationen i 1892 en ny Redningsbaad, bygget paa Orlogsværftet, og denne Baad findes endnu ved Stationen. Medens Redningsbaaden hidtil havde været opbevaret i et lejet Skur paa Stedet, blev der i 1892 opført et Baadhus, og fra 1. April 1893 blev Stationen fuldstændig som Baad- og Raketstation, medens den hidtil, skønt i mange Aar forsynet med Redningsbaad, kun havde været betragtet som Raketstation.

Til at transportere Redningsbaaden ankom i 1923 en Motor-Traktor til Stationen, og der byggedes et Hus til Opbevaring af denne.

Stationens første Opsynsmand var Forbjerger Mads Sørensen, Dbmd., p. p., der beklædte Stillingen til 1. Oktober 1888, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og efterfulgtes af Strandfoged Søren Madsen, som var Opsynsmand til sin Død den 4. Maj 1895. Hidtilværende Baadmand Anders Christensen, Dbmd., blev derpaa Opsynsmand, og han beklædte Stillingen til 1. Oktober 1921, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og efterfulgtes af Baadmand Alfred Christensen.

Ved Stationen Thyborøn har der fundet mange farefulde og besværlige Redningsforetagender Sted, og Vanskelighederne ved disse er bleven forøgede ved, at der ingen Heste findes paa Stedet, men saadanne har maattet tilkaldes fra Harboøre. I tidligere Tid gik der jo herved megen kostbar Tid tilspilde, men i de senere Aar og navnlig siden Anlæget af Telefonledningen, føles Manglen ikke saa meget.

Nedennævnte Redningsforetagender har fundet Sted ved Stationen Thyborøn.

10—7	1851.	Skonnert »Astolf« af Gøteborg	5	Mand reddet,	Raketapp.
4—1	1855.	Jagt »De tvende Søskende« af Aalborg	5	—	Redningsb.
26—9	1856.	Tjalk »Fortuna« af Hooksiel	3	—	Raketapp.
15—11	—	Skonnert »Forsøget« af Tønsberg	7	—	—
6—5	1858.	Brig »Rhederinden« af Christiania	9	—	—
20—5	—	Brig »Kirstine Marie« af Kragerø	7	—	—
28—10	—	Skonnert »Barden« af Asgaardstrand	7	—	—
28—3	1859.	Dampskib »The Northsea« af Hull	27	—	—
4—10	1860.	Bark »Kronprins Frederik« af Drøbak	14	—	—
—	—	Brig »Travail« af St. Malo	7	—	—
—	—	Skonnert »Marie« af Stockholm	8	—	—
28—1	1863.	Skonnert »Florine« af St. Vaast	3	—	—
7—11	—	Skonnert »Abrahams Minde« af Fanø	6	—	—
12—8	1866.	Bark »Lisette« af Tønsberg	9	—	—
9—12	—	Skonnert »Pouline Marie« af Nantes	7	—	—
—	—	Kuf »Marianc« af Lemvig	4	—	—
10—12	—	Galease »Esperance« af Fanø	3	—	—
11—12	—	Kuf »Martha« af Groningen	5	—	—
28—6	1867.	Skonnert »Commerce« af Inverkeithing	5	—	—
9—11	—	Galiot »Hermine« af Warsingfehn	4	—	—
24—9	1868.	Galease »Anna« af Sønderho	4	—	—
8—2	1869.	Skonnert »Ophir« af Dragør	5	—	—
9—6	—	Brig »Engelina« af West Rhauderfehn	7	—	—
12—10	—	Brig »Severus« af Aaland	10	—	—
27—8	1870.	Bark »Emily« af Tønsberg	11	—	—
20—3	1874.	Tjalk »Marie Mathilde« af Nykøbing	4	—	Redningsb.
25—5	1875.	Brig »Mimer« af Kragerø	8	—	Raketapp.
23—9	—	Skonnert »Familien« af Thisted	4	—	—
31—12	1877.	Skonnert »Sire« af Løgstør	5	—	Redningsb.
16—7	1878.	Dampskib »Lumsden« af Hull	2	—	Raketapp.
20—7	—	Bark »Tvende Brødre« af Laurvig	5	—	—
16—1	1879.	Bark »Leontine« af Tønsberg	14	—	Redningsb.
8—9	1880.	Skonnert »Johanna« af Dunkerque	7	—	Raketapp.
13—10	1881.	Bark »Jenkins« af Aaland	15	—	—
15—11	—	Dampskib »Crown« af Newcastle	14	—	—
24—3	1883.	Bark »Galilei« af København	11	—	—
13—5	—	Brig »Hans Holmboe« af Christiania	8	—	—
24—3	—	Dampskib »Isle of Arran« af Newcastle	7	—	—
27—10	1884.	Af Kystens Beboere	4	—	—
2—6	1888.	Brig »Lady Stanley« af W. Hartlepool	8	—	—
18—4	1889.	Skonnert »Vertrouwen« af Pekela	7	—	—
22—10	1891.	Slup »Bien« af Struer	3	—	—
5—11	1892.	Dampsk. »Rocklands« af W. Hartlepool	7	—	—
17—2	1893.	Bark »Czar« af Stavanger	16	—	Redningsb.
23—10	1894.	Dampskib »Augusta« af Thisted	8	—	—
17—11	—	Dampskib »Risca« af Middelsbro	15	—	—
5—11	—	Dampskib »Newbridge« af Leith	9	—	—
9—8	1895.	Skonnert »Tyne« af Port Madoc	3	—	Raketapp.
5—10	—	Skonnert »Gottfrid« af Malmø	3	—	Redningsb.

29—10	1896.	Tjalk »Pietronella« af Nykøbing M.	5	Mand reddet,	Raketapp.
19—11	1897.	Skonnert »Karolina« af Bergquara	5	—	—
4—10	1900.	Kuf »Vertrouwen« af Stadskanaal	5	—	Redningsb.
20—3	1904.	Dampskib »Saxonia« af Stettin	9	—	—
1-2—1	1909.	Dampskib »Carl« af Gøteborg	46	—	—
17—12	1911.	Dampskib »Hundborg« af København ..	11	—	—
10—4	1913.	Fiskerkutter »Sara« af Lemvig	4	—	Raketapp.
13—8	—	Kuf »Jürgen« af West Rhaudefehn	3	—	—
3—1	1916.	Dampskib »Hermod« af Gøteborg	7	—	Redningsb.
20—3	1920.	Dampskib »Brockeswalde« af Hamburg..	12	—	Raketapp.
31—12	—	Kutter »Wesley« af Frederikshavn	3	—	Redningsb.
18—12	1921.	Skonnert »J. M. Nielsen« af Rudkøbing..	8	—	—
24—2	1922.	Dampskib »Torcador« af Bremen	1	—	Raketapp.
3—11	1923.	Galease »Lichstraal« af Wilderfank ...	4	—	Redningsb.



Tractoren sleber Redningsbaaden paa Stranden.

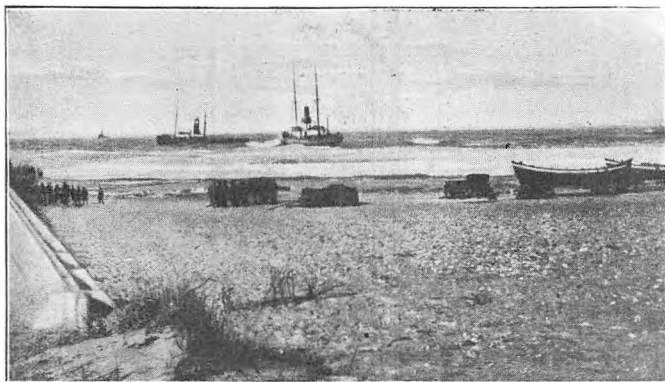
Der er saaledes ved Stationen Thyborøn ialt reddet 492 skibbrudne, hvoraf Størstedelen ved Raketapparatet. Desuden har Stationens Apparater i 58 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at være blevne benyttede af de skibbrudne.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender hidsættes her Beretning om følgende:

Den 5. Oktober 1895 om Morgenen Kl. 7¹/₂ kom der Melding til Stationen om, at et Skib styrede ret ind mod Land. Det blæste en meget haard Storm af NV. med svære Byger, og Søen var i voldsomt Oprør. Raketapparatene kørtes straks til Stranden, og der telefoneredes efter Heste til Redningsbaadens Transport. Raketapparatene stod klar paa Stranden Kl. 7³/₄, endnu før Skibet stodte, og straks da dette var sket affyredes en Raket, hvis Line af Stormen førtes over Mastetoppen. En ny Raket affyredes og faldt mellem Masterne, saa at den sædvanlige Forbindelse snart blev tilvejebragt, men ligesom Redningstrossen var fastgjort om Bord, faldt Masterne, og Skibet søndersløges aldeles. 4 af Besætningen svømmede ind efter Land, hvor Redningsmandskabet og andre paa Stedet hjemmehørende Kystboere med Liner om Livet ilede ud i Braaddet og fik dem reddet. Der var endnu 3 Mand tilbage, og disse havde klynget sig fast til et Vragstykke. Redningsbaaden kom imidlertid nu paa Stranden, og den bemandedes og sattes ud. Det kostede Besvær at faa den ud gennem den høje Braadsø og faa Forbindelse med de 3 Mand, da Baaden flere Gange tørnede mod Vragstykker, men tilsidst lykkedes

det dog at faa dem alle 3 halet ind i Redningsbaaden, men de var i en meget forkommen og forslaaet Tilstand. Det strandede Skib var Skonnerten »Gottfrid« af Malmø, kommende fra Grimsby bestemt til Hjemstedet med en Ladning Kul.

Den 4. Oktober 1900 om Eftermiddagen Kl. 5 blev det bemærket, at et Skib, som var under Indsejling i Thyborøn Kanal, sandsynligvis vilde tørne paa Grundene, hvilket ogsaa skete. Da Søen var meget urolig, blev Mandskabet kaldt til Stationen, og der telefoneredes til Harboøre om at komme med Heste til Redningsbaadens Transport, og disse kom ogsaa hurtigt, saa at Redningsbaaden var klar til at gaa ud Kl. 7 om Aftenen. I Mellemtiden var Redningsdamperen »Vestkysten« kommen til Stede og havde faaet Forbindelse med Skibet og slæbt dette af Grundene samt forsøgt at bugsere det ind ad Kanalen. Men Skibet havde stødt Roret af og styrede daarlig, saaledes at Slæberen sprængtes, og det førtes med den haarde udgaaende Strøm ud efter og ind paa Grundene, hvor »Vestkysten« ikke kunde komme til det. Redningsbaaden sattes da ud og kom efter ihærdigt Arbejde, under



Svitzer arbejder paa Bjergning af en Damper ved Thyborøn.

hvilket flere Aarer brækkedes, ud i Nærheden af Skibet, men det var umuligt at borde dette paa Grund af den høje Sø og den stærke Strøm. Der blev da ankret et Stykke til Luvart og Redningsbaaden firedes ned mod Skibet. Ved Hjælp af en Kastelodslinje haledes derefter Besætningen ind i Redningsbaaden, ialt 5 Mand, og dennes Ankertov blev saa kappet, hvorefter den heldig naaede Land Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Aften. Det strandede Skib var Kuffen »Vertrouwen« af Stadskanaal, paa Rejse fra Bøness til Nykøbing M. med Kul. —

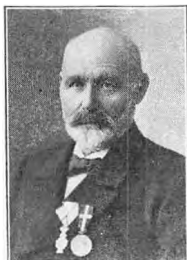
Af de Mænd, som har tjent ved Stationen Thyborøn, kan nævnes følgende:



Mads Sørensen blev ansat som Opsynsmand ved Stationens Oprettelse og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1888, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 6. November 1893. I Tjenestetiden deltog han 34 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 260 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Fortjenstmedaljen i Sølv samt med en fransk og en russisk Redningsmedalje.

Christen Christensen var ansat som Betjeningsmand fra 1. April 1858 til 1. Juni

1869, da han rejste bort. Den 1. April 1893 ansattes han som Baadformand og beklædte denne Stilling til 1. Oktober 1901, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 20. Februar 1902. Han har deltaget 5 Gange med Redningsbaaden og 18 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 284 skibbrudne.



Anders Christensen blev ansat som Baadmand den 14. November 1870 og blev den 1. Maj 1895 Opsynsmand, hvilken Stilling han fratraadte den 1. Oktober 1921. Han har deltaget 15 Gange med Redningsbaaden og 17 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 266 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



Mikkel Jensen blev ansat som Baadmand den 1. September 1875 og blev Formand den 1. Januar 1905, hvilken Stilling han beklædte til sin Død den 8. April 1913. Han har deltaget 13 Gange med Redningsbaaden og 13 Gange med Raketapparatet, hvorved 229 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Anders Christian Andersen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1888 og tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1915. Han har deltaget 9 Gange med Redningsbaaden og 7 Gange med Raketapparatet i Redningen af 141 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stationen Flyholm

hører til de allerældste, idet der allerede i 1847 ankom en Redningsbaad, som skænkedes af Frimurerlogen i København, og samme Aar blev der opført et Baadhus, hvilket senere blev ombygget og udvidet i 1878 og 1890. Endvidere ankom i 1847 et i England indkøbt Raketapparat. Den 5. Oktober 1860 kæntrede Stationens Redningsbaad under et Redningsforsøg, som findes omtalt nedenfor. I 1871 anbragtes ved Stationen et af Branddirektør Mathiesen konstrueret, af Skibsbygger Lautrup bygget Pontonfartøj; det flyttedes senere nordefter paa Kysten ved Nørre Langer, men viste sig ubrugelig efter Bestemmelsen og bortsolgtes ved Auktion i 1892. I 1881 ankom en Redningsbaad til Stationen, den havde tidligere været selvrejsende og anbragt ved Klitmøller siden 1866, men den var nu bleven ombygget paa Orlogsværftet, den ældre Baad blev afgivet til Stationen Thyborøn. I 1886 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og den tidligere Baad anbragtes efter stedfunden Istandsættelse ved Tversted. I 1922 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den ældre Baad blev solgt.

Stationens første Opsynsmand var Toldassistent *T. V. Müller*, Dbmd., der var ansat fra Stationens Oprettelse til 1. Oktober 1860, da han rejste bort. Han efterfulgtes af Baadmand *Christian Eriksen Langer*, Dbmd., p. p., der beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1899, da han afskedigedes paa Grund af Alder, og Strandfoged *Anders Vrist Langer* blev derpaa ansat, og han beklædte Stillingen til sin Død den 25. Juni 1917. Han efterfulgtes af *Christian Langer*, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Flyholm har der ogsaa fundet en stor Mængde Redningsforetagender Sted. Disse er:

26—10	1851.	Brig »Charlotte« af Gefle	13	Mand reddet, Raketapp.
22—4	1854.	Kuf »Hermine Annegine« af Veendam ..	9	— — —
3—10	1855.	Bark »John Bright« af Newport	2	— — —
22—12	1857.	Dampskib »Harburg« af Amsterdam	8	— — —
18—10	1858.	Brig »Horizon« af Havre	7	— — —
12—1	1859.	Bark »Chabaroff« af Petersborg.....	13	— — —
4—10	1860.	Kuf »Emanuel« af Iheringsfehn	4	— — —
—	—	Brig »Hedevig« af Memel	10	— — —
—	—	Kuf »Barend« af Harlingen	8	— — —
5—10	—	Dampskib »Arctic« af Hull	22	— — — Redningsb.
26—4	1861.	Skonnert »Egmond« af Amsterdam	5	— — — Raketapp.
5—10	1862.	Brig »Excelsior« af Goole	8	— — —
6—11	1863.	Barkskib »Margrethe« af Hamburg	11	— — —

7—12	1863.	Brig »Alkaia« af Nystad	9	Mand	reddet,	Raketapp.
5—1	1865.	Barkskib »Haabet« af Christiania	16	—	—	—
25—11	—	Barkskib »Amazone« af Stralsund	5	—	—	—
13—3	1866.	Brig »Catharina« af London	7	—	—	—
29—4	—	Brig »Sir Charles Napier« af Sandefjord ..	14	—	—	—
23—7	—	Galiot »Verwisseling« af Wilderfank	6	—	—	—
15—8	—	Skonnert »Fourmi« af St. Malo	5	—	—	—
9—12	—	Skonnert »Pax« af Amsterdam	7	—	—	Redningsb.
25—9	1868.	Russisk Orlogsfregat »Alexander Newsky«	7	—	—	—
28—4	1869.	Slup »Brødrene« af Mandal	3	—	—	—
15—4	1870.	Barkskib »Solleftea« af Hernøsand	6	—	—	Raketapp.
18—9	—	Barkskib »Dale« af North Shields	12	—	—	Redningsb.
14—12	1871.	Dampsk. »Alfredo el Grande« af Newcastle	4	—	—	—
24—11	1873.	Brig »Karen« af Frederikshald	8	—	—	Raketapp.
17—12	—	Barkskib »Lucie« af Christiania	12	—	—	—
22—12	1875.	Skonnert »Embla« af Nakskov	6	—	—	—
24—12	1877.	Barkskib »Havfruen« af Sandefjord	15	—	—	—
25—12	—	Skonnert »Amanda« af Spetzerfehn	5	—	—	—
26—12	—	Barkskib »Vertrauen« af Danzig	10	—	—	—
16—7	1878.	Dampskib »Lumsden« af Hull	39	—	—	Redningsb.
13—12	1880.	Brig »Fremad« af Drammen	8	—	—	Raketapp.
—	—	Barkskib »Sylphide« af Sarpsborg	7	—	—	—
17—10	1881.	Brig »Alpha« af Grimstad	7	—	—	Redningsb.
15—11	—	Dampskib »Crown« af Newcastle	14	—	—	Raketapp.
10—6	1885.	Skonnert »Glory« af Kalmar	5	—	—	—
1—10	—	Bark »British Merchant« af Danzig	3	—	—	Redningsb.
28—12	—	Bark »Fraternitas« af Arendal	10	—	—	Raketapp.
2—6	1888.	Brig »Lady Stanley« af West Hartlepool	8	—	—	—
5—12	—	Dampsk. »Ethel Horatia« af Sunderland	16	—	—	Redningsb.
9—12	—	Samme Skib	56	—	—	Raketapp.
6—1	1890.	Barkskib »Themis« af Tønsberg	10	—	—	—
3-5—11	1894.	Dampskib »Newbridge« af Leith	24	—	—	—
			41	—	—	Redningsb.
7—12	1895.	Af Kystens Beboere	20	—	—	—
19—11	1897.	Skonnert »Karoline« af Bergquara	5	—	—	Raketapp.
3-5—10	1898.	Dampskib »Winnie« af West Hartlepool	25	—	—	Redningsb.
3—12	1899.	3m Sk. »Victoria« af Frederiksstad	8	—	—	Raketapp.
19—1	1900.	2 af Stedets Fiskerbaade	11	—	—	Redningsb.
17—2	—	Dampskib »Wärmland« af Gøteborg	17	—	—	—
1—4	1901.	Dampskib »Selma« af Helsingborg	17	—	—	—
2—1	1909.	Dampskib »Carl« af Gøteborg	18	—	—	—
5—11	1911.	Fiskerkutter »Nautilus« af Finkenwärder	4	—	—	Raketapp.
19—12	—	Dampskib »Hundborg« af København ..	8	—	—	Redningsb.
3—1	1916.	Dampskib »Hermod« af Gøteborg	11	—	—	—
16—1	1920.	Dampskib »Seydlitz« af Nordenhamn ..	12	—	—	Raketapp.
26—3	—	Dampskib »Brockeswalde« af Hamburg ..	12	—	—	—
1—11	1921.	Fregatskib »Bragdø« af Christianssand ..	26	—	—	—
1—11	—	Kuf »Neerlandia« af Schiedam	4	—	—	—
12—12	—	3m Skonnert »Bethania« af Riga	7	—	—	—
			1	—	—	Redningsb.

24—2 1922. Dampskib »Toreador« af Bremen 1 Mand reddet, Raketapp.
3—11 1923. Galease »Lichtstraal« af Wilderfank 4 — — Redningsb.

Der er saaledes ved Stationen Flyvholm ialt bleven reddet 736 skibbrudnes Liv, hvoraf 429 ved Raketapparaterne og 307 med Redningsbaaden. Desuden har Stationens Apparater i 100 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen forefaldne Virksomheder fremsættes herved Beretningen om nogle:

Den 3. Oktober 1860 begyndte det ved Middagstid at storme fra SV., men Vinden trak sig senere til NV. og blæste derefter uafbrudt med stor Kraft i flere Dage fra den Kant. Det har været haardt for de mange Skibe paa Søen; adskillige af dem er ganske sikkert gaaet bort i rum Sø med Mand og Mus. Derpaa tydede klart de store Masser af Vrag og Tømmer, som drev i Land paa Kysten i de efterfølgende Dage, men ogsaa mange Skibe maatte ende deres Tilværelse inde paa selve Kysten. Paa den nordlige Del af denne var Antallet mindre, idet der kun var 1 Stranding ved Skagen, 1 ved Hirshals, 4 ved Løkken, 3 i Jammerbugten og 4 omkring Klitmøller og Vorupør, og hvorfra næsten ogsaa alle Besætningerne reddedes. Men paa Strækningen fra Agger til Søndervig var Antallet betydelig større, idet der her indtraf ikke mindre end 26 Strandinger, og fra disse Skibe omkom saa vidt vides 32 Mennesker, og alle disse Skibe blev Vrag. Paa Kysten omkring Harboøre strandede alene 15 Skibe, og der kunde skrives lange Beretninger om alle disse Strandinger, der satte Kystbefolkningens Mod og Offerberedvillighed paa Prøve. Her skal dog kun meddeles om en af disse Strandinger.

Det var Dampskibet »Arctic« af Hull, Kaptajn John Bowes, bestemt fra Hjemstedet til Kronstadt med Stykgods. Skibet havde den 4. Oktober faaet Brud paa Maskinen, og da en Styrtesø omtrent samtidig knuste Maskinskyligheten, blev Ilden under Kedlen slukket. Det lange Skib, som ikke var indrettet til Sejlføring uden i Magsvejr, kunde ikke bringes til Vinden, og da det som Følge heraf faldt tværs, brød Søen over Dækket og fyldte Skibet gradvis. Besætningen arbejdede baade ved Haandpumpen og ved Pøsning, men det var umuligt at holde Skibet læns. Da »Arctic« nærmede sig Kysten, og Føreren indsaa det kritiske ved Situationen, blev Skibet, halv synkefærdigt som det var, opankret udenfor yderste Revle. Til al Held i Ulykken sprang Kettingen, hvorved Skibet drev Landet noget nærmere, før det sank.

Da Skibet sank, vilde en Passager, Mr. Sheridan Knowles, hjælpe Kvinderne paa Dækket gennem Kahytskyligheten, da Adgangen til Trappen var spærret, men en Sø styrtede i det samme ind over Dækket og førte Mr. Knowles med sig. Samtidig druknede 3 Kvinder og et Barn samt Førstestyrmanden og en Fyrbøder. Rester, ialt 23 Personer, søgte skyndsomst op i Masterne, nemlig 17 i Forresaling og 6 i Salingen paa Stormasten.

Da disse usikre, men eneste Tilflugtssteder var naaet, stod Havet op i Masternes halve Højde. I det sidste Døgn før Strandingen, havde ingen om Bord faaet varm Mad eller Drikke; flere, navnlig Maskinfolkene, var yderst tyndt paaklædt, og i det hele var alle lidet skikket til, gennemblødt og udaset som de var, at staa det barske Vejr ud i den paafølgende lange og pinlige Nat. Pladsen i Forresaling var saa indskrænket, at vedkommende under store Lidelser uophørlig maatte staa med Fodderne i uforandret Stilling tværs paa det smalle halvrunde Jern, af hvilke de tvende Salingshorn var dannet. Nogle Laser af det bortfløjne Topsejl, som hang under Raaen, var af afgørende Betydning for at holde de skibbrudne i Live Natten over.

Da de øvrige strandede Skibe stod Landet nærmere end »Arctic«, og da flere Besætninger som Følge heraf muligvis vilde forsøge selv at redde sig — Forsøg, som let kunde faa et ulykkeligt Udfald for Besætningerne — maatte disse hjælpes først. Endelig den 5. om Morgen, kunde man gøre noget for at redde »Arctic«s Besætning. Nødraabene fra den under de givne Forhold af Kulde og Savn haardt medtagne Besætning, havde uafbrudt lydt hele Natten og vedblev til hen paa Eftermiddagen den 5te. Disse Raab og Besætningens blege Ansigter, som om Dagen fra Land tydelig kunde ses i Skibets Master, kunde aldrig glemmes af de mange paa Kysten tilstedeværende, som overværede det grufulde Skuespil. Men da saa Redningsbaaden endelig ankom paa Strandingsstedet, var dens Besætning ogsaa saa udmattet og medtaget fra Virksomheden ved de andre Skibe, at de erklærede, ikke at være i Stand til at kunne mere. Kun en eneste af Baadens faste Mandskab, afdøde Strandfoged *Mads Vrist*, erklærede sig villig til at gaa med, men alle Bønner og Trusler samt Løfter om Belønninger frugtede intet overfor det andet Mandskab.

Den senere mangeaarige Redningsbestyrer, Konsul Andersen, var da kort i Forvejen bleven ansat som Assistent hos den daværende Bestyrer, og han var kommen til Stede paa Stranden, men heller ikke hans Forsøg paa at faa Mandskabet til at gaa ud med Redningsbaaden lykkedes, og han maatte da forsøge andre Midler. Han ilede Nord efter paa Kysten, hvor Besætningerne fra flere af de strandede Skibe var indlogerede, og det lykkedes ham da at overtale Besætningen paa den strandede norske Bark »Kronprins Frederik« til at følge med og betjene Redningsbaaden. Men da de kom til Strandingsstedet og saa paa Forholdene, betænkte de sig og vilde ikke opfylde Løftet. Kun en eneste Mand, Skibets Andenstyrmand, *Niels Hansen Steen* af Asgaardstrand, svigtede ikke. Saa kom der en ældre engelsk Civilingeniør *Thomas Earle*, der var engageret ved Nissum Fjords Tørlægning og opholdt sig i Lemvig, men var som saa mange andre taget til Havet for at se Strandingen, og han tilbød sig uopfordret som Deltager. Andersen gjorde ham opmærksom paa, at han, der efter sin Alder, 55 Aar, var meget affældig, udsatte sig for megen Fare, større for ham end for yngre og rørlige Personer, men han svarede: »Jeg har intet at tabe sammenlignet med mine lidende Brødre derude,« og saa pegede han ud paa Masterne, hvorfra Nødraabene uafbrudt hørtes. Ingeniør Earles Opræden virkede, og der tilbød sig nu som frivillige Fiskerne Jens Chr. Larsen, Anders Pedersen Hav, Jacob Chr. Agger og Anders Jensen, samt Haandværkerne Lars Larsen og Jens Møller Langer, og sammen med Andersen var der saaledes 10 Mand, hvorefter Forsøgene paa at redde de skibbrudne kunde paabegyndes. Forsøgene paa at bringe Redningsbaaden flot, mislykkedes flere Gange paa Grund af den høje Sø, men endelig lykkedes det, og Redningsbaaden, der styredes af den norske Styrmand, kom ud til de længselsfuldt ventende skibbrudne. Da den kom i Skibets Nærhed, kastedes en Topsejlsbrase fra Fortoppen ned i Baaden, hvorved Forbindelse opnaaedes. De skibbrudne lod sig nu enkeltvis falde flere Fod ned i Baadens Bov, hvor de grebes af kraftige Arme. Naar Søen kom løbende, maatte Baaden affires mange Favne, for derefter at gentage Manøvren, der lededes af Andersen. Da 14 skibbrudne saaledes var taget op, søgte Baaden til Land, efter at de tilbageblevne — som helst vilde have været optaget samtidig, hvilket Pladsen i Baaden ikke tillod — af Andersen havde faaet Løfte om, at de ikke skulde vente forgæves, men at Redningsbaaden ufortøvet vilde blive sat ud paany, saafremt Redningsmandskabet bevaredes.

Da de skibbrudne var landsat, gik Redningsbaaden med den samme Betjening ud paany og optog Resten af Besætningen, men da Baaden gik ind efter, kæn-

trede den, hvorved to af de skibbrudne og Ingeniør Earle tilsatte Livet. Strandbredden var opfyldt af Mennesker, som da samlede sig i Kæder og ved at løbe ud i Havstokken hjalp de overlevende i Land. Ingeniør Earle havde faaet betydelige Læsioner og flere Ribben brækkede, men Ansigtet var fuldstændig ubeskadiget, og der hvilede en stille Fred over den opofrende Mands Træk. En voksen Søn, hans eneste Barn, stod paa Stranden, da Faderen fandt Heltedøden.

Der blev selvfølgelig vist de brave Redningsmænd al mulig Paaskønnelse, baade i Form af Pengebelønninger og Medaljer, saavel fra den danske som den engelske Regering. Og det tidligere Redningsmandskab fik sin Straf, da det med Undtagelse af den ene pligtopfyldende Mand uden Skaansel blev afskediget, og de frivillige Mænd indtraadte da i deres Pladser og virkede derefter i mange Aar ved adskillige farefulde Redningsforetagender.

Paa Lemvig Kirkegaard blev der 25 Aar efter Begivenheden rejst en smuk Mindesten over den forulykkede Mr. Earle, til hvilken der var indsamlet Bidrag rundt omkring fra. Ogsaa fra en af Passagererne om Bord i »Arctic«, Mr. Thomas Gillelan af Ottawa i Canada, modtoges et betydeligt Bidrag, og Mr. Gillelan med Illustru var for en Del Aar siden paa Kysten og besaa med stor Interesse de Steder, hvor hans Ungdoms Lys nær var bleven udsukt, og han fik Lejlighed til at hilse paa et Par Ægtefolk, som netop den Dag, Redningen skete, viedes i den $\frac{1}{2}$ Mil fraliggende Harboøre Kirke, men som tillige med Gæsterne maatte undvære Bryllupsmaden, da de stakkels forkomne skibbrudne, som kom til Bryllupshuset, der laa lige ind for Strandingen, fik den i Stedet. Med Taarer i Øjnene betragtede han den smukke Mindesten over den ene af sine Redningsmænd med dens Inskription: »Higen har større Kærlighed end den, der sætter sit Liv til for Næsten«. —

Den 25. November 1865 hen paa Aftenen, strandede $\frac{3}{4}$ Mil Nord for Stationen Flyholm Barkskibet »Amazon« af Stralsund. Det blæste en Storm af SO. med voldsom oprørt Sø. Saasnart Strandingen var bemærket, førtes Raketapparaterne baade fra Stationen Flyholm og fra Stationen Thyborøn til Strandingsstedet, ligesom Redningsbaaden fra førstnævnte Station ogsaa bragtes til Stede. Raketapparaterne fra Thyborøn kom først, og det blev straks forsøgt at opnaa Forbindelse med Skibet, som stod paa Yderkanten af 2. Revle, ca. 100 Favne fra Land, med Boven ret ind efter. Der affyredes 3 Raketter, men det var med det herskende Mørke aldeles umuligt at se, om de lagde Linerne over Skibet, og lige ugørligt var det i det herskende Mørke at forsøge paa at gaa ud med Redningsbaaden. Ved Toiden om Natten besluttedes det igen at affyre en Raket, og dette skete af Stationen Flyholms Mandskab. Med denne Raket tilvejebragtes der Forbindelse, og ved Raab samt ved at vinke med en Lanterne, søgtes det at gøre det strandede Mandskab begribeligt, at det skulde hale Raketlinen ud. Efter nogen Tids Forløb begyndte det strandede Mandskab Udhalingen, men paa Grund af den stærke Strøm langs Land og tilsyneladende Ulyst eller Udygtighed til at hale paa Linen, gik det meget langsomt og afbrødes undertiden med meget lange Mellemrum. Omtrent Kl. 4 op-hørte de skibbrudne ganske med at hale paa Linen og forlod, saavidt det kunde skønnes, Dækket. Fra Redningsmandskabets Side lod der sig saaledes intet videre foretage, før det blev Dag. Saa snart det blev saa lyst, at man kunde se Skibet, og hvad der foregik, kom de skibbrudne atter til Syne, og det viste sig nu, at Stjerteblokken med Udhalingslinen var fast om Bord. Fra Land paabegyndtes ufortøvet Indhalingen for at faa Tampen af Udhalingslinen saaledes, at den tykke Trosse kunde fastgøres. Næppe var den tykke Trosse halet 20 Favne fra Strandbredden, før Forbindelsen blev afbrudt, idet Stjerteblokken ikke havde været ordentlig fastgjort om Bord, og den gik løs. Udhalingslinen blev ufortøvet indhalet, og For-

søg blev gjort med at tilvejebringe en ny Forbindelse. Der affyredes 2 Rakter, men ingen af dem lagde Linen over Skibet. Det var nu tydeligt, at dette snart vilde blive sønderslaaet, da større Vragdele begyndte at drive ind, og Masterne slingrede til hver sin Side, og det med Jernbaneskinner tungt lastede Skib havde ikke megen Modstandskraft. Man forsøgte nu med en dobbelt Raket, og denne gik saa heldig, at de skibbrudne fik Tag i Linen, og der blev da atter givet Signal til Besætningen, der nu havde forladt Agterskibet og opholdt sig paa Bakken, om at hale Stjerteblokken ud paany. Trods al anvendt Umage paa at gøre Mandskabet begribeligt, at det skulde hale ud, blev dette upaaagtet, og fra Land kunde det ikke ses, hvad der foregik paa Bakken. Paa en Gang og uden nogen forudgaaet Tilkendegivelse styrtede hele Besætningen, 10 Mand, sig i Havet, fastbundne til den udkastede Raketline. Saa hurtig ske kunde, men dog under Iagttagelse af den tilbørlige Forsigtighed for ikke at sprænge Linen, halede de skibbrudne til Land. Da den første af de paagældende, et ungt Menneske paa 17 Aar var kommen saa nær, at det blev muligt at udfri ham, som havde Trykket af den øvrige Besætning hvilende paa sig, var han mørkeblaa i Ansigtet, og Fraaden stod ham omkring Munden. Den øvrige Indhaling blev tilendebragt med det Resultat, at Linen efter den femte i Rækken viste et kort Brud, som under de givne Omstændigheder skønnes at være fremkaldt ved Kapning med en Kniv. Paa anden Maade kan denne uopklarede Tildragelse ikke forstaaes, fordi en ved Vægten paa Raketlinen fremkaldt Bristning paa den givne Afstand af 300 Alen vilde være sket mellem Land og den første Mand, hvor den største Spænding faldt, men kunde derimod ikke fremkomme, hvor Brudstedet fandtes, da Afstanden, Mand og Mand imellem, kun var en Alen. Men dertil kom, at Raketlinen var fastgjort med Vevlingestik om hver af de paagældende. Kaptajnen, Styrmanden og 3 Matroser forulykkede, og deres Lig drev senere i Land paa Agger Strand, fastbundne til hinanden paa den anførte Maade. To Timer efter at de 5 Mand var komne til Land, sønderløses Skibet aldeles. Som Grund til den fortvivlede Beslutning at springe over Bord fortøjede til Raketlinen, anførte de reddede, at de var ukendte med, hvorledes Redningen skulde foregaa, samt at Kaptajnen havde anordnet, at de skulde springe over Bord, fastbundne til Raketlinen. Blandt det i Land drevne Vraggods fandtes en Pult, i hvilken bl. a. var 2 Eksemplarer udfærdigede i det tyske Sprog, af den af det danske Indenrigsministerium udsendte Anvisning for Søfarende til Redningsapparaternes Anvendelse. Denne Omstændighed er saare betegnende, sammenholdt med Besætningens udviste Mangel paa Kendskab til Sagen, og synes at vidne om, at Anvisningen var bleven upaaagtet om Bord.

Den 25. September 1868 blev Beboerne paa Harboøre vækkede tidlig om Morgen ved at høre Nødsjud fra Havet, og da de kom til Stranden, saa de ud for Knopper et meget stort Skib i en Afstand af 600 Alen fra Land. Det var den russiske Fregat »Alexander Newsky«, som kom fra Plymouth og var bestemt hjemefter. Skibet havde en Besætning af 730 Mand, og den russiske Storfyrst *Alexis* gjorde Tjeneste om Bord som Officer. Det blæste en stiv Kuling af VNV. og Søen var meget høj. Raketapparaterne førtes saa hurtigt som muligt til Strandingsstedet, der var $\frac{3}{4}$ Mil Nord for Stationen Flyvholm. Ved Dag gry havde Fregattens Redningsbaad sat fra Borde med 17 Mand, og den kom ogsaa lykkelig til Land, men havde mistet alle sine Aarer, saa den ikke kunde gaa ud igen. Paa Grund af den store Afstand fra Land, blev der benyttet dobbelte Raketter, men først ved det tredje Raketkast blev der opnaaet Forbindelse, idet en af Besætningen sprang over Bord med en Line om Livet og fik opfisket Raketlinen, som flød i Skibets Nærhed. Men Redningsbaaden fra Flyvholm ankom nu paa Stranden, og saa hurtigt som Om-

stændighederne tillod det, samt efter megen Anstrengelse fra Redningsmandskabets og Kystboernes Side, lykkedes det at faa den flot og roet ud til Fregatten, fra hvilken den blandt andre medbragte nogle syge og saared samt en Officer, som heldigt bragtes i Land. Redningsbaaden blev igen bemanded og bragt ud i Havstokken, hvorfra den imidlertid ikke kunde bringes videre, eftersom den efter alt at dømme, var saa meget beskadiget, at dens Selvlænsningsevne var gaaet tabt. Redningsbaaden blev nu landsat, adskilt og rensat for en stor Mængde Sand, som aldeles havde fyldt den mellem Luftkasserne. Det viste sig tillige, at alt Bundtømmeret i Baaden var brækket, og at de mellem Luftkasserne indtrængte Sten havde frembragt Huller i Kasserne, som i Stedet for Luft indeholdt en stor Mængde Vand. Saa godt som muligt blev de forefundne Huller proppede, Baaden samlet og igen bemanded, men ankommen i Havstokken kunde den slet ikke læse sig for den indstrømmende Vandmasse, men vedblev at følge Bunden og maatte af den Grund landsættes. Man forsøgte saa med Raketapparatet, hvorved der som bemærket var opnaaet Forbindelse, men denne var bleven uklar og indviklet i Rigningen, der var kappet og laa ved Siden af Skibet. Efter megen Besvær lykkedes det at klare det hele, men da Redningsstolen skulde hales ind, var der gaaet 2 Mand i denne, og ved Indhalingen sprængtes Linen, saa de to Mand hang paa Trossen mellem Skibet og Land. De maatte saa hales tilbage til Skibet igen.



Gammel Harboorefisker Peiter Hyld, Fører af den Baad der reddede den russiske Storfyrst Alexis ved Alexander Newskys Stranding.

Til alt Held begyndte Vejret nu at bedage, og Søn lagde sig betydelig. En af Kystens Fiskerbaade gik ud og lærte heldigt nogle af Besætningen i Land. Flere Fiskerbaade, ogsaa fra Thyborøn, kom til, og desuden var ogsaa Fregattens egen Redningsbaad bleven forsynet med friske Aarer, saa den kunde deltage i Virksomheden. Det blev ogsaa paany forsøgt med Flyvholms Rednings-

baad, men det viste sig atter, at den var bleven saa beskadiget under det første Forsøg, at den var aldeles ubrugelig.

Der var Kappelstrid mellem Baadene, men alt gik nu heldigt, især da Vejret efterhaanden helt var stilnet af, og ved Solens Nedgang var Redningen af den store Besætning tilendebragt. Da Skibets Redningsbaad første Gang om Morgenen var kommen i Land og ikke kunde gaa ud igen, da den havde mistet Aarerne, var der fra Fregatten udsat en mindre Baad med 7 Mand, men ankommen paa Revlen ramtes Baaden af en Braadsø, som kærtrede den, hvorved 4 Mand omkom. Den ene af de omkomne var en Officer, som kort før sin Død havde givet Bevis for sin Uforfærdethed. Under Affyringen af Nødskuddene kastede et Skud en Mand over Bord, hvorved han mistede en Arm og fik den anden kvæstet, men uagtet den tilskadekomne Mand faldt ud mod Havet, hvor Braadsøen væltede mod Skibet, sprang den paagældende Officer straks over Bord og reddede den uheldige.

Den russiske Storfyrste lod straks efter Redningen udbetale store Pengebelønninger til de, som havde deltaget i Redningen, og senere udbetalte den russiske Regering ogsaa en Belønning paa 3500 Rubler, ligesom der blev uddelt en hel Række Dekorationer og Medaljer til de Mænd, der særlig havde gjort sig fortjent.

Den 18. September 1870 om Formiddagen Kl. 4 strandede $\frac{3}{4}$ Mil Syd for Stationen Flyvholm Barksbibet »Dale« af North Shields, paa Rejse fra Newcastle til Kronstadt med Kul. Melding om Strandingen modtoges om Morgenen Kl. 7, og da

det blæste haardt af NV. med høj Sø, blev Redningsmandskabet hurtigt samlet og begav sig til Strandingsstedet med baade Redningsbaad og Raketapparater. Ved Ankomsten saas Skibet at staa i betydelig Afstand fra Land, men man antog dog, at det kunde naas med en dobbelt Raket, og det besluttedes da at affyre en saadan, idet man bemærkede, at Besætningen havde sat Skibsbaaden ud, og det kunde saaledes befrygtes, at de vilde søge Landgang med denne, hvilket let under de forhaandenværende Forhold kunde have en Kæntring til Følge. Raketten gik ganske udmærket, men Bugten af Linen fortes i Læ af Skibet. Imidlertid var Redningsbaaden ankommen, og man valgte da at benytte denne. Bestyreren af Redningsvæsenet var ogsaa kommen til Stede og deltog personlig i Redningsforsøget. Efter en Del Arbejde lykkedes det at faa Baaden flot, og den roedes derpaa ud til det strandede Skib, hvis Besætning nu var gaaet i Skibsbaaden, som laa i Læ af Skibet. Redningsbaaden kastede Anker før at sække ned til Skibsbaaden, men den



Flyvholms Redningsbaad gøres klar til at gaa ud til et strandede Skib.

blev flere Gange kastet bort af den voldsomme Braadsø. Ved det 3. Forsøg lykkedes det endelig at komme saa nær, at de skibbrudne kunde optages, og Redningsbaaden førte dem derpaa alle, ialt 12 Mand, heldigt til Land. Som Paaskønnelse for denne Virksomhed tildelte Regeringen Mandskabet en Ekstrabetaling. —

Den 3. November 1894 om Formiddagen Kl. 1 $\frac{1}{2}$ strandede ved Knopper, $\frac{3}{4}$ Mil Nord for Stationen, Dampskibet »Newbridge« af Leith, paa Rejse fra Methil til Pillau med Kul. Det blæste en haard Kuling af SV., og der var meget høj Sø. Strandingen blev anmeldt ved Stationen Flyvholm Kl. 2 $\frac{1}{2}$, og straks gik man i Gang med at bringe Apparaterne til Strandingsstedet. Ved Ankomsten dertil fandtes Skibet staaende 500 Alen fra Land, men da det stod lige ud for en Høfde, kunde det skønnes, at det vilde være umuligt at holde Raketapparaterne klar, og der blev derfor sendt Heste tilbage, for at fremskynde Redningsbaadens Transport. Saa snart Baaden kom paa Stranden, blev den sat ud noget til Luvart for Skibet og kom heldig ud til dette, hvis hele Besætning, 20 Mand, indtoges i Redningsbaaden. Der var nu 33 Mennesker i denne, og i Havstokken fik Baaden en Braadsø, som aldeles overskyldede den, men den kom dog heldig til Land.

Den 5. s. M. om Morgenen Kl. 5 $\frac{3}{4}$ telefonerede Strandfogden i Knopper baade til Redningsstationen Flyvholm og Thyborøn om hurtigst muligt at komme med Redningsbaadene og Raketapparaterne, da der var stor Fare for 54 Mennesker, som var om Bord i nysnævnte Dampskib »Newbridge« for at arbejde for dettes Bjergning. Søen var vokset i stor Hast, og Bjergningsdamperen havde kastet los

paa Slæberen, saa Skibet var drevet ind paa Kysten. Raketapparaterne fra Flyvholm ankom til Strandingsstedet Kl. 7¹/₂, og det søgtes at opnaa Forbindelse, hvilket først lykkedes ved det 3. Raketkast. Stjerteblok og Redningstrosse blev udhalet, og der reddedes 24 af de ombordværende i Land i Redningsstolen. Redningsbaaden fra Flyvholm var i Mellemtiden ankommen, og trods den høje Sø sættes den straks ud og bragte i 2 Gange ialt 21 Personer til Land. Thyborøn Redningsbaad, som ogsaa var kommen til Stede, gik ud og bragte Resten af de ombordværende, ialt 9 Mand i Sikkerhed. —

Den 19. Januar 1900 om Eftermiddagen Kl. 4¹/₂ kom der Bud til Redningsstationerne Flyvholm og Liløre om hurtigst muligt at komme med Redningsbaaden, da der var flere Fiskerbaade ude, og som ikke kunde lande ved egen Hjælp paa Grund af voldsom Sø, hvortil kom, at Redningsdamperen »Vestkysten«, som var blevnen tilkaldt, ikke kunde komme ud af Limfjorden paa Grund af Is. Flyvholm Redningsmandskab afgik hurtigst muligt med Baaden til Langerhuse, hvor der laa 2 Baade udenfor og afventede Hjælp. Det blæste en Storm af SSO. med meget haarde Snebyger, og Søen var som anført i svært Oprør. Redningsbaaden kom dog heldig flot og roedes ud til den Fiskerbaad, som laa længst ude, idet man da mente at tage Besætningen fra den anden Baad paa Vejen ind efter. Redningsbaaden fik heldig optaget 5 Mand fra den yderste Baad, men den var da dreven noget i Læ, og trods alle Anstrengelser, viste det sig umuligt at naa den anden Baad, hvorfor Redningsbaaden maatte søge Land, som den heldigt naaede Kl. 7 om Aftenen omtrent ¹/₂ Mil Nord for Udgangsstedet. Redningsbaadens Vogn og Hestene bragtes hurtigst til Stede, og den kørtes tilbage til Langerhuse, hvor den Kl. 9 om Aftenen atter gik ud. Efter store Anstrengelser kom den endelig ud til Fiskerbaaden og optog dennes Besætning, 6 Mand, som heldig førtes i Land Kl. 10 Aften. Da der nu ikke var flere Fiskerbaade at se under Kysten, blev Redningsbaaden halet op, og der blev sat Vagt, idet der endnu savnedes et Par Baade.

Liløre Redningsbaad var afgaaet fra Stationen Kl. 5. Der manglede nogle af dens faste Mandskab, idet disse var paa Havet, men der meldte sig straks frivillige i deres Sted. Baaden gjorde Holdt ud for Vrilst, som var Landingsplads for nogle af de savnede Baade, og den forblev der, indtil der ved Syvtiden kom Bud om at komme Nord efter, hvor nogle af Baadene saas opankrede. Da Redningsbaaden Kl. 8 ankom til dette Sted, var Flyvholm Baad i Færd med at gaa ud, og man hjalp da til med at bringe den flot, men saa kom der Bud om, at der laa en Fiskerbaad længere Nord paa. Skønt Hestene var aldeles udasede ved at slæbe paa Redningsbaaden i det forrygende Snevej, begav man sig straks paa Vejen, og ankom til Knopper Kl. 10, hvor det mentes, at Fiskerbaaden var set, men Snevejret gjorde det umuligt at se noget. Hestene spændtes fra og bragtes i Hus, og Mandskabet gik Vagt paa Stranden, for om muligt at se Signal fra Fiskerbaaden. Ved Totiden om Natten faldt Vinden lidt og gik om til SV., men der var intet Tegn at se til Baaden. Opsynsmanden lod da affyre en Signalaraket, og kort efter saa man da ogsaa en Lygte i SV. Redningsbaaden blev hurtig gjort klar og sat ud, men to Gange blev den kastet tilbage paa Stranden, og først ved det tredie Forsøg lykkedes det at faa den ud. Der blev tændt et Strandingslys, der var af god Virkning i den mørke Nat. Efter en haard Kamp naaede Redningsbaaden ud til Fiskerne, som 5 Mand i Tal optoges og heldigt førtes til Land. Der blev saa atter sat Vagt, idet der endnu manglede en Baad, men ved Dagens Frembrud kunde der ikke ses nogen, og Redningsbaaden førtes da tilbage til Stationen, hvor den dog først ankom Kl. 12 om Middagen. Der indløb nu ogsaa Meddelelse om, at den savnede Fiskerbaad var dre-

ven helt Nord paa til Vorupør, hvor dens Besætning var bleven reddet af den der-værende Redningsbaad. Det var yderst besværlige Redninger, der her var fuldførte, og Ministeriet tildelte ogsaa de paagældende Mandskaber en velfortjent Ekstrabe-lønning. —

Blandt de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Stationen Flyvholm, kan næv-nes følgende:



Christian Eriksen Langer, født den 3. Juni 1824, blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse den 1. April 1848, men maatte i Krigsaarene tage bort for at gøre Tjeneste i Marinen. Den 1. Oktober 1860 blev han Opsynsmaud ved Stationen og med stor Dygtighed varetog han denne Stilling indtil den 1. Oktober 1899, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 27. Juni 1906. Han har deltaget 16 Gange med Redningsbaaden og 35 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 561 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Fortjenstmedaljen i Sølv, Jubilæumsmedaljen og en stor russisk Redningsmedalje.



Mads Vrist er nævnt før som den eneste pligtro Mand af Redningsmandskabet, der deltog i Redningen af »Arctic«s Besætning. Han blev ansat den 1. September 1860 og tjente som Baadmand til den 1. Oktober 1892, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 17. September 1894. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 27 Gange med Raketappa-ratet i Redningen af 394 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og en engelsk Sølvmedalje.



Anders Jensen deltog som frivillig i Redningsforsøget ved »Arctic« og blev ansat som Baadmand den 1. November 1860, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1903, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 4. April 1905. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 27 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 507 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Jubi-læumsmedaljen og en engelsk Redningsmedalje.



Peder Josephsen Trillingsgaard blev ansat som Baadmand den 12. Maj 1863 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1896. Han har deltaget 10 Gange med Redningsbaaden og 23 Gange med Raketapparatet i Redningen af 370 skibbrud-ne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæders-tegn og Jubilæumsmedaljen. Han døde den 2. Oktober 1915.



Laust Pedersen Flyvholm blev ansat som Baadmand den 12. Maj 1867, og den 1. September 1888 blev han Formand for Redningsbaaden, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1905, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 15 Gange med Redningsbaaden og 17 Gange med Raketapparatet i Redningen af 418 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. Han døde den 8. Februar 1914.



Peder Larsen Huus blev ansat som Baadmand den 1. December 1872 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1910, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 14 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 388 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. — Han døde den 11. Juli 1921.



Peder Rom Madsen blev ansat som Baadmand den 1. December 1893 og avancerede den 1. Oktober 1905 til Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. November 1915, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Han har deltaget 8 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 198 skibbrudne. Han døde den 25. September 1916.



Thomas Tudborg Eriksen blev ansat den 1. November 1879 som Baadmand og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1911, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 7 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 229 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stationen Liløre

blev oprettet i Henhold til Lov af 1. April 1887 og er forsynet med Redningsbaad og Raketapparat. Der blev opført et Baadhus samme Aar, og i December 1887 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som i Oktober 1919 blev afløst af en paa Orlogsværftet bygget Baad. Den første Redningsbaad kændrede under Redningsforsøg den 25. Januar 1897, hvorved hele Mandskabet, 12 Mand, druknede, hvilken Begivenhed er omtalt nedenfor.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged Niels Pedersen Lilleør, Dbmd., der beklædte Stillingen fra 1. April 1887 til 1. Oktober 1898, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Marinus Liløre, der fratraadte Stillingen efter eget Ønske den 1. April 1902. Derefter blev Strandfoged Carl Liløre Opsynsmand, og han beklæder endnu Pladsen.

Ved Stationen Liløre har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

17—3	1892.	Barkskib »Libra« af Nieuwediep	11	Mand reddet,	Redningsb.
21—11	1893.	1 af Stedets Fiskerbaade	6	—	—
18—5	1896.	Dampskib »Fernbrook« af Frederiksværn	20	—	—
5—10	1898.	Dampskib »Winnie« af West Hartlepool	3	—	—
20—1	1900.	1 af Stedets Fiskerbaade	5	—	—
4—1	1902.	1 - —	6	—	—
1—2	1906.	Dampskib »Ludwig« af Lübeck	15	—	—
5—3	—	Dampskib »Knaresbro« af W. Hartlepool	13	—	—
27—11	1908.	Bark »Noah« af Kivik	8	—	—
16—1	1920.	Dampskib »Seydlitz« af Nordenhamn	12	—	Raketapp.
13—3	—	Dampsk. »Heinrich Jenewelt« af Hamburg	2	—	—
1—11	1921.	Kuf »Neerlandie« af Schiedam	4	—	—
1—11	—	Fregatskib »Bradgø« af Christianssand	26	—	—
12—12	—	3m Skonnert »Bethania« af Riga	7	—	—

Der er saaledes ved Stationen Liløre ialt bleven reddet 138 skibbrudne. Desuden har Redningsapparaterne i 26 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at være blevne benyttede af de skibbrudne.

Blandt de ved Stationen stedfundne Virksomheder nævnes her følgende:

Den 21. November 1893 skete den store Fiskerulykke paa Vestkysten, hvorved 48 Fiskere, deraf alene 26 fra Harboøre Sogn, omkom. Næsten alle Baadelavene var gaaet ud tidlig om Natten, men der rejste sig høj Sø, og de søgte mod Land. Ulykken ramte især de Baade, der først kom ind, idet de i Mørket ikke kunde vurdere

den voldsomme Braadsø paa Revlerne, der kændrede Baadene, og Besætningerne omkom. De Baade, som kom senere ind, lykkedes det enten selv at lande, eller ogsaa optoges Besætningen af Redningsbaadene. Redningsbaaden fra Flyvholm var ude fra tidlig Morgen, ført af den da 70-aarige, føromtalte Opsynsmand Christian Langer, og den blev ude omtrent hele Dagen for at assistere de landsøgende Fiskerbaade.

Ved Stationen Liløre havde Opsynsmanden om Morgenen Kl. 5 hørt, at Havet var uroligt, og han var da gaaet til Stranden. Ankommen her saa han den store Fare, der var forbunden med, at Fiskerbaadene, som han vidste var ude, landede, og han sendte da hurtigst Bud efter Redningsmandskabet. Der var imidlertid kun to af dette til Stede, de øvrige 10 var paa Havet. Han telefonerede da til den ca. 1 Mil bortliggende Raketstation Ferring, om at sende et af de derværende Baadelav, der ikke var ude — men som forøvrigt var ukendte med Redningsbaaden — til Betjening af denne. Saa hurtigt ske kunde, indtraf disse frivillige Folk. I sidste Øjeblik kom 4 af det faste Baadmandskab. Det var Fiskerne Peder Nielsen Liløre, Stinus Liløre, begge Sønner af Opsynsmanden, Mads Nielsen Bjerg og Peder Pedersen Rønn. De var under stor Livsfare landede et Stykke nordligere paa Kysten med deres Fiskerbaad, men da de hørte, at der manglede Folk til Redningsbaaden, betænkte de sig ikke, men trods det, at de var forkomne og lige undslupne fra Døden, kastede de baade Hovedbeklædning og Fodtøj og ilede barhovede og paa Strømpfodder til Redningsbaaden, hvor de indtog deres Pladser. Udenfor laa Fiskerbaadene »Fortuna« og kunde ikke holde paa Land. Baaden havde faaet en svær Sø læn- gere ude til Søs, saa at den var blevet meget havareret. Redningsbaaden bragtes heldig flot og ud til Fiskerbaaden, hvis Besætning, 6 Mand, blev optaget og lykkelig bragt til Land.

For denne Virksomhed blev der ikke alene tildelt Redningsmandskaberne ved de forskellige Baade, der havde været ude, Ekstrabelønninger, men Hans Majestæt Kongen tildelte endvidere de 11 Mand, der havde betjent Liløre Redningsbaad, den kongelige Belønningsmedalje i Sølv.

Dn 25. Januar 1897 mellem Kl. 11 og 12 Formiddag telefonerede Redningsbestyreren til Liløre Redningsstation, at det var ham bekendt, at der var Fiskerbaade paa Havet, og at Redningsbaaden maatte holdes parat til at gaa ud, da det paa Grund af Snetykning kunde være vanskeligt og farligt for Fiskerne at lande med deres Baade, navnlig da det var usikkert, om Redningsdamperen »Vestkysten« kunde gaa gennem Isen i Limfjorden og komme Fiskerne til Hjælp. Der var da 7 Fiskerbaade af Harboøre søndre Sogn paa Havet. Opsynsmanden ved Redningsstationen telefonerede straks til den ved de nævnte Baades Landingsplads beliggende Telefonstation for at erfare, om der var Grund til at befrygte Fare for Fiskerbaadene, men gentagne Forespørgsler besvaredes med, at der, som Forholdene var, ikke behøvedes Hjælp af Redningsbaaden. Kl. 3 kom 2 af Fiskerbaadene velbeholdne til Land. Kl. 3¹/₂ meldtes det imidlertid til Redningsstationen, at Havet var bleven mere uroligt, og at Redningsbaadens Bistand nu antoges at ville blive nødvendig. Som Følge heraf sattes Redningsbaaden hurtigst muligt i Bevægelse fra Stationen fulgt af Opsynsmanden og hele Mandskabet, 12 Mand, og ankom Kl. 5¹/₄ til Stranden ved Fiskernes Landingsplads, ca ³/₄ Mil Nord for Stationen. Da var endnu en af Fiskerbaadene kommen i Land ved Landingspladsen, hvorhos der indløb Telefonmeddelelse om, at to af Fiskerbaadene havde naaet Land ved Agger. Om de øvrige to Fiskerbaade havdes derimod ingen Oplysning, hvorfor Redningsbaaden blev gjort klar til at gaa ud, dersom disse Baade skulde vise sig udenfor Revlerne. Opsynsmanden begav sig derefter til Telefonstationen for at indhente

Oplysning, om de manglende Fiskerbaade maatte være komne i Land længere Nord paa, efter forinden at have aftalt med Mandskabet, at de kun i Tilfælde af, at Fiskerbaadene maatte vise sig, skulde gaa ud med Redningsbaaden. Kort efter, Kl. ca. 6 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag, troede man fra Land at bemærke et Lys ude paa Havet i nordvestlig Retning, hvilket antoges at være en Lygte i en af Fiskerbaadene, og efter at Strandingslys var antændt, gik Redningsbaaden derfor ud, bemanded med hele dens Besætning. Baaden kom godt paa Søen, men kunde kun i kort Tid iagttages fra Land paa Grund af det da indtraadte Mørke. Til Vejledning for Redningsbaaden ophængtes en tændt Lygte i en paa Stranden staaende Fiskerbaad, og der affyredes gentagne Gange Signalaraketter for at vise Mandskabet, hvor Landingspladsen var. Havet var imidlertid kommen i et voldsomt Oprør, og en Mængde Fiskere havde begivet sig til Landingspladsen, hvortil Redningsbaaden ventedes at ville komme. Da et Par af Fiskerne Kl. ca. 9 var gaaet omtrent 1000 Alen i nordlig Retning, opdagede de en Baad, der drev ind mod Land med Bunden opefter. Det viste sig snart, at denne Baad var Redningsbaaden, der var kæntræt, og man saa intet til dens Mandskab. Da Baaden stødte mod Land, fandt de tililende Fiskere under Baaden en Mand, der syntes at vise Livstegn, men alle Oplivningsforsøg forblev forgæves; straks efter ilanddrev endnu en af Besætningen, hos hvem man troede at bemærke svage Livstegn, men heller ikke denne Mands Liv kunde reddes, og efterhaanden inddrev de øvrige 10 Mand af Besætningen som Lig.

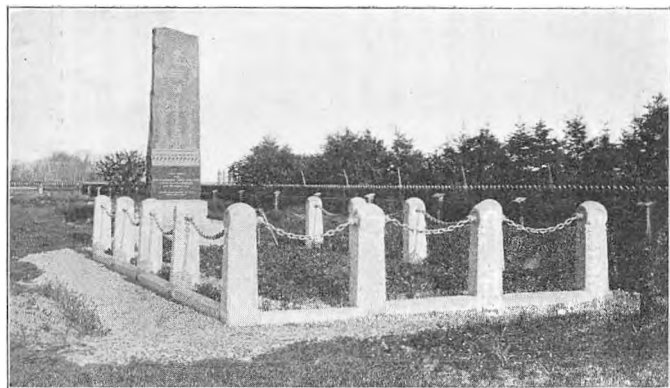
Den følgende Dag oplystes det, at det var lykkedes »Vestkysten« at komme igennem Thyborøn Kanal, og at Besætningen i de to Fiskerbaade, 12 Mand, var bleven optaget i bemeldte Skib.

Da saaledes samtlige Deltagere i det ommeldte ulykkelige Redningsforetagende omkom, har de nærmere Omstændigheder ved Baadens Kæntring ikke kunnet oplyses. Det maa formodes, at Redningsbaaden i den svære Paalandssø, hvis Farlighed forøgedes derved, at Vinden var sprungen om til OSO., og saaledes gik i modsat Retning af Søerne, paa Grund af det indtraadte Mørke, der vanskeliggjorde Iagttagelsen af Braadsøerne, uventet er bleven ramt af en saadan Sø, der da har forarsaget Kæntringen. I Følge de i Sagen tilvejebragte Oplysninger, var Redningsbaaden i fuldstændig brugbar Stand, da Foretagendet iværksattes.

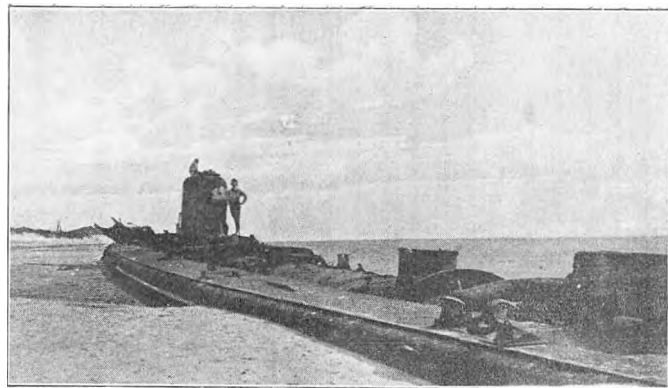
Efter at Beretningen om den skete Ulykke var indkommen til Ministeriet, meddeltes der Redningsbestyreren Bemyndigelse til af Redningsvæsenets Midler at udrede de fornødne Beløb til Afhjælpning af øjeblikkelig Trang hos de efterladte efter det omkomne Redningsmandskab, hvorhos der senere er tilstaaet dem aarlige Understøttelser. Begravelsen af de 12 forulykkede Mænd foregik den 2. Februar 1897 paa Redningsvæsenets Bekostning og under overmaade stor Deltagelse.

Navnene paa de 12 Mænd er: Formanden Peder Larsen, Baadmændene Peder Sørensen Hvas, Joseph Jensen Knak, Mads Bjerg Nielsen, Jens Nygaard, Peder Pedersen Rønn, Laust Chr. Christensen, Ole Bro Nielsen, Peder Nielsen Liløre, Stinus Liløre, Peder Laursen og Lars Peder Larsen. Ved frivillige Bidrag blev der rejst et stort og imponerende Mindesmærke paa deres Grav paa Harboøre Kirkegaard, og saavel Graven som Mindesmærket passes og vedligeholdes for Redningsvæsenets Regning. —

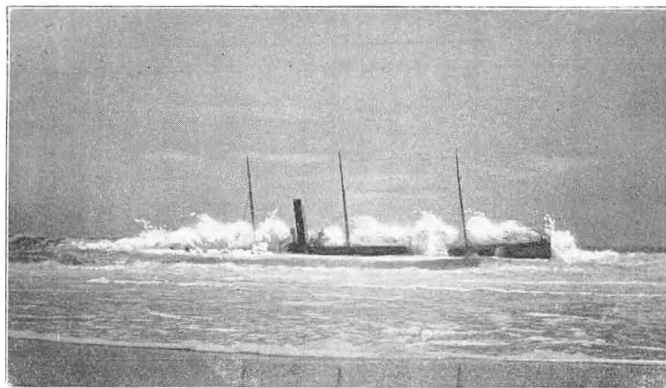
Den 27. November 1908 Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Formiddag bemærkede Opsynsmanden et Barkskib NV. for Stationen og $\frac{1}{2}$ Mil fra Land, staaende Syd efter, men Styringen var meget uregelmæssig. Der blev da holdt Øje med Skibet, og Kl. 11 saas dette at styre nærmere mod Land, og det kunde da skønnes, at det ikke kunde undgaa at strande. Da det blæste haardt med Paalandsvind, og Søen var meget høj, blev Red-



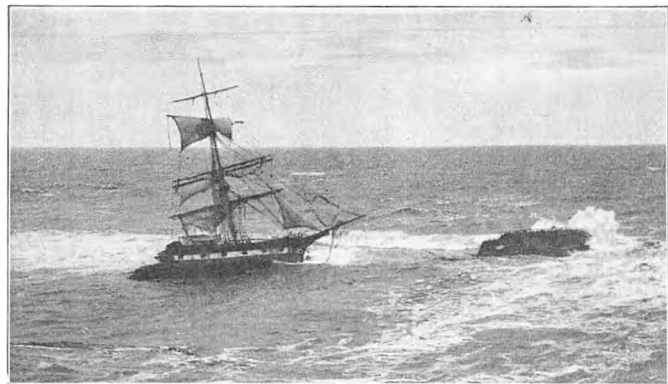
Mindesmærket over det forulykkede Redningsmandskah fra Liløre.



En tysk Undervandsbaad („Lusitania“'s Banemand) strandet ved Liløre.



Dampskibet „Ludwig“'s Stranding ved Liløre.



Barkskibet „Capella“'s Stranding.

ningsmandskabet hurtig sammenkaldt og gik i Gang med at føre Raketappara-terne og Redningsbaaden Syd efter, og man ankom paa Strandingsstedet ved den nordlige Ende af Bovbjerg Kl. 1, 5 Minutter efter at Skibet var stødt. Redningsbaa- den blev straks kørt ned til Stranden, hvor den læssedes af og sattes paa Søen, hvilket skete meget hurtigt, da der var mange Kystbeboere til Stede, som var be- hjælpelige dermed. Baaden roedes hen til Skibet inden for Revlen, men det var umuligt at komme dette nær for Vragstumper. Styrtseerne gik stadig hen over Skibet, der laa med det halve Dæk under Vand, og Masterne var begyndt at falde. Da man havde roet frem og tilbage i omtrent en Time for at finde et Sted, hvor der var Mulighed for at komme Skibet nær nok, lykkedes det endelig at komme saa nær, at der kunde kastes et Kastelod med Line til de skibbrudne, og disse hæ- lede da ved denne en sværere Trosse fra Baaden over. Baaden laa omtrent 10 Favne fra Vraget, naar den var dette nærmest, og en for en blev da Besætningen, ialt 8 Mand, halet ind i Redningsbaaden, der derpaa slap Forbindelsen med Ski- bet og kappede Ankertovet. Redningsbaaden sakkede først lidt ind efter for at komme klar af de omdrivende Vragdele, hvorpaa den roedes for om Skibet og ud over Revlen for at søge at komme i Land paa Udgangsstedet, idet det var umuligt at lande under den høje Bovbjerg Skrænt, og den landede ogsaa heldig Kl. 3 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag. Allerede inden Baaden var landet, var Skibet aldeles sønderslaaet, saa det var paa høje Tid, at Redningen skete. De strandede Søfolk var meget for- komne, da de havde døjet meget i Søen de foregaaende Dage og ikke havde faaet det mindste at leve af, ikke en Gang fersk Vand fandtes, da Vandbeholderne var blevne fyldte med Saltvand. Det strandede Skib var Barkskipet »Noah« af Kivik, paa Rejse fra Kings Lynn til Aarhus med Kul. —

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Liløre, er foran nævnt de 4 opofrende Baadmænd, som gjorde sig særlig fortjent ved Virksomheden den 21. November 1893, og som senere maatte lade Livet ved Redningsbaadens ulykkelige Kæntring. Desuden kan nævnes:

Mads Hou Laursen blev ansat som Baadmand efter Redningsbaadens Kæn-tring, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 7 Gange med Red-ningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 114 skibbrudne.



Niels Pedersen Lilleør, der blev ansat som Opsynsmand ved Stationens Oprettelse den 1. Oktober 1887. Den ulykkelige Begivenhed ved Redningsbaadens Kæntring, hvorved han mi- stede 2 Sønner og 1 Svingerson, indvirkede saaledes paa ham, at han snart derefter maatte søge sin Afsked, og han døde den 23. Januar 1899. Han var et Par Dage iforvejen bleven dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Anders Røn Jensen Knak deltog som frivillig i fornævnte Redningsforetagende den 21. November 1893 og modtog herfor Belønningsmedaljen i Sølv. Efter Redningsbaadens Kæntring indtraadte han som Baadmand, og siden den 1. April 1902 har han været Baadformand. Han har deltaget 7 Gange med Red-ningsbaaden og 5 Gange med Raketapparatet i Redningen af 107 skibbrudne.

Stationen Ferring

blev oprettet i Henhold til Lov af 31. Marts 1860 som Raketstation alene, og den traadte i Kraft fra 1. September 1860. I 1882 opførtes et Hus til Opbevaring af Raketapparaterne, men dette maatte paa Grund af Havets Nedbrydning af Kysten flyttes i 1903.

Stationens første Opsynsmand var Toldassistent T. W. Müller, Dbmd., der beklædte Stillingen til den 1. September 1872, da han afskedigedes paa Grund af Bortrejse, og han efterfulgtes af Betjeningsmand Christen Sønderby Larsen, der var Opsynsmand til den 1. Oktober 1900, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Strandfoged Christian Marinus Larsen blev derefter Opsynsmand, hvilken Stilling han endnu beklæder.

Ved Stationen Ferring har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

4—10	1860.	Galease »Margrethe« af Burg	5	Mand reddet, Raketapp.
24—7	1864.	Slup »Leo« af Cimbritshamn	5	— — —
31—5	1865.	Galiot »Mariane« af Veendam	6	— — —
2—9	1867.	Skonnert »Der Pfeil« af Barth	6	— — —
22—11	—	Galiot »Novitgedacht« af Wilderfank	4	— — —
27—10	1868.	Brig »John & Ann« af Sunderland	4	— — —
27—9	1869.	Brig »Ministrelboy« af Christiania	9	— — —
7—1	1873.	Galiot »Reina« af West Rhaudefehn	3	— — —
19—9	—	Galiot »Hermann« af Papenburg	4	— — —
25—12	—	Skonnert »Tiger« af Boston	5	— — —
25—8	1876.	Skonnert »Fanny Sermes« af Papenburg	3	— — —
2—4	1877.	Kuf »Hendrikka« af Groningen	3	— — —
16—9	—	Brig »Ueckermünde« af Swinemünde	3	— — —
15—10	1881.	Skonnert »Mathilde« af Holbæk	6	— — —
4—8	1882.	Kuf »Catarina« af West Rhaudefehn	2	— — —
6—11	—	Brig »R. S. Vold & Huitfeld« af Tønsberg	6	— — —
25—12	1886.	Dampskib »Lutka« af Danzig	18	— — —
21—10	1887.	Barkskib »Hoppet« af Østhammar	12	— — —
17—11	1888.	Skonnert »Urania« af Grossefehn	6	— — —
8—3	1893.	Dampskib »Auguste« af Kiel	13	— — —
7—4	1895.	Brig »Louis« af Papenburg	7	— — —
17—9	1897.	Barkskib »Emma« af Frederiksstad	4	— — —
26—2	1908.	Skonnert »Ætna« af Esbjerg	4	— — —

Der er saaledes ved Stationen Ferring reddet ialt 138 skibbrudne ved Hjælp af

Raketapparaterne. Desuden har disse i 46 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttede af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Ferring forefaldne Redningsforetagender hidsættes følgende:

Den 16. September 1877 om Eftermiddagen Kl. 5 bemærkede Opsynsmanden et Skib ca. 4 Mil til Søs, som syntes at styre mod Land. Ligesom Mørket faldt paa, kunde det ses i Kikkert, at det førte Nødflag, og Redningsmandskabet blev derfor hurtigt sammenkaldt. Det blæste meget haardt af NV., og Søen var høj. Da Skibet kom tæt under Land Kl. 7 $\frac{1}{2}$, kunde det paa Lanterneerne ses, at det drejede Syd efter, og man fulgte da Skibet med Apparaterne, indtil dette strandede Kl. 8 $\frac{1}{2}$ $\frac{3}{4}$ Mil Syd for Stationen. Skibet stod paa den yderste Revle ca. 500 Alen fra Land, men da Masterne straks efter faldt, kunde Skibet i det herskende Mørke ikke ses, da Braadsøen væltede sig over alt. Saa hurtigt som muligt blev der affyret en Raket, som efter de skibbrudnes Udsagn faldt over Klyverbommen, men da Besætningen var gaaet over Bord med Masterne, og Skibet var aldeles adskilt, kunde de ikke faa fat i Linen. I Land kunde der intet ses, men Nødraabene fra de skibbrudne kunde høres. Imidlertid var Raketapparaterne fra Stationen Tuskjær ogsaa ankomne paa Strandingsstedet. Der affyredes igen en Raket i den Retning, hvorfra Raabene lød, og de skibbrudne meddelte senere, at Linen faldt lige over dem, men de havde ikke Kendskab til at udhale Stjerteblokken, og paa Grund af den store Afstand turde de ikke fastbinde sig til Raketlinen, hvorfor de atter slap denne. Da man i Land ikke vidste noget om, hvorvidt Raketterne kunde naa ud, blev det forsøgt at anvende en dobbelt Raket, men denne faldt i Vandet, da den første Del var udbrændt. Det syntes nu, som om Raabene kom længere Syd fra, og de fulgtes saa nøje som muligt, ligesom der atter blev affyret en Raket, men uden Resultat. Mellem Kl. 1 og 2 syntes man at kunne skimte noget Vrag længere mod Syd, og at Nødraabene kom derfra. Raketstativet blev stillet saa lavt som muligt, og der affyredes atter en Raket. Ved Lysningen fra denne kunde det ses, at der sad flere Mænd paa Vraget. Linen faldt lige over dette, og en af de skibbrudne holdt sig fast ved den og blev halet i Land. Han meddelte, at der endnu var to Mand paa Vraget, men at Resten af Besætningen, 4 Mand, var druknet. En ny Raket affyredes og lagde Linen i Hænderne paa de to Mænd, der derpaa haledes til Land i meget forkommen Tilstand. Skibet, som var bleven landsat, da det var synkefærdigt, var Briggen »Ueckermünde« af Swinemünde, paa Rejse fra Leith til Riga med Kul.

Den 17. September 1897 om Eftermiddagen Kl. 6 strandede $\frac{1}{4}$ Mil Nord for Stationen Barkskibet »Emma« af Frederiksstad. Dette Skib var af et Interessentskab købt i Norge, bleven lastet med Træ, og det var da bestemt, at landsætte det paa Kysten til Ophugning (saakaldt kunstig Stranding). Da man vidste, at Skibet vilde komme, var Redningsmandskabet samlet, men ingen anede, at der skulde blive Brug for Raketapparaterne. Skibet blev slæbt af en norsk Bugserdamper, som var bestemt til at optage Besætningen, hvorefter Skibet selv skulde drive ind mod Kysten. Men Søen var saa høj, at det var umuligt for Damperen at optage Besætningen, og denne, ialt 4 Mand, maatte da blive paa Skibet. Da man i Land saa dette, blev Raketapparaterne bragt til Strandingsstedet, hvor de ankom Kl. 6 $\frac{1}{2}$, og Skibet stod da ca. 200 Alen fra Land med Søen væltende ind over sig. Der affyredes en Raket, men Linen gik højt over Masterne og førtes i Læ. Der affyredes en ny Raket, hvis Line faldt mellem Masterne, den almindelige Forbindelse blev hurtig tilvebragt, og Kl. 7 $\frac{1}{2}$ stod de 4 Mand reddede i Land ved Hjælp af Redningsstolen. En Time derefter var Skibet fuldstændig sønderslaaet.

I Anledning af det saaledes passerede, blev der ved Justitsministeriets Foran-

staltning optaget Forhør til Oplysning i Sagen, uden at der dog derved fremkom noget, der kunde give Anledning til at rejse Tiltale mod de Personer, der bar Ansvar for denne »kunstige« Stranding. Derimod gav denne et væsentligt Stød til, at der i den nye Strandingslov blev optaget Bestemmelse om, at det blev forbudt at iværksætte kunstige Strandinger, uden at have erhvervet Tilladelse dertil i Forvejen.

Den 22. November 1903 om Aftenen Kl. 6^{1/2} meldte den udsendte Strandvagt, at der saas et Skib NV. for Stationen, som viste Blus og tilsyneladende styrede mod Land. Det blæste haardt af NV., og Havet var i voldsomt Oprør efter de foregaaende Dages Storme, hvorfor Mandskabet hurtigt blev samlet, og man begav sig paa Vej med Apparaterne. Da Kl. var 7^{1/2}, saa man Skibet betydelig nærmere og at Stranding var uundgaaelig, og Kl. 8^{1/2} stødte Skibet paa Revlen, og man hørte en stærk Bragen samt Nødskrig fra Besætningen. Skibet stod ca. 600 Alen fra Land, og der blev straks affyret en dobbelt Raket, men som kun tilbagelagde den halve Afstand, og den næste affyrede Raket gik nok noget længere, men saavidt det kunde skønnes, faldt den ca. 100 Alen indenfor Skibet. Det var meget vanskeligt at affyre Raketter, da Skibet stod lige under Bovbjergs høje Skrænt, hvorfra Affyringen maatte ske, da det var umuligt at komme paa Stranden. Det syntes imidlertid noget senere, som om Havet var falden noget, og Redningsapparaterne blev da baa-ret ned af Bovbjerg, og der affyredes igen en dobbelt Raket, som lagde Linen agter for Fokkemasten. Imidlertid var der bleven tændt et Strandingslys, og ved Hjælp af dette kunde det ses, at kun Fokkemasten med nogle Sejlrester stod. Da der ikke blev halet ud i Raketlinen, blev denne halet til Land igen, og der affyredes paany en Raket, men denne Gang naaede den ikke ud til Skibet. Da Klokken var 10^{1/2} syntes det, at Vraget kom lidt nærmere til Land, og der blev da igen affyret 3 Raketter efter hverandre, hvoraf den sidste gik godt og lagde Linen over Merseraaen, men da der heller ikke denne Gang blev gjort Brug af Linen, maatte Redningsmandskabet indstille Virksomheden, da man maatte slutte, at der ikke fandtes Mennesker paa den tilbageværende Del af Vraget, hvilket ogsaa ved Dagens Frembrud viste sig at være rigtigt. Det maa antages, at Skibet ikke længe efter, at det var stødt, er brækket midt over, og at Besætningen maa have opholdt sig paa Agterskibet, som er kæntræt, og at de derefter alle, ialt 15 Mand, er druknede. — Det strandede Skib viste sig at være Barkskibet »Capella« af Arendal, trælasket til Port Natal fra Norrköping.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Ferring, maa nævnes følgende:



Christen Sønderby Larsen blev ansat som Betjeningsmand ved Stationens Oprettelse den 1. September 1860, og den 1. September 1872 blev han Opsynsmand, hvilken Stilling han med stor Dygtighed beklædte til den 1. Oktober 1900, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 21. Februar 1915. Han har deltaget i 22 Redningsforetagender med Raketapparaterne, hvorved 134 skibbrudne blev reddede. I 1902 dekoreredes han med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje, og da Kongen i 1908 gæstede Bovbjerg, gav Hans Majestæt ham personlig den kongelige Belønningsmedalje i Sølv.

Mads Madsen Lund blev ansat som Betjeningsmand den 1. April 1871, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Januar 1906, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han har deltaget 15 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 95 skibbrudne og er dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Johannes Pedersen ansattes som Betjeningsmand den 1. April 1878 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1911 paa Grund af Alder. Han har deltaget 10 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 78 skibbrudne.

Stationen Tuskjær

hører til de allerældste paa Kysten, idet der allerede i 1847 anbragtes et fra England indforskrevet Raketapparat og samme Aar anbragtes en Redningsbaad af den engelske Kaptajn Cartes Konstruktion, ligesom der blev opført et Baadhus, som senere blev ombygget og udvidet i 1879 og 1890. Den første Redningsbaad, som ikke var selvløsende, blev i 1856 afløst af en i København bygget Redningsbaad, der var ved Stationen indtil 1886, da der ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den tidligere førtes til Stationen Thyborøn. I 1915 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Baad, den tidligere Baad blev solgt.

Stationens første Opsynsmand var Strandkontrollør Carl Johan Thaning, Dbm., der dog kun var ansat til 1. Juni 1850, da han forflyttedes, og Toldassistent Ole Stampe Lund blev da Opsynsmand til 1. Juli 1855, da ogsaa han forflyttedes. Han efterfulgtes af Strandfoged Ole Jespersen, der var Opsynsmand til 1. Maj 1860, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Hittilværende Baadmand Jesper Olsen blev da Opsynsmand og beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1898, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han efterfulgtes af Strandfoged Ole Jespersen, der endnu beklæder Stillingen. —

Ved Stationen Tuskjær har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

29—8	1857.	Barkskib »Anna« af Stockton	11	Mand reddet,	Raketapp.
9—3	1859.	Brig »Wilhelmine« af Memel	3	—	—
12—9	—	Kuf »Emanuel« af Emden	2	—	—
29—3	1860.	Brig »Vesta« af Lübeck	10	—	Redningsb.
8—12	1864.	Barkskib »Reform« af Kragerø	10	—	Raketapp.
1—9	1865.	Brig »Thetis« af Hartlepool	10	—	—
17—12	1866.	Bark »Christiane Parr« af Christiania	15	—	Redningsb.
5—6	1867.	Bark »Marie en Poulina« af Nieuwediep	2	—	Raketapp.
28—9	—	Skonnertb. »Jeanne Francais« af Nantes	6	—	—
6—2	1868.	Bark »Louisiana« af Bremen	23	—	—
4—11	—	Kuf »Gesina Antina« af Groningen	6	—	—
3—5	1870.	Skonnert »Christine« af Elsfleth	7	—	—
5—12	1871.	Brig »Jacob« af Christiania	2	—	—
22—11	1872.	Bark »Samarang« af Rügenwalde	13	Mand reddet,	Redningsb.
25—11	1873.	Skonnert »Apollo« af Barth	5	—	Raketapp.
22—10	1874.	3m Sk. »Johanne Elisabeth« af Harlingen	7	—	—
7—10	1875.	3m Skonnert »Hulda« af Tenala	9	—	—
2—9	1876.	Barkskib »Andrea« af Christiania	6	—	—

21—9	1876.	Kuf »Anette Cornelia« af Delfzy	6	Mand' reddet,	Raketapp.
1—4	1877.	Barkskib »Fannie« af Searsport	10	—	Raketapp.
16—9	—	Brig »Ueckermünde« af Swinemünde	3	—	—
10—11	1880.	Bark »Aleida Marie« af Nieuwediep	9	—	Redningsb.
9—12	—	Skonnert »Catharina« af Sønderho	6	—	Raketapp.
29—10	1884.	Barkskib »Theodor« af Göteborg	10	—	—
4—10	1885.	Brig »Anna Poelman« af Delfzyl	7	—	—
22—12	1886.	3 af Stedets Fiskerbaade	21	—	Redningsb.
4—5	1888.	Dampskib »Ben Avon« af Aberdeen	13	—	Raketapp.
5—12	1891.	Dampskib »Union« af Flensborg	11	—	—
8—3	1893.	Dampskib »Auguste« af Kiel	13	—	—
21—11	—	1 af Stedets Fiskerbaade	6	—	Redningsb.
2—1	1895.	2 - - -	13	—	—
24—3	—	3m Skonnert »Irene« af Marstal	6	—	Raketapp.
23—11	—	Dampskib »Cito« af Göteborg	17	—	Redningsb.
7—12	—	Af Kystens Beboere	34	—	—
9—12	—	Skonnert »Renska« af Grossefehn	5	—	Raketapp.
25—2	1897.	Dampskib »Ariel« af Amsterdam	10	—	Redningsb.
20—9	1900.	Barkskib »Bertie« af Christiania	13	—	—
8—12	—	3m Skonnert »Liana« af Lerberget	9	—	Raketapp.
11—13—11	1902.	Dampskib »Probus« af Stockholm	38	—	Redningsb.
22—12	1903.	Dampskib »Patria« af Bergen	12	—	—
12—11	1904.	1 af Stedets Fiskerbaade	7	—	—
5—3	1906.	Dampskib »Knaresbro« af Hartlepool	13	—	—
20—11	—	2 af Stedets Fiskerbaade	7	—	—
23—11	—	Dampskib »Ophelia« af Helsingør	19	—	Raketapp.
28—9	1911.	3m Skonnert »Vilhelma« af Thisted	3	—	—
18—2	1912.	Dampskib »St. Georg« af Geestemünde	2	—	Redningsb.
8—11	—	Dampsk. »Edmond Gustave« af Marseille	3	—	—
9—11	—	Samme Skib	28	—	—
14—11	—	Samme Skib	31	—	—
13—2	1913.	Dampskib »Spigerborg« af København	12	—	—
13—10	1916.	Skonnert »Anny« af Terneuzen	5	—	Raketapp.
15—2	1917.	En Skibsbaad fra en sænket Damper	9	—	Redningsb.
13—12	1919.	Dampskib »Brake« af Geestemünde	1	—	—
26—2	1920.	Dampskib »Roche« af Hamburg	12	—	—
2—12	1923.	Dampskib »Gunther« af Stettin	22	—	—

Der er saaledes ved Stationen Tuskjærs Redningsapparater ialt reddet 593 skibbrudnes Liv, hvoraf 342 med Redningsbaad, 218 med Raketapparat og 33 ved begge i Forening. Desuden har Apparaterne i 58 Tilfælde været i Bevægelse uden at være bleven benyttede af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Tuskjær forefaldne Redningsforetagender hid sættes her Beretning om følgende:

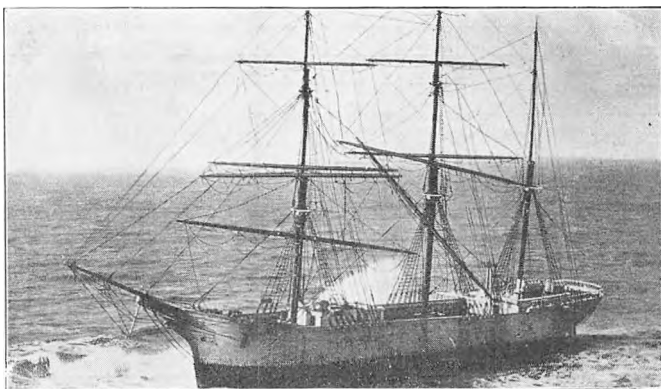
Den 17. December 1866 om Aftenen Kl. 11 modtoges Melding om, at et Skib var strandet $\frac{3}{8}$ Mil Syd for Stationen. Raketapparaterne sattes straks i Bevægelse og ankom paa Strandingsstedet Kl. 12, hvor Skibet fandtes staaende paa den yderste Revle, ca. 800 Alen fra Land. 3 Raketter blev afskudt efter hinanden, men paa Grund af den store Afstand, kunde de ikke naa ud til Skibet. Redningsbaaden ankom Kl. 1 $\frac{1}{2}$, men paa Grund af den herskende høje Sø og tykke Luft kunde Mandskabet ikke gaa ud om Natten, og der blev da patrouilleret langs Kysten hele Natten for

det Tilfælde, at de skibbrudne selv skulde forsøge at gaa i Land, og man da kunde være dem til Hjælp ved Landing. Da det blev Dag, blæste det mere op, og Vinden gik til SV., ligesom Søen blev meget højere, hvilket gjorde, at Mandskabet heller ikke nu kunde gaa ud med Redningsbaaden. Der blev saa atter forsøgt med Raketapparaterne, og 3 Raketter affyredes, men ingen af dem kunde naa ud til Skibet. Henimod Middag faldt Søen noget, og det blev da paa Opfordring af den tilstedeværende Bestyrer af Redningsvæsenet besluttet at forsøge paa at komme ud til Skibet, men 3 af Redningsbaadens Mandskab nægtede at deltage i dette Forsøg. De øvrige af Mandskabet gik derimod ud, og efter store Anstrengelser naaedes ud til Skibet, hvis 13 Mand store Besætning heldig blev optaget. Redningsbaaden fik mange Braadsøer over, saa den næsten hele Tiden var fuld af Vand, og i Havstokken blev den helt skjult af Braadsøen, der rev Aarerne fra Mandskabet, men heldigvis var der mange Kystboere til Stede, som assisterede, og alle kom lykkelig i Land. Det strandede Skib var Barkskipet »Christiane Parr« af Christiania, paa Rejse fra Spanien til Hjemstedet med Salt. De 3 af Mandskabet, som havde nægtet at gaa ud med Redningsbaaden, blev afskedigede, medens det øvrige Mandskab som Paaskønnelse af dets Færd fik tildelt en Ekstrabelønning.

Den 26. Februar 1897 om Aftenen Kl. 10¹/₂ modtoges Telefonmelding fra Stationen Thorsminde, at et Dampskib var strandet ³/₄ Mil Nord derfor. Det blæste en stiv Kuling af V t S., og Søen var meget høj, hvorfor Redningsmandskabet hurtigt tilsagdes, og man begav sig paa Vej med Raketapparaterne, men det var saa mørkt, at 2 Mand maatte gaa foran Hestene med Lygter for at finde Vej gennem Klitterne. Da man Kl. 1¹/₄ om Natten ankom paa Strandingsstedet, ca. 1¹/₄ Mil Syd for Stationen, fandtes 4 Mand af det strandede Skibs Besætning, der ved et sandt Under var landede heldig med en Skibsbaad. Skibet stod ca. 600 Alen fra Kysten, med Bredsidan mod Land. Raketapparaterne fra Thorsminde var til Stede, og der var bleven affyret en Raket, som dog ikke naaede Skibet. Der blev da affyret to dobbelte Raketter, hvoraf den første sprængte Linen, men den anden lagde Linen mellem Masterne. Der ventedes i ca. 1 Time, men ingen af de ombordværende gjorde Tegn til at hale ud i Linen, og derefter blev denne kastet helt los. Opsynsmanden gav da Kl. 3 Ordre til at bringe Redningsbaaden ved Thorsminde til Stede og den ankom paa Strandingsstedet Kl. 5, men da Besætningen forholdt sig rolig om Bord, blev der paa Grund af den høje Sø og det herskende Mørke ikke gjort Forsøg paa at faa Baaden ud, før det var bleven lyst, saa man kunde se ud over Søen. Kl. 6¹/₂ blev Baaden læsset af Vognen, og det forsøgtes at sætte den ud, men da den var kommen ned i Havstokken, gik Søen over den, og den fyldtes, flere af Aarerne brækkedes, og den kastedes af Søen tilbage paa Land. Ved det næste Forsøg lykkedes det ved Hjælp af Redningsmandskabet fra Thorsminde at faa den flot, og der roedes saa ud til Skibet og ankredes saa nær ved dette som muligt. Ved Hjælp af et til Skibet kastet Tov lykkedes det at faa de ombordværende 10 Mand i Baaden, der derefter kappede Ankertovet og holdt til Land, som lykkelig naaedes Kl. 8 om Morgenen. Det strandede Skib var Dampskibet »Ariel« af Amsterdam, paa Rejse fra Hjemstedet til København og Danzig med Stykgods.

Den 20. September 1900 om Aftenen Kl. 10 telefoneredes fra Trans af den udsendte Vagt, at der saas Blus fra et Skib tæt under Land, og som formentlig vilde strande. Det blæste en stiv Kuling af VSV. med meget høj Sø og nordgaende Strøm. Mandskabet blev straks tilsagt og mødte ved Stationen Kl. 10³/₄, og samtidig blev der telefoneret, at nu var Skibet strandet. Da Raketapparaterne ankom til Strandingsstedet Kl. 11³/₄, var Redningsmandskabet fra Ferring der og havde allerede affyret en Raket, som gik gennem et Sejl paa Fortoppen af Skibet, som stod

paa inderste Revle, ca. 300 Alen fra Land, men Besætningen foretog sig ikke noget i Retning af at benytte Linen. Der blev derfor affyret en ny Raket, som lagde Linen over Bramraaen paa Fortoppen, men heller ikke denne Line gjorde Besætningen noget for at faa fat i. Da det maatte antages, at Besætningen ikke vovede at gaa saa højt til Vejrs, blev Raketstativet stillet paa saa lav Elevation som det vel var muligt, og en tredie Raket affyredes, der gik lige under Store Merseraa, og Linen faldt paa Dækket. Besætningen halede nu rask Stjertblokken ud, hvorefter den svære Trosse og Redningsstolen blev udhalet, men Besætningen tøvede med at gaa i Stolen, da Redningsbaaden fra Tuskjær nu var kommen til Stede Kl. 12¹/₂ om Natten, efter en meget besværlig Transport under Bovbjerg. Redningsbaaden blev da hurtigt bragt flot og roedes ud mod Skibet, men den kunde ikke faa Forbindelse



Barkskibet „Bertie“s Stranding under Bovbjerg.

med dette paa Grund af den stærke Strøm. Den gik til Land og fik en Line med herfra, saaledes at den kunde holdes klar af Skibet, og da den atter roedes ud, fik Mandskabet Forbindelse med den om Bord fastgjorte Redningstrosse. Paa denne Maade kunde Baaden hale sig ud til Skibet, men den blev stadig overskyldet af Braadsøen, idet Skibet stod paa Ydersiden af Revlen med Boven vendt ind efter, saa der ikke var Læ noget Sted. Efter en Del Besvær lykkedes det dog tilsidst at faa hele Besætningen, 12 Mand, og Kaptajnens Hustru i Redningsbaaden, som derpaa bragte dem velbeholdne i Land Kl. 1¹/₄ om Natten. Under Virksomheden blev der afbrændt 6 Strandingslys, som var til stor Nytte for Redningsarbejdet. Det strandede Skib var Barkskibet »Bertie« af Christiania, paa Rejse fra Dieppe til Sundsvall i Ballast. Skibet var en Time før Strandingen blevet oversejlet af en tysk Fiskedamper, og da det befrygtedes, at Skibet vilde synke, havde Kaptajnen kastet et lille Barn om Bord i Damperen. Men denne forlod det oversejlede Skib, uden at bekymre sig om Besætningens Frelse, og Kaptajnen fik da Skibet lagt saaledes, at den store Lækage, som Skibet havde faaet ved Paasejlingen, kom til Luvart, og under et voldsomt Sejlpres holdtes den over Vandet, indtil Skibet strandede. Næste Dag indløb der Efterretning om, at Fiskedamperen var indkommen paa Weseren med det lille Barn i god Behold.

Den 8. November 1912 Kl. 6 om Formiddagen meldte den fra Redningsstationen Tuskjær udsendte Vagt pr. Telefon, at en større Damper var strandet lidt Syd for Stationshuset. Det blæste en flov Kuling af SV. med Taage og Regntykning, men Søen var meget høj, hvorfor Redningsmandskabet og 5 Par Heste tilsagdes og

mødte ved Stationen, hvorfra man afgik Kl. 7. Skibet fandtes staaende paa Revlen ca. 600 Meter fra Land, med Bagbords Bov indefter.

Redningsbaaden læssedes af og bragtes flot Kl. 7¹/₂, hvorpaa den roedes ud til Skibet, og Kl. 9 vendte den tilbage, medbringende 2 Mand af Besætningen, hvorimod den øvrige Besætning, 24 Mand, ikke vilde forlade Skibet.

Kl. 2 Eftermiddag gik Redningsbaaden ud paany og havde da de ilandbragte 2 Mand af Skibsbesætningen med. Den ene af disse, som kunde forstaa dansk, var det overdraget at gøre Besætningen bekendt med, at det vilde være farligt at forblive om Bord om Natten, da Forholdene kunde udvikle sig saaledes, at det kunde være tvivlsomt, om Redningsbaaden kunde gaa ud, og Skibet stod saa langt fra Land, at Forbindelse næppe kunde tilvejebringes ved Raketapparat. Endvidere medbragtes fra den tilstedekomne Politimester en paa Fransk affattet Opfordring til Kaptajnen om at forlade Skibet, før det blev Aften.

Kl. 4 Eftermiddag kom Redningsbaaden atter til Land med en Dykker fra Svitzers Bjergningsdamper »Ægir«, som i Løbet af Dagen var ankommen til Strandingsstedet og havde sat bemeldte Dykker om Bord, men Damperens Besætning vilde stadig ikke forlade Skibet.

Redningsbaaden blev da sat saa højt op paa Stranden, at den ikke kunde berøres af Havet, og den blev staaende der Natten over. Mandskabet holdt skiftevis Vagt ved Baaden med 2—3. Mand ad Gangen, medens det øvrige Mandskab opholdt sig ved Stationen.

I Løbet af Formiddagen den 9. November var Vinden bleven østlig, og Søen var falden saa meget, at Fiskerbaade kunde gaa ud til det strandede Skib og sætte Bjergere om Bord i dette, og det ansaas da ikke nødvendigt at holde Redningsbaaden paa Stranden, hvorfor den lidt over Middag blev læsset og kørt tilbage til Stationen, hvor alt blev bragt i Orden, og Mandskabet hjemsendt Kl. 3 Eftm.

Samme Dags Aften Kl. 9 telefonerede en af Redningsmandskabet til Opsynsmanden, at Søen var i Rejsning, og at der foruden Besætningen var en hel Del Bjergere om Bord. Det var da blæst op med en frisk sydlig Kuling, og det var Regntykning. Redningsmandskabet havde nogle Timer om Eftermiddagen arbejdet om Bord som Bjergere med at kaste over Bord af Ladningen, men hen paa Aftenen var de gaaet i Land, for i Tilfælde af Havets Rejsning, hvortil der var Udsigt, at kunne betjene Redningsbaaden.

Hestene tilsagdes og mødte ved Stationen Kl. 9¹/₂, hvor Mandskabet var samlet, og Redningsbaaden blev hurtig transporteret til Strandingsstedet. Imidlertid var alle Bjergene bragt i Land ved Hjælp af Fiskerbaade, og om Bord befandt sig Skibets Besætning, 26 Mand, samt 2 af Svitzers Dykkere.

Redningsbaaden sattes ud Kl. 10 og roedes ud til det strandede Skib. Kl. 11 vendte den tilbage igen medbringende de 2 Dykkere, men det var stadig ikke muligt at faa Besætningen til at forlade Skibet.

Redningsbaaden bragtes igen saa højt op paa Stranden, at den ikke kunde berøres af Havet, og Mandskabet holdt ligesom den foregaaende Nat Vagt med 2—3 Mand ad Gangen, medens de øvrige opholdt sig i Nærheden.

Straks om Morgenen den 10. November blev Vinden vestlig og tiltog efterhaanden til stiv Kuling, og Søen voksede stærkt, men der blev ikke fra Skibet givet noget Signal om, at Besætningen ønskede at forlade det.

Da imidlertid Vind og Sø vedblev at tiltage, besluttedes det at gaa ud med Redningsbaaden endnu en Gang, inden det blev for sent, og bringe Besætningen i Land. Efter flere forgæves Forsøg, hvorved Baaden fyldtes med Vand, lykkedes det

endelig Kl. 10 at faa Baaden bragt flot og roet ud til Damperen, hvor den indtog 14 Mand af Besætningen, der heldigt landsattes Kl. 11.

Søen var stadig tiltagende, og den var nu saa høj, at der ikke var Udsigt til at faa Redningsbaaden flot igen, men ved nogle tilstedeværende Fiskeres Hjælp, som med Liner om Livet halede Redningsbaaden saa langt ud som muligt, lykkedes det endelig at bringe den flot igen og komme ud til Damperen, hvor Resten af Besætningen, 12 Mand, indtoges og heldigt landsattes ved Middagstid.

Redningsforetagendet var meget vanskeligt, og under Forsøgene paa at bringe Baaden flot, brækkedes 6 Aarer. Da Besætningen var landsat, blev Baaden læsset og kørt til Stationen, og Mandskabet fik da et kort Pusterum for at skifte det vaade Tøj og faa noget at spise, men Kl. 2 Eftermiddag mødte de alle igen og bragte alt i Orden, hvorpaa de hjemsendtes Kl. 4 Eftermiddag, efter saaledes at have været i uafbrudt Virksomhed i ca. 2¹/₂ Døgn, hvoraf det sidste halve Døgn Virksomhed havde været forbundet med store Anstrengelser og Livsfare, og deres Kræfter var ved at være opbrugt.

Det strandede Skib var Dampskibet »Edmond Gustave« af Marseille, 1713 Netto Registertons, paa Rejse fra Hjemstedet til Stettin med Mineralgødning og Oliekaager. Strandingen, som var sket Kl. 4 om Morgenen den 8. November, var foranlediget ved Regntykning og uformodet Strømsætning.

Den 14. November 1912 Kl. 4 om Eftermiddagen blev der telefoneret til Redningsstationen Tuskjær, at det den 8. s. M. strandede Dampskib »Edmond Gustave« af Bjergningsdampskibet »Viking« var bleven slæbt ud fra Havstokken, hvor det drev ind om Aftenen den 10., og at Skibet nu stod fast paa Revlen ca. 500 Meter fra Land. Endvidere meldtes det, at der om Bord i det strandede Skib befandt sig 40 Bjergere, 4 Mand af Besætningen og en Dykker af Svitzers, samt at Søen begyndte at blive urolig, saa Fiskerbaadene ikke længere kunde gaa ud til Damperen uden Fare, i det mindste ikke ved Nattetid.

De fleste af Redningsmandskabet havde arbejdet om Bord i »Edmond Gustave«, men var gaaet i Land og opholdt sig ved Stationen. Resten af Mandskabet og 5 Par Transportheste blev tilsagt og mødte ved Stationen Kl. 4¹/₂. Redningsbaaden afgik kort efter fra Stationen og ankom til Strandingsstedet Kl. 5. Skibet havde da flyttet sig ca. 500 Meter Syd fra det Sted, hvor det først stødte paa Revlen. Vinden var NV. med frisk Kuling, men Søen var endnu ikke saa høj, at det ansaas for nødvendigt at lade Redningsbaaden gaa ud, og det ansaas ogsaa for tvivlsomt, om nogle af de ombordværende ønskede at komme i Land, da det haabedes, at »Viking« i Løbet af Natten skulde bringe »Edmond Gustave« af Grunden.

Det besluttedes da at lade Redningsbaaden forblive paa Stranden indtil videre, for i Tilfælde af, at Forholdene skulde forværre sig, da at gaa ud og redde de ombordværende i Land, og Mandskabet holdt skiftevis Vagt ved Stranden med mindst 2 Mand ad Gangen, medens det øvrige Mandskab opholdt sig i Nærheden af Stationen.

Den 15. om Formiddagen var Vinden bleven NNV., og Søen var tiltaget en Del, hvorfor det viste sig nødvendigt at transportere Redningsbaaden Syd efter, hvor der var mindre Sø, og det derfor var lettere at bringe den flot, hvis det skulde blive nødvendigt. Transporthestene tilkaldtes og kørte Baaden med Tilbehør 500 Meter Syd efter, hvor den blev staaende. Natten forløb som den foregaaende, Mandskabet holdt skiftevis Vagt ved Stranden, og Bjergene, som befandt sig om Bord i den strandede Damp, arbejdede med at kaste over Bord af Ladningen.

Den 16. om Formiddagen Kl. 9 gik Redningsbaaden ud til Damperen for at forhøre, om ikke nogle Bjergere ønskede at komme i Land, da en Del af disse havde

været om Bord i flere Døgn, uden at have tilstrækkelig Proviant til saa lang Tid. Kl. 10 $\frac{1}{2}$ landsatte Redningsbaaden 6 Bjergere, og af de ombordværende ønskede nogle flere at komme i Land til Aften. Kl. 3 Eftermiddag gik Redningsbaaden igen ud til Damperen og landsatte Kl. 4 $\frac{1}{2}$ 8 Bjergere, men de øvrige Bjergere ønskede at forblive om Bord Natten over for at fortsætte med Losningen. Da Søen stadig holdt sig saa urolig, at almindelige Baade ikke kunde gaa ud uden Fare, forblev Redningsbaaden paa Stranden, og Mandskabet holdt Vagt ligesom de to foregaaende Nætter.

Den 17. om Morgenen var Vinden bleven sydlig fed frisk Kuling, medens Natten var forløben med flov Kuling og Taage. Ved Syvtiden om Morgenen, da Flod-



Dampskibet „Edmond Gustave“s Stranding.

tiden var indtraadt, begyndte Svitzers Skibe »Viking« og »Ægir«, som ogsaa var kommen til Stede, at slæbe »Edmond Gustave« ud efter, og ca. Kl. 9 $\frac{1}{2}$ blev Skibet flot. Redningsbaaden gik da ud og indtog 17 af de ombordværende Bjergere, som landsattes Kl. 10 $\frac{1}{4}$, medens de øvrige forblev om Bord i Skibet, som Kl. 3 Eftermiddag afgik ved Hjælp af de to Bjergningsskibe.

Redningsbaaden blev da bragt tilbage til Stationen, og alt hensattes i Orden.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Tuskjær, maa nævnes følgende:



Jesper Olsen, født den 24. August 1826, blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse den 1. December 1848, men maatte Aaret efter drage bort i Krigen i Marinens Tjeneste. Da han kom hjem, indtog han atter sin Plads og blev den 1. Maj 1860 Opsynsmand, hvilken Stilling han med stod Dygtighed varetog til den 1. Oktober 1898, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin omtrent 50-aarige Virksomhed deltog han 10 Gange med Redningsbaaden og 23 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 323 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogskorset, Fortjenstmedaljen i Sølv og Jubilæumsmedaljen. Den gamle Hædersmand har i mange Aar været Medbestyrer af Justitsraad Claudis Legat. Han døde den 18. Marts 1915. Det var en Glæde for ham, at hans Søn, *Ole Jespersen*, overtog Stillingen som Opsynsmand efter ham, og han varetager denne Plads i Faderens Aand og med stor Dygtighed.



Jens Peder Jensen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1853 og avancerede den 1. April 1872 til Baadformand, hvilken Plads han beklædte til den 1. Oktober 1898, da han sammen med Jesper Olsen tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde ved et Ulykkestilfælde den 17. September 1908. Han har deltaget 10 Gange med Redningsbaaden og 24 Gange med Raketapparatet i Redningen af 334 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogskorset, Fortjenstmedaljen i Sølv og Jubilæumsmedaljen.



Mads Christensen blev ansat som Baadmand den 1. November 1867 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1904 paa Grund af Alder. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 17 Gange med Raketapparatet i Redningen af 307 skibbrudne. Han døde 1923.



Niels Jensen Ruby blev ansat som Baadmand den 1. November 1867, men kom i 1905 til Skade under en Øvelse og maatte tage sin Afsked den 1. Juni s. A. Han har deltaget 12 Gange med Redningsbaaden og 17 Gange med Raketapparatet i Redningen af 313 skibbrudne. Han døde 1924.



Jacob Madsen blev ansat d. 1. Januar 1862 som Baadmand og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1906, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin omtrent 45-aarige Virksomhed deltog han 15 Gange med Redningsbaaden og 21 Gange med Raketapparatet i Redningen af 396 skibbrudne. Han døde 1924.



Peder Jensen Ruby blev ansat som Baadmand den 1. April 1872, men maatte paa Grund af Sygdom, paadraget under en Øvelse, tage sin Afsked den 1. Oktober 1909. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 15 Gange med Raketapparatet i Redningen af 327 skibbrudne.

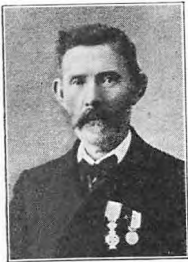
De 4 sidstnævnte Mænd var alle dekorerede med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



Ole Pedersen Lisby blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1878. Under en Øvelse fik han det ene Ben brækket ved Spark af en Hest, og som Invalid blev han da afskediget den 1. Januar 1908. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 10 Gange med Raketapparatet i Redningen af 299 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Jensen blev ansat som Baadmand den 1. November 1876 og avancerede den 1. Oktober 1898 til Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1921, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 21 Gange med Redningsbaaden og 12 Gange med Raketapparatet i Redningen af 392 skibbrudne, og han er dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje, en fransk Redningsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Chr. Jensen Ruby blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1878 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1913. Han døde 1919. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 11 Gange med Raketapparatet i Redningen af 378 skibbrudne.



Jens Kjærsider Jensen blev ansat som Baadmand den 1. November 1885 og tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed den 1. Juli 1923. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 9 Gange med Raketapparatet i Redningen af 345 skibbrudne.



Christen Jeppesen Nygaard blev ansat den 1. September 1886 som Baadmand og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1923. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 8 Gange med Raketapparatet i Redningen af 330 skibbrudne.

De 3 sidstnævnte Mænd er dekoreret med Dannebrogskorset og en fransk Sølvmedalje.



Ole Jespersen blev ansat som Opsynsmand den 1. Oktober 1898, og han beklæder endnu Stillingen. Han har deltaget 17 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 267 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Niels Marisk Nielsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1892, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 19 Gange med Redningsbaaden og 7 Gange med Raketapparatet i Redningen af 334 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og en fransk Sølvmedalje.

Stationen Thorsminde

blev oprettet i Henhold til Lov af 17. Marts 1882 som Raketstation alene, og der opførtes samme Aar et Opbevaringshus for Apparaterne, saaledes at Stationen kunde træde i Kraft fra 1. September 1882. I 1886 blev der anbragt ved Stationen en ved Vedersø udrangeret Redningsbaad, men denne saavel som de senere tilkomne Redningsbaade betjenes af Mandskabet fra Stationen Tuskjær. I 1890 blev der opført et Baadhus, og i 1891 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og den ældre Baad blev solgt. Denne ældre Redningsbaad kæntrade ved en Øvelse den 9. Juli 1890, hvorved en af dens Mandskab druknede. Der findes ingen Heste paa Stedet, og der er derfor her ligesom ved Bistationen Thyborøn Nord opført en Staldbygning, hvor Hestene, der i paakommende Tilfælde kommer fra Fjaltring, kan opholde sig.

Stationens første Opsynsmand var Slusemester Adser Kjærgaard, der beklædte Stillingen til sin Død den 30. April 1907, og han efterfulgtes af Betjeningsmand Jens Søndergaard Madsen, som endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

29—10	1884.	Barkskib »Theodor« af Gøteborg	.....	10	Mand reddet, Raketapp.
4—12	1885.	Dampskib »Hecla« af Amsterdam	.....	3	— — —
1—7	1889.	Tjalk »Antiena« af Vestervig	.....	4	— — —
24—10	1891.	Skonnert »Let« af Frederiksstad	.....	6	— — —
5—12	—	Dampskib »Union« af Flensborg	.....	11	— — —
9—12	1895.	Skonnert »Renska« af Grossefehn	.....	5	— — —
8—9	1897.	Brig »Hill« af Arendal	.....	8	— — —
8—12	1900.	3m Skonnert »Liana« af Lerberget	.....	9	— — —
5—8	1903.	Barksk. »Robert Mackenzie« af Porsgrund	.....	15	— — —
23—11	1906.	Dampskib »Ophelia« af Helsingør	.....	19	— — —
2—12	1923.	Dampskib »Gunther« af Stettin	.....	22	— — —
9—12	—	Motorskib »Batavia« af Christiania	.....	19	— — —

Der er saaledes ved Stationen Thorsminde ialt reddet 131 skibbrudnes Liv. Desuden har Apparaterne i 22 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttede af de skibbrudne.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender meddeles her følgende:

Den 23. November 1906 om Eftermiddagen Kl. 9 blev det meldt til Stationen Thorsminde, at en Damper var strandet ca. 2000 Alen Syd for Stationen. Redningsmandskabet begav sig straks til Stranden, medbringende det lettere Redningsmateriel, idet man var bleven underrettet om, at Raketapparaterne fra Fjand var undervejs, ligesom ogsaa at Redningsbaadene fra Vedersø og Tuskjær var til-

kaldte. Ankomsten til Strandingsstedet fandtes Skibet staaende paa yderste Revle, med Siden mod Land, og der affyredes straks Signalketter for at tilkendegive de skibbrudne, at de var bemærkede i Land. Kl. 11 ankom Raketapparaterne fra Fjand, men Skibet stod da saa langt ude, at det ikke var til at tænke paa at opnaa Forbindelse med Raket. Kl. 1 om Natten ankom Redningsbaaden fra Vedersø og ved samme Tid kørtes Thorsminde Redningsbaad ned til Mindestrømmen, hvor den roedes over og ankrede paa den sydlige Side af Strømmen, men senere blev Vedersø Transportvogn kørt dertil, og Baaden læssedes paa denne og kørtes ved Hjælp af de tilstedeværende Heste fra Fjand og Vedersø til Strandingsstedet. Paa Skibets Agterdæk saas nu et stærkt flammende Ildbaal, som først antoges for at



Raketapparatet efterses.

være Blus, som Besætningen holdt brændende for at oplyse Skibet og dets Omgivelser, men efter kort Tids Forløb saas det, at Ilden bredte sig mere og mere ud over Agterskibet, saa det deraf kunne skønnes, at der var Ild i selve Skibet. Det blæste haardt af SV. med diset Luft, Søen var høj og Strømmen nordgaaende, og særlig ude omkring Skibet var Braaddet saa stærkt, at det saa ud til, at det var umuligt at komme Skibet saa nær, at Besætningen kunde reddes over i Redningsbaaden. Noget efter Kl. 2 drev Skibet af yderste Revle og kom Landet noget nærmere, saa det nu kun stod fjernet 4—500 Alen fra Land. Der gjordes da Forsøg paa at opnaa Forbindelse med Raketapparaterne, og der affyredes 3 dobbelte Rakter efter hinanden, men de forfejlede alle Maalet. Den 4. dobbelte Raket lagde Linen over Skibet, og den almindelige Forbindelse med Udhalingslinen og Redningstrossen blev snart tilvejebragt. Paa Grund af den store Afstand maatte 2 Redningstrosser sammenføjes, og Redningsstolen løb ved Udhalingslinen fast ved Sammenføjningen, ligesom der paa Grund af Strømmen kom Tørn i Udhalingslinen, og Redningen kunde derved ikke foregaa, før det blev lyst. Kl. 7 om Morgenen ophørte Branden om Bord, Ilden havde da fortæret hele Kahytten og alt Inventarium der. Kl. 8 fik man klaret Linerne, hvorefter Redningen af Besætningen kunde paabegyndes, og Kl. 11 Formiddag stod hele Besætningen, 19 Mand, reddet i Land. Alle 4 Redningsstationers Mandskab deltog i Redningsarbejdet. Det strandede Skib var Dampskibet »Ophelia« af Helsingør, paa Rejse fra Marseille til Stettin med Oliekager.

Den 4. December 1885 strandede Syd for Thorsminde Dampskibet »Hekla« af Amsterdam, paa Rejse fra Stettin til Hjemstedet, under en haard sydvestlig Storm med meget høj Sø. Skibets Topplanterner bemærkedes fra Stationen Kl. 10 Efter-

middag i SV. Retning, og da det samtidig skønnedes, at Strandingen var sket, sattes Apparaterne i Bevægelse, og ved Hjælp af 2 anskaffede Ramper bragtes Haandvognen over Slusebygningen og ankom til Strandingsstedet 1000 Alen Syd for Stationen Kl. 11. Skibet laa da i samme Retning, som det havde styret fra Søen, nemlig ONO, med Boven nærmest mod Land. Skibet havde nemlig villet søge Frederikshavn af Mangel paa Kul. Det var kommen Landet saa nær, at Boven under almindelig Vandstand vilde have ligget tør, men paa Grund af voldsom Sø og Højvande, der slog op mod Klitbakkerne, var Afstanden til Boven 50 Favne. Ved Apparaternes Tilstedekomst, laa Stranden fuld af opskyllede Dele fra Ladningen, saasom Melsække og Fadegods, hvoraf det fremgik, at Skibet var slaaet i Stykker. Dette fremgik ogsaa af, at der imellem Skibets Stævne fandtes en stor Aabning af betydelig Længde, gennem hvilket Havet uafbrudt gik. Forbindelse blev hurtig tilvejebragt ved Hjælp af en Raket, som førte Linen over Skibet, men Linen maatte hales tilbage umiddelbart efter Kastet, fordi de da ombordværende ikke kunde forlade deres Plads og sikre sig Linen. Forsøget gentoges med den samme Line, der opskødes paa Stranden, men med uforandret Resultat. Paa Grund af Mørket, der var uigennemtrængeligt, og det i tiltagende Mængde inddrivende Vrag- og Stykgods, ansaas et nyt Forsøg med Raketapparaterne for utilraadeligt, fordi det under disse Forhold vilde være umuligt at holde Forbindelsen klar, og vedkommende vilde saaledes have været udsat for at omkomme i Redningsstolen, dersom denne ved Linernes Uklarhed eller ved at komme i Kollision med de omdrivende Genstande standsedes undervejs. I Løbet af Natten kunde høres Raab fra Skibet, og man skønnede ogsaa, at nogen med Mellemrum færdedes, men tydelig bemærkedes ingen før Kl. 3 Formiddag i et Antal af højst 6 Personer. Resten var da forlængst gaaet over Bord, men til hvilken Tid og under hvilke specielle Omstændigheder, har ingen af de reddede kunnet sige. Da Skibet stødte paa Revlen, befandt Skibets Fører sig paa Kommandobroen. Da den anden Sø væltede ind, gik denne Bro i Drift, medtagende Føreren og muligt flere af Besætningen. Ved Faldet af en Mast, skal Hovmesteren være bleven ihjelslaaet, da han afklædt vilde passere Rælingen for muligt ved Svømning at naa Land. I Nattens Løb var Redningsstationens Personale tillige med det fra Stationen Fjand Kl. 1½ tilkomne Mandskab i uafbrudt Virksomhed med, vadende i Havet og saaledes udsat for at beskadiges af det inddrivende Fadeværk om muligt at finde og assistere dem, der maatte inddrive, og en af de skibbrudne kom paa denne Maade velbeholden til Land og førtes til nærmeste Hus. Da Havet faldt, hvorved Størstedelen af den inddrevne Ladning blev landfast og dannede en Vold af anseelige Dimensioner, lykkedes det henimod Kl. 7 fra denne Vold at hive et Kastelod til de paagældende. Disse halede Stjerteblokken til sig, hvornæst Redningstrossen haledes ud, og vedkommende tilbageværende 3 Mand toges derpaa i Land i Redningsstolen. Skibets Besætning havde udgjort 15 Mand, hvoraf saaledes 11 omkom, uden at det under de for Haanden værende Forhold havde været muligt at redde dem.

Stationen Fjand

blev oprettet i Henhold til Lov af 21. December 1858 og er alene forsynet med Raketapparat. I 1889 blev der opført et Hus til Opbevaring af Apparaterne.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged *P. L. Bjerg*, der var ansat fra Stationens Oprettelse den 1. Juli 1859 til den 1. April 1876, da han rejste bort. Han efterfulgtes af Strandfoged *Laurids J. Bjerger*, Dbmd., p. p., der beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1911, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed, og Stillingen overtoges af hidtilværende Betjeningsmand *Svenning L. Kjærgaard*, der endnu beklæder samme.

Ved Stationen har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

29—11	1861.	Barkskib »Marie« af Christinestad	.....	15	Mand reddet, Raketapp.
21—7	1862.	Kuf »Gesina Reina« af Veendam	.....	5	— — —
6—11	1863.	Skonnert »Selma« af Visby	.....	8	— — —
23—12	—	Kuf »Aline« af West Rhauderfehn	.....	4	— — —
7—12	1866.	Dampskib »Clio« af Hull	.....	25	— — —
16—4	1867.	Skonnert »Jupiter« af Helsingborg	.....	6	— — —
5—11	1868.	Barkskib »Jenny« af Danzig	.....	13	— — —
23—10	1874.	Brig »Seevogel« af Rostock	.....	9	— — —
11—11	—	Barkskib »Grote« af Hvidsten	.....	4	— — —
11—10	1877.	Kuf »Færdig« af Visby	.....	5	— — —
2—12	1880.	Skonnert »Charles Poulina« af Mesquer..	.....	5	— — —
12—12	—	Galease »Johannes« af Dornbusch	.....	4	— — —
14—12	—	Skonnert »Margrethe« af Nordloh	.....	3	— — —
30—10	1882.	Kuf »Pax« af Rhauderfehn	.....	3	— — —
20—10	1887.	Brig »Niord« af Lillesand	.....	6	— — —
20—11	1888.	Skonnert »Anna« af Neutfehn	.....	4	— — —
21—11	—	Skonnertkuf »Jacob Synes« af Hamburg	.....	4	— — —
5—4	1903.	Tjalk »Vrachtzöker« af Kampen	.....	2	— — —
10—1	1904.	Dampskib »Cecil Rhodes« af Hull	.....	5	— — —
23—11	1906.	Dampskib »Ophelia« af Helsingør.....	.....	19	— — —
11—1	1907.	Dampskib »Gustaf« af Motala	.....	14	— — —
5—12	1824.	Motorskib »Valborg« af Mariehamn	....	16	— — —
8—12	—	Samme Skib	.....	6	— — —

Der er saaledes ved Hjælp af Raketapparaterne fra Stationen Fjand reddet ialt 185 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 39 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Fjand forefaldne Redningsforetagender meddeles følgende:

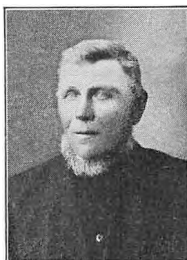
Den 11. Oktober 1877 om Morgenen Kl. 4 kom der Melding om, at et Skib var strandet $\frac{1}{4}$ Mil Nord for Stationen, og da det blæste en stiv Kuling af SV. med høj Sø, blev Redningsmandskabet hurtigt sammenkaldt og førte Raketapparaterne til Strandingsstedet, hvor man ankom Kl. 5. Der affyredes straks en Raket, som førte Linen over Skibets Agterende, men Strømmen rev den hurtig bort. Den næste Raket lagde Linen over Fortoppen, men da Besætningen opholdt sig i Storvantet og var i meget forkommen Tilstand, kunde de ikke komme til Linen. Den tredje Raket lagde Linen imellem Fokkemasten og Bovsprydet, men som Følge af Besætningens Stilling, kunde den heller ikke faa fat i denne Line. Da det var øjensynligt, at Skibets Master snart vilde falde og Skibet adskilles, blev der sendt Ilbud efter Vedersø Redningsbaad, men der forsøgte ogsaa paany med Raketapparatet, og den fjerde affyrede Raket, var saa heldig at lægge Linen over Salingen paa Stormasten. Stjerteblok med Udhalingsline og Redningstrosse blev hurtig udhalet, og snart var hele Besætningen, 5 Mand, reddet i Land i Redningsstolen. Det strandede Skib var Skonnertkuf »Færdig« af Visby, paa Rejse fra Newcastle til Hjemstedet med Kul.

Den 14. December 1880 om Morgenen Kl. 8 observeredes et Skib komme fra NV., og som styrede mod Land. Mandskabet var allerede da til Stede ved Stationen, og Raketapparaterne sattes straks i Bevægelse, saa at de var paa Stranden Kl. 8 $\frac{1}{2}$, forinden Skibet stødte. Straks da Skibet var strandet affyredes en Raket, som gik meget heldig og lagde Linen foran Fokkemasten, men paa Grund af Besætningens udmattede Tilstand blev Linen ikke afbenyttet. Der affyredes nu efterhaanden ialt 5 Raketter, som alle gik godt, men Besætningen, som opholdt sig i Rigningen, kunde ikke faa Tag i Linerne, og man bestemte sig da til at sende Bud efter Vedersø Redningsbaad. Imidlertid lettede Skibet sig lidt med Forenden, og de ombordværende fik da fat i en af Linerne. Efter megen Besvær blev den sædvanlige Forbindelse tilvejebragt, og 3 Mand reddedes i Land i Redningsstolen; de øvrige 2 Mand, som hørte til Besætningen, var skyllet over Bord af Braadsøen og druknet. Det strandede Skib var Skonnerten »Margrethe« af Nordloh, paa Rejse fra Gøteborg til Gloucester med Havre.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Fjand, maa nævnes:



Jens Dahl Jensen, der blev ansat som Betjeningsmand ved Stationens Oprettelse og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1901. Han har deltaget i 18 Foretagender med Raketapparatet, hvorved 126 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. Han døde 1919.



Jens Jensen Harbo blev ansat som Betjeningsmand den 1. April 1885 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1920. Han har deltaget 8 Gange med Raketapparatet i Redningen af 57 skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Laurids Jeppesen Bjerge blev ansat som Opsynsmand den 1 April 1876, og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1911., da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget i 13 Foretagender med Raketapparaterne, hvorved 77 skibbrudne reddedes. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Jubilæumsmedaljen samt med Fortjenstmedaljen i Sølv. Han døde 1916.

Stationen Vedersø

blev oprettet da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. I 1854 ankom en i København bygget Redningsbaad, og samme Aar opførtes et Baadhus, der senere blev ombygget og udvidet i 1879 og i 1892. I 1886 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, den tidligere Baad anbragtes ved Thorsminde. I 1924 ankom atter en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged Chr. M. Stage, der beklædte Stillingen til den 1. Januar 1864, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og han efterfulgtes af hidtilværende Baadmand Morten Th. Stage, Dbm., p. p., der var Opsynsmand til den 1. Juli 1908, da ogsaa han søgte sin Afsked paa Grund af Alder. Derefter blev Baadmand Poul Pedersen Bank Opsynsmand, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Stationen Vedersø har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

31—10	1858.	Kuf »Marie Magdalene« af Oldenburg ..	3	Mand	reddet,	Redningsb.
5—10	1860.	Brig »George Marie« af Blyth	4	—	—	Raketapp.
6—10	—	Bark »Clara« af Danzig	10	—	—	Redningsb.
19—11	1861.	Kuf »Maria« af Iheringsfehn	5	--	—	Raketapp.
21—10	1862.	Galease »Henriette« af Hannover	4	—	—	—
27—3	1863.	Brig »Voyager« af Hartlepool	7	—	—	—
17—9	—	Skon. »Gertruide Jantina« af Farmsum	3	—	—	—
10—10	1867.	Brig »Carl« af Emden	8	--	—	Redningsb.
21—9	1869.	Skonnert »Maren« af Fanø	5	—	—	Raketapp.
15—10	—	Barkskib »Svea« af Frederiksværn	8	—	--	Redningsb.
30—1	1870.	Skonnert »Jantle Dyk« af Appingedam ..	5	—	--	—
25—3	1874.	Brig »Mary Mitcheson« af Halmstad	4	—	--	—
11—11	—	Bark »Grote« af Hvidsten	8	—	—	—
13—4	1876.	Skonnertb. »Sakuntala« af Christiania..	6	—	—	Raketapp.
9—10	1877.	Kuf »Union« af Geestemünde	5	—	--	—
3—11	1879.	Galease »Oscar« af Kerteminde	5	—	--	—
12—12	1880.	Skonnert »Alpha« af Thisted	4	—	--	—
22—2	1882.	Kutter »Ondine« af Ostende	5	—	—	Redningsb.
11—6	1885.	Brig »Speed« af Drammen	12	—	—	Raketapp.
14—10	1887.	Skonnert »Vilhelmine« af Frederiksstad..	6	—	—	—
21—11	1888.	Skonnertkuf »Ente« af Leer	4	—	--	—
30—12	—	Skonnert »Haabet« af Nyborg	5	—	-	Redningsb.

3—12	1891.	Dampskib »Ætna« af København	22	Mand reddet,	Raketapp.
16—12	1892.	Barkskib »Rothessay« af Tønsberg	12	—	—
15—1	1898.	Dampskib »Vesta« af Gefle	15	—	Redningsb.
14—3	1902.	Dampskib »Wanda« af Odessa	29	—	—
2—4	—	3m Skonnert »Margrethe« af Harburg	6	—	Raketapp.
11—13—11	1902.	Dampskib »Probus« af Stockholm	37	—	Redningsb.
23—11	1906.	Dampskib »Ophelia« af Helsingør	19	—	Raketapp.
10—1	1907.	Dampskib »Gustaf« af Motala	19	—	Redningsb.
23—11	1917.	Kuf »Zwalun« af Groningen	4	—	Raketapp.
1—3	1920.	Skonnert »Karl« af Thisted	4	—	Redningsb.
30—11	1924.	Dampskib »Øresund« af Helsingborg	1	—	—
8—12	1925.	Motorsk. »Mercur« af Wiborg	6	—	Raketapp.

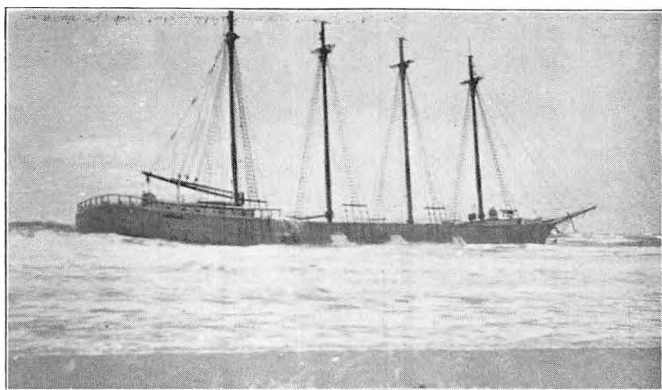
Der er saaledes ialt ved Stationen Vedersø reddet 300 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 55 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender nævnes følgende:

Den 15. Oktober 1869 bemærkedes om Morgenen Kl. 6 $\frac{1}{2}$ et Skib komme mod Land, og da Skibet vedblev at nærme sig Kysten, blev Redningsmandskabet sammenkaldt og alt gjort klar, og man ankom til Strandingsstedet, $\frac{3}{4}$ Mil fra Stationen, ligesom Skibet stødte, og blev staaende 3—400 Alen fra Land. Der blev straks affyret en Raket, men samtidig kappedes Masterne over Bord paa det strandede Skib. Raketten faldt over Skibet, og dets Besætning halede ud paa Linen, men det var umuligt for dem at hale Trossen om Bord paa Grund af den haarde Strøm. Redningsmandskabet fra Stationen Fjand var nu ogsaa kommen til Stede med Apparaterne derfra. Der blev saa affyret en ny Raket, og derefter 2 andre, hvorefter Forbindelse opnaaedes, men der kom atter paa Grund af Strømmen Uklarhed i Linerne. Redningsbaaden blev nu bemanded, og ved Hjælp af Udhalingslinen, som var fast om Bord, naaede den ud til Skibet, men paa Grund af den høje Braadsø og hele Rigningen, som laa i Læ af Skibet, kunde man ikke komme i dets Nærhed. Ved tilkastede Liner fik man dog 4 Mand af Besætningen halet til Redningsbaaden, men da var dennes Mandskab ogsaa saa udmattet, at man var nødsaget til at holde paa Land. Efter en kort Tids Forløb begyndte Redningsmandskabet dog igen, men saa var Udhalingslinen bleven sprængt, og Mandskabet erklærede det for aldeles umuligt at forsøge paa at arbejde Baaden ud til Skibet, hvis der ikke var Forbindelse med dette. Der blev saa igen affyret et Par Raketter, men ingen af dem naaede ud, da Linerne nu allesammen var vaade, og der var da ikke andet at gøre, end at prøve en rigtig Kraftanstrengelse med Baaden. Og det lykkedes ogsaa efter stort Besvær at naa ud til Skibet, hvorfra 3 Mand heldigt optoges, men saa maatte Baaden igen søge Land. Der var endnu en Mand tilbage paa Vraget. Endnu en Gang forsøgte Redningsmandskabet at ro Baaden ud, men det lykkedes ikke, Aarerne brækkedes under Anstrengelserne, og Baaden maatte landsættes. Dagen var nu snart forbi, og man indsaa, at hvis den tilbageværende Mand skulde reddes, saa maatte det ske inden Mørkets Frembrud; men Redningsmandskabet var nu saa udmattet, at flere af dem ikke kunde mere. Begge tilstedeværende Opsynsmænd gik da i Spidsen og fik nogle frivillige til at deltage, og saaledes bemanded gik Baaden ud paany. Det lykkedes ogsaa at komme saa nær, at der kunde tilkastes den tilbageværende Mand en Line, hvorved han blev halet ind i Redningsbaaden og lykkelig bragt til Land. 3 af Besætningen var af Braadsøen revet bort fra Vraget og var druknet. Det strandede Skib var Barkskibet »Svea« af Frederiksværn, paa Rejse fra Riga til Amsterdam med Trælast. Skibet var fyldt af Vand og

flød paa Lasten og maatte derfor landsættes. Redningsmandskabet fik af Regeringen tildelt en Ekstrabelønning som Paaskønnelse af dets Færd. —

Den 11. Juni 1885 strandede $\frac{1}{3}$ Mil Syd for Stationen Vedersø Briggen »Speed« af Drammen, paa Rejse fra Laurvig til Newcastle med Trælast. Skibet bemærkedes omtrent Kl.⁸ Formiddag i N.V. Retning fra Stationen, $\frac{1}{2}$ Mil fra Land i afmattet Tilstand. Apparaterne sattes i Bevægelse Kl. 8 $\frac{1}{2}$ og fulgte Skibets Retning paa Stranden ind for dette, indtil Grundstødningen omtrent Kl. 9 $\frac{1}{2}$ havde fundet Sted. Redningsbaaden ankom paa Strandingsstedet omtrent Kl. 10 $\frac{1}{2}$, efter at Forbindelse med Raketapparatet var opnaaet. Raketstativet, som havde været opstillet flere Gange, men maatte flyttes paa Grund af Skibets forandrede Stilling efter Læ med Strømmen, naaede endelig Opstilling, og Raketten førte Linen lige over Ruffdækket. Skibet laa da med Boven mod Nord, tværs paa Søen, som uophørlig skyllede over



Motorskonnert „Merkur“'s Stranding ved Vedersø.

det. Styrmanden greb Linen, men da Afstanden var omtrent 500 Alen, og idet Raketten var falden lige udenfor Skibet, havde han omtrent fat i Linens Tamp, men ved den voldsomme Strøm maatte han da atter slippe den. Ved det næste straks derpaa iværksatte Raketkast lagdes Raketlinen foran en tilbagestaaende Stump af Fokkemasten. De skibbrudne begyndte straks Indhalingen, men de maatte atter opgive dette paa Grund af den voldsomme Strøm, da Stjerteblokken knap var kommen halvvejs ud til Skibet. Redningsbaaden var som bemærket imidlertid kommen til Stede, og der blev nu foretaget Forsøg med denne, men da Søen var voldsom høj og stejl i Havstokken, var det trods al Umage af Mandskabet, som assisteredes af de til Stede værende Kystboere ikke muligt at faa den flot, idet Baaden brødes fuld af Vand, uden at dette kunde faa tilstrækkelig Afløb gennem Selvlænsningsrørene. Efter omtrent 2 Timers forgæves Arbejde, under hvilket Baaden læssedes og førtes til Luvart, indstilledes Forsøgene, men de skibbrudne paabegyndte nu ogsaa igen, opfordret ved Tegn fra Land, Indhalingen af den ombordværende Raketline. Skibets Stilling havde nu ogsaa forandret sig, idet Boven vendte mod Land, og Forskibet var derved mindre udsat end tidligere. Efter omtrent $\frac{1}{2}$ Times Arbejde lykkedes det at faa Stjerteblokken ud, og Udhalingen af Redningstrossen foregik derefter forholdsvis hurtig. Efter omtrent $\frac{3}{4}$ Times Forløb var hele Besætningen, 12 Personer, samt Liget af et Barn, der var død før Strandingen, ført til Land i Redningsstolen. Skibet var i en Storm 2 Dage før Strandingen kærtret, hvorfor Besætningen havde set sig nødsaget til at kappe Rigningen.

Den 30. December 1888 om Aftenen Kl. 7 strandede i Taage udfør Husby, $\frac{1}{2}$

Mil Syd for Vedersø, Skonnerten »Haabet« af Nyborg, paa Rejse fra Ostende til Christianssand i Ballast. Melding om Strandingen modtoges ved Stationen omtrent Kl. 8¼, og en halv Time senere afgik man med Raketapparaterne, medens Redningsbaaden fulgte efter. Ved Ankomsten til Strandingsstedet fandtes Skibet staaende paa inderste Revle, ca. 250 Alen fra Land, med Stævnen Syd efter. Der blev straks affyret en Raket, men Linen gik i Læ af Skibet, derimod opnaaede den næste Raket Forbindelse. Stjertblokken blev derefter udhalet og ligeledes Redningstrossen, og alt var klar til Besætningens Redning. Men da Redningsstolen befandt sig midtvejs ud til Skibet, svajede dette pludselig helt rundt, og hele Forbindelsen blev saaledes uklar, og man maatte skynde sig at hale Redningsstolen til Land igen. Der maatte nu tilvejebringes en ny Forbindelse, men da man saa, at Redningsbaaden var i Nærheden, besluttedes det at benytte denne, da det strandede Skib, hvorfra Rigningen var kappet over Bord, snart kunde sønderlaas. Redningsbaaden blev derfor hurtigt bragt flot og roedes ud til Skibet, hvor den indtog hele Besætningen, 5 Mand, som heldigt bragtes til Land Kl. 11½ om Natten.

Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Stationen Vedersø, maa nævnes følgende:

Morten Thuesen Stage, født den 25. Januar 1831, blev ansat som Baadmand den 1. April 1858, men allerede den 1. April 1864 blev han ansat som Opsynsmand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Juli 1908, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 10. Januar 1911. I sin over 50-aarige Virksomhed deltog han 12 Gange med Redningsbaaden og 19 Gange med Raketapparatet i Redningen af 285 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Fortjenstmedaljen i Sølv samt Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje, og derhos bar han som Deltager i Krigen 1848—50 Erindringsmedaljen fra denne.



Peder Nielsen blev ansat som Baadmand den 1. April 1869 og beklædte denne Stilling til den 1. April 1906, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 9 Gange med Redningsbaaden og 10 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 190 skibbrudne og er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Niels Silkjær blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1879 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1916, og blev kort efter dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han har deltaget 7 Gange med Redningsbaaden og 8 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 195 skibbrudne.



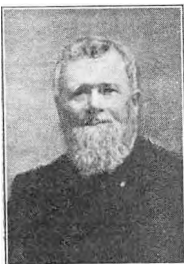
Peder Sand Pedersen blev ansat som Baadmand den 1. November 1871 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1910. Han har deltaget 7 Gange med

Redningsbaaden og 10 Gange med Raketapparatet i Redningen af 199 skibbrudne, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen. Han døde 1918.

Andreas Iversen blev ansat som Baadmand den 1. April 1875 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1913. Han har deltaget 7 Gange med Redningsbaaden og 11 Gange med Raketapparatet i Redningen af 211 skibbrudne og er dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Peder Poulsen Bank blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1863 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Januar 1904. Han døde 1916. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatene i Redningen af 221 skibbrudne. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Rasmus Lauritsen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1879 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1910 paa Grund af Alder. Han har deltaget 7 Gange med Redningsbaaden og 9 Gange med Raketapparatet i Redningen af 220 skibbrudne.



Poul Pedersen Bank blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1904 og blev Opsynsmand den 1. Juli 1908, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 3 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 53 skibbrudne.

Stationen Søndervig

blev oprettet i 1857, da der ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. I Henhold til Lov af 1. April 1887 blev Stationen udvidet til tillige at være Baadstation, og i November samme Aar ankom en paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen. I samme Aar blev der ogsaa opført et Baadhus.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged *C. C. Pedersen*, der beklædte Stillingen til 1. Oktober 1877, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han efterfulgtes af Betjeningsmand *Anders Hansen*, Dbmd., som var Opsynsmand til 1. Oktober 1901, da han tog sin Afsked formedelst Alder. Derefter blev Strandfoged *Chr. Lodberg*, Dbmd., Opsynsmand, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Stationen Søndervig har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

27—3	1868. Skonnert »Mathilde« af Aarhus	.....	4	Mand reddet, Raketapp.
10—11	1877. Skonnert »Sophie« af Cimbritsham	....	6	— — —
11—12	1880. Barkskib »Colonist« af Christiania	....	12	— — —
4—8	1882. Skonnert »Anna« af Nykøbing M.	.....	4	— — —
18—10	1884. Barkskib »Echo« af Porsgrund	.....	8	— — —
25—11	1886. Galiot »Foelkea« af Rauderfehn	.....	4	— — —
23—9	1887. Galiot »Johanne« af Holstebro	.....	3	— — —
20—11	1891. Skonnert »Belle Poule« af St. Malo	....	6	— — —
18—5	1894. 1 af Stedets Fiskerbaade	.....	2	— — —
23—9	1899. Barkskib »Æolus« af Hamburg	.....	8	— — —
24—8	1909. 1 af Stedets Fiskerbaade	.....	1	— — Redningsb.
24—12	1916. Dampskib »Fingal« af Karlshamn	.....	12	— — Raketapp.
24—8	1922. Fiskerfartøj »Thora« af Esbjerg	.....	5	— — —
4—11	1923. Fiskerfartøj »Augusta« af Esbjerg	.....	1	— — —

Der er saaledes ved Stationen Søndervig ialt reddet 76 skibbrudne deraf kun en Mand ved Redningsbaaden. Desuden har Stationens Apparater i 41 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Søndervig forefaldne Redningsforetagender hid sættes her Beretning om et:

Den 23. September 1899 strandede Barkskibet »Æolus« af Hamburg paa Rejse fra Drammen til Itzehoe med Stav. Skibet blev om Formiddagen Kl. 9 observeret ved Stationen holdende Nord paa, og om Eftermiddagen saas det igen holde Syd efter. Da det blæste en stormende vestlig Kuling med meget høj Sø, og da Skibet kun var $\frac{1}{2}$ Mil fra Land, kunde man slutte, at det ikke kunde undgaa at

strande, og Redningsapparaterne blev derfor klargjort og tulgte Skibet, som nu ogsaa havde sat Nødflag. $\frac{3}{4}$ Mil Syd for Stationen holdt Skibet af og lige ind paa Land, og det blev staaende 400 Alen fra dette. Raketapparaterne var samtidig ankommen paa Strandingsstedet, og der affyredes en Raket, som lagde Linen over Forrigningen, men Besætningen gjorde ikke noget for at faa fat paa den. Den næste affyrede Raket bragte ogsaa Forbindelse, men heller ikke nu gjorde Besætningen Tegn til at benytte sig af den. Besætningen var placeret paa et Hus foran Mesanmasten, og der blev da kastet en Raket ud over dette, hvorefter 2 Mand sprang over Bord, og idet de holdt sig fast i Linen, blev de halet til Land. Skibet begyndte nu at skilles ad. Sønderlyngvigs Redningsapparater kom nu ogsaa til Stede, og fra denne Station affyredes en Raket, hvis Line en Mand, der var skyllet over Bord fra Vraget, fik fat i og haledes til Land. En anden Mand, der ogsaa var skyllet over Bord, fik fat i en af Linerne fra Søndervig Station og haledes ligeledes til Land. Skibet var nu fuldstændig sønderslaaet, men nogle af Mandskabet drev paa Vragrester i den høje Braadsø. Redningsbaaden var nu ogsaa kommen til Stede, men det var aldeles umuligt for den at komme ud, da Havet var aldeles opfyldt med Vrag saavel fra Skibet som af Ladningen. Men der kastedes Raketter ud til de Mænd, som var paa Vragdelene, og det lykkedes at redde dem alle. Dog druknede 2 Mand, men de var skyllet over Bord af Braadsøen straks efter Grundstødningen. Den tyske Regering tilsendte Mandskaberne ved de 2 Redningsstationer Pengebelønninger som Anerkendelse af deres Færd ved denne Lejlighed.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Søndervig, maa nævnes:



Anders Hansen blev ansat som Betjeningsmand ved Stationens Oprettelse og blev Opsynsmand den 1. Oktober 1877, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1901, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. I sin over 43-aarige Tjenestetid deltog han 9 Gange med Raketapparaterne i Redning af 55 skibbrudne. Han døde 17. November 1913. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje

Stationen Sønderlyngvig

blev oprettet, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1850 ankom en i København bygget Redningsbaad samt et fra England indforskrevet Raketapparat. Der opførtes et Baadhus samme Aar, hvilket blev ombygget og udvidet i 1884 og 1892. I 1884 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som i 1922 blev afløst af en ny, ligeledes paa Orlogsværftet bygget Baad, den ældre blev bortsolgt. Ved Stationen Sønderlyngvig er det passeret, at Redningsmandskabet 2 Gange er blevet afskediget paa Grund af Pligtforsømmelse. Første Gang var efter Strandingen af Barkskibet »Hampshire« den 7. Maj 1861, da Mandskabet nægtede at gaa ud med Redningsbaaden, og hele Besætningen paa det strandede Skib omkom. Anden Gang var i 1884, da en Damper laa opankret ud for Kysten med Nødflag, og hvor Redningsmandskabet ligeledes nægtede at gaa ud. Fra dette Skib omkom dog ingen Mennesker.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged *Jens Pedersen Lodberg*, Dbmd. p. p., der var ansat til 1. August 1882, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Fisker *Iver Andersen*, som afskedigedes paa Grund af Pligtforsømmelse i 1884. Derefter blev Gaardejer *Christen Andersen Røjkjær* Opsynsmand og beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1904, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadmand *Christen Fjord*, Dbm., som endnu beklæder Stillingen.

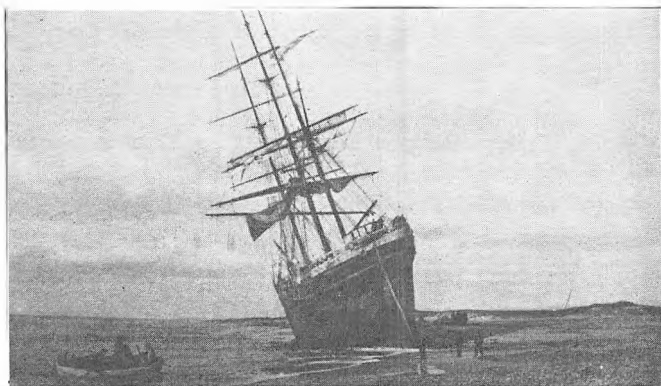
Ved Stationen Sønderlyngvig har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

15—8	1852.	Brig »Aalto« af Christinestad	.....	13	Mand reddet, Raketapp.
4—10	—	Kuf »Svanitta Gerhardina« af Groningen		8	-- -- --
25—11	1856.	Skonnert »Jenny Martine« af Ystad	.....	7	-- -- --
21—1	1863.	Kuf »Margrethe« af Papenburg	.....	6	-- -- --
28—10	1884.	Galiot »Concordia« af Spieckeroog	.....	4	-- -- --
9—6	1890.	Skonnertbrig »Olga« af Järnavik	.....	7	-- -- Redningsb.
4—10	—	Skonnert »Vorwärts« af Ribnitz	.....	4	-- -- Raketapp.
21—11	1893.	Barkskib »Peru« af Arendal	.....	13	-- -- --
6—11	1898.	3m Skonnert »Trafalgar« af Nyhamn	..	8	-- -- --
23—9	1899.	Barkskib »Æolus« af Hamburg	.....	8	-- -- --
14—12	1910.	3m Skonnert »Livadia« af Riga	.....	7	-- -- Redningsb.
11—1	1912.	Fiskerkutter »Viola« af Ringkøbing	.....	5	-- -- --
23—12	1916.	Dampskib »Fingal« af Karlshamn	.....	1	-- -- --
24—12	—	Samme Skib	.....	12	-- -- Raketapp.
25—12	—	Samme Skib	.....	2	-- -- --
6—12	1917.	Skonnert »Ariaantje« af Vlaardingen	....	3	-- -- --

Der er saaledes ved Stationen Sønderlyngvig reddet ialt 108 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 44 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Sønderlyngvig forefaldne Redningsforetagender kan anføres følgende:

Den 9. Juni 1890 Fmd. Kl. 8 blev det meldt pr. Telefon fra Søndervig at et Skib med Nødflag var der ud for og holdt det gaaende Syd efter. Det saas da i Kikkert, at Skibet var i en meget ubehjælpssom Forfatning, idet Forrigningen var gaaet over Bord og laa under Baglords Bov, hvilket hindrede Skibets Bevægelse, og der førtes kun en Stagfok. Redningsmandskabet blev hurtigt tilkaldt, og Kl. 10 var man paa Stranden ca. $\frac{1}{4}$ Mil Nord for Stationen. Da Skibets Bevægelse var meget



Fregatskibet „Dakota“'s Stranding.

langsom, og da det kunde skønnes, at det ikke ved egen Hjælp kunde naa Land, sattes Redningsbaaden straks i Vandet og bragtes efter nogen Anstrengelse flot trods en frisk NV. Kuling og høj Sø, fremkaldt ved de foregaaende Dages Storm. Revlen, paa hvilken der var svær Braadsø, passeredes med Held, og efter 2 Timers meget anstrengende Roning imod Vind og Sø lagde Baaden til ved Skibet, omtrent $\frac{1}{2}$ Mil fra Land. Kaptajnen vilde ikke forlade Skibet, før dette var sat fast, men han kunde ikke faa Skibet til at forandre Kurs paa Grund af den i Vandet hængende Rigning, og desuden var der 5 Fod Vand i Lasten. Det blev foreholdt Kaptajnen det farlige ved at afvente Skibets Grundstødning paa Revlen og da først lade sig redde, da det vilde blive ved Nattetid, og ligeledes vilde Faren ved at optage Besætningen i rum Sø blive betydelig mindre, men Kaptajnen blev ved sit og ønskede, at Redningsbaaden vilde tage en Trosse fra hans Laaring og saaledes forsøge at faa Skibet rundt. Redningsbaaden fra Søndervig var imidlertid ogsaa kommen til Stede, og den fik en Trosse fra Boven paa den anden Side, og ved forenede Anstrengelser lykkedes det at faa Skibet rundt, og en Time efter sad det fast paa yderste Revle ca. 1000 Alen fra Land. Besætningen blev derefter optaget i Redningsbaaden og heldig landsat. Det strandede Skib var Skonnertribriggen »Olga« af Järnavik paa Rejse fra Hartlepool til Helsingborg med Kul.

Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Stationen Sønderlyngvig, kan nævnes følgende:

Jens Pedersen Lodberg, der blev ansat ved Stationens Oprettelse som Opsynsmand og beklædte denne Stilling til den 1. August 1882 da han tog sin Afsked paa

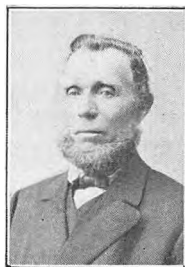
Grund af Alder. Han har deltaget i 4 Foretagender med Raketapparatet, hvorved 34 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Fortjenstmedaljen i Sølv.



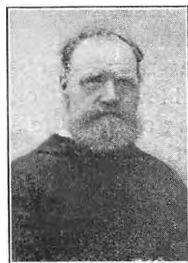
Christen Fjord blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1884 og avancerede den 1. Oktober 1904 til Opsynsmand, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden og 8 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 74 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Johansen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1884 og afskedigedes paa Grund af Alder den 1. Oktober 1925. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden og 8 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 74 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Christen Andersen Nielsen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1884 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1923. Han har deltaget 3 Gange med Redningsbaaden og 8 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 67 skibbrudne.



Jens Enevold Thomsen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1884 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1920. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden og 8 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 74 skibbrudne.

Stationen Haurvig

oprettedes i Henhold til Lov af 31. Marts 1860 som Raketstation alene, og i 1882 opførtes et Hus til Opbevaring af Raketapparaterne. Ved Lov af 1. April 1887 udvidedes Stationen til Baadstation og der ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad i November s. A., ligesom der blev opført et Baadhus.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged O. Lønne, der var ansat fra Stationens Oprettelse den 1. Juli 1860 til sin Død den 25. August 1870, og han efterfulgtes af Strandfoged Niels Laurits Olsen, der beklædte Stillingen, indtil han i Henhold til Ministeriets Bestemmelse afskedigedes den 29. Oktober 1896. Derefter blev Baadmand Laurids J. Christensen Opsynsmand og beklædte Stillingen til den 16. December 1904, da han døde, og han efterfulgtes af Baadmand Christen L. Christensen, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Haurvig har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

24—11 1865. Tjalk »Karen« af Ribe	4	Mand	reddet,	Raketapp.
2—10 1867. Skonnert »Papito« af Bilbao	1	—	—	—
18—7 1872. Tjalk »Eindragt« af Groningen.....	6	—	—	—
19—9 1873. Skonnert »Diederich« af Brake	5	—	—	—
31—10 1876. 3m Skonnert »Flora« af Christiania	6	—	—	—
14—12 1880. Brig »Carl« af Kungsbacka	7	—	—	—
19—12 1881. Kuf »Johann« af Leer	4	—	—	—
4—10 1890. Skonnert »Vorwärts« af Ribnitz	4	—	—	—
12—2 1894. Bark »Elisabeth Rickmers« af Bremen..	19	—	—	—
31—7 1907. 3m Sk. »Lumparland« af Lumparland..	4	—	—	—
29—7 1919. Kuf »Alfa« af Schiedam	4	—	—	—

Der er saaledes ved Stationen Haurvig ialt reddet 64 skibbrudne, alle med Raketapparaterne. Desuden har Stationens Apparater i 40 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttede af de skibbrudne.

Af ovennævnte Strandinger hidsættes her efter Redningsvæsenets paagældende Aarsberetning en Beretning om Skibet »Lumparland«s Stranding, nærmest for at vise, hvor stor Virksomhed og deraf følgende Bekostning en saadan Stranding kan fremkalde:

Den 31. Juli 1907 Kl. 12^{1/2} Emd. saas fra Stationen Tuskjær en tremastet Skonnert SV. for Stationen, ca. ³/₄ Mil fra Land. Vinden var stormende af Vest med høj Sø. Skibet førte kun Forsejl og styrede mest ind mod Land, og af og til ogsaa Syd og SV., og det saa ud, som om det i Løbet af kort Tid maatte strande Syd for Stationen. Mandskab og 4 Par Heste blev derfor tilsagte, og Raketapparaterne af-

gik fra Stationen Syd paa Kl. 1¼ Eftermiddag, hvorimod Redningsbaaden ikke blev sat i Bevægelse, da Strandingen antoges at ville foregaa saa meget sydligere, at man sikrere kunde anvende Thorsminde Redningsbaad. Iøvrigt var Søen saa høj, at det var tvivlsomt, om Baaden kunde sættes ud, og det kunde desuden sikkert antages, at Skibet vilde strande saa nær Land, at Besætningen kunde red- des med Raketapparaterne. Kl. 2 var disse ankomne til Klægød Telefonstation, og man fik da at vide, at Skonnerten var ret Vest for Thorsminde og vedblev at staa Syd over, ca. ¾ Mil fra Land. Kl. 5 Eftermiddag var Skibet sejlet saa langt Syd paa, at der ikke kunde være Tale om at følge det, hvorfor Redningsapparaterne kørtes tilbage til Stationen, hvor man ankom Kl. 6½ Eftermiddag.

Efterhaanden som Skibet drev Syd paa, alarmeredes Stationerne Thorsminde, Vedersø, Søndervig, Sønderlyngvig, Haurvig og Bjerregaard, og med Redningsappa- raterne kørende paa Stranden, fulgtes Skibet, saa længe det kunde ses fra Land.

Fra Thorsminde Redningsstation observeredes Skonnerten den 31. Juli Kl. 12½ Eftermiddag i NV., holdende paa Land. Da Vinden var stormende NV. med vold- som høj Sø, maatte Stranding ventes, hvorfor Mandskab og Heste tilkaldtes, og Redningsapparaterne førtes til Stranden. Skonnerten holdt sig dog fri af Land og stod Syd paa, mere og mere ud fra Land, hvorfor Apparaterne kørtes tilbage til Stationen, men forblev læsede paa Vognen til Kl. 5 Eftermiddag, og Mandskabet blev til Stede ved Stationen endnu et Par Timer.

Til Redningsstationen Vedersø blev der den 31. Juli Kl. 3 Eftermiddag tele- foneret Nord fra, at et tremastet Sejlskib var i Sigte. Vinden var stormende NV. med høj Sø. Da Skibet kun førte lidt Sejl og Flag paa Mesanmasten, blev det an- taget for en Havarist, hvorfor Redningsmandskabet og Hestene til Materiellet sam- menkaldtes, og Skibet fulgtes derpaa ¾ Mil Syd efter langs Kysten med Rednings- apparaterne. Da Skibet vedblev at holde Syd paa, blev Stationen Søndervig pr. Te- lefon underrettet om Skibets Stilling. En Mand blev tilbage ved Telefonen for det Tilfælde, at Vinden skulde gaa mere sydlig og Skibet komme tilbage, saa at Sta- tionen straks kunde blive underrettet. Kl. 7 Eftermiddag kørtes derpaa saavel Red- ningsbaad som Raketapparater tilbage til Stationen, som naaedes Kl. 8 Efterm.

Kl. 4 Eftermiddag den 31. Juli telefoneredes om Skonnerten fra Stationen Ve- dersø til Søndervig Redningsstation, og da Skibet observeredes herfra med Flag i Sjøv, og det var stiv VNV Kuling med svær Sø, sammenkaldtes Mandskabet og Transporhestene. Kl. 4½ var disse samlede, hvorefter Raketapparaterne førtes til Stranden paa det Sted, hvor det kunde antages at Strandingen maatte foregaa, men da Skibet samtidig med, at det nærmede sig Land, ogsaa drev Syd paa, fulgte man efter langs Stranden med Raketapparaterne og indenfor Klitterne med Redningsbaaden indtil ¾ Mil fra Stationen, da Flaget paa den Tid blev nedhalet om Bord, og flere Sejl sattes til. Man alarmerede derfor Sønderlyngvig Station og vendte tilbage til Stationen, som blev naaet Kl. 8½ Eftermiddag.

Redningsstationen Sønderlyngvig fik Kl. 3 Eftermiddag den 31. Juli Telefon- meddelelse om samme Skib, der gjorde Indtryk af at maatte strande, da dets Kurs var uregelmæssig, og det nærmede sig Land. Mandskabet blev derfor sammen- kaldt, og Kl. 5½ afgik Materiellet Nord paa til Nørre Lyngvig, som Skibet var ud for, men det holdt stadig Syd paa, ½ Mil af Land, hvorfor der blev vendt og kørt til Havet ad nærmeste Vej. Skibet var da kommet Syd for Lyngvig Fyr, og da Kystlinien herfra danner en Bugt ned mod Hvide Sande, fjernede Skibet sig mere fra Land. Materiellet kørtes langs Stranden til Hvide Sande, men ankommen dertil var det indlysende, at Skibet ikke vilde strande, da det lagde Landet bedre fra sig. Man holdt Øje med Skibet til Mørkets Frembrud, da Strandfogderne beordredes til

at holde Vagt om Natten, hvorefter Materiellet blev kørt tilbage, og Stationen naaedes Kl. 11 Eftermiddag.

Den 1. August Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Formiddag blev det meldt Stationen, at den samme tremastede Skonnert nu var for nordgaaende og var ud for Hvide Sande. Mandskab og Transportheste blev straks tilkaldt, og da Søen endnu var høj og stærkt brydende, skønt Stormen helt havde lagt sig, og Stranding maatte anses uundgaaelig, blev Baad og Materiel kørt til Havet paa det Sted, hvor Stranding maatte formodes at ville finde Sted, omtrent $\frac{1}{4}$ Mil Syd for Stationen. Ankommen dertil opdagedes det, at Skibet i Mellemtiden havde halset rundt og nu stod Syd og Sydvest ud, men med uregelmæssig Kurs. Man fulgte derfor endnu $\frac{1}{2}$ Mil med langs Stranden, men da Skibet maatte antages at være ud for Sønder Haurvig og ikke syntes at skulle strande, vendte man tilbage til Stationen med Materiellet, forspændt med 9 Par Heste. Ved Hjemkomsten Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag erfarede man, at Skibet atter havde vendt, sat Kursen lige mod Land og muligvis var strandet ved Sønder Haurvig, men da Strandingsstedet var midt imellem Telefonstationerne Bjerregaard og Haurvig, og næsten alle Mennesker var paa Stranden, kunde Opsynsmanden ikke faa nøjagtig Besked. For alle Tilfældes Skyld samledes Mandskabet atter ved Stationen, og Opsynsmanden tog til Aargab, hvor han ved Telefonsamtale med Opsynsmanden i Haurvig erfarede, at Skibet var strandet ved Skodbjergene, og Bjergringen afsluttet, hvorfor Mandskabet i Sønderlyngvig atter sendtes hjem.

Den 31. Juli Kl. 10 Aften kom den fra Redningsstationen Bjerregaard udsendte Vagtmænd tilbage til Stationen med Melding om, at et Skib viste Blus i nordvestlig Retning. Da Vinden den Gang var stormende af Vest med meget høj Sø, sammenkaldtes Mandskab og Heste straks, og en Mand sendtes til Stranden og opsendte en Signalkaket til Tegn paa, at Blusset var iagttaget. Kl. 10 $\frac{1}{4}$ kørte Materiellet, og Kl. 10 $\frac{1}{2}$ naaede det Stranden, $\frac{1}{4}$ Mil NV. for Stationen. Da der nu intet var at se til Skibet, blev der ventet i en Time, hvorefter atter en Signalkaket opsendtes, men da der stadig intet var at se, blev Materiellet kørt tilbage til Stationen, efter at Vagt var sat paa Stranden. Da man var naaet Halvvejen tilbage til Stationen, kom der Melding fra Stranden, at en Lanterne var set i sydvestlig Retning tæt udenfor Land. Der blev derfor straks vendt om og kørt til Stranden $\frac{1}{4}$ Mil Syd for Stationen, da var Lanteren i Vest og syntes nær ved Land og lavt nede, som om det kunde være fra en Baad, men der var intet andet at se, uagtet det var klart Maaneskin. Efterhaanden trak Lanteren sig Syd paa, og Redningsmateriellet fulgte efter til ca. 1 Mil Syd for Stationen, hvor Lanteren forsvandt Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Formiddag. En halv Time senere blev den endnu en Gang set, men den var da langt ude. Da det blev Dag viste det sig at Skibet havde vendt og holdt Nord paa, hvorfor Materiellet sendtes samme Vej og fulgte Skibet til $\frac{1}{2}$ Mil Nord for Stationen, hvor det ikke kunde følges længere, hvorfor man søgte tilbage til Stationen, der naaedes Kl. 6 Morgen, efter den baade for Mandskab og Heste overordentlig anstrengende Tur. Der blev sat Vagt paa Stranden, og om Formiddagen meldte denne, at Skibet kom Syd paa igen, men var endnu ud for Haurvig, men saa nær Land, at Stranding var uundgaaelig. Hen paa Eftermiddagen kom der ogsaa Meddelelse om Strandingen.

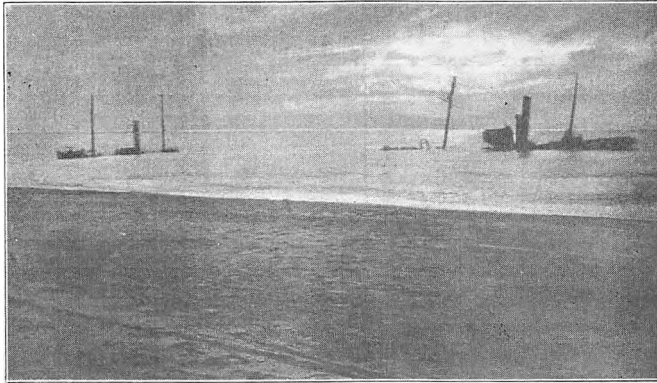
Den 31. Juli Kl. 6 Eftermiddag telefoneredes til Redningsstationen Haurvig fra Lyngvig, at Skonnerten hele Dagen var drevet Syd paa langs Kysten og ikke var langt fra Land. Mandskab og Heste samledes øjeblikkelig og da alt var klart, blev der kørt til Stranden VNV efter, hvor Skibet saas for smaa, til Dels forrevne Sejl. Da Mørket Kl. 10 faldt paa, forsvandt Skibet, men pludselig viste det Blus i syd-

vestlig Retning. Redningsapparaterne blev da kørt Syd paa langs Stranden, men først Kl. 2 Formiddag viste Skibet atter Blus, men langt Syd paa. Da det dagedes, havde Skibet vendt Nord paa og passerede Stedet, hvor Redningsapparaterne holdt, mellem Kl. 4 og 5 Formiddag, styrende snart ind mod Land, snart langs Land. Det var da løjet meget af, ligesom Søen havde lagt sig betydeligt. Skibet blev nu fulgt Nord paa til $\frac{3}{4}$ Mil Nord for Stationen, hvor man ankom Kl. $8\frac{1}{2}$ Formiddag. Skibet var da nær Land, men vendte atter Syd efter, fulgt paa Land af Redningsmateriellet. Efter at Skibet igen havde fjernet sig noget fra Kysten, holdt det paa en Gang lige paa Land, og det lykkedes at naa til tværs af Skibet, efter at være kørt $\frac{1}{2}$ Mil Syd efter. Vinden var da tiltaget noget, og Søen var i stærkt Oprør med stærkt sydgaende Strøg langs Land. Lidt efter kom der Bud, at nu forlod Mandskabet Skibet i Baadene ca. $\frac{1}{4}$ Mil fra Land, og at disse drev rask Syd paa. Redningsmateriellet blev nu kørt Syd paa, saa hurtigt som Hestene kunde drives frem. Baadene holdt ca. 100 Alen fra hinanden, men da de var kommen ca. 1000 Alen fra Land, kæntrade de begge omtrent samtidig, ca. 500 Alen udenfor Revlen. Det første, der derefter kunde ses, var den lille Baad med 3 Mand paa Bunden, inden for Revlen. Der udsendtes straks en Raket, som dog faldt i Læ af Baaden, men den næste Raket faldt saaledes over Baaden, at alle 3 Mand fik fat i den, og de blev lykkelig halede i Land. I Mellemtiden var den anden Baad, hvori der havde været 5 Mand, kommet indenfor Revlen, men med kun een Mand, som havde holdt sig fast paa Kølen. Der blev straks udsendt en Raket, og Manden fik ogsaa fat i Linen, men vilde ikke slippe sit Tag i Baaden, før han kom nærmere Land, saa baade han og Baaden blev halede tæt til Brændingen, før han slap Baaden og lykkelig blev halet i Land. Til de fire druknede saas intet. Klokken var da 3 Eftermiddag. I Mellemtiden var Skibet drevet ind paa Revlen, ca. $\frac{3}{4}$ Mil Syd for Stationen, hvor det stod en Time, før det blev Vrag og ikke længere fra Land, end at der med Lethed kunde have været lagt en Raketline over det.

Skibet var tremastet Skonnert »Lumparland«, ladet med Beg og Olie, paa Rejse fra London til Helsingfors. Grunden til Strandingen var Lækage og forrevne Sejl. —

Redningsbaaden ankom til Strandingsstedet i samme Øjeblik, Skibet stødte, og kunde ogsaa være gaaet ud i Læ af Skibet, men med den Hurtighed, hvormed de skibbrudne drev, var det umuligt at føre Redningsbaaden frem efter de Strabadser, Transporthestene havde været udsat for i 20 Timer. Kl. 5 Eftermiddag var alt Materiel atter tilbage paa Stationen.

Som det fremgaar af foranstaaende Fremstilling, blev der fra Redningsvæsenets Side gjort alt for at redde de skibbrudne, og at dette kun til Dels lykkedes, skyldtes udelukkende Besætningens fortvivlede Forsøg paa at gaa i Land i egne Baade i Stedet for at landsætte Skibet og afvente enten Redningsbaadens Ankomst, eller at Redning kunde ske med Raketapparaterne.



Strandede tyske Mineskibe ved Bjerregaard under Krigen.

Stationen Bjerregaard

blev oprettet som Raketstation alene, da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. I 1889 opførtes et Hus til Opbevaring af Apparaterne.

Stationens første Opsynsmand var Toldassistent J. F. F. Lange, der var ansat til 1. Juni 1876, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Strandfoged P. Chr. Nielsen Dahl, Dbmd., som var Opsynsmand til den 1. Oktober 1906, da han ogsaa tog sin Afsked paa Grund af Alder. Betjeningsmand Jens Iver Nielsen Dahl blev derefter Opsynsmand, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Stationen Bjerregaard har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

26—6	1853.	Galease »Haabet« af Sønderho	3	Mand reddet, Raketapp.
7—7	1867.	Skonnert »Wophea« af Emden	5	— — —
28—12	1868.	Skonnert »Ellen« af Liverpool	3	— — —
7—1	1870.	Barkskib »Knowsley« af Liverpool	12	— — —
26—6	—	Samme Skib	39	— — —
5—11	1872.	Tjalk »Lovise Christine« af Ribe	3	— — —
12—10	1873.	Galease »Lucie Mathilde« af Blumenthal	3	— — —
24—10	1874.	Brig »Julie« af Frederiksstad	8	— — —
2—9	1876.	Skonnert »Dorthea« af Sønderho	2	— — —
17—9	1878.	Brig »Dølen« af Drøbak	8	— — —
11—12	1880.	Barkskib »Pallas« af Christiania	14	— — —
28—1	1884.	Brig »Holland« af Amsterdam	6	— — —
18—10	—	Brig »Rapid« af Drammen	8	— — —
21—4	1887.	Kutter »City of Antwerp« af Hull	5	— — —
14—9	1902.	Galease »Carl & Conrad« af Wyk	4	— — —
13—12	1908.	Fiskerfartøj »Kirstine« af Nymindégab..	5	— — —
3—8	1916.	Skonnert »Jonna« af Middelburg	1	— — —

Der er saaledes ved Hjælp af Raketapparaterne fra Stationen Bjerregaard reddet ialt 1:9 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 62 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttede til de skibbrudnes Redning.

Af ovennævnte Redningsforetagender hidsættes her Beretningen om følgende:

Den 14. September 1902 om Formiddagen Kl. 9 meldtes ved Telefon fra Stationen Haurvig, at der var et Skib i Sigte der ud for, der saa godt som ikke førte Sejl, og at man derfor med den herskende haarde Kuling af NV. og høj Sø, maatte antage, at det vilde strande. Der holdtes da Vagt ved Stranden, og noget efter kom Skibet, der da var en Mil fra Land, i Sigte. Kort efter Middag saa man, at der sattes mere Sejl paa Skibet, og at dette holdt efter Land, hvorfor man straks satte sig i Bevægelse med Raketapparaterne. Ved Ankomsten til Havet var Skibet opankret $\frac{1}{4}$ Mil fra Land. Kl. ca. 3 opdagedes det, at Skibsbesætningen gik i egen Baad og holdt ind efter Land, men paa den inderste Revle kæntrede Baaden i den høje Sø. Der blev straks affyret en Raket, som var saa heldig at falde over Baaden, hvor 3 Mand holdt sig fast ved Kølen, og det lykkedes at redde disse 3 ved Linerne. En fjerde Mand drev i Søen længere mod Syd, og der blev da udskudt en Raket, hvis Line han var saa heldig at faa fat i, og han blev da ogsaa halet til Land. Den femte ombordværende Person, Kaptajnens Hustru, druknede derimod, da Baaden kæntrede, og hun inddrev som Lig. Det strandede Skib var Galeasen »Carl & Conrad« af Wyk, kommende fra Hamburg, bestemt til Christiania med Pibeler. —

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Bjerregaard, maa nævnes følgende:



Peder Christian Nielsen Dahl blev ansat som Opsynsmand den 1. Juli 1876 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1906, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 7 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 47 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. Han døde 1919.



Christen Nielsen blev ansat som Betjeningsmand den 1. Oktober 1865 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. April 1891. Han døde den 16. November 1910. Han har deltaget 13 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 116 skibbrudne, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.

Klaus Hansen blev ansat som Betjeningsmand den 1. April 1877, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1912. Han har deltaget 7 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 50 skibbrudne. Han er dekoreret med Jubilæumsmedaljen.

Stationen Nymindegab

blev oprettet som Baadstation i 1857, og samme Aar ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der blev opført et Baadhus. Det blev ombygget og flyttet i 1881 og atter i 1892. Ved Lov af 10. April 1874 blev Stationen udvidet til ogsaa at være Raketstation. I December 1887 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, hvilken endnu findes ved Stationen. Den ældre Redningsbaad blev i 1888 afgivet til Brug for Fiskere og opankret i Nymindegab Udlob, men blev i 1890 tilbageleveret og solgt.

Stationens første Opsynsmand var Lods Anders Nielsen, der beklædte Pladsen indtil han efter eget Ønske frattraadte den i 1863. Derefter blev forhenværende Skibsfører Poul Ole Johnsen Høy, Dbmd., Opsynsmand, og varetog Stillingen til den 1. September 1884, hvorpaa Baadmand John J. Høy, Dbmd., p. p., blev Opsynsmand, og han beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1923, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og efterfulgtes af Baadmand Jens Johnsen Jensen Høy.

Ved Stationen Nymindegab har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

27—3	1863.	Barkskib »Alcyon« af Dunkerque	.....	1	Mand reddet, Redningsb.
7—1	1870.	Barkskib »Knowsley« af Liverpool	.....	8	— — —
26—6	—	Samme Skib	.....	39	— — Raketapp.
24—10	1874.	Brig »Julie« af Frederiksstad	.....	8	— — —
21—7	1877.	Kuf »Die beiden Brüder« af Weener	....	3	— — Redningsb.
18—10	1884.	Brig »Rapid« af Drammen	.....	8	— — Raketapp.
11—6	1885.	Brig »Christine« af Frederiksstad	.....	6	— — Redningsb.
21—10	1887.	Bark »Hanna« af Drammen	.....	10	— — —
19—11	1893.	1 af Stedets Fiskerbaade	.....	4	— — —
11—12	1895.	Brig »Frode« af Grimstad	.....	8	— — Raketapp.
15—10	1900.	Skonnert »Joseph« af Ost Rhaudefehn	..	5	— — Redningsb.
4—10	1905.	Fiskerkutter »Dan« af Nymindegab	....	3	— — —
14—1	1906.	Dampskib »Iris« af Bergen	.....	16	— — —
4—12	1909.	Wyl Fyrskib	.....	6	— — Raketapp.

Der er saaledes ved Stationen Nymindegab reddet ialt 125 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 39 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttede af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Nymindegab forefaldne Redningsforetagender fremsættes her følgende:

Den 7. Januar 1870 strandede Jernbarkskibet »Knowsley« af Liverpool mellem Stationerne Bjerregaard og Nymindegab. Paa Grund af forskudt Ballast var Rigningen bleven kappet, og Skibet havde derefter drevet om uden Rigning i 3 Uger.

Den 7. Januar om Formiddagen Kl. 8 blev det fra Land observeret liggende for Anker udenfor den yderste Revle, $\frac{1}{4}$ Mil fra Land. Vinden var da SV. med stiv Kuling, og Søen var høj. Da Skibet havde hejst Nødflag, blev Redningsbaaden fra Nymindegab hurtigst muligt sat i Søen, og kom Kl. 11 $\frac{1}{2}$ paa Siden af Skibet, som, efter at Ankeret var lettet, drevs ind paa Stranden i en Afstand af 350 Alen fra Land Kl. 3 Eftermiddag. 8 Mand af Besætningen blev nu bragt i Land i Redningsbaaden, der beredte sig til at gaa ud paany for at redde Resten af Besætningen. Ved Hjælp af Raketapparaterne, der var kommen til Stede fra Stationen Bjerregaard, var det lykkedes at faa en Line ud, og denne Line blev benyttet til atter at bringe Redningsbaaden ud til Skibet, hvis Stilling havde forværret sig meget, da det vendte Forstævnen mod Søen, og Braadsøen derfor under den tiltagende Søgang var voldsom paa begge Sider af Skibet. Under disse Omstændigheder var det umuligt for Redningsbaaden at nærme sig Skibet, og den maatte derfor efter megen Anstrengelse vende tilbage med uforrettet Sag. Redningsstolen blev derpaa halet ud til Skibet og en Dreng bragt i Land i samme, men da han under Indhalingen nogle Gange blev dyppet ned i Søen, vilde ikke flere af Besætningen gaa i Stolen. Redningsbaaden gik derefter ud paany og lagde sig saa nær Skibet som muligt under Redningstovet for ved Hjælp af Redningsstolen at faa Resten af Skibets Mandskab bragt over i Baaden, da det paa Grund af den oprørte Sø var umuligt at ligge paa Siden af Skibet. Da det imidlertid var bleven Aften, foretrak Besætningen af forblive om Bord til næste Morgen, og Baaden, der længe havde været i en farlig Stilling, vendte nu for sidste Gang tilbage til Land, som lykkelig naaedes. Den næste Morgen var Skibet kommen ca. 150 Alen nærmere til Land, og da Vinden og Søgangen tillige var aftaget, reddedes de tilbageblevne 11 Mand i Redningsstolen.

Skibet blev forsøgt at udsættes af et dertil dannet Interessentskab, og den 25. Juni 1870 var man naaet saa vidt, at det var bragt flot og lagt til Ankers ud for Strandingsstedet. Den paafølgende Nat rejste der sig en Storm af NV. med svær Braadsø, og da Skibet derved sprang læk, og Pumperne var uklare, fyldtes Skibet af Vand og sank paa Ankerpladsen udenfor den yderste Revle, ca. 500 Alen fra Land og $\frac{3}{4}$ Mil fra Redningsstationen Bjerregaard. De ombordværende 39 Bjergere kom herved i alvorlig Fare, hvorfor de hejste Nodflag og raabte om Hjælp. Melding herom modtoges den 26. Kl. 5 om Morgen, og Mandskabet kom til Stede med Raketapparaterne Kl. 6. Paa Grund af den betydelige Afstand, lykkedes det ikke efter 4 Raketkast at opnaa Forbindelse med Skibet, hvorfor der fra dette, efter Signal fra Land, blev udsendt en Line, befæstet til en Tønde. Delne drev vel sydpaa, men kom dog nærmere til Land, saa en femte Raket, der nu blev affyret, kom ud over Linen. Da denne igen blev halet ind af de ombordværende, kom disse saaledes tillige i Besiddelse af Raketlinen, og Forbindelse med Land var derved tilvejebragt. Da Redningsbaaden fra Nymindegab, efter hvilke der var sendt Bud, imidlertid var kommen til Stede, blev den ved Hjælp af Trosser, der var fastgjort til For- og Agterstævnen, halet frem og tilbage mellem Skibet og Land, og paa denne Maade lykkedes det at bringe de ombordværende 39 Mand i Land, uagtet Skibet stod i voldsomme Braadsøer. Da Redningsbaaden tredje Gang blev halet ind, kæntrede den med Bunden i Vejret, uden at dog den eller de i samme værende Personer tog Skade, saa at den straks igen kunde bringes paa ret Køl og føres ud til Skibet.

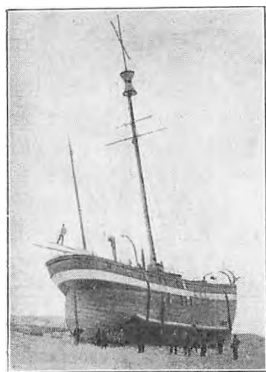
Den 21. Oktober 1887 om Eftermiddagen Kl. 5 $\frac{1}{2}$ fik Stationen Melding om, at et Skib styrede mod Land, og da det var Stormvejr af NV. med byget Luft og svær Søl, blev Mandskabet hurtigt samlet. Opsynsmanden og nogle af Mandskabet begav

sig i Forvejen med Raketapparaterne, medens Formanden og Resten af Mandskabet fulgte efter med Redningsbaaden, men da det var meget mørkt, kom Baadvognens Hjul udenfor Sporet, saa Hjulene skar ned i det løse Sand, saa at Vognen væltede med Redningsbaaden ved Nedkørselen til Gabet, men den læsedes hurtigst muligt igen og kørtes videre. Da man ankom til Strandingsstedet paa Hennestrand med Raketapparaterne Kl. 7 Aften, var Skibet stødt og stod fast paa anden Revle, ca. 250 Alen fra Land, med kappet Rigning, og der afbrændtes Nødblus om Bord. Der affyredes en Raket, som lagde Linen midt over Skibet, hvor Besætningen straks opfangede den, og Stjertblokken med Udhalingslinen blev paastukken. Der haledes rask ind paa den, men da en Del af Rigningen laa i Læ af Skibet, og der var en haard Strøm, som førte Linerne helt Syd paa, gik det kun langsomt. Der blev tændt et Strandingslys, som ogsaa lyste klart omkring paa Stranden og noget ud over Brændingen, men Afstanden var for stor til, at der kunde ses ud til Skibet. Noget efter hørtes et Raab fra Borde, og da det antoges, at Stjertblokken da var fastgjort, begyndte man paa Udhalingen af Redningstrossen, men kort efter sprængtes Forbindelsen, og det hele haledes i Land igen, hvorved det viste sig, at Stjertblokken ikke havde været udhalet. Imidlertid var Redningsbaaden kommen til Stede, og det besluttedes da at benytte denne. Den kom ud over den høje Sø i Havstokken, men huggede saa haardt i Grunden at Roret løftedes af, og det var umuligt i den høje Sø at faa det hængt paany, hvorfor der maatte styres med en Aare. Baaden tog mange Braadsøer over, men den klarede sig godt, og den kom heldig ud til Skibet, hvor der kastedes et Dræg med Line om Bord. Strømmen var saa stærk, at Baaden haledes ud efter tværs under Søen, og den blev adskillige Gange overskyttet af Braaddet, men efter en Del Besvær lykkedes det dog at faa hele Besætningen, 10 Mand, i Baaden, som derefter kappede Forbindelsen og holdt til Land, som heldigt naaedes Kl. 10¹/₂ Aften. — Det strandede Skib var Barkskibet »Hanna« af Drammen, paa Rejse fra Hjemstedet til Hartlepool med Brænde. Som Paaskønnelse af Redningsmandskabets Færd modtog det af Regeringen en Ekstrabelønning.

Den 15. Oktober 1900 om Eftermiddagen Kl. 3 modtoges Melding om, at et Skib, som da var ¹/₂ Mil fra Land, styrede mod dette, og da det blæste en Storm af NV. med meget høj Sø, blev Redningsmandskabet hurtigt samlet, og man begav sig Syd efter saavel med Raketapparaterne som med Redningsbaaden. Man ankom paa Strandingsstedet paa Henneby Strandlen, 1¹/₂ Mil Syd for Stationen Kl. 5 med Raketapparaterne og fandt Skibet staaende paa anden Revle, ca. 200 Alen fra Land, hældende ud efter mod Søen, som uafbrudt skyllede ind over det, saa at Besætningen havde søgt Tilflugt i Rigningen. Raketapparaterne fra Stationen Hennegaard var ankomne, og der var allerede blevet affyret 3 Raketter, men de havde alle sprængt Raktlinen, og bedre gik det ikke med en ny Raket, som affyredes. Med Nymindegabs Raketapparater blev det derpaa forsøgt at opnaa Forbindelse, og den først affyrede Raket gik mellem Mastetoppene, men Linen lagde sig over Klyverbommen og førtes bort af Strømmen. Linen blev indhalet og opskudt, hvorpaa en ny Raket affyredes, men dennes Flugt var meget uregelmæssig. Skibet svajede nu rundt for den stærke Strøm og blev staaende med Boven ret mod Søen. Der blev paany afskudt en Raket, men trods det, at Linen faldt i Nærheden af Skibet, gjorde Besætningen intet for at sikre sig den, og da Redningsbaaden imidlertid var ankommen, besluttede man sig til at benytte denne. Den bragtes flot, hvorved den fik meget Vand over, men den kom dog heldig ud i Læ af Skibet, som nu atter var svajet og vendte Siden mod Land. Besætningen kom nu hurtig ned fra Rigningen og sprang, 5 Mand i Tallet, i Redningsbaaden, som derefter heldigt bragte dem

i Land Kl. 6 Eftermiddag. Det strandede Skib var Skonnerten »Joseph« af Ost-Rhauderfeh, paa Rejse fra Porsgrund til Papenburg med Trælast. Skibet var sprunget læk og flød paa Lasten, hvorfor det maatte landsættes. —

Den 13. Januar 1906 om Eftermiddagen Kl. 4 $\frac{1}{2}$ telefoneredes der fra Stationen Veirs, at en Skibsbaad med Besætning drev udenfor Kysten, og at Redningsbaaden derfra var gaaet ud, og senere meddeltes det, at Redningsbaaden var vendt tilbage, uden at kunne finde Baaden i det herskende Mørke. Da Vinden var sydlig, blev der da fra Stationen Nymindegab udsendt dobbelt Vagt for at holde Udkig efter Skibsbaaden, men Vagten bemærkede intet til denne. Næste Dag modtoges Telefonmeddelelse nordfra fra Stationen Bjerregaard om, at Skibsbaaden nu var set der, og da den drev Syd efter, formentes det, at den vilde lande omkring ved Nymindegab. Redningsmandskabet gav hurtigt Møde Kl. 10 Formiddag, og det meldtes da, at



Wyl Fyrskib strandet ved Nymindegab.

Skibsbaaden saas ud for Nymindegab, $\frac{1}{4}$ Mil fra Kysten, stadig i Drift sydefter. Man satte sig hurtigst i Bevægelse med Redningsbaaden og medtog Raketapparaterne for det Tilfælde, at Skibsbaaden selv skulde forsøge Landing. Med al mulig Hast kørtes Syd efter, men naaede ikke Skibsbaaden førend paa Kjærgaard Strand, og den laa da kun 1000 Alen fra Land og holdtes med Stævnen ret imod Søen. Vinden var vestlig, og imellem Bygerne blæste det ikke videre, men Søen var i et voldsomt Oprør. Redningsbaaden sattes hurtigst muligt i Vandet, og skønt den fik nogle svære Overhalinger, lykkedes det dog at komme over Revlerne og ud til Skibsbaaden Kl. 1 Eftermiddag. Denne var aldeles fuld af Folk, som var mer eller mindre forkomne, hvorhos der i Baaden var en død Fyrbøder, som $\frac{1}{2}$ Time tidligere var omkommen af Kulde. Efter en Del Besvær kom de alle, ialt 16 Mand og den døde Fyrbøder, over i Red-

ningsbaaden. De blev forsynede med Redningsbæiter, som var medtagne, og fordelte saa godt som muligt i Baaden, hvorefter de paa roet af de 6 forreste Aarer holdt mod Land. Paa yderste Revle blev Baaden indhentet af en voldsom Braadsø, som fyldte den aldeles, og det saa ud, som om den ikke vilde hæve sig igen, men det varede kun kort, saa hævede den sig og lænsede forholdsvist hurtig. Ogsaa over den næste Revle fik Baaden Braadsøer, men Landingen foregik heldig. Det erfarede nu, at Besætningen hørte til Dampskibet »Iris« af Bergen, som paa Rejse fra New Orleans til Esbjerg med Oliekager, var strandet paa Horns Rev 2 Dage i Forvejen. De var blevne om Bord til den næste Dags Morgen Kl. 3 $\frac{1}{2}$, da Skibet brødes midt over. Alt skylledes væk fra Dækket, og Baadene blev sønderslaaede med Undtagelse af den Baad, hvori de saa alle gik, og de maatte forlade Skibet uden at faa medbragt andre Levnedsmidler end nogle Frugtdaaser. de roede indefter for at søge Land, men da Brændingen var saa svær, vovede de ikke at gøre Forsøget med den af Folk overfyldte Baad, og de holdt det da gaaende udenfor Kysten, indtil Redningsbaaden kom og optog dem. I den lange Tid havde de af Regn og Søvand gennemblødte Søfolk, af hvilke især Fyrbøderne var i en meget mangelfuld Paaklædning, siddet stuvede sammen i den lille Baad uden Plads til at røre sig og saa godt som uden Proviant. Intet Under derfor, at de var meget udmattede og forkomne, da de i den lange Tid i den barske Aarstid havde lidt frygteligt af Regn, Blæst, Kulde, Mangel paa Hvile og tildeels af Sult. De blev hurtigst bragt op til Kjærgaard, hvor de fik den nødvendige Forplejning. Mand-

skabet ved Nymindegab modtog af Regeringen en Ekstrabelønning som Paaskønnelse af dets Færd.

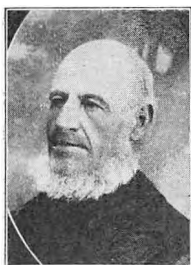
Af de Mænd, der har været ansatte ved Stationen Nymindegab kan nævnes følgende:



Poul Ole Johnsen Høy blev ansat som Opsynsmand den 1. Juni 1863 og beklædte denne Plads til den 1. September 1884, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 23. Marts 1904. Han har deltaget 3 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparaterne i Redningen af 58 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Pedersen blev ansat som Baadmand den 1. November 1864 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1896, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 6 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 94 skibbrudne. Han døde 1921. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Jens Jensen Schmidt blev ansat som Baadmand den 1. December 1874 og tog paa Grund af Alder sin Afsked den 1. Oktober 1901. Han har deltaget 5 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 52 skibbrudne. Han døde 1914. Han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



John Jensen Høy blev ansat som Baadmand den 1. August 1873 og blev Opsynsmand den 1. September 1884, fra hvilken Stilling han tog sin Afsked paa Grund af Alder i 1923. Han har deltaget 6 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 74 skibbrudne. Han er dekoreret med Jubilæumsmedaljen, Fortjenstmedaljen i Sølv og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Niels Jensen Høy blev ansat som Baadmand den 1. September 1874 og blev Baadformand den 1. Oktober 1892, fra hvilken Stilling han tog sin Afsked paa Grund af Alder i 1922. Han har deltaget 7 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 77 skibbrudne. Han er dekoreret med Jubilæumsmedaljen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Marius Jensen Høy blev ansat som Baadmand den 1. April 1882 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1923 paa Grund af Alder. Han har deltaget 6 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 66 skibbrudne.

Stationen Hennegaard

blev oprettet som Raketstation ved Redningsvæsenets Organisation i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat. I 1883 opførtes et Hus til Opbevaring af Apparaterne.

Stationens første Opsynsmand var Proprietær *Gotfred Rauhe*, Dbmd., der var ansat fra 12. August 1851 til 1. April 1871, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Betjeningsmand *Andreas Rauhe*, som beklædte Stillingen til sin Død den 18. April 1892. Betjeningsmand *Thomas Jensen* blev derefter Opsynsmand til sin Død den 9. December 1904, hvorefter Betjeningsmand *Niels Andreas Jensen* tiltraadte Pladsen, som han endnu beklæder.

Skønt Stationen Hennegaard skriver sig fra Redningsvæsenets første Dage, har den ikke spillet nogen videre Rolle med Hensyn til Redning af skibbrudne, idet der kun har fundet 2 Redningsforetagender Sted ved Stationen, nemlig den 7. Oktober 1860 ved Galiot »Ane Johanne« af Papenburg, hvorved 5 Mand reddedes ved Raketapparatet og den 31. December 1922 ved Dampskibet »Finkenwäder« af Cuxhafen, hvorved 12 Mand reddedes, ligeledes ved Raketapparatet. Desuden har Apparaterne i 25 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Stationen Veirs

blev oprettet som Raketstation i Henhold til Lov af 17. Marts 1882, og samme Aar opførtes et Opbevaringshus for Raketapparaterne. I Følge Lov af 1. April 1887 uvidedes Stationen til ogsaa at være Baadstation, og der opførtes et Baadhus, ligesom der ankom en ny, paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen. Den 15. December 1888 kæntrerede Redningsbaaden under en Øvelse, hvorved en af Mandskabet omkom.

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged *Niels Christensen Graungaard*, der beklædte Stillingen fra 1. September 1882 til 1. Juli 1892, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han efterfulgtes af Baadformand *Hans Bloch*, som beklædte Stillingen til sin Død den 21. Februar 1922 og efterfulgtes af Baadmand *Jakob Bloch*.

Ved Stationen Veirs har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

13—1	1905. Tjalk »Hooghammen« af Sappermeer ..	1	Mand reddet, Redningsb.
2—1	1909. Dampskib »Fulda« af Nordenham	9	— — —
3—12	1917. Kutter »Maria« af Rotterdam	4	— — —
3—11	1922. Fiskerfartøj »Fanny« af Esbjerg	3	— — —
6—12	— Fiskerfartøj »Karoline« af Esbjerg	3	— — —

Der er saaledes ved Stationen Veirs ialt reddet 20 skibbrudne, alle med Redningsbaaden. Desuden har Stationens Apparater i 11 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at være benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen ansatte Mænd maa nævnes:



Hans Nielsen Bloch blev ansat som Betjeningsmand ved Stationens Oprettelse og blev Baadformand, da Stationen uvidedes til Baadstation. I 1892 blev han Opsynsmand, hvilken Stilling han beklædte til sin Død den 21. Februar 1922. Han havde deltaget 3 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 14 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Stationen Blaavand

blev oprettet da Redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet Raketapparat, og der ankom en i København bygget Redningsbaad, ligesom der opførtes et Baadhus, som blev ombygget i 1886. I 1884 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og den ældre Baad blev da ført til Bistationen Svenske Knolde. I 1893 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, hvilken endnu findes ved Stationen, den tidligere Baad blev ligeledes afgivet til Stationen Svenske Knolde. Da Stationen Esbjerg blev oprettet i 1907, blev Stationen Blaavands Redningsbaad midlertidig anbragt ved Esbjerg, og Svenske Knoldes Baad førtes til Blaavand, men da den nye Redningsbaad til Esbjerg i 1908 var bleven færdig, indtog de 2 midlertidig anbragte Baade deres tidligere Stationer.

I Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1876—77 blev der oprettet en Bistation ved Stationen Svenske Knolde, og i Foraaret 1877 ankom der en ved Stationen Skagen udskiftet Redningsbaad, der havde været paa dette Sted siden 1850. Der blev i 1877 opført et Baadhus, der blev udvidet og delvis ombygget i 1893. I 1884 ankom den ved Stationen Blaavand udskiftede Redningsbaad, og den ældre Baad blev solgt. I 1888 ankom en udskiftet Redningsbaad fra Stationen Rindby, hvor den havde været siden 1868, og den tidligere Baad solgtes ved Auktion. Endelig ankom i 1893 den ved Stationen Blaavand udskiftede Baad, bygget 1884, og i 1920 ankom en Redningsbaad fra Sæby, den tidligere Baad blev solgt ved Auktion.

Den 1. Oktober 1902 oprettedes paany en under Stationen Blaavand hørende Bistation, nemlig Stationen Blaavandshuk, og der ankom en paa Orlogsværftet nybygget 35 Fods Redningsbaad, forsynet med Sænkekøl og Ballastkasse, hvilken Baad endnu findes ved Stationen. Der opførtes samme Aar et Baadhus til Opbevaring af Baad og Materiel.

Den første Opsynsmand ved Stationen Blaavand var Gaardejer *Jens Simonsen*, og han beklædte Pladsen til den 1. Januar 1864, da han fratraadte paa Grund af Alder og efterfulgtes af Gaardejer *Peder Berthelsen*. Denne var Opsynsmand til sin Død den 3. Juni 1907, og Gaardejer *Poul Sørensen Thøstesen* blev derpaa Opsynsmand, hvilken Stilling han endnu beklæder.

Ved Stationen Blaavand har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

18—8	1854.	Brig »Courier de Marseille« af Rouen ..	8	Mand	reddet,	Redningsb.
2—1	1855.	Skonnertbrig »Mathilde« af Elbing	5	—	—	—
1—8	1858.	Galease »Catharina Margrete« af Lemvig	1	—	—	—
11—10	—	Galease »Let« af Ringkøbing	3	—	—	—

7—11	1859.	Smakke »Catharina Cornelia« af Uretorp	4	Mand reddet, Redningsb.
4—10	1860.	Brig »Paladin« af Sandefjord	7	— — —
20—11	1861.	Kuf »Aqvarius« af Veendam	6	— — —
28—10	1862.	Skonnert »Pouline« af Barsel	6	— — —
31—10	—	Skonnert »Pax« af Blankenese	5	— — —
7—8	1864.	Skonnert »Zitei« af St. Valery	6	— — —
6—2	1868.	Brig »Franciska« af Stettin	9	— — —
28—9	—	Sk. »Elisabeth Brady« af Sunderland	4	— — —
21—10	1874.	Galiot »Ema« af Sønderho	4	— — —
25—10	—	Barkskib »Alfonso« af Porsgrund	13	— — —
21—7	1877.	Barkskibet »Hoppet« af Raumo	9	— — —
22—8	1878.	Kutter »Herald« af Hull	5	— — —
1—11	1880.	Brig »Memoranda« af Tvedestrand	9	— — —
4—11	—	Kutter »Ruby« af Hull	5	— — —
9—12	1881.	Kutter »Æga« af Esbjerg	4	— — —
26—8	1882.	Skonnert »Catharina« af Jemgum	5	— — —
27—5	1884.	Kutter »Loyal« af Hull	12	— — —
6—10	1896.	Evert »Aurora« af Finkenwärder	3	— — —
8—4	1899.	Dampskib »Ruby« af Hull	5	— — —
10—12	1903.	Skonnert »Konfid« af Hooksand	4	— — —
30—10	1911.	Fiskerkutter »Emanuel« af Esbjerg	4	— — —
7—11	—	Fiskerfartøj »Brandenburg« af Emden	13	— — —
27—2	1915.	Fiskerfartøj »Debora« af Esbjerg	3	— — —
15—7	1917.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	— — —
19—7	—	1 — —	2	— — —
22—11	1919.	Fiskerfartøj »Anna Johanne« af Esbjerg	3	— — —
29—11	—	Fiskerfartøj »Astrid« af Esbjerg	2	— — —
15—3	1920.	Fiskerf. »Ludvig Christensen« af Esbjerg	3	— — —
28—3	1925.	Fiskerfartøj »Emanuel« af Skagen	3	— — —

Der er saaledes ved Stationen Blaavand ialt reddet 177 skibbrudne, alle med Redningsbaaden. Desuden har Apparaterne i 72 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Blaavand forefaldne Redningsforetagender fremsættes her Beretning om følgende:

Den 6. Februar 1868 Fmd. Kl. 10 meldtes det, at der var strandet et Skib Nord for Horns Rev $\frac{3}{4}$ Mil fra Stationen. Da det blæste en meget haard Paalandsstorm, blev Redningsmandskabet og Hestene tilsagt til hurtig Møde, men det var paa Grund af Højvande umuligt at komme langs Stranden, og der maatte derfor køres gennem Heden og Klitterne. Ved Middagstid ankom Raketapparaterne til Strandsstedet, og der affyredes 3 Raketter efter hverandre, men ingen af dem kunde naa ud til Skibet, som stod ca. 150 Favne fra Land, og Affyringen maatte ske fra Klitterne, da Højvandet umuliggjorde Affyring paa Stranden. Noget efter ankom Redningsbaaden, og Mandskabet gav sig da trods de høje Braadsøer i Færd med at sætte den ud, men det mislykkedes. I flere Timer blev der nu arbejdet ufortrødent paa at faa Redningsbaaden sat ud, men det lykkedes ikke, og om Eftermiddagen Kl. 5 var Mandskabet da saa udmattet, at det ikke kunde mere. Opsynsmanden rettede Opfordring til de tilstedeværende Søfolk, om de ikke vilde gøre et Forsøg, men de nægtede det, og Opsynsmanden prøvede da atter paa at opnaa Forbindelse med Raketapparaterne, og der affyredes 4 Raketter, men altsammen uden Resultat. Redningsmandskabet forlod saa Strandsstedet Kl. 7 Emd., medens Op-

synsmanden blev ved Raketapparaterne, men Kl. 10 mødte Mandskabet igen, efter at have faaet tørre Klæder paa samt noget at styrke sig paa, og der blev atter gjort Forsøg paa at bringe Redningsbaaden ud, men det mislykkedes paany. Endnu en Gang gik man saa til Raketapparaterne, og denne Gang naaede Raketten Skibet, men de skibbrudne kunde ikke faa fat i Linen. Ved Totiden om Natten besluttede Mandskabet sig til at gøre et nyt Forsøg med Redningsbaaden, men denne var ved det sidste Forsøg drevet saa langt Syd paa, at den maatte læsses paa Vogn og køres et passende Stykke til Luvart af Skibet. Efter store Anstrengelser lykkedes det nu at bringe Baaden saa nær ud til Skibet, at Ankeret kunde kastes, og der opnaaedes Forbindelse med et Kastedræg. Det lykkedes at faa hele Besætningen, 9 Mand, heldig i Redningsbaaden, hvorefter Ankertovet kappedes, og Redningsbaaden landede heldig Kl. 4 om Morgen. Det strandede Skib var Briggen »Franciska« af Stettin paa Rejse fra Sunderland til Barcelona med Kul. Regeringen tilstod Redningsmandskabet en Ekstrabelønning for denne Virksomhed.

Den 21. Juli 1877 Emd. Kl. 8¹/₂ blev det meldt til Stationen, at der var strandede et Skib paa Horns Rev, og da det blæste en Storm med høj Sø, blev Redningsbaaden hurtig gjort klar. Da den kom til Stranden og var kørt i en passende Afstand til Luvart for Skibet, som stod $\frac{1}{4}$ Mil fra Land, blev det forsøgt at ro den ud til Skibet, men det mislykkedes, og den drev i Læ. Atter kørtes den op til Luvart og sattes ud, men det gik paa samme Maade. Opsynsmanden gik nu tredje Gang selv ud med Baaden, som ved de foregaaende Forsøg havde faaet Roret beskadiget og maatte styres med en Aare, og efter megen Besvær naaede Baaden ud til Skibet og optog dettes Besætning, som førtes heldig i Land Kl. 5 Emd. Det strandede Skib var Barkskibet »Hoppet« af Raumo paa Rejse fra Hamburg til Raumo i Ballast.

Den 7. November 1911 strandede paa Horns Rev Fiskerfartøjet »Brandenburg« af Emden. Skibet var forsynet med Hjælpemaskine, og det var et temmeligt nyt Fartøj. Kort Tid i Forvejen var det med 13 Mands Besætning udgaaet paa Sildefiskeri i Nordsøen, men var bleven overfaldet af Storm, og Skibet havde lidt meget. Saa godt som alle Sejlene var blæst bort, og Fartøjet havde faaet megen oven Bords Skade. Navnlig havde den sidste haarde Storm været slem ved Skibet, og i flere Dage havde dette drevet hjælpeløst omkring og nærmede sig stadig den jyske Kyst. Den 7. November var Besætningen saa udmattet, at den ikke kunde mere, og da det indsaas, at Stranding var uundgaelig, styredes der efter Land. Straks paa Formiddagen saa Personalet paa Blaavandshuk Fyr, at Skibet kom sejlende ind paa Horns Rev med tilsat Nødflag, og da man kunde skønne, at Stranding var uundgaelig, og at Besætningen var i stor Fare, blev der straks telefoneret til Redningsvæsenet om at komme med Redningsbaaden. Det blæste da en haard Storm fra Vest, og der gik høj Braadsø. Blaavandshuk Redningsbaad kom hurtig til Stranden, og det kunde da skønnes, at Fartøjet var kommen til Ankers ude paa et af de farligste Steder af Horns Rev, nemlig paa »Ulven«, hvor Braadsøen var særlig høj. Der var over $\frac{1}{2}$ dansk Mil at ro lige mod den haarde Storm og den voldsomme Sø, men Redningsmandskabet gav sig med god Vilje til Arbejdet, og efter omtrent halvtredje Times anstrengende Roning lykkedes det at arbejde Baaden ud til Skibet, i hvis Nærhed der blev ankret. Men nu skete det, at Fartøjet samtidig sprængte sine Ankerkæder, og det var vanskeligt for Redningsbaaden at faa Forbindelse med det. Det lykkedes dog, men det var umuligt at komme ind til Skibet paa Grund af den voldsomme Sø. Den strandede Besætning maatte da springe i Søen en for en med en Line om Livet og blev saaledes gennem Braadsøen halet til Redningsbaaden, hvor kraftige Arme var beredt til at modtage dem

og hale dem ind. En af Folkene tog, da han sprang over Bord, Linen et Par Gange om den ene Arm for at holde bedre fast, men der kom da netop en voldsom Braadsø Tampen af Linen var fast i Redningsbaaden, og Linen var ogsaa fast om Bord, saa at denne, da Braadsøen kastede Redningsbaaden bort, totnede op, og den ulykkelige Mand fik derved Armen brækket, men han blev dog heldig reddet, og efter en Tids besværligt Arbejde lykkedes det at redde alle 13 Mand, men de var da ogsaa yderst forkomne. Først Kl. 5 om Eftermiddagen naaede Redningsbaaden til Land med den strandede Besætning. For denne smukt udførte Daad modtog Redningsbaadens Besætning Emile Robins Legatpræmie for det paagældende Aar, og den tyske Kejser tildelte hver af Baadmændene en Pengebelønning paa 40 Kr., medens Stationens Opsynsmand og Baadformand fik en smuk dobbelt Marinekikkert, i hvis Fouderal var anbragt en Plade med indgraveret Tak fra Kejseren for den smukke Redningsdaad.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Redningsstationen Blaa vand, kan nævnes følgende:



Ole Jessen blev ansat som Baadmand den 1. November 1856 og blev Baadformand den 1. November 1870, hvilken Stilling han beklædte til den 1. April 1891, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 17. Januar 1898. Han deltog 18 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 117 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Bertelsen blev ansat som Opsynsmand den 1. Januar 1864 og beklædte denne Stilling til sin Død den 3. Juni 1907. Han har deltaget 15 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 97 skibbrudne, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Jens Søren Mortensen blev ansat som Baadmand den 1. Juli 1873 og avancerede til Formand den 1. April 1891, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1905, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 20. December 1910. Han har deltaget 12 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 78 skibbrudne.



Henrik Hansen blev ansat som Baadmand den 1. November 1870 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1905 paa Grund af Alder. Han har deltaget 10 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 61 skibbrudne. Han døde 1923.



Jes Hansen blev ansat som Baadmand den 1. November 1866 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1905 paa Grund af Alder. Han har deltaget 13 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 86 skibbrudne. Han døde 1917.

De 3 sidstnævnte Mænd har som Paaskønnelse af deres Virksomhed modtaget Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



Klemmen Nielsen Karstensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1885 og avancerede til Baadformand den 1. Oktober 1905. Paa Grund af Alder tog han sin Afsked den 1. Oktober 1922. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 44 skibbrudne.

Stationen Esbjerg

blev oprettet i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1907—08, og der blev i 1907 opført et Hus til Opbevaring af Redningsbaaden. I Juli 1907 anbragtes Stationen Blaavands Redningsbaad midlertidig ved Esbjerg, indtil der i September 1908 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, 35 Fod lang, og af en noget anden Konstruktion end de andre Redningsbaade.

I 1922 ankom en Motorredningsbaad, der var bygget paa Orlogsværftet. Dens Længde er 11,5 m, den har en 25 HK. Motor, hvormed den kan løbe en l'art af 6,4 Knob. Den tidligere Baad blev overdraget Orlogsværftet for 2000 Kr.

Stationens første Opsynsmand blev Havneingeniør Leopold Christian Theodor von Barner, der ansattes 1. Januar 1907. Opsynsmanden benævnedes Disponent, idet ikke alene Esbjerg, men ogsaa Stationerne Veirs, Blaavand, Rindby og Sønderho med Hensyn til Virksomhed i visse Retninger var ham underlagte.

Den 1. September 1925 afskedigedes Barner paa Grund af Bortrejse. Stillingen som Disponent blev derfor ophævet, og Havneassistent Anders Peter Larsen ansattes som Opsynsmand.

Ved Stationen Esbjerg har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

22—11 1914.	Dampskib »Nygaard« af Bergen	.....	31	Mand	reddet,	Redningsb.
29—11 —	Samme Skib	.....	5	—	—	—
13—9 1916.	Fiskerkutter »Zion« af Esbjerg	.....	3	—	—	—
13—9 —	— »Skandia« af do.	.....	2	—	—	--
20—4 1919.	— »Anne« - -	.....	5	—	—	—
1—11 1922.	— »Ingrid« - -	.....	2	—	--	—
21—12 —	— »Bries« - -	.....	3	—	—	—
11—9 1924.	— »Grethe« - -	.....	4	—	—	—

Der er saaledes ved Stationen Esbjerg reddet ialt 55 skibbrudne, alle med Redningsbaaden. Desuden har Stationens Redningsapparater i 14 Tilfælde været i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne. —

Af forannævnte Redningsforetagender fremsættes her Beretning om et enkelt:

Den 21. December 1922 Kl. 4 Fm. blev der af Fyrmesteren paa Blaavandshuk Fyr telefoneret til Opsynsmanden ved Stationen Blaavand, at der saas Nødblus VSV. for Fyret, formentlig paa Ulvetænderne. Da det blæste en stiv sydlig Kuling, blev Mandskabet med Transporthestene tilsagt, og der sendtes en Mand afsted med Signalaraketter for at tilkendegive de skibbrudne, at Nødblussene var observeret.

Kl. 5¼ Fm. blev Redningsbaaden ved Station Blaavandshuk sat i Bevægelse, og et Stykke SO. for Blaavandshuk blev den Kl. 6¼ bragt flot og roet ud efter det

strandede Skib, fra hvilket der hele Tiden var bemærket Nødblus. Kl. 7 $\frac{1}{2}$ forsvandt disse pludselig.

Da Redningsbaaden var kommen ud i Nærheden af Strandingen, formaaede Mandskabet ikke at ro længere. Der blev derfor kastet Anker, men paa Ankerpladsen brød Søen stadig hen over Baaden. Under Forsøget paa at lette igen, kom imidlertid to af Mandskabet til Skade med Fingrene, og Redningsbaaden maatte da gaa til Land, for at de to Mand kunde komme under Lægebehandling. Kl. 11 Formiddag var Redningsbaaden da ved Land.

Mandskabet var ganske gennemblødt og i høj Grad forkommet. Efter et kort Ophold gav det sig sammen med de Mænd, der var antaget i Stedet for de tilskadekomne, i Lag med at læsse Redningsbaaden paa Vogn. Et Stykke SO. efter sattes den atter i Vandet Kl. 12.45 og blev paany roet ud efter det strandede Skib. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Emd. signaliserede Fyret, at de skibbrudne var reddet af Esbjerg Redningsbaad. Blaavandshuk Redningsbaad holdt derefter til Land og transporteredes tilbage til Stationen, hvor alt bragtes i Orden. Mandskabet hjemsendtes Kl. 4 Em.

Ved Stationen Esbjerg modtoges Kl. 4 Fmd. Melding fra Blaavandshuk Fyr om Strandingen, og at Blaavandshuk Redningsbaad var i Færd med at gaa ud. Vind og Sø var paa det Tidspunkt dog saaledes, at der ikke mentes at kunne være Fare for Besætningen.

Kl. 9 $\frac{1}{4}$ Fmd. meldte imidlertid Blaavand Radio, at man kunde skønne, at Blaavandshuk Redningsbaad ikke formaaede at ro op til det strandede Skib. Man bestemte sig derfor til at sætte Esbjerg Redningsbaad i Virksomhed. Mandskabet blev tilsagt, ligeledes Besætningen paa Redningsdamperen »Dana«, og sidstnævnte Redningsbaad sejlede da, alene ved Anvendelse af sin Motor, ud til Farvandet udfor den nye Trafikhavn. Her toges den paa Slæb af »Dana«, som umiddelbart efter afgik til Strandingsstedet. — Kl. ca. 12 $\frac{1}{2}$ Formiddag var »Dana« udfor Strandingsstedet »Ulven«, liggende i en Afstand af ca. 32 km. ad Søvejen fra Esbjerg Havn. Redningsbaaden forlod da »Dana« og sejlede ved Motoren alene ind til det strandede Fartøj.

I Nærheden af dette blev der ankret, men da det her viste sig umuligt for Strøm og Vind at manøvrere Baaden ind mod Skibet, bestemte man sig til atter at lette Anker. Dette maatte imidlertid have faaet fat paa en Vragstump eller noget lignende, og da det ikke kunde blive klar heraf, maatte Ankertrossen kappes. Alene ved Anvendelse af Skruen naaede Redningsbaaden dernæst 2 Gange hen paa Siden af Skibet, som paa dette Tidspunkt var ved at gaa ned og saa godt som intet Læ ydede. Det lykkedes Bjergningsbaaden at faa første Gang een og anden Gang to af Fartøjets 3 Mand store Besætning taget om Bord. — Redningsbaaden gik derefter atter ud til »Dana«, hvor den lagde til Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Emd. Faa Minutter efter, at Redningsbaaden havde forladt Skibet, sønderlages dette af en voldsom Sø og forsvandt.

»Dana« tog Redningsbaaden paa Slæb ind til Esbjerg Havn; her indtraf den Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Em. og sattes i Hus.

Det strandede Skib var Fiskekutter »Bries« af Esbjerg, ført af Skipper Therkelsen. Grunden til Strandingen maa tilskrives Storm. —

Stationen Rindby

blev oprettet som Baadstation alene i Henhold til Lov af 23. Januar 1862, og der opførtes i 1862 et Baadhus der blev ombygget i 1888. Stationens første Redningsbaad byggedes af Skibsbygmester Bonnesen. Den var af Jernplader, men viste saadanne Mangler, at den i 1865 førtes til København for at forandres. Stationen sattes da midlertidig ud af Virksomhed, og Mandskabet afskedigedes. I 1868 ankom en ved Stationen Tversted afløst Redningsbaad, hvilken oprindeligt havde været ved Klitmøller. Ved Lov af 1. April 1887 blev Stationen udvidet til ogsaa at være Raketstation. I 1888 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen, den ældre Baad blev afgivet til Stationen Svenske Knolde. Under en Øvelse den 3. Juli 1863 kæntrede Redningsbaaden, hvorved 2 af Mandskabet omkom.

Stationens første Opsynsmand var Skibsfører *H. H. Nielsen*, der beklædte Stillingen fra 1. December 1862 til 28. November 1865, da Stationen midlertidig nedlagdes. Han efterfulgtes af Baadformand *P. P. Mathiasen*, der beklædte stillingen til den 18. December 1875, da han afskedigedes paa Grund af en ham overgaaet Straf. Derefter blev fhv. Skibsfører *Christian H. Nielsen*, Dbmd., Opsynsmand indtil 1. Oktober 1894, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed og efterfulgtes af Baadformand *Hans Nielsen Sørensen*, der var Opsynsmand til sin Død den 11. Maj 1897. Fhv. Skibsfører *Mathias Nielsen Mortensen* blev derpaa Opsynsmand, og han beklædte Stillingen til 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af fhv. Styrmand *Jens Marius Svendsen*, der endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Rindby har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

26—8	1871. Skonnert »Columbus« af Twielenfleth....	6	Mand reddet, Redningsb.
6—11	1877. Galease »Johann Carl« af Finkenwärder	3	— — —
19—12	1881. Skonnert »Angela« af Papenburg	6	— — —
7—10	1885. Brig »Der Schwan« af Lübeck	7	— — —
13—10	1905. Galease »Norden« af Baltrum	3	— — —
16—11	1923. Skonnert »Vadder Victor« af Bremen	5	— — —

Der er saaledes ved Stationen Rindby reddet ialt 30 skibbrudne, alle med Redningsbaaden. Desuden har Stationens Apparater i 20 Tilfælde været i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af ovennævnte Redningsforetagender fremsættes her Beretning om et enkelt af disse:

Den 13. Oktober 1905 Fmd. Kl. 10 meldtes det til Stationen, at der var strandet et Skib, og at dette havde hejst Nødflag. Det blæste en Storm af NV. med meget haarde Byger og høj Sø paa Revlerne. Redningsbaaden gjordes hurtig klar og kørtes til Strandingsstedet, hvor den ankom Kl. 11 og bragtes flot. Efter en Del Besvær naaede den ud til Skibet, som stod ca. 200 Alen fra Land, og fik Besætningen, 3 Mand, der var meget forkomne, optaget og derefter heldig bragt til Land. Det strandede Skib var Galease »Norden« af Baltrum paa Rejse fra Neuenfelde til Esbjerg med Hvede. Som Paaskønnelse for denne Virksomhed tildelte den tyske Regering Redningsmandskabet en Ekstrabelønning, og Opsynsmanden fik en smuk Marinekikkert.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Rindby, kan nævnes følgende:



Christian Hansen Nielsen blev ansat som Opsynsmand den 18. December 1875 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1894, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han døde 1913. Han har deltaget 3 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 16 skibbrudne og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Søren Mathiesen blev ansat som Baadmand den 1. December 1862 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1897 paa Grund af Alder. Han døde 1917. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 22 skibbrudne, og han var dekoreret med Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



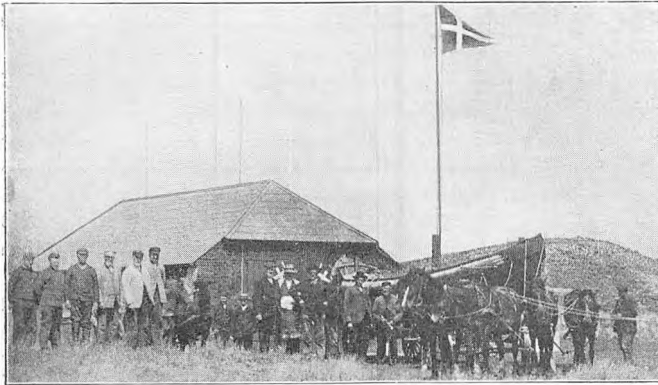
Jens Madsen Jensen blev ansat som Baadmand den 1. April 1868 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1906 paa Grund af Alder. Han døde 1908. Han har deltaget 5 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 25 skibbrudne, og var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Redningsvæsenets Jubilæumsmedalje.



Peder Clausen Sørensen blev ansat som Baadmand den 1. Juli 1871 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1906 paa Grund af Alder. Han har deltaget 5 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 25 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Søren Jensen Lauridsen blev ansat som Baadmand den 1. August 1873, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktober 1913, da han tog sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han døde 1921. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 19 skibbrudne, og han var dekoreret med Jubilæumsmedaljen.



Sønderho Redningsstation.

Stationen Sønderho

blev oprettet som Baadstation alene i Henhold til Lov af 1. April 1887, og der blev i 1887 opført et Baadhus. I Oktober s. A. ankom en ny, paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen.

Stationens første Opsynsmand var fhv. Skibsfører *Jens Nielsen Jensen*, der beklædte Stillingen fra 1. Oktober 1887 til 1. Oktober 1900, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadformand *Jes Sonnichsen Frederiksen*, som beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadmand *Jes Peter Sonnichsen*.

Ved Stationen Sønderho har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

12—11 1891. Barkskib »Mary Ann« af Sundsvall	....	10	Mand reddet, Redningsb.
9—12 1895. Brig »Agnes« af Göteborg	.....	8	— — —
5—1 1903. Dampsk. »Koldinghus« af Esbjerg	.....	50	— — —
16—5 1904. Fiskerkutter »Emanuel« af Esbjerg	....	4	— — —
21—8 1906. Af Kystens Beboere	.....	2	— — —
31—8 1908. Dampskib »Schlei« af Hamburg	.....	5	— — —
3—12 1909. Jagt »Mette« af Sønderho	.....	2	— — —
6—11 1911. Af Kystens Beboere	.....	2	— — —
24—11 1915. Fiskerfartøj »Anna« af Esbjerg	.....	3	— — —
23—10 1918. En tysk Flyvemaskine	.....	2	— — —
27—8 1919. Fiskerfartøj »Vagn« af Esbjerg	.....	2	— — —

Der er saaledes ved Stationen Sønderho reddet ialt 90 skibbrudne, alle med Redningsbaad. Desuden har Stationens Apparater i 15 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af ovennævnte Redningsforetagender gives herved Beretning om et:

Den 31. August 1908 Fm. Kl. 10 $\frac{1}{2}$ blev der fra Redningsvæsenets Disponent i Esbjerg telefoneret, at der var indgaaet Telefonmeddelelse fra Manø om, at et Dampskib var strandet der i Nærheden, og ved at anstille Undersøgelse viste det sig ogsaa rigtigt. Skønt der ikke var hejst Nødsignal paa Skibet, mente Disponenten, at det var rettest, at Redningsbaaden gik ud, og der gik da Bud til Mandskabet, som hurtigt kom til Stede, og Kl. 12 Middag sattes Redningsbaaden ud.

Det var Bygevejr med ustadig Luft af Vest, og Søen var urolig. Da Baaden var kommen klar af Land, rejstes Masten, og Sejlene tilsattes og Kursen sættes ud efter mellem de mange Grunde. Der løb en stærk Strøm, som jævnlig førte Baaden ned mod Grundene, saa at der maatte vendes mange Gange. Det viste sig snart, at der var meget længere til Strandingsstedet end oprindeligt antaget, idet Skibet stod paa et Rev, der strakte sig Nord ud fra Romø Strand ca. 3 Mil fra Sønderho, saa det var en lang Vej, og Mandskabet maatte bruge Aarerne det meste af Vejen tillige med Sejlene. Endelig naaede man Kl. 6¹/₂ Emd. Forbindelse med Skibet, og 5 Mand af dettes Besætning optoges i Redningsbaaden, hvorimod de tilbageværende 4 Mand foreløbig ikke vilde forlade Skibet. Redningsbaaden fra Romø kom nu ogsaa til Stede, men heller ikke i denne vilde de 4 Mand gaa. Redningsbaadene forlod da Skibet, og Sønderho Redningsbaad ankom tilbage til Stranden Kl. 9¹/₂ Aften. De tilbageværende 4 Mand blev den paafølgende Dag reddede af Romø Redningsbaad, idet Forholdene da havde forværret sig, og der var bleven hejst Nødflag om Bord. Det strandede Skib var Dampskibet »Schlei« af Hamburg, paa Rejse fra Aalborg til Esbjerg med Cement. Som Paaskønnelse for denne Virksomhed tildelte den tyske Kejser Opsynsmanden og Baadformanden den prøjsiske Røde-Ørns Medalje i Guld, og det øvrige Mandskab Krone-Ordenens Medalje. —

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Sønderho, maa nævnes følgende, der alle har været ansatte siden Stationens Oprettelse den 1. Oktober 1887:



Jes Sonnichsen Frederiksen var først Baadformand, men blev den 1. Oktbr. 1900 Opsynsmand, hvilken Stilling han beklædte til 1. Oktbr. 1920, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde 1923. Han har deltaget 11 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 90 skibbrudne, og var dekoreret med den prøjsiske Røde-Ørns Medalje i Guld samt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Peder Brinch avancerede til Baadformand den 1. Oktober 1900, og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1912. Han har deltaget 8 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 83 skibbrudne, og var dekoreret med den prøjsiske Røde-Ørns-Medalje i Guld samt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Jes Sonnichsen Brinch tog sin Afsked den 1. Oktober 1912 paa Grund af Alder, og han har ligeledes deltaget 8 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 83 skibbrudne. Han var dekoreret med den prøjsiske Krone-Orden og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Redningsstationen Manø.

Stationen Manø

blev oprettet den 1. Oktober 1912. I Aarenes Løb har der flere Gange været fremsat Ønske om Oprettelsen af en Station, men Bevillingsmyndighederne havde hidtil ikke fundet Anledning til at imødekomme Ønskerne. Stationen blev bestemt til at forsynes med Redningsbaad alene, og denne, der er 1,25 m kortere end andre Baade, ankom fra Stationen Sæby. Betjeningen af Baaden er derfor kun 10 Mand.

Stationens første Opsynsmand var Toldassistent *Jesper With*, Dbmd., der tog sin Afsked den 1. Oktober 1924 paa Grund af Alder og efterfulgtes af Baadformand *Peder Hansen Nielsen*.

Ved Stationen har der kun fundet et Redningsforetagende Sted, nemlig Fiskerkutter »Valborg« af Fanø, der strandede den 20. April 1920, og hvorfra 2 Mand reddedes ved Redningsbaaden. Desuden har Apparaterne i 1 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Stationerne Juvre og Kirkeby

paa Romø indgik under det danske Redningsvæsen ved Genforeningen og traadte i Kraft den 1. Oktober 1920. Materiellet ved Stationerne, der havde bestaaet i mange Aar under det private tyske Redningsselskab i Bremen, var saa daarligt og mangelfuldt vedligeholdt, at det ikke var egnet til at overtages, derimod blev Baadhusene, som var opført i 1886 og 1888 overtaget, hver for 7500 Guldmark. De er af en anden Bygningsform end de paa Vestkysten af Jylland, de er betydeligt større og er forsynet med et Udkigstaarn.

Til Stationen Juvre ankom en Sænkekølsbaad fra Østerby, hvor den havde været siden 1915, den var forinden bleven underkastet et Eftersyn paa Orlogsværftet.

Til Stationen Kirkeby ankom en Sænkekølsbaad fra Grenaa Havn, hvor den havde været siden 1899, den var ligeledes forinden bleven underkastet et Eftersyn paa Orlogsværftet.

Til Opsynsmand ved Stationen Juvre blev udnævnt *Niels Thomas Nielsen*, som siden 1897 havde gjort Tjeneste under det tyske Redningsvæsen, senest som Baadformand. Han beklæder endnu Stillingen.

Til Opsynsmand ved Stationen Kirkeby blev udnævnt *Jens Christian Andersen*, som siden 1877 havde gjort Tjeneste under det tyske Redningsvæsen, senest som Baadformand. Den 1. Oktober 1923 søgte han sin Afsked paa Grund af Alder, og fra samme Dag ansattes Baadmand *Carl Madsen*.

Der har hverken ved Stationen Juvre eller Kirkeby fundet noget Redningsforetagende Sted, ved 2 Tilfælde har Redningsapparaterne ved Juvre været i Bevægelse, dog uden at blive benyttet til de paagældendes Redning.



En Redningsstation paa Romø.

Stationen Sæby

blev oprettet i Oktober 1911. Saaledes som andet Steds anført i denne Beretning blev der allerede i de første Aar af Redningsvæsenets Historie talt om Anbringelse af Redningsapparater ved Sæby, og der blev i 1858 bevilget 200 Rdl. til Anskaffelse af en synkefri Jolle. De aarlige Udgifter ved denne Jolles Betjening og Vedligeholdelse overtoges af Stedets Borgmester, idet hverken Staten eller Kommunen vilde have dermed at gøre. Men da nævnte Borgmester i 1867 afgik ved Døden, og Staten og Kommunen fremdeles nægtede at yde Hjælp, blev Baaden solgt ved Auktion. Senere blev der stiftet et privat Redningsselskab i Sæby, der blev støttet af Staten, men paa Finansloven for 1910—11 blev vedtaget Oprettelsen af en selvstændig Station.

Stationens første Redningsbaad, som var 1,25 m kortere end de almindelige Baade, ankom fra den da nedlagte Bistation Karred, og da Bistationen Madsbøl det følgende Aar blev nedlagt, kom Baaden derfra til Sæby, og den mindre Baad sendtes til den da oprettede Station paa Manø. I 1920 modtoges fra Orlogsværftet en 11 m Redningsbaad, efter at den havde gennemgaaet en Istandsættelse; den havde tidligere været anbragt ved Skagens Gren og Vesterø. Den tidligere Baad blev sendt til Eftersyn paa Orlogsværftet og senere anbragt ved Stationen Svenske Knolde.

Stationens første Opsynsmand var Fiskehandler *Andreas Jørgensen Mørk*, Dbmd., der tog sin Afsked den 1. Oktober 1921 paa Grund af Svagelighed og efterfulgtes af Baadformand *Johan Christian Hyttel*, der beklædte Stillingen til sin Død den 2. Maj 1923. Derefter blev Baadformand *Christian Frederik Strøm* Opsynsmand.

Ved Stationen Sæby har der kun fundet 2 Redningsforetagender Sted, nemlig den 1. April 1912, da der reddedes 2 Mand fra en af Stedets Fiskerbaade, og den 2. Marts 1916, da der reddedes 3 Mand fra Galease »Anna« af Nykjøbing, Jylland. Desuden har Redningsapparaterne i 6 Tilfælde været i Virksomhed uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Stationen Hals

blev oprettet den 1. August 1921. Der havde da i flere Aar været Redningsbaad paa Stedet, idet der den 28. September 1916 modtoges en med Motor forsynet mindre Redningsbaad, hvis Længde var 7,72 m, fra Stationen Østerby, og som blev overdraget den lokale Fiskeriforening til Brug ved Strandinger. Der blev opført et Baadskur af Træ paa Betonsokkel. Denne Redningsbaad viste sig dog ikke at være passende, og efter at det var besluttet, at der skulde oprettes en med Redningsbaad forsynet Station, ankom der i Juli 1921 en ny paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad. Baadskuret var forinden bleven udvidet. Den ældre Motorbaad førtes til København og blev senere anbragt ved Rønne.

Ved Stationens Oprettelse blev Fisker og Lodsvagt *Jørgen Peter Sørensen* ansat som Opsynsmand, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Stationen Hals har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

29—11 1923. Fiskerfartøj »Frem« af Hirshals	2	Mand reddet, Redningsb.
4—12 1924. Skonnert »Else« af Aalborg	3	— — —
20—2 1925. Motorjagt »Haabet« af Aalborg	2	— — —

Der er saaledes ved Hals ialt reddet 7 skibbrudne med Redningsbaaden. Desuden har Redningsbaaden i 9 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Stationen Fornæs

blev oprettet som Raketstation i Henhold til Lov af 23. April 1870. I 1883 opførtes et Opbevaringshus for Raketapparaterne.

Stationens første Opsynsmand var Fyrmester *P. Rydahl*, der var ansat fra Stationens Oprettelse den 1. August 1870 til 1. Oktober 1877, da han fratraadte efter egen Begæring og efterfulgtes af Betjeningsmand *Peder Jensen Bachmann*, der beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1893, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Derefter blev Betjeningsmand *Jens Pedersen Bachmann* Opsynsmand, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Stationen Fornæs har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

6—11 1876. Skonnert »Marie« af Løkken	4	Mand reddet, Raketapp.
12—11 1883. Skonnert »Paragon« af Fraserburgh	3	— — —
17—11 1893. Galease »Emil« af Halmstad	3	— — —
5—2 1895. En af Stedets Fiskerbaade	2	— — —
17—12 1908. Skonnert »Eden« af Marstal	1	— — —
23—1 1924. Fiskerfartøj »Agnes« af Grenaa	2	— — —

Der er saaledes ved Stationen Fornæs reddet ialt 15 skibbrudne med Raketapparaterne. Desuden har disse i 26 Tilfælde været i Bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Medens ovennævnte Redningsforetagender ikke frembyder noget af særlig Interesse, fremsættes her Beretning om den sørgelige Stranding af Barkskibet »Hiram« af Memel den 20. December 1876. Det blæste en orkanagtig Storm af ONO med Snefog, da der om Aftenen bemærkedes en Lanterne i Nærheden af Land $\frac{1}{4}$ Mil Nord for Fornæs Fyr. Der blev hurtig sendt Bud efter Redningsmandskabet, som i største Skynding bragte Apparaterne Nord efter, hvor man trods Snetyknin-gen kunde se, at Skibet var strandet og stod omtrent 100 Favne fra Land med Boven ind efter. Den først affyrede Raket naaede ikke ud til Skibet, men ved Lysningen fra den næste Raket kunde man se, at denne gik tværs igennem et af Sejlene. Stjertblokken med Udhalingsline blev paastukken Raketlinen og udhalet af de skibbrudne, hvorefter man udhalede den svære Redningstrosse, som ogsaa blev fastgjort om Bord, men der blev da ikke foretaget mere paa Skibet. Vejret tiltog i Voldsomhed, og det var umuligt for Redningsmandskabet at foretage noget, da man ikke vidste, hvad der var i Vejen om Bord. Ved Daggry, da Redningsmandskabet, som havde tilbragt hele den stormfulde Nat med tæt Snefog og haard Frost paa Stranden, paabegyndte Redningsforsøget paany, viste det sig, at Skibet var begyndt at skilles ad, og man saa, at en af Besætningen befandt sig 5 Favne

fra Skibet, hængende paa Redningstrossen i en Strop, som var dannet af Udhalingslinen, der var kappet. Et Øjeblik efter kappedes Redningstrossen om Bord, og den paagældende Mand styrtede i Havet, hvor han straks blev ihjelslaaet imellem Vragstykkerne. Hurtigt blev der gjort klar til at skyde Rakter ud over Vraget igen for at faa tilvejebragt en ny Forbindelse, og der affyredes 2 Rakter, men uden Nytte, da Skibet nu i kort Tid aldeles sønderstogtes. Agterdelen med Mesanmasten var allerede bleven skilt fra det øvrige Skib i Løbet af Natten, men saa faldt Stormasten. Endnu stod en kort Tid Fokkemasten med et lille Stykke af Skibet, hvorpaa der ogsaa befandt sig Mennesker, men saa faldt ogsaa den, og hele Besætningen, 15 Mand, omkom, uden at der i Land, hvor en talrig Menneskemængde havde forsamlet sig, kunde gøres mere, end hvad der var bleven gjort, for deres Redning. Det maa antages, at de skibbrudne ikke har forstaaet Brugen af Raketapparaterne.

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen kan nævnes:



Jens Pedersen Bachmann, der blev ansat som Betjeningsmand den 1. Maj 1886, og som avancerede til Opsynsmand den 1. Oktober 1895, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 8 skibbrudne. Han er dekoreret med Medaljen for druknedes Redning.

Stationen Grenaa Havn

blev oprettet som Baadstation alene i Henhold til Bevilling paa Finansloven for 1899—1900, og der opførtes i 1899 et Baadhus, ligesom der samme Aar ankom en ny, paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad.

I Juli Maaned 1920 ankom en nybygget Motorredningsbaad fra Orlogsværftet, og den hidtil anvendte Baad, der afgaves til Orlogsværftet, blev efterset og derpaa afgivet til den fra 1. Oktober 1920 oprettede Redningsstation Kirkeby. I 1925 blev Redningsbaaden paa Orlogsværftet forsynet med en stærkere Motor, saaledes at den nu er paa 25 HK. Tillige forsynedes Baaden med Sænkekøl. I 1920 blev Baadhuset flyttet ned til Havnen. —

Stationens første Opsynsmand var Havnefoged Ole Christian Geisnæs, Dbmd., der var ansat fra Stationens Oprettelse den 1. Oktober 1899 til sin Død den 7. Januar 1911, hvorefter Havnefoged Frederik Henrik Andersen Bilde blev ansat fra 1. Maj 1911.

Ved Stationen har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

29—12 1899. 3m Skonnert »Adolphine« af Aalborg....	8	Mand	reddet,	Redningsb.
26—12 1907. Skonnertbrig »Bams« af Christianssand	8	—	—	—
18—4 1908. Brig »Amazone« af Horten	7	—	—	—
18—10 — 3m Skonnert »Louise« af Helsingfors....	3	—	—	—
17—12 — Skonnert »Eden« af Marstal	5	—	—	—
5—12 1910. Dampskib »Cimbria« af Mariager	2	—	—	—
17—4 1916. Motorbaad »Maagen« af Grenaa	2	—	—	—
18—3 1919. En Muddermaskine fra Christiania	11	—	—	—
21—9 — Jagt »Marie« af Horsens	2	—	—	—
20—3 1922. Motorgalease »Alma« af Egersund.....	3	—	—	—
15—11 1923. Galease »Bien« af Aarhus	2	—	—	—
7—1 1924. Dampskib »Poelmarch« af Grimsby.....	7	—	—	—
8—1 — Samme Skib	4	—	—	—

Der er saaledes med Stationen Grenaa Havns Redningsbaad reddet ialt 64 skibbrudne. Desuden har Redningsbaaden i 18 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af ovennævnte Redningsforetagender hidrættes her Beretning om følgende:

Den 18. April 1908 Aften Kl. 6 bemærkedes en Brig at gaa til Ankers tæt ud for Kalkgrunden og da den var i en meget farlig Stilling, tilsagdes til Møde ved Stationen. Da Skibet havde ligget til Ankers $\frac{1}{2}$ Time, kom det i Drift, og da det havde passeret Grunden Naveren, holdt det lige mod Land. Opsynsmanden lod straks Redningsbaaden føre til Grenaaens Udløb, hvor den blev sat i Søen ved Assistance af de talrigt tilstedeværende Mennesker og roet ud gennem Braaddet, hvorefter Stagfokken sattes, og der styredes Syd efter mod Skibet, som nu var strandet $\frac{1}{2}$ Mil Syd for Stationen, hvor det afbrændte Nødplus, som besvaredes med Affyring af Signalaraketter. Da Redningsbaaden ankom til Skibet, fandtes dette sunken, saa at Dækket var under Vandet, og hele Besætningen, 7 Mand, stod klar iført Red-

ningsbælter, og sprang straks i Redningsbaaden, som derpaa heldig førte dem til Land Kl. 9 Eftmd. Imidlertid havde Opsynsmanden haft en besværlig Tur med at bringe Transportvognen til Strandingsstedet, idet der maatte køres gennem Grenaa ad Aarhus Landevej til Fuglsang og derefter til Ramsgaard, hvorfra den videre Transport maatte ske gennem Heden. Da det var meget mørkt, og ingen kendte Vej, maatte der tilkaldes Hjælp for at vise Vej til Havet, og endelig naaede man dertil, men Redningsbaaden var da forlængst landet. Nu forestod den besværlige Transport af Redningsbaaden ad samme Vej tilbage, og først Kl. 1 om Natten kom man tilbage til Stationen. Det strandede Skib var Briggen »Amazon« af Horten, paa Rejse fra Sunderland til Frederikssund med Kul. —

Den 18. Oktober 1908 Eftmd. Kl. 3, da det blæste en Storm af OSO, telefoneredes fra Bønnerup Strand, at man kunde se et Skib med Nødflag i Nærheden af Grunden Tangen. Mandskabet blev hurtigt sammenkaldt og førte Redningsbaaden til Haavnen. Her laa en Fiskerdamper klar til at afgaa til Skibets Assistance, og Opsynsmanden anmodede da Føreren om at tage Redningsbaaden paa Slæb, hvilket beredvilligt blev efterkommet. Kl. 4 Emd. afgik man, og trods den høje Sø gik alt godt indtil ud for Gjerrild Klint, hvor Slæberen sprængtes, men Forbindelse blev hurtig etableret paany, og Slæbningen genoptoges lige til Skibet, som nu var stranded. Redningsbaaden kom snart paa Siden af Skibet og optog den ombordværende Besætning, 3 Mand, medens Resten, 4 Mand, var bleven bragt i Land om Eftermiddagen af en Motorbaad fra Bønnerup. Da Redningsbaaden havde optaget de 3 Mand, løb Damperen paa Læ Side af Grunden og tog atter Redningsbaaden paa Slæb til Kysten ved Fjellerup, hvor den landsattes Kl. 8½ om Aftenen. Det var en lang Tur, Redningsmandskabet havde haft, idet Strandingen stod 5 Mil fra Stationen, og det blev ogsaa en besværlig Tur at faa Baaden kørt tilbage, da der var over 4½ Mil, saa man først kom tilbage til Stationen Kl. 10 næste Dags Formiddag. — Det strandede Skib var 3mastet Skonnert »Louise« af Helsingfors, paa Rejse fra Libau til Randers med Egetræ. — Redningsmandskabet modtog som Paa-skønnelse for dette Redningsforetagende en Ekstrabelønning af Ministeriet. —

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Grenaa Havn, maa nævnes:



Ole Christian Geisnæs, der blev ansat som Opsynsmand ved Stationens Oprettelse den 1. Oktober 1899 og beklædte denne Stilling til sin Død den 7. Januar 1911. Han deltog i 5 Redningsforetagender med Redningsbaaden, hvorved 31 skibbrudne reddedes, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og en russisk Guldmedalje. —



Frederik Henrik Andersen Bilde blev ansat som Opsynsmand den 1. Maj 1911, og han beklæder endnu Stillingen. Han har deltaget 5 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 27 skibbrudne.

Stationen Østerby

blev oprettet i Henhold til Lov af 26. November 1870 som baade Baad- og Raketstation, og der opførtes i 1871 et Baadhus, der blev ombygget i 1892. I 1871 anbragtes et af Branddirektør Mathiesen konstrueret, af Skibsbygmester Jacobsen bygget Pontonfartøj, som var ved Stationen til 1873, men Redningsmandskabet nægtede at bruge det, og det blev da ført til Stationen Løkken. Stationen var da alene Raketstation indtil i Januar 1876, da der ankom en af Skibsbygmester Bonnesen bygget Redningsbaad. I 1894 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen, den ældre Baad blev, efter at være istandsat i Frederikshavn, anbragt ved Bistationen Karred.

Den 15. December 1914 ankom til Stationen en med Motor forsynet Redningsbaad, der var bygget paa Orlogsværftet. Baaden anbragtes ved Østerby Havn i et dertil lejet Skur. I September 1916 blev denne Motorredningsbaad stationeret ved Hals og overgivet til Fiskeriforeningen dersteds.

I September 1915 modtoges fra Stationen Vesterø den der hidtil anvendte Baad, som var forsynet med Sænkekøl. Den i Østerby stationerede Baad afgaves til Stationen Jerup.

Den 23. Juli 1918 modtoges fra Orlogsværftet en Motorredningsbaad, til hvilken der ved Østerby Havn var opført et Baadhus af Træ paa Betonsokkel. Den ved Stationen værende Sænkekølsbaad afsendtes til Orlogsværftet for der at efterses, og den blev derefter ført til Stationen Juvre paa Romø. I 1926 blev Østerby Motorredningsbaad paa Orlogsværftet forsynet med en stærkere Motor.

Stationens første Opsynsmand var fhv. Skibsfører J. G. Sørensen, som beklædte Pladsen til den 28. Januar 1896, da han døde og efterfulgtes af sin Søn, Baadmand Johan Gaarn Sørensen, som endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Østerby har efternævnte Redningsforetagender fundet Sted:

4—12	1871. Galease »Marie Sophie« af Stavanger ..	5	Mand reddet,	Raketapp.
6—11	1876. Skonnert »Ane Christine« af Aalborg	1	—	—
		4	—	Redningsb.
8—11	— Barksbib »Solith« af Hvidsten	3	—	—
10—11	— Brig »Silvan« af Grimstad	8	—	—
—	— Skonnert »Gustaf« af Helsingborg	4	—	—
31—10	1877. Brig »Rapid« af Montrose	9	—	—
13—11	1879. Brig »Libanon« af Amble	7	—	—
29—2	1880. Skonnert »Ophelia« af København	4	—	—
31—10	— Bark »Lessing« af Swinemünde	8	—	—

17—11	1880.	Slup »Husaren« af Stavanger	3	Mand reddet,	Redningsb.
12—12	—	Brig »Emanuel« af Dragør	6	—	—
21—8	1881.	Brig »Leoparde« af Aaland	9	—	—
6—11	1882.	Skonnert »Ganymed« af Aalborg	5	—	—
12—11	—	Skonnert »Emma« af Barth	4	—	—
15—12	1883.	Barkskib »Kronborg« af Helsingør	14	—	—
27—10	1884.	Brig »Caledonia« af Tønsberg	4	—	Raketapp.
14—4	1887.	Barkskib »Hoffnung« af Memel	9	—	Redningsb.
9—12	—	Jagt »Habis« af Stavanger	2	—	—
8—8	1888.	Dampskib »Skyro« af Sunderland	17	—	Raketapp.
6—5	1892.	Skonnert »Franz Fischer« af Rostock	4	—	Redningsb.
7—3	1898.	Barkskib »Erna« af Fanø	7	—	—
5—4	1899.	Brig »Friederich Wilhelm« af Nurmoor	8	—	—
28—3	1900.	Dampskib »Wind« af Helsingborg	1	—	—
3—5	—	Skonnert »Ida« af Ærøeskøbing	1	—	—
14—11	—	Barkskib »Ansgar« af Mariehamn	10	—	—
21—10	1902.	Dampskib »Platessa« af Hamburg	1	—	Raketapp.
12—3	1906.	3m Skonnert »Sidonian« af Halmstad	9	—	Redningsb.
17—11	—	Fiskerkutter »Løven« af Læsø	4	—	—
5—10	1908.	Dampskib »Greetlands« af Drammen	15	—	—
10—5	1910.	Fiskerfartøj »Ejdern« af Øckerø	2	—	—
12—5	1912.	Fiskerfartøj »Frido« af Læsø	2	—	—
4—12	1913.	Fiskerfartøj »Gideon« af Frederikshavn	3	—	—
23—1	1916.	En opankret Dæksbaad	2	—	—
27—1	1922.	Galease »Hanne« af Hamburg	2	—	—

Der er saaledes ved Stationen Østerby ialt bleven reddet 197 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 47 Tilfælde været satte i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af de ved Stationen Østerby forefaldne Redningsforetagender meddeles her om følgende:

Den 31. Oktober 1877 om Eftermiddagen Kl. 8¹/₂, da det blæste en Storm af SSO. med svære Regnbyger, bemærkedes et Blus ud over Søen, saa at man maatte befrygte, at der var sket en Stranding. Der blev derfor sendt Bud efter Mandskabet og Transporthestene, men da der ikke nu saas Blus eller andet Tegn paa Stranding mere, sendtes 2 af Mandskabet langs Stranden for at undersøge Forholdene, og imidlertid gav Resten sig til at transportere Redningsbaaden ned til Havet. Under Aflæsningen fik Opsynsmanden den højre Fod forstuvet, saa han ikke kunde gaa, men han gik alligevel med i Redningsbaaden, der hurtigst muligt bragtes flot, og trods det, at de 2 udsendte Mænd ikke var vendt tilbage, roedes der ud langs Landet til Øens NO.-Pynt. Da Redningsbaaden ankom dertil, opdagedes der et grønt Fyr, hvilket der da roedes efter. Ud for Syrodde var der meget høj Sø, og det var svært at avancere gennem denne, men efter 2 Timers uafbrudt og anstrengende Roning naaedes endelig ud til det strandede Skib, hvis Besætning, 9 Mand, heldigt optoges i Redningsbaaden, der derpaa holdt efter Land, som heldig naaedes Kl. 3 om Morgenen. Det strandede Skib var Briggen »Rapid« af Montrose, paa Rejse fra Granton til Riga med Kul. Redningsmandskabet modtog af Regeringen en Ekstra-belønning som Paaskønnelse af den under denne Virksomhed udviste Færd. —

Den 27. Oktober 1884 om Eftermiddagen Kl. 4¹/₂, da det blæste en meget haard Storm af VNV., blev det meldt, at der var strandet et Skib ved Hornex, 1 Mil fra Stationen. Da det oplystes, at Skibets Afstand fra Land ikke var saa stor, læssedes

Raketapparaterne paa Vognene og kørtes i fuld Fart inden om Klitterne til Strandingsstedet, som naaedes Kl. 7¹/₂. Begge Skibets Master var da gaaet over Bord, og der var 3 af Besætningen, som heldig var landet med en Skibsbaad. Skibet stod med Boven mod Land, 20—30 Favne fra dette. Der blev saa hurtigt som muligt affyret en Raket, som gik lige over Skibet, men den haarde Storm rørte Bugten af Linen mod Læ. Der affyredes nu en anden Raket, som gik meget lavt og igennem Skibets Skanseklædning. Der blev snart halet ud paa Linen, og den sædvanlige Forbindelse blev tilvejebragt, hvorefter 4 Mand reddedes i Land i Redningsstolen, men man fik da den sørgelige Meddelelse, at Skibets Fører var bleven ihjelslaet af Raketten. Den gik som anført meget lavt, men det kunde ses om Bord, hvor den kom, og Besætningen advarede Føreren; men han vilde ikke flytte sig. Raketten gik da gennem Skanseklædningen og rev et Stykke Træ med sig, som ramte Føreren lige i Brystet og han var død paa Stedet. Det strandede Skib var Briggen »Caledonia« af Tønsberg, paa Rejse fra Kiel til Hjemstedet i Ballast. —

Forinden Beretningerne om Stationen Østerbys Virksomhed sluttes, skal dog omtales den Storm, der herskede fra den 6. til den 10. November 1876, og under hvilken 19 bekendte Strandinger fandt Sted paa Læsø. Det var nogle haarde Dage for Redningsmandskabet, og ikke mindre haarde blev de derved, at Forholdene var saaledes, at det var umuligt at bringe Redningsapparaterne frem til de skibbrudnes Frelse, og der gik derfor saa lang Tid, inden denne kunde fuldbyrdes.

Den 6. November om Eftermiddagen Kl. 5¹/₂, med Storm af NNO. og Snetykning, modtog Stationen Østerby Anmeldelse om, at en Brig med forrevne Sejl holdt af for Vejret mod Land, hvisaarsag Mandskabet og Transporthestene hurtigt samledes ved Stationen, medens Opsynsmanden med en tændt Lanterne gik ¹/₈ Mil i østlig Retning paa Stranden, hvor han bemærkede et Skibsvrag uden Master, og Stranden var bedækket med inddrevne Planker. Der stod derhos en Skibsbaad i Nærheden, hvoraf sluttedes, at den paagældende Besætning havde reddet sig, hvilket ogsaa viste sig at være Tilfældet, samt at Skibet var Briggen »Creolen« af Dragør.

To af Redningsmandskabet, som havde været udsendt for at opsøge det nævnte Skibs Besætning, kom tilbage til Stationen Kl. 9 og berettede, at en Skonnert var strandet i Nærheden af Land, omtrent ³/₄ Mil Øst for Stationen. Raketapparaterne blev desaaarsag straks befordrede til Stedet, hvor de ankom Kl. 10. Forbindelse blev heldig tilvejebragt ved en Raket, som førte Linen over Skibets Bovspryd, men Skibets hældende Stilling ud over, og da Forholdene i det hele var ugunstige, medførte, at det varede længe, inden de skibbrudne fik Linen fat og Stjertblokken halet til sig. Da den svære Trosse var halet til Borde og fastgjort, og Redningsstolen skulde benyttes, var Udhalingslinen taget uklar om Bord, og Redningen kunde desaaarsag ikke fremmes. Der afsendtes nu Bud efter Redningsbaaden, men i Mellemtiden havde de ombordværende klarer Linen, og 2 skibbrudne, af hvilke den ene var død, var kommen i Land i Redningsstolen. Redningsbaaden, som netop ankom, haledes til Skibet ved Raketapparatets Trosse og indtog Resten af Besætningen, 4 Mand. Det strandede Skib var Skonnerten »Ane Christine« af Aalborg.

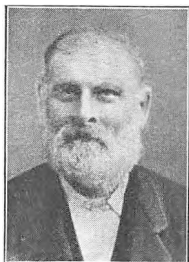
Den følgende Morgen viste det sig, at der ved NO.-Pynten af Øen i nysnævnte to Skibes Nærhed fandtes en Brig og et Barkskib, af hvilket det ene Skib havde kappet Masterne og hældede betydeligt over i Læside, medens 10 andre Skibe bemærkedes paa Øens SO.-Side. Redningsbaaden befordredes straks til NO.-Pynten, aflæssedes og roedes i Retning af det yderste strandede Skib, men efter at 4 Aarer var brækkede, og man havde overtydet sig om Umuligheden af at avancere, og i det grunde Vand og Strømmen førte Baaden mod Læ, maatte denne landsættes.

Den holdtes i Beredskab indtil Kl. 3 Eftermiddag, men da Forholdene ikke blev gunstigere, blev Mandskabet og Hestene hjemsendt efter 22 Timers anstrengende Virksomhed, for at møde næste Morgen.

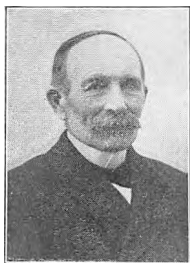
Den 8. November om Formiddagen Kl. 5 mødte Mandskabet og Hestene paany og bragte Redningsbaaden til NO.-Pynten, hvor den bragtes flot, men det viste sig lige umuligt at naa Højden af det yderste Skib, som stod 4 Kabellængder fra Land, idet Baaden ved at hugge igennem paa det mellemliggende Flak, førtes mod Læ af Strømmen. Derimod lykkedes det at faa Forbindelse med det andet af de paa-gældende to Skibe, nemlig Barkskibet »Solith« af Hvidsten og at redde 3 Mand, med hvilke den landede Kl. 12¹/₂, medens den øvrige Besætning, 7 Mand, reddede sig ved egen Hjælp. Skibet stod 1¹/₂ Kabellængde fra Land. Da Forholdene var ufor-andrede og intet videre kunde udrettes, maatte Redningsbaaden Kl. 4 Eftermiddag køres indenfor Klitterne, for at den ikke skulde fyldes af Flyvesand, og den holdtes i Beredskab til den 9. om Morgenen Kl. 6, til hvilken Tid Mandskabet mødte. Efter den om Natten fremdeles herskende Storm, var Forholdene nærmest bleven for-værrede, hvisaarsag Baaden kørtes tværs over Landet til Syrodde, hvor en Brig med kappede Master observeredes omtrent 2 Kabellængder fra Land. Forholdene var imidlertid lige saa ugunstige paa denne Side af Øen, hvorfor yderligere Forsøg maatte udsættes, og Mandskabet samt Hestene hjemsendtes. Den 10. November om Formiddagen Kl. 1 mødte Mandskabet paany ved Syrodde og fik med Anstren-gelse Baaden flot og naaede det paagældende Skib, som var Briggen »Silvan« af Grimstad, og ilandbragte Besætningen, 8 Mand. Baaden afgik dernæst til den foran anmeldte paa NO.-Pynten staaende Brig, men kommen Skibet en Kabellængde nær, gik Besætningen fra Borde i egne Baade. Skibet var Briggen »Prinsesse Eugenie« af Laurvig.

Der holdtes nu for Vinden ned til en Skonnert ved SO.-Pynten omtrent ¹/₂ Mil fra Land og reddede 4 Mand, som landsattes med Redningsbaaden Kl. 10, medens Resten, 4 Mand, naaede Land ved egen Hjælp. Dette Skib var Skonnerten »Gustaf« af Helsingborg. —

Af de Mænd, som har gjort Tjeneste ved Stationen Østerby, maa nævnes føl-gende:

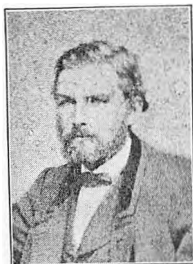


Johan G. Sorensen blev ansat som Opsynsmand ved Sta-tionens Oprettelse den 1. April 1871 og beklædte Stillingen til sin Død den 28. Januar 1896. Han har deltaget 18 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 130 skibbrudne. Han var dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv. —

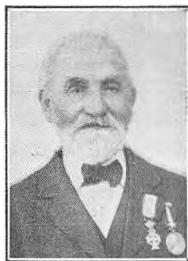


Svend Julius Sorensen blev ansat som Baadmand d. 1. Ok-tober 1909 Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1926, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 12 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 65 skibbrudne.

Peder Terben Nielsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1878 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1911. Han har deltaget 21 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 154 skibbrudne.



Peder Søren Pedersen blev ansat som Baadmand den 1. Juni 1880 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1906. Han har deltaget 16 Gange med Redningsbaaden og 3 Gange med Raketapparatet i Redningen af 122 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han døde 1916.



Lars Christian Larsen blev ansat som Baadmand den 1. Januar 1876 og avancerede den 1. November 1885 til Baadformand, hvilken Stilling han beklædte til den 1. Oktober 1909, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 25 Gange med Redningsbaaden og 4 Gange med Raketapparatet i Redningen af 181 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen. —



Johan Gaarn Sørensen blev ansat som Baadmand den 1. November 1884 og overtog Stillingen som Opsynsmand den 1. Februar 1896, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 14 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparatet i Redningen af 95 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. —

Stationen Vesterø

blev oprettet i Henhold til Lov af 10. April 1874 som baade Baad- og Raketstation, og der opførtes i 1875 et Baadhus, som blev ombygget og udvidet i 1892. I April 1875 ankom en af Skibsbygmester Bonnesen bygget Redningsbaad. I 1891 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Redningsbaad, og den tidligere Baad blev afgivet til den da oprettede Bistation Hornex. I 1896 ankom atter en ny paa Orlogsværftet bygget og med Sænkekøl forsynet Redningsbaad, den tidligere Baad sendtes til Orlogsværftet for at opbevares der som Reservebaad. Den 4. September 1915 modtoges fra den nedlagte Bistation Skagens Gren en stor Baad med Sænkekøl og Ballastkasse. Den tidligere Baad afgaves til Stationen Østerby. Den 10. Oktober 1919 modtoges en Motorredningsbaad fra Orlogsværftet, den tidligere Baad blev efterset paa Orlogsværftet og senere afgivet til Sæby. Stationens Baadhus blev i 1919 flyttet ned til Havnen.

Bistationen Hornex blev oprettet i 1891, og samme Aar opførtes et Baadhus. Stationen modtog den ved Vesterø afløste Redningsbaad, som i September 1913 afløstes af en Baad fra Stationen Løkken.

Stationens første Opsynsmand var Forbjergger Niels Peter Friis, Dblmd., p. p., der beklædte Stillingen til den 1. Oktober 1907, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han efterfulgtes af Baadmand Poul Winther Poulsen, som endnu beklæder Stillingen.

Ved Stationen Vesterø har nedennævnte Redningsforetagender fundet Sted:

8—11	1876.	Bark »Concordia« af Skelefteå	14	Mand reddet,	Redningsb.
—	—	Skonnert »Paragon« af Peterhead	6	—	—
22—2	1878.	Brig »Fanny« af Libau	10	—	—
4—9	1879.	Skonnert »Jeanne Marie« af St. Malo ..	3	—	—
21—5	1880.	Brig »Aner« af Fiskebäckskil	7	—	—
9—11	—	Skonnert »Aravna« af Laurvig	5	—	—
7—3	1882.	Jagt »Kathrine« af Frederikshavn	2	—	—
13—5	—	3m Sk. »Princess Royal« af Stockholm ..	8	—	—
5—12	—	Skonnertbrig »Amalie« af Svendborg ..	6	—	—
30—12	—	Brig »Flora« af Laurvig	27	—	Raketapp.
4—12	1883.	Skonnertbrig »Andreas« af Helsingborg..	7	—	Redningsb.
15—11	1885.	Skonnert »Alert« af Sandefjord	5	—	—
25—3	1895.	Skonnert »Roska« af Marstal	5	—	—
7—4	—	Skonnert »Lauritz« af Mandal	4	—	—
15—6	1910.	Dæksbaad »Gertrud Marie« af Læsø	2	—	—

6—2	1912.	Bark »M. Roosval« af Oscarshamn	9	Mand reddet, Redningsb.
4—10	—	Galease »Glimt« af Bovallastrand	1	— — —
24—10	—	Dampskib »Nerva« af Gøteborg	9	— — —
5—3	1913.	Skonnert »Frederiksvaag« af Thorshavn	6	— — —
14—2	1914.	Fiskerk. »Anna Lovise« af Frederikshavn	4	— — —
22—3	1915.	3m Skonnert »Freya« af Marstal	7	— — —
15—1	1916.	3m Skonnert »Star« af Vordingborg	5	— — —
18—4	—	Tjalk »Hollandia« af Gasselternijveen ..	3	— — —
13—11	—	Dampskib »Ran« af Norrköping	9	— — —
14—12	1917.	Fiskerfartøj »Hulda« af Varberg	5	— — —
25—8	1918.	Dæksbaad »Svend Trøst« af Hals	2	— — —
5—3	1921.	Fiskerkvase »Duen« af Aarhus	3	— — —
10—10	1923.	Fiskerfartøj »R. Klarup« af Strandby ..	3	— — —
9—1	1926.	1 af Stedets Fiskerbaade	2	— — —

Ved Stationen Vesterø er der saaledes ialt reddet 179 skibbrudne. Desuden har Apparaterne i 74 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Det var kun kort efter, at Stationen var oprettet, at den svære Storm fra den 6. til den 10. November 1876 indtraf, og det blev første Gang, at Redningsbaaden kom i Brug til Redningsforsøg.

Natten mellem den 6. og 7. November 1876 strandede ved Hornex Barkskebene »Marie« af Tønsberg og »Boomerang« af Stockholm, og paa Nordre Rønner strandede Skonnerten »Paragon« af Peterhead, Barkskipet »Concordia« af Skelefteå, Briggen »Union« af Bordeaux og Barkskipet »Georgine« af Havre.

Da Opsynsmanden ved Stationen Vesterø om Morgenen var kommen til Kundskab om de indtrufne Skibbrud, blev Mandskabet og Transporthestene sammenkaldte og mødte ved Stationen, hvornæst Redningsbaaden saa hastig som muligt forlod Havnen for at forsøge at naa Nordre Rønner og yde Hjælp til de dersteds strandede Besætninger, hvorimod Raketapparatet førtes til de ommeldte ved Hornex strandede 2 Skibe, for om muligt der at bringe Hjælp. Efter at det, uagtet Raketapparatet anbragtes og benyttedes fra to i Vandet udbragte Vogne til Afstandens Forkortelse, havde vist sig umuligt at opnaa Forbindelse med Raketapparatet, idet en benyttet, vellykket Raket ikke kunde naa ud, indstilledes videre Forsøg med Raketapparatet, medens en privat Baad hidbragtes for, hvis nødvendigt, at benyttes, naar Forholdene tillode saadant. Redningsbaaden, som havde forladt Vesterø Havn Kl. 8, kunde ikke avancere op, fordi tilstrækkelig Sejl ikke kunde føres i den herskende haarde Storm. Baaden maatte for en Tid ankre op i Læ af Havnen, og senere foretoges et nyt Forsøg, men da Baaden Kl. 3 om Eftermiddagen kun var avanceret $\frac{1}{6}$ Mil og havde endnu en Mil at arbejde sig op mod Maalet, skønedes det, at man ikke kunde passere Grundene og naa Skibene, før Mørket faldt paa, hvisaarsag Baaden maatte søge ind i Havnen. Den 8. November om Morgenen Kl. 4 mødte Mandskabet paany og bragte Baaden under Sejl for at naa de paa Nordre Rønner staaende Skibe, og man naaede da heldig ud til Barkskipet »Concordia«, hvis Besætning, 14 Mand, heldig bragtes til Land i Vesterø Havn Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Formiddag. Redningsbaaden krydsede paany fra Havnen for at komme til de ved Hornex strandede Skibe, men ankommen i disses Nærhed, bemærkede man, at Besætningerne var reddede. Da der samtidig vistes Signal fra Skonnerten »Paragon« paa Nordre Rønner, holdtes for Vinden ned til dette Skib, og Besætningen, 6 Mand, reddedes og førtes velbeholden til Vesterø Havn kort før Mørkets Frembrud. — Desværre omkom Besætningerne paa de to franske Skibe »Georgine« og »Union«. Førstnævnte blev sønderslaaet Natten mellem den 7. og 8., inden Hjælp kunde

bringes ud, og sidstnævntes Besætning druknede allerede den 7. November, da de satte Skibsbaaden ud, for formentlig med denne at naa et Skib, som var under Sejl, men Skibsbaaden kæntrede. Dette var saa meget mere sørgeligt, som de let kunde have været reddet, hvis de var blevet om Bord, idet Skibet stod aldeles helt, og man fandt Ting liggende paa Dækslasten, der tydede paa, at Opholdet om Bord ikke var forbunden med synderlig Fare.

Den 7. Marts 1882 om Formiddagen Kl. 7 meldtes det, at et Skib var strandet ved Hornex, og da det blæste en nordvestlig Storm, blev Mandskabet og Hestene tilsagt og førte Redningsbaaden til Havnen, hvor den blev udsat. Imidlertid meldtes det, at en Jagt var strandet paa Øens Sydvestside, og laa halv kæntret og i en farefuld Stilling. Der gjordes da straks Sejl og stodes Vest om Landet hen til det strandede Fartøj, som viste sig at være Jagten »Kathrine« af Frederikshavn, paa Rejse fra Arendal til Hjemstedet med Bræder. Fartøjet var ganske sønderslaaet, og Vraget holdtes kun sammen af Vantene, saa at Ladningen drev rask ud. Besætningen, 2 Mand, holdt sig fast til Vraget ved Tovender, og de var meget forkomne af Kulde, men blev nu heldig optagne af Redningsbaaden, der derpaa førte dem til Land, hvorefter Opsynsmanden ledsagede dem til Hus. Redningsbaaden sejlede tilbage til Havnen, hvor den ankom Kl. 11¼, og samtidig kom Opsynsmanden. Man gjorde da straks klar til at afgaa til det ved Hornex strandede Skib, og Kl. 11½ udgik Redningsbaaden atter af Havnen og kom heldig ud til det strandede Skib, som viste sig at være Barkskibet »Lucie« af Stettin, paa Rejse fra Hjemstedet til Hartlepool med Egetømmer, men Besætningen vilde ikke forlade Skibet, da det var nogenlunde tæt, dog bad Kaptajnen om, at Redningsbaaden vilde forblive i Nærheden, for det Tilfælde, at Forholdene skulde forværres. Men i Stedet derfor bedrede Vejret sig betydeligt, og der ankom en Bjergningsdamper, som straks paabegyndte Bjergningen af Skibet, hvilken ogsaa lykkedes den paafølgende Dag. —

Den 13. Maj 1882 om Morgen Kl. 5 blev det meldt, at der var strandet et Skib paa Nordvestrevet, ca. 1½ Mil fra Stationen, og da det blæste en Storm af NV., blev Redningsmandskabet straks sammenkaldt, og Redningsbaaden førtes til Havnen, hvoraf man udgik for rebede Sejl og krydsede ud til det strandede Skib, som naaedes Kl. 9 Formiddag, og som viste sig at være tremastet Skonnert »Princess Royal« af Stockholm, paa Rejse fra Gefle til Gravelines med Trælast. Skibet stod med Agterskibet mod Søen og med Bagbordsside under Vand, og det arbejdede svært, da Søen var meget høj. Efter en Del Besvær lykkedes det at faa Besætningen, 8 Mand, i Redningsbaaden, som derefter holdt af for Søen ind mod Land, indtil den værste Braad var passeret, hvorefter der styredes efter Havnen, hvor man ankom i god Behold Kl. 11 Formiddag. —

Der maa endnu omtales en af de ved Stationen stedfundne Virksomheder, hvilken imidlertid var meget sørgelig i sin Udgang, idet det kostede adskillige Menneskeliv. Nævnte Virksomhed beskrives i Redningsvæsenets paagældende Aarsberetning saaledes:

»Briggen »Flora« af Laurvig strandede den 30. Decbr. 1882 Kl. 4 Eftermiddag ved Læse. Stationens Opsynsmand, der tilligemed flere andre Læsøboere var paa Havet med deres Baade, bemærkede Strandingen, og da Vejret var godt, begav man sig med Baadene til Skibet, for at tilbyde Hjælp til dets Bjergning, hvilket Tilbud modtoges, og Arbejdet fremmedes saaledes, at Skibet var flot, da det fra Frederikshavn tilkaldte, af Taage forsinkede Bjergningsdampskib »Øresund« ankom til Stedet den næste Dags Middag. Vinden, der hidtil havde været gunstig, sprang nu under Etableringen af Bugsertrossen pludselig om til NV. med Snefog og Storm samt tiltagende Sø, hvorfor Damperen søgte at naa op under Nordre Rønner, hvor

der var Læ og Ankerplads. Snestormen tiltog imidlertid, Søen rejste sig mere og mere, og Vinden gik nordlig, og da der under disse ugunstige Forhold næsten ikke kunde avanceres, og Briggen huggede haardt, søgte man ved Tegn at formaa Bjergningsdamperens Fører til at holde af og løbe i Læ af Øen. Kursen rettedes ogsaa et Par Streger mod Læ, men uden Resultat, da Briggen kom til at ligge mere paatværs i Storm og Sø, hvorpaa Slæberen sprang. Tvende Kystbaade, der var fastgjort til Skibet, og Skibets Storbraad stødtes derhos i Drift, og kun en Pram blev tilbage ved Skibet. Da Dampskibet fortsatte sin Kurs bort fra Briggen uden at gøre yderligere Forsøg paa at bringe Hjælp, besluttede man at landsætte Briggen, der med sin Besætning af 7 Mand og 29 Kystbeboere. nu var overladt til sig selv, og Skibet stødte Kl. 4 Eftermiddag i en Afstand af 200 Alen fra Land. Skibet kastede sig ved Grundstødningen paa Siden, Stor- og Fokkerigningen kappedes, og de ombordværende var henvist til Dækket, der straks kom under Vand. Skibsprammen sattes derpaa ud, og to Mand forsøgte at føre en Line i Land, men Forsøget mislykkedes ved Prammens Kæntring, hvorefter de to Mand af Søen kastedes op paa Strandbredden, og saa hurtigt som muligt ilede de til den 1 Mil bortliggende Havn. Omtrent Kl. 10 Aften ankom derpaa Raketapparatet fra Stationen Vesterø til Strandingsstedet, men forinden var 3 Mand afgaaet ved Døden. En Raket affyredes og førte Linen i Hænderne paa de ombordværende, men den blev ved Udhalingen uklar af Storrigningen og kunde ikke benyttes. Omtrent 1½ Time senere førtes en i Nærheden paa Stranden værende Baad til Strandingsstedet og bemandedes med 4 Personer, hvoriblandt 3 tilfældigt tilstedeværende Fiskere fra Sæby. Ved Hjælp af den ved Raketlinen etablerede Forbindelse, førtes Baaden ud til Skibet og bragte derpaa 6 Mand i Land. Forsøgene med Baaden gentoges, og samtlige levende naaede Land mellem Kl. 12 og 1 om Natten i mer eller mindre forkommen Tilstand. Af de ombordværende var ialt 7 Mand, alle hjemmehørende paa Læsø, omkommen af Kulde. 5 Lig førtes i Land næste Morgen, hvorimod 2, deriblandt Stationens Baadformand, ej fandtes ved Vraget og antages at være bortdrevet.«

Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Redningsstationen Vesterø, maa nævnes følgende:



Niels Peter Friis blev ansat som Opsynsmand ved Stationens Oprettelse og beklædte med stor Dygtighed denne Stilling til den 1. Oktober 1907, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han døde den 4. Juli 1910. I Tjenestetiden deltog han 13 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 88 skibbrudne. I Krigen 1864 deltog han som Kvartermester. Allerede i 1863 gjorde han sig bemærket ved Deltagelse i Redningen af Besætningen fra et hollandsk Skib, hvorfor han fik tildelt en hollandsk Redningsmedalje. Den danske Regering gav ham sin Paaskønnelse ved i 1887 at dekorere ham med Fortjenstmedaljen i Sølv, i 1902 med Jubilæumsmedaljen og i 1907 med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Ole Peder Christensen blev ansat som Baadmand ved Stationens Oprettelse den 1. April 1875 og beklædte denne Stilling til den 1. Oktober 1907, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 10 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 73 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Jubilæumsmedaljen.



Erland Erlandsen Schmidt blev ansat som Baadmand den 1. November 1876 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1901 paa Grund af Alder. Han har deltaget 12 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 78 skibbrudne og var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Han døde 1913.



Peder Christian Carlsen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1888 og tog sin Afsked den 1. Oktober 1924 paa Grund af Alder. Han har deltaget 15 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 73 skibbrudne, og han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Niels Peter Jacobsen blev ansat som Baadmand den 1. Maj 1885, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 15 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 68 skibbrudne



Poul Winther Poulsen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1893 og blev Opsynsmand fra 1. Oktober 1907, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 16 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 75 skibbrudne.

Stationen Anholt

blev oprettet som baade Baad- og Raketstation i Henhold til Lov af 29. Marts 1878, og der blev opført et Baadhus i Nærheden af Anholt Fyr, hvori Raketapparaterne installeredes, og Stationen traadte i Kraft som Raketstation den 1. September 1878. Den første Redningsbaad byggedes af Skibsbygger Lund og ankom til Stationen, saaledes at denne ogsaa traadte i Kraft som Baadstation den 1. Maj 1879. I 1891 overgik det gamle Baadhus med Redningsbaad til den da oprettede Bistation ved Anholt, og der blev i Anholt By opført et nyt Baadhus, hvori Raketapparaterne anbragtes, samt en ny paa Orlogsværftet bygget 26 Fods Redningsbaad. I 1900 ankom den da fra Skagens Gren udskiftede Redningsbaad, og den 26 Fods Baad blev da afgivet til Stationen Karred.

Som anført oprettedes Bistationen Anholt i 1891 med det tidligere Baadhus og den hidtilværende Redningsbaad. Baadhuset blev ombygget i 1894. I 1895 ankom en paa Orlogsværftet nybygget Redningsbaad, som endnu findes ved Stationen. Den tidligere Baad blev afgivet til Stationen Madbøl.

I 1914 blev Redningsbaadene ved de 2 Stationer ombyttet med hinanden. I Juli 1919 ankom en ny paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad, der blev stationeret ved Anholt Havn, hvor der var opført et nyt Baadhus af Træ paa Beton-sokkel. I 1926 blev den i Anholt By værende Roredningsbaad sendt til Orlogsværftet, hvor den opbevares som Reservebaad.

Stationens første Opsynsmand var Fisker Jacob Frederiksen, Dbmd., der var ansat fra Stationens Oprettelse den 1. September 1878 til den 1. November 1903, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder, og efterfulgtes af Havnemester Ole Johan Christian Olsen, Dbmd., som var Opsynsmand til den 1. November 1907, da han rejste bort. Derefter blev hidtilværende Baadformand Stephen P. Stephensen, Dbmd., Opsynsmand, og han beklæder endnu Stillingen.

Ved Redningsstationerne paa Anholt har der fundet nedennævnte Redningsforetagender Sted:

25—12	1880.	Slup »Alpha« af Frederikshavn	.....	3	Mand reddet, Redningsb.
28—8	1883.	Galease »Mars« af Christianssund	.....	6	— — —
28—8	—	Barkskib »Celsius« af Lynn	.....	9	— — —
3—11	1885.	Skonnert »Baltic« af Peterhead	.....	4	— — —
26—2	1887.	Fiskerfartøj »Øresund« af Gilleleje	....	4	— — —
15—9	1889.	3m Skonnert »Ecliptic« af Riga	.....	9	— — —
23—11	—	Brig »Bjarke« af Kalmar	.....	7	— — —
16—11	1890.	Skonnert »Harriet« af Drammen	.....	4	— — —

10—2	1891.	Fiskerkutter »Dannebrog« af Struer	4	Mand reddet,	Redningsb.
9—5	—	Barkskib »Maria« af Lysekil	1	—	—
27—7	—	Fregatskib »Edvard« af Hudiksvall	1	—	—
14—10	—	Dæksbaad »De tvende Fættene« af Anholt	2	—	—
27—11	1892.	Galease »Mars« af Stavanger	4	—	—
14—10	1894.	Brig »Frode« af Oscarshamn	7	—	—
8—8	1895.	Barkskib »Sylvia« af Drammen	6	—	—
11—7	1896.	Brig »Victor« af Warsingfehn	1	—	—
30—10	—	Skonnert »Elieser« af Kragerø	2	—	—
24—7	1898.	Dæksbaad »De tvende Fættene« af Anholt	1	—	—
18—8	—	Skonnert »Venus« af Aabo	8	—	—
31—8	—	Fiskerkvase »Skandia« af Grenaa	4	—	Raketapp.
14—10	1899.	Fiskerf. »Karen Johanne Marie« af Grenaa	4	—	Redningsb.
13—9	1900.	Skonnert »Salome« af Banff	4	—	—
27—9	—	Postbaaden fra Anholt	10	—	—
26—10	—	Bark »Nordenskjöld« af Sundsvall	14	—	—
11—2	1903.	Fiskerkvase »Kattegat« af Rå	5	—	—
21—8	—	Bark »Credo« af Porsgrund	8	—	—
14—12	—	Skonnert »Eitik« af Riga	5	—	—
15—11	1905.	Skonnert »Carolina« af Halmstad	3	—	—
11—1	1906.	3m Skonnert »Hydra« af Marstal	6	—	—
26—8	—	Fiskerfartøj »John« af Rå	4	—	—
23—9	—	Fiskerfartøj »Togo« af Rå	4	—	—
9—12	1907.	Dampskib »Irmgard« af Geestemünde ..	11	—	—
7—9	1908.	Galease »Argus« af Frederiksstad	4	—	—
10—4	1910.	Galease »Elisa« af Øland	3	—	—
2—1	1914.	3m Sk. »Anna Alwina« af Riga	9	—	—
27—12	1915.	Bark »Fiol« af Christianssand	18	—	—
13—11	1916.	Bark »Romanoff« af Tvedestrand	15	—	—
30—4	1918.	Galease »Florens« af Weddø	4	—	—
11—1	1920.	Galease »Elisa« af Bergen	5	—	Raketapp.
10—12	—	Fiskerfartøj »Haj« af Hamburg	2	—	Redningsb.
18—11	1921.	Galease »Seagull« af Møllesund	3	—	—
18—10	1923.	Motorskib »Vesterhavet« af Vaagö	1	—	—
23—2	1925.	Lystfartøj »Freja« af Nyborg	3	—	—

Der er saaledes ved Stationerne paa Anholt ialt reddet 232 skibbrudne. Desuden har Redningsapparaterne i 86 Tilfælde været sat i Bevægelse uden at benyttes af de skibbrudne.

Af de ved Stationen forefaldne Redningsforetagender fremsættes her Beretning om følgende:

Den 23. Novbr. 1889 om Formiddagen Kl. 11 blev der meldt til Stationen, at der var strandet et Skib paa Anholt Østerrev. Da det blæste frisk af SV. med Taage, og Søen var meget urolig, tilsagdes Redningsmandskabet, og man tog til Baadhuset, hvor Redningsbaaden Kl. 1¹/₂ udtoges og transporteredes til Nordsiden, hvor den sattes i Vandet Kl. 2 og styredes i østlig Retning langs med Revet. Skibet stod paa Sydsiden af Revet i svær Braadsø, der stadig skyllede over Agterskibet. Man fik heldig Forbindelse med Skibet og indtog 7 Mand af Besætningen, hvoraf Styrmanden var i en meget forkommen Tilstand, men Kaptajnen vilde ikke forlade Skibet. Medens Redningsbaaden indtog Besætningen, fik den en Braadsø over, som kastede Baadformanden haardt mod en Tofte, saa han blev en Del forslaaet og senere

maatte under Lægebehandling. Redningsbaaden styrede nu efter Land, men da Sø og Vind var haardt imod, saa man sig nødsaget til undervejs at afsætte de 7 redede Mænd til et Fiskerfartøj, men de blev senere igen indtagne i Baaden, som landsatte dem Kl. 8¹/₂ Aften. Kaptajnen blev senere reddet om Bord i Bjergningsdampskibet »Drogden«, der var kommen til Stede, men Skibet blev Vrag. Det strandede Skib var Briggen »Bjarke« af Kalmar, paa Rejse fra Hjemstedet til Hartlepool med Trælast.

Den 16. November 1890 om Formiddagen Kl. 7¹/₂ meldtes til Stationen ved Telefon fra Anholt Fyr, at der var strandet et Skib paa Østspidsen af Landet ca. $\frac{1}{4}$ Mil Øst for Fyret, samt at Redningsmandskabet maatte komme saa hurtigt som muligt, da det saa ud til, at Masterne vilde falde og Skibet sønderlaas. Mandskabet gav hurtigt Møde og begav sig til Baadhuset. Det blæste en Storm af NV., og det var svært Højvande, som besværliggjorde Kørselen, idet der maatte køres $\frac{1}{2}$ Mil gennem Klitterne. Kl. 9¹/₂ ankom Redningsbaaden indfor Strandingsstedet. Masterne var da faldne, og over Vandet saas kun enkelte Stykker af Vraget, som Søen stadig skyllede over. Det laa paa Ydersiden af anden Revle, ca. 150 Favne fra nærmeste Land. Redningsbaaden sattes hurtigst ud og roedes ud over første Revle, og skønt Vrag og Rigning laa imellem hinanden, lykkedes det dog straks at faa Forbindelse med Besætningen, som sad paa en Raa, der stak op af Vandet med den ene Ende, og hvert Øjeblik kunde de saaledes vente at blive kastede i Søen. Efter en Del Besvær fik man dem optaget i Redningsbaaden, som derpaa styrede til Land, der heldig naaedes. — Det strandede Skib var Skonnerten »Harriet« af Drammen, paa Rejse fra Hjemstedet til Stettin med Træmasse.

Den 8. Aug. 1895 om Formiddagen Kl. 5 meldtes det til Stationen, at et Skib var strandet paa Øens Østerrev. Da det blæste en vestlig Storm med Regntykning, blev Mandskabet tilsagt og begav sig til Baadstationen, hvor man saa Skibet staaende paa Revets Nordside, men kort efter blev det saa tykt, at der ikke var noget at se, og under disse Forhold var det umuligt at sætte Redningsbaaden ud, da det vilde være et helt Træf at finde Skibet. Kl. 12 Middag trak Vinden sig om til NV., og det klarede lidt op, saa Skibet kunde ses igen, og Redningsbaaden blev derfor bemandet og sat ud Kl. 12¹/₂. Den styrede ud efter Skibet, som stod $\frac{1}{2}$ Mil fra nærmeste Land, og der opnaaedes Forbindelse ved, at Redningsbaaden opankredes og derefter tilkastedes en Line fra Skibet, saa at den kunde hale sig ind til dette. Skibet krængede meget over og var næsten stadig overskyttet af Søen. Da Besætningen frygtede for, at det skulde sønderlaas, var de alle 9 Mand gaaet i Skibsbaaden, men Kaptajnen — som ikke var i normal Tilstand — vilde ikke forlade Skibet. Efter megen Overtalelse lykkedes det dog, og 6 Mand gik i Redningsbaaden, medens 4 Mand blev i Skibsbaaden, og begge Baade forlod Skibet Kl. 3, men paa Grund af Storm og høj Sø var det umuligt at ro Baadene ind efter Land, hvorfor man styrede efter Fyrskibet, hvortil man heldig naaede Kl. 4¹/₂ Eftermiddag, og trods den høje Sø opnaaedes heldig Forbindelse, og saavel de skibbrudne som Redningsbaadens Mandskab kom om Bord, medens Redningsbaaden firedes agter ud.

Den 9. December Kl. 3 Eftermiddag skønnedes det, at Vinden og Søen havde lagt sig noget, og der blev da gjort Forsøg paa at ro Redningsbaaden ind til Land. Det blæste en frisk Kuling af NV. med haard sydgaaende Strøm. Efter at der var roet en Time, kom Redningsbaaden til en svensk Fiskerkvase, og skønt denne skulde hjem med Fisk, tog den dog paa Opfordring Redningsbaaden paa Slæb og bugserede den i 2¹/₂ Time saa langt, at den med Sikkerhed selv kunde naa Land, hvilket ogsaa skete Kl. 7 Aften. — Det strandede Skib var Barken »Sylvia« af Dram-

men, paa Rejse fra Ayr til Landskrona med Kul. — Mandskabet fik af Ministeriet tilkendt en Ekstrabelønning for dette Redningsforetagende.

Den 26. Oktober 1900 om Formiddag Kl. 8¼ blev det meldt ved Stationen, at et større Skib var strandet paa Østerrevet, 1 Mil fra nærmeste Land, og et Øjeblik derefter meldtes det pr. Telefon fra Anholt Fyr, at Skibet havde hejst Nødsignal. Det blæste en frisk sydlig Kuling. Redningsmandskabet begav sig hurtigst til Baadstationen, og Redningsbaaden sattes i Søen Kl. 10¼ og styrede under Sejl ud efter Skibet, hvor man ankom Kl. 11½ og opnaaede heldig Forbindelse med dette, men Besætningen vilde ikke forlade Skibet, da det var tæt. Redningsbaaden blev saa liggende i Læ af Skibet indtil Kl. 3 om Eftermiddagen, da Bjergningsdamperen »Kattegat« kom til Stede og fik en Slæber paa det strandede Skib, og da Vejret havde bedret sig lidt, forlod Redningsbaaden Kl. 5½ Skibet og naaede Land Kl. 7 Aften. Redningsbaaden lagdes til Ankers med 2 Mand som Vagt, det øvrige Mandskab opholdt sig dels paa Kysten og dels i det nærliggende Baadhús for at være klar til at gaa ud. Kl. 9 Aften trak Vinden sig om til SO. med Regn og tiltagende Blæst, og det blev snart saa regntykt, at det var umuligt at se noget. Ved Midnat blæste det en haard Storm, men man vidste ikke, om Skibet var kommen flot, og i den herskende Regntykning vilde det være umuligt at finde det. Kl. 8 den næste Morgen kom »Kattegat« ind paa Nordsiden med Signal paa Toppen, det blæste da stadig en haard Storm med Regn. Redningsbaaden gik ud til »Kattegat«, hvorfra det meddeltes, at man havde maattet slippe det strandede Skib mellem Kl. 4 og 5. Det blev tilbudt at slæbe Redningsbaaden ud til Skibet, hvilket Tilbud modtoges, og man kom Skibet saa nær som muligt, hvorefter Redningsbaaden forlod Damperen og begyndte at ro til Skibet, men alle Anstrengelser for at naa det var forgæves. Efter 2 Timers uafbrudt Roning maatte Mandskabet give tabt og kom atter til »Kattegat«. Da en Del af Mandskabet var saa udmattet, at de ikke kunde mere, tilbød Kaptajnen paa »Kattegat«, at lade dem afløse af nogle af dette Skibs Besætning, men Mandskabet afslog først Tilbudet og erklærede, at de vilde prøve igen. Da det foreholdtes dem, at de ikke i deres udmattede Tilstand kunde vente at opnaa et Resultat, og da der var raske og dygtige Søfolk ombord i »Kattegat«, gik nogle af Redningsmandskabet ind paa at lade sig afløse. De havde da ogsaa i 27 Timer været i Virksomhed uden Forplejning og var vaade og forkomne. Med det delvis nye Mandskab gentoges da Forsøget, men ogsaa forgæves, idet Baaden drev i Læ. Men efter en meget haard Byge lagde Blæsten sig en Del, og det blev da paa ny prøvet at ro til Skibet, og man var saa heldig at faa fat paa en Bøje, der var udfiret fra dette. Redningsbaaden blev nu halet saa nær Skibet, som det var muligt, men det var umuligt at komme dette nærmere end 40 Favne, da Søen brød over hele Skibet og slog helt op i Rigningen. Redningen af Besætningen foregik da paa den Maade, at der haledes en Del af Forbindelsestrossen ind, og der blev da stukket 3 Reserveredningsbælter paa Trossen, som haledes ind til Skibet, og Mand for Mand sprang derefter Besætningen i Søen og haledes til Redningsbaaden. Saaledes reddedes hele Besætningen, 14 Mand, og bragtes til »Kattegat«, hvor de fik tørre Klæder paa. Redningsbaaden forlod derefter Damperen og gik til Land, som naaedes Kl. 4½ Eftermiddag, alle drivvaade og meget forkomne, men først Kl. 9 om Aftenen kunde de frigives, saa det havde været et langvarigt og besværligt Redningsforetagende. — Det strandede Skib var Barkskibet »Nordenskjöld« af Sundsvall, paa Rejse fra Hernösand til Sydafrika med Planker. — Saavel af den danske som af den svenske Regering blev der tildelt Mandskabet Ekstrabelønning, og Redningsbaadens Formand fik tildelt den svenske Medalje for berømmelige Gerninger.

Den 15. November 1905 om Formiddagen Kl. 7½ meldtes til Stationen, at et

Skib var strandet paa Østerrevet. Da det blæste en meget haard Kuling af NO. med Snebyger og haard vestgaaende Strøm og høj Sø, afgik Mandskabet hurtigst til Baadstationen, hvorfra Redningsbaaden toges ud og førtes til Stranden, hvor den udsattes Kl. 10 Formiddag. Det strandede Skib stod paa Revets Nordside, $\frac{1}{4}$ Mil Øst fra Land, og det stod sunken et Stykke inde i Brændingen med det mod Nord vendende Agterskib, og Besætningen saas i Forstævnen. Braadsøen væltede sig uafbrudt over Skibet. Redningsbaaden roedes ud langs Revets Sydside og derpaa gennem Brændingen mod Nord ind til Skibet, med hvilket Forbindelse heldig opnaaedes, og Besætningen, 3 Mand, blev indtaget. Derefter roedes atter ud af Brændingen og langs med Revets Sydside til Land, som heldig naaedes ved Middagstid. Det strandede Skib var Skonnerten »Carolina« af Halmstad, paa Rejse fra Gøteborg til Danzig med en Ladning Mursten.

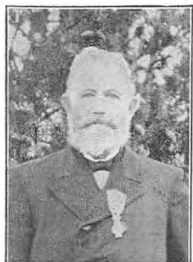
Af de Mænd, der har gjort Tjeneste ved Stationen Arholt, kan nævnes følgende:



Jacob Frederiksen blev ansat som Opsynsmand ved Stationens Oprettelse d. 1. Septbr. 1878, og han beklædte denne Stilling indtil den 1. November 1903, da han tog sin Afsked paa Grund af Alder. Han har deltaget 24 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 132 skibbrudne, og han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Ole Johan Christian Olsen blev ansat som Opsynsmand d. 1. November 1903 og tog sin Afsked paa Grund af Bortrejse den 1. November 1907. Trods denne korte Tjenestetid gjorde Opsynsmand Olsen sig meget fortjent ved Stationen, som han ledede med stor Dygtighed. Han har deltaget 4 Gange med Redningsbaaden i Redningen af 16 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Fortjenstmedaljen i Sølv, den tyske Krone-Orden og en russisk Guldmedalje.



Stephen Rasmussen blev ansat som Baadmand den 1. Oktober 1882 og tog sin Afsked paa Grund af Alder den 1. Oktober 1908. Han har deltaget 29 Gange med Redningsbaaden og 1 Gang med Raketapparaterne i Redningen af 158 skibbrudne. Han er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



Stephen Peder Stephensen var først Baadmand fra 1. Oktober 1880. Den 1. Juli 1893 blev han Baadformand og endelig avancerede han den 1. November 1907 til Opsynsmand, hvilken Stilling han endnu beklæder. Han har deltaget 24 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparaterne i Redningen af 138 skibbrudne, og han er dekoreret med en svensk Redningsmedalje og Dannebrogsmændenes Hæderstegn.



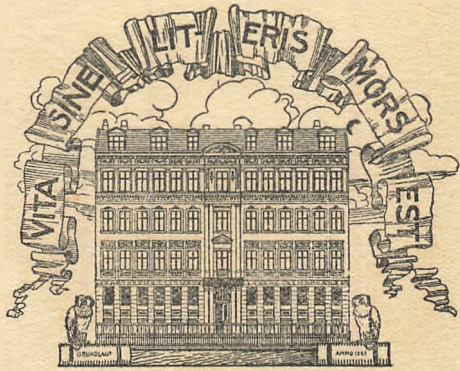
Christen Jacob Christensen blev ansat som Baadmand den 1. September 1879 og afskedigedes paa Grund af Svagelighed den 1. Oktober 1915. Han døde 1918. I Tjenestetiden deltog han 32 Gange med Redningsbaaden og 2 Gange med Raketapparatet i Redningen af 176 skibbrudne. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

INDHOLD:

Forord af <i>C. P. Eisenreich</i>	7
Redningsvæsenets Oprettelse og Organisation	7
Redningsbaadenes Konstruktion m. m.	55
Raketapparater m. m.	85
Understøttelser, Legater m. m.	97
Vagt- og Patrouilletjeneste	115
Telefonstationer og Telefonledninger m. m.	120
Fremkomne Projekter om Redningsapparater	125

STATIONERNES HISTORIE.

<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Stationen Jerup</td><td style="text-align: right;">137</td></tr> <tr><td>— Aalbæk</td><td style="text-align: right;">138</td></tr> <tr><td>— Skagen</td><td style="text-align: right;">142</td></tr> <tr><td>— Gl. Skagen</td><td style="text-align: right;">158</td></tr> <tr><td>— Kandestederne</td><td style="text-align: right;">178</td></tr> <tr><td>— Tversted</td><td style="text-align: right;">183</td></tr> <tr><td>— Lilleheden</td><td style="text-align: right;">188</td></tr> <tr><td>— Nørre-Tornby</td><td style="text-align: right;">193</td></tr> <tr><td>— Skallerup Klit</td><td style="text-align: right;">203</td></tr> <tr><td>— Lønstrup</td><td style="text-align: right;">204</td></tr> <tr><td>— Løkken</td><td style="text-align: right;">209</td></tr> <tr><td>— Blokhus</td><td style="text-align: right;">217</td></tr> <tr><td>— Slettestrand</td><td style="text-align: right;">220</td></tr> <tr><td>— Thorupstrand</td><td style="text-align: right;">223</td></tr> <tr><td>— Lildstrand</td><td style="text-align: right;">226</td></tr> <tr><td>— Vigsø</td><td style="text-align: right;">231</td></tr> <tr><td>— Hanstholm</td><td style="text-align: right;">232</td></tr> <tr><td>— Klitmøller</td><td style="text-align: right;">237</td></tr> <tr><td>— Vangsaa</td><td style="text-align: right;">244</td></tr> <tr><td>— Nørre-Vorupør</td><td style="text-align: right;">246</td></tr> <tr><td>— Stenbjerg</td><td style="text-align: right;">252</td></tr> <tr><td>— Lyngby</td><td style="text-align: right;">253</td></tr> <tr><td>— Hedegaardene</td><td style="text-align: right;">254</td></tr> <tr><td>— Vesteragger</td><td style="text-align: right;">256</td></tr> <tr><td>— Aggerkanal</td><td style="text-align: right;">267</td></tr> <tr><td>— Thyborøn</td><td style="text-align: right;">270</td></tr> <tr><td>— Flyvholm</td><td style="text-align: right;">275</td></tr> </table>	Stationen Jerup	137	— Aalbæk	138	— Skagen	142	— Gl. Skagen	158	— Kandestederne	178	— Tversted	183	— Lilleheden	188	— Nørre-Tornby	193	— Skallerup Klit	203	— Lønstrup	204	— Løkken	209	— Blokhus	217	— Slettestrand	220	— Thorupstrand	223	— Lildstrand	226	— Vigsø	231	— Hanstholm	232	— Klitmøller	237	— Vangsaa	244	— Nørre-Vorupør	246	— Stenbjerg	252	— Lyngby	253	— Hedegaardene	254	— Vesteragger	256	— Aggerkanal	267	— Thyborøn	270	— Flyvholm	275	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Stationen Liløre</td><td style="text-align: right;">286</td></tr> <tr><td>— Ferring</td><td style="text-align: right;">291</td></tr> <tr><td>— Tuskjær</td><td style="text-align: right;">295</td></tr> <tr><td>— Thorsminde</td><td style="text-align: right;">305</td></tr> <tr><td>— Fjand</td><td style="text-align: right;">308</td></tr> <tr><td>— Vedersø</td><td style="text-align: right;">311</td></tr> <tr><td>-- Søndervig</td><td style="text-align: right;">316</td></tr> <tr><td>— Sønderlyngvig</td><td style="text-align: right;">318</td></tr> <tr><td>-- Haurvig</td><td style="text-align: right;">321</td></tr> <tr><td>— Bjerregaard</td><td style="text-align: right;">325</td></tr> <tr><td>— Nymindegab</td><td style="text-align: right;">327</td></tr> <tr><td>— Hennegaard</td><td style="text-align: right;">332</td></tr> <tr><td>— Veirs</td><td style="text-align: right;">333</td></tr> <tr><td>— Blaavand</td><td style="text-align: right;">334</td></tr> <tr><td>— Esbjerg</td><td style="text-align: right;">339</td></tr> <tr><td>— Rindby</td><td style="text-align: right;">341</td></tr> <tr><td>— Sønderho</td><td style="text-align: right;">343</td></tr> <tr><td>— Manø</td><td style="text-align: right;">345</td></tr> <tr><td>Stationerne Juvre og Kirkeby</td><td style="text-align: right;">346</td></tr> <tr><td>Stationen Sæby</td><td style="text-align: right;">347</td></tr> <tr><td>— Hals</td><td style="text-align: right;">347</td></tr> <tr><td>— Fornæs</td><td style="text-align: right;">348</td></tr> <tr><td>— Grenaa-Havn</td><td style="text-align: right;">350</td></tr> <tr><td>— Østerby</td><td style="text-align: right;">352</td></tr> <tr><td>— Vesterø</td><td style="text-align: right;">357</td></tr> <tr><td>-- Anholt</td><td style="text-align: right;">362</td></tr> </table>	Stationen Liløre	286	— Ferring	291	— Tuskjær	295	— Thorsminde	305	— Fjand	308	— Vedersø	311	-- Søndervig	316	— Sønderlyngvig	318	-- Haurvig	321	— Bjerregaard	325	— Nymindegab	327	— Hennegaard	332	— Veirs	333	— Blaavand	334	— Esbjerg	339	— Rindby	341	— Sønderho	343	— Manø	345	Stationerne Juvre og Kirkeby	346	Stationen Sæby	347	— Hals	347	— Fornæs	348	— Grenaa-Havn	350	— Østerby	352	— Vesterø	357	-- Anholt	362
Stationen Jerup	137																																																																																																										
— Aalbæk	138																																																																																																										
— Skagen	142																																																																																																										
— Gl. Skagen	158																																																																																																										
— Kandestederne	178																																																																																																										
— Tversted	183																																																																																																										
— Lilleheden	188																																																																																																										
— Nørre-Tornby	193																																																																																																										
— Skallerup Klit	203																																																																																																										
— Lønstrup	204																																																																																																										
— Løkken	209																																																																																																										
— Blokhus	217																																																																																																										
— Slettestrand	220																																																																																																										
— Thorupstrand	223																																																																																																										
— Lildstrand	226																																																																																																										
— Vigsø	231																																																																																																										
— Hanstholm	232																																																																																																										
— Klitmøller	237																																																																																																										
— Vangsaa	244																																																																																																										
— Nørre-Vorupør	246																																																																																																										
— Stenbjerg	252																																																																																																										
— Lyngby	253																																																																																																										
— Hedegaardene	254																																																																																																										
— Vesteragger	256																																																																																																										
— Aggerkanal	267																																																																																																										
— Thyborøn	270																																																																																																										
— Flyvholm	275																																																																																																										
Stationen Liløre	286																																																																																																										
— Ferring	291																																																																																																										
— Tuskjær	295																																																																																																										
— Thorsminde	305																																																																																																										
— Fjand	308																																																																																																										
— Vedersø	311																																																																																																										
-- Søndervig	316																																																																																																										
— Sønderlyngvig	318																																																																																																										
-- Haurvig	321																																																																																																										
— Bjerregaard	325																																																																																																										
— Nymindegab	327																																																																																																										
— Hennegaard	332																																																																																																										
— Veirs	333																																																																																																										
— Blaavand	334																																																																																																										
— Esbjerg	339																																																																																																										
— Rindby	341																																																																																																										
— Sønderho	343																																																																																																										
— Manø	345																																																																																																										
Stationerne Juvre og Kirkeby	346																																																																																																										
Stationen Sæby	347																																																																																																										
— Hals	347																																																																																																										
— Fornæs	348																																																																																																										
— Grenaa-Havn	350																																																																																																										
— Østerby	352																																																																																																										
— Vesterø	357																																																																																																										
-- Anholt	362																																																																																																										



VALKENDORFS

GADE NR. 22