

# Redningsvæsenet

Af G. Honnens de Lichtenberg

Under Navnet *Redningsvæsenet* dækkes den store humanitære - snart hundredeaarige Indsats, som den danske Stat har gjort i Arbejdet for at redde skibbrudne, som forliser ved Danmarks udstrakte Kyster.

Paa flere forskellige Steder ved det danske øriges Kyster har *Redningsvæsenet* gennem sin Virksomhed været til Gavn for Skibsfarten, ikke mindst paa Bornholm, hvis stejle, forrevne Klipper er yderst farlige for strandede Skibe at komme i nærmere Berøring med under en Storms oprørte Bølgeslag, og her er Redningsarbejdet baade farligt og besværligt.

For de fleste er dette uselviske Redningsarbejde dog uløseligt forbundet med Jyllands barske Vestkyst, og denne har uden Tvivl altid været det danske Redningsvæsens største Arbejdsomraade. Den farlige Kyststrækning har gennem Aarhundreder været Arnestedet for mange frygtelige Tragedier med store Tab af Menneskeliv. Forlis efter Forlis har fundet Sted her, uden at det i gamle Dage har været Kystbeboerne muligt med Fortidens primitive og utilstrækkelige Hjælpemidler at gøre noget virkelig effektivt for at yde de strandede Skibes Besætninger Hjælp i Kampen mod Elementernes Rasen - en Kamp, hvori Livet oftest var Indsatsen, og hvor den menneskelige Magt var saa sørgelig ubetydelig mod de voldsomme Naturkræfter.

Allerede langt tilbage i Oldtiden søgte man ved at tænde Blus paa Bjergtoppene at vejlede de søfarendes Rejser over Havene for derved at sikre dem mod Strandinger og Forlis. Senere hen - i Middelalderens urolige og krigerske Perioder - søgte man til Gengæld snarere at vanskeliggøre end at lette Søfarten. Sømændenes Liv stod ikke saa højt i Kurs, at det ansaas for at være nogen større Ulejlighed værd at yde dem Hjælp i Strandingstilfælde ved at redde deres Liv og bjerge deres Gods. En Stranding var før i Tiden en velkommen Afbrydelse i Kystbeboernes ensformige Liv, og nogen Indblanding af de overlevende fra de strandede Skibe, naar det gjaldt Vraggodsets rette Fordeling, var ikke særlig ønskelig.

Fra denne umoralske Tid ved vi f. Eks., at Munkene fra Børglum Kloster i Vendsyssel i stormfulde Nætter vandrede med tændte Lygter i Klitterne langs Jyllands Vestkyst. Gennem den duvende Bevægelse af disse Lygter under saadanne Nattemarcher søgte Munkene at vildlede de søfarende og bringe dem til at strande paa Kysten, hvortil Klosteret havde Strandingsret - intet Under, at Børglum Kloster i Middelalderen var rigt paa Gods og Guld.

Senere hen opstod en mere human Opfattelse, en bedre Forstaaelse af Sømændenes strenge Arbejdsvilkaar og farefulde Gerning, ikke mindst under de haarde Kampe mod Storm og Uvejr, hvor Menneskemagt Gang paa Gang kom til kort overfor Naturkræfternes gigantiske Rasen.

I Begyndelsen af forrige Aarhundrede opstod derfor Tankerne om fra Land at organisere et systematisk Redningsarbejde for skibbrudne Søfolk. Røsterne herom fremkom først i England og Nordamerika og her i Norden særlig i Sverige; men det var dog specielt i det førstnævnte Land, at disse nye Tanker blev ført ud i Livet - især gennem *Sir William Hillarys* utrættelige Arbejde for denne gode Sag.

Fortidens primitive Navigationshjælpemidler og den heraf følgende usikre Stedbestemmelse paa de vidstrakte Have frembød den Gang i langt højere Grad end i vore Dage, hvor man ogsaa til Søs disponerer over talrige tekniske Hjælpemidler saavel til Skibenes Fremdrift over Havene som til den nautiske Pladsbestemmelse paa disse, Chancer for Stranding og Forlis. Datidens Skibsfart var jo udelukkende baseret paa Vind og Sejl som Fremdrivningsmiddel, og Navigatorerne havde kun en mangelfuld Hjælp i Kyststrækningernes sparsomme Fyr og daarlige Farvandsafmærkning.

Op gennem Tiderne er utallige Skibe forlist paa Danmarks Kyster, og mange Menneskeliv og store Værdier er herved gaaet tabt. Blandt det forrige Aarhundredes største Strandingstilfælde maa nævnes den engelske Fregat "The Crescent"s Forlis udfør Maarup Kirke den 6. December 1808. Fregatten havde en Besætning paa over 300 Mand, hvoraf kun faa i levende Live naaede Land, medens Skibet sønderlages paa Revlerne. Dog var denne Søulykke alligevel kun ringe imod den, der 3 Aar senere atter tilstødte den engelske Orlogsfloade i de danske Farvande. Under Hjemrejse

fra Østersøen til England grundstødte Linieskibene "Defence" og "St. George" paa Ryssensten Strand Syd for Thorsminde Juleaften 1811 i en forrygende Storm. Begge Skibe sønderlodes af det frygtelige Bølgeslag, uden at der fra Kystbeboernes Side kunde gøres noget for at hjælpe de ombordværende, og af Skibenes tilsammen omkring 1400 Mand store Besætning, naaede kun 17 levende i Land, medens Resten som ilanddrevne Lig overstrøede en stor Del af den omliggende Kyststrækning.

Som den Stranding, der nærmest var Anledningen til, at et virkeligt Arbejde for Oprettelse af et Redningsvæsen herhjemme paabegyndtes, nævnes Barken "Vertumnus" Forlis Natten mellem den 12. og 13. April 1847 paa Harboøre Strand, 2 Mil Syd for Agger Kanalen.

Alle Forsøg paa fra Skibets Side at opnaa Forbindelse med Land var frugtesløse, endskønt det kun stod 200 Meter fra Kysten. Fra Strandbredden forsøgte man adskillige Gange med Fiskerbaad at faa en Line om Bord i Barkskibet, hvilket til sidst ogsaa lykkedes, saaledes at de skibbrudne kunde hale en Trosse ud til sig. Desværre sprængtes denne, da man fra Land skulde stramme den. Nye Forsøg blev gjort, men uden Held, medens Søerne stadig væltede ind over det strandede Skib, som i Løbet af den paafølgende Nat adskiltes i 2 Dele, og kun 9 Mand saas at være tilbage den paafølgende Morgen.

Atter forsøgte man med en Baad at skaffe Forbindelse med de nødstedte Søfolk, men først efter 4 forgæves Forsøg, hvorunder Baaden stadig fyldtes med Vand, lykkedes det til Slut at faa 4 Mand i Land. De resterende 5 var saa udmattede, at de selv intet kunde gøre til deres Frelse. Da man paa Grund af det oprørte Hav ikke med Baaden kunde komme helt hen til dem, maatte man fra Land være Øjenvidne til, hvorledes disse ulykkelige efterhaanden forsvandt i Bølgerne med Hjælpen saa nær for Øje.

Blandt de mange tilstedeværende paa Stranden under dette Forlis var ogsaa Sandflugtskommissær, Kammerraad *Christopher Berent Claudi*, født <sup>7/7</sup> 1799 død <sup>6/5</sup> 1880, som havde sit Hjem i Nærheden. Kammerraaden havde straks sat sig i Spidsen for alle de - desværre forgæves - Forsøg, som iværksattes for at bringe Hjælp til de skibbrudne i "Vertumnus".

Gennem sin Virksomhed som Sandflugtskommissær havde *Claudi* haft rig Lejlighed til at lære den jyske Vestkyst og dens lurende Farer under stormende Vejrforhold indgaaende at kende, ligesom han særlig i Aarene 1838 og 1839 var Øjenvidne til flere ulykkelige Forlis, hvor de strandede Skibes Besætninger paa Grund af manglende Redningsmidler blev et Rov for Bølgerne.

*Claudi* virkede derfor med megen Iver for at faa anskaffet de fornødne Redningsapparater til den farlige Kyststrækning. Den førnævnte "Vertumnus"s Stranding var et ganske særligt slaaende Bevis for, at gennem Anvendelse af Raketapparater vilde der paa den jyske Vestkyst, hvor Skibene ofte strandede saa nær inde paa Land, være store Muligheder for at redde disse Skibes Besætninger.

Som det første, svage Skridt i denne Retning lykkedes det for *Claudi* at faa udvirket, at Strandfogderne blev forsynet med en smækker Line til Hjælp ved skibbrudnes Frelse. Imidlertid fortsattes Strandingsulykkerne stadig, hvorfor *Claudi* i 1845 for egen Bekostning rejste til England for her at indsamle Materiale til et Forslag om Organisation af et jysk Redningsvæsen.

Paa Grundlag af sine Erfaringer fra Englandsrejsen udarbejdede og indsendte han et saadant Forslag til det daværende kgl. General - Toldkammer og Kommerce - Kollegium. Spørgsmaalet om et organiseret Redningsvæsen havde imidlertid vakt stor Interesse Landet over, ganske særlig gik *Foreningen til Søfartens Fremme* ind for Sagen, og i 1846 lod Foreningen en Redningsbaad bygge. Oprindeligt var denne Baad tænkt anvendt ved Harboøre, men da den var for tung og vanskelig at transportere over Land, blev den stationeret ved *Agger-Kanal*.

I 1847 skænkede *Frimurerlogen* et mindre og lettere Fartøj, der var forsynet med lufttætte Kobberkasser - Kobberet hertil var skænket af Etatsraad, Grosserer *T. Suhr* - og denne Baad blev saa anbragt ved Harboøre. *Frimurerlogen* skænkede ligeledes et Raketapparat, der blev stationeret ved *Klitmøller*, som saaledes blev *Jyllands første Raketstation*.

Imidlertid var den danske Regerings Opmærksomhed nu paa forskellig Vis blevet henledt paa Redningssagen, og som et Udtryk for Statens Interesse for dette Spørgsmaal blev der stillet en Sum paa 5000 Rdl. til Raadighed for Kammerraad *Claudi* til paa en Rejse til England - dels at indkøbe

nogle Redningsapparater - dels for yderligere at gøre sig bekendt med det engelske Redningsvæsen, *The Royal National Life-Boat Institutions* Opbygning og Organisation.



Stifteren af det danske Redningsvæsen,  
Kammeraad *Claudi*

Endelig blev det i 1849 overdraget en Kommission, hvoraf *Claudi* naturligvis var et selvskrevet Medlem, at fortsætte det af ham paabegyndte Arbejde med Undersøgelse af de forskellige Typer af Redningsapparater samt at fremsætte et detaljeret Forslag om, hvorledes man herhjemme burde organisere et Redningsvæsen.

Kommissionen berejste Jyllands Vestkyst, hvor den dels gjorde sig bekendt med det allerede der anbragte Redningsmateriel dels afholdt praktiske Prøver med de forskellige Modeller og Typer.

I Marts Maaned 1850 fremkom Kommissionen saa som Resultatet af sit indgaaende Arbejde med et Forslag til Redningsvæsenets Organisation paa den jyske Vestkyst, idet man maatte betragte denne Del af Landets udstrakte Kyststrækning som særlig udsat for Strandingstilfælde. Som Følge heraf maatte den komme i første Række ved Anlæggelse af Redningsstationer, selvom der naturligvis ogsaa kan finde Strandinger Sted mange andre Steder ved Danmarks Kyster, f. Eks. paa Bornholm, Læsø,

Anholt, Djursland o. s. v.

Kommissionsbetænkningen gik derfor ud paa, at der burde oprettes 20 Redningsstationer forsynet med Raketapparater, idet dog de 12 vigtigste heraf samtidig blev udrustet med et synkefrit Redningsfartøj. Dette Forslag godkendtes, og i 1851 blev disse 20 Stationer anlagt - indenfor *Thy* og *Han Herreds* Grænser alene 4 Raketstationer, 2 Baad- og Raketstationer samt *Agger-Kanal*, der var forsynet med Baad alene.

Kommissionens Forslag blev efter at have været forelagt og behandlet af Rigsdagen den 26. Marts 1852 ophøjet til Lov, og denne Lovs Bestemmelser danner den Dag i Dag Grundlaget for det danske Redningsvæsenes videre Opbygning.

Som en naturlig Følge blev *C. B. Claudius*, den Mand, der først af alle herhjemme havde slaet til Lyd for Oprettelsen af et organiseret Redningsvæsen og som gennem Aarene utrættelig og uselvvisk havde arbejdet herfor, ansat som Bestyrer af den Del af Redningsvæsenet, som kom til at bære Navnet: "Det nørrejske Redningsvæsen".

Paa Bornholm blev der nemlig paa samme Tid under Navnet: "Bornholms og Møens Redningsvæsen" organiseret en Del Redningsstationer, hovedsagelig udrustet med Raketapparater.

Siden Oprettelsen sorterede begge disse Redningsvæsenere under Indenrigsministeriet indtil Aaret 1896, da de henlagdes under Landbrugsministeriet. I 1906 underlagdes de imidlertid Marineministeriet, hvorunder de stadig sorterer, og af praktiske Grunde sammensluttedes de to selvstændige Redningsvæsenere i 1928 under een Ledelse - *Bestyreren af Redningsvæsenet* - der har Domicil i København.

Ved Redningsvæsenets Oprettelse herhjemme optog Orlogsværftet straks Arbejdet med Bygning af de nødvendige, synkefrie Redningsbaade hovedsagelig paa Grundlag af de fra England hjembragte Tegninger. Baadene er gjort synkefrie ved Hjælp af indbyggede, fortinnede Kobberluftkasser. Ved Anbringelse af 4 Ventiler umiddelbart over Vandlinien er de gjort selvlænsende, idet Ventilerne automatisk aabner sig ved Vandtrykket indefra og i Løbet af 40 Sekunder lænses Baaden fuldstændig, dersom den fyldes med Vand f. Eks. af en Braadsø.

Roredningsbaadenes gennemsnitlige Længde er 9,5 Meter med en Bredde og et Dybtgaaende paa henholdsvis 2,5 og 0,3 Meter. Fremdrivningen sker ved Hjælp af 12 udsøgte Asketræsaarer med indbyggede Kontravægte af Bly af Hensyn til Balancen. For i vore Dage, hvor næsten ethvert Fiskerfartøj har Motorkraft, at vedligeholde Redningsmandskabets Træning i at ro, holdes der ved hvert Kvartals ordinære Øvelse mindst een Times Røvelse.

Gennem sin snart hundreedaarige Tilværelse har Redningsvæsenet naturligvis gennemgaaet store Forandringer og Forbedringer affødt af Tidens Udvikling, ganske særligt i vort Aarhundrede, hvor



I Sejlskibenes Tid var Strandinger hyppige paa Jyllands Vestkyst. Ofte bjergedes store Mængder Gods ind paa Stranden – og en saadan Situation gengiver dette gamle Træsnit fra ”Illustreret Tidende”.

Motorens Indførelse som Drivkraft i Redningsbaade maa siges at være den mest gennemgribende Forbedring. I 1914 indførtes den første Motorredningsbaad (12 H. K.), og der disponeres nu over 22 kraftige og sødygtige Motorredningsbaade (32-56 H K.). Disse Baade er i alt væsentlig en forstørret og forbedret Udgave af den ældre, gennemprøvede Robaadstype. De 5 største Motorbaade søsættes ved Hjælp af en i Baadhuset indbygget Bedding med tilhørende Beddingsvogn, og er som Følge heraf baseret paa Virksomhed fra Havn. Af den mindre Type, den saakaldte Kystmotorredningsbaad, er 5 stationeret i *Slette Strand, Lild Strand, Hanstholm, Klitmøller og Nørre-Vorupør*. Disse Baade, der har en Længde paa 10,3 m - Bredde 2,9 m – Dybtgaaende 0,5 m og en Vægt af 5 Tons kan ved hjælp af deres 32 H. K. Fordson Motor gøre en Fart paa 6,5 Knob med en Aktionsradius paa 60-90 Sømil.

Kystmotorredningsbaadens Baadhus er nu anbragt saa tæt ved Stranden, at Baaden nogenlunde let ad en Cementbane ved Hjælp af Ruller og Planker kan søsættes. Motorbaadene er nemlig for tunge til - paa samme Maade som Roredningsbaadene, der i Baadhuset altid staar paa særlig konstruerede Transportvogne - at blive transporteret langs Stranden til det Sted, hvorfra den med Henblik paa de for hvert enkelt Redningstilfælde særlig herskende Omstændigheder bedst kan søsættes. Denne Transport over Land - der ofte ved Vintertid, naar Havet staar op til Klitterne og gør Stranden ufarbar, maa foregaa ad lange Omveje bag Klitrækkerne - sker ved Hjælp af 4-5 Spand Heste.

Roredningsbaaden vil, naar den er transporteret til Strandbredden, i Reglen blive søsat et godt Stykke op mod Vinden i Forhold til Strandingsstedet, for herfra - at Hensyn til den ofte stærke, langs Kysten løbende Strøm - at have rigelig Plads at drive paa, altsammen paa Grundlag af den erfarne Opsynsmands og Baadformands Skøn. Ved Hjælp af Bukke og Slidske løftes Baaden af den adskilte Transportvogn og sættes i Havstokken med Stævnen udefter i Modsætning til Motorbaaden, der naar den gaar ud fra aaben Strand, hyppigst søsættes med Agterenden først, saaledes at den bakker sig ud fra det læge Vand, hvorpaa den vender, forinden den gaar videre ud over Revlerne. Denne Metode, der forbavser mange, har vist sig velegnet for danske Forhold, idet Motorkraften meget hurtigt vil medvirke til at bringe Baaden fri af Havstokkens Braad.

For at sikre Redningsbaaden, naar den *med* Søerne stævner ind mod Strandbredden efter at have været ude ved et strandet Skib ofte tungt lastet med forkomne Skibbrudne - mod at blive kastet tværs i Søen og derved kæntré, anvendes ved Redningvæsenet et saakaldt Baadslæb. Det er en lang

Sejldugspose, der af stærke Træringe holdes udspilet i Kræmmerhusfacon, og som udfires fra Baadens Agterende. Denne Drivpose virker som en Slags Bremse, og den har vist sig at være til stor Nytte og Gavn under den vanskelige Manøvrering mellem de fraadende Bølger paa Revlerne.

Ogsaa Raketapparaterne er et paa sine Steder endda overordentlig anvendeligt Middel til Redning at Skibbrudne, naar det strandede Skib befinder sig tæt ved Land og under Forhold, hvor Assistance med Redningsbaad ikke kan lade sig iværksætte. At Raketapparaterne i Tidens Løb har været af stor Betydning for Redningsarbejdet ved de danske Kyster ses deraf, at ca. en Trediedel af de af det danske Redningsvæsen gennem Aarene reddede Personer er bragt i Land ved Hjælp af Raketapparater.

Raketterne, der i en lang Aarrække er leveret af Søartilleriets Laboratorium paa Holmen, forefindes som enkelte, dobbelte og tredobbelte med en Rækkevidde paa henholdsvis 300, 380 og 4-500 Meter.

En længere Rækkevidde med Raketterne er vanskelig at opnaa og har ingen praktisk Betydning, da det saa vil være umuligt at holde den udskudte Raketline fri af Vandet, og faar Strømmen først fat i en Bugt af Linen, vil den hurtig blive bragt til Sammenfiltring.

Bag Raketapparatet, fra hvilket Redningsraketten bliver udskudt, bliver Linekassen opstillet. I denne ligger den smækre (tynde) Raketline opskudt paa en saadan Maade, at den under Udløbet mindst muligt generer Raketens Gang.

Betjeningsmandskabet søger gennem Sigte med Raketapparatet at lægge Linen tværs over det strandede Skib, og dettes Besætning har da blot at følge den Anvisning, der i Følge Loven om Tilsyn med Skibe skal findes opslaaet paa et let tilgængeligt Sted i ethvert Skib. Man haler ind paa Raketlinen, og fra Land er der herpaa stukket en Stjerteblok og et Anvisningsbrædt, hvorpaa Betjeningsforskriften er angivet paa dansk og engelsk.

Stjerteblokken, hvori der er skaaret en Ud- og Indhalerline, gøres fast paa et højt og sikkert Sted om Bord. Naar det fastsatte Signal derefter er givet, hales fra Land ved Hjælp af Udhalerlinen den tykkere Redningstrosse til Borde og gøres her fast et Stykke over Stjerteblokken. Naar dette er sket, strammes Trossen i Land ved Hjælp at en Talje, og Redningsstolen, der vandrer paa Trossen bevæget fra Land ved Træk i Ud- og Indhalerlinen, hales ud til Skibet. Een af de Skibbrudne tager derefter Plads i Stolen og hales i Land, og paa denne Maade bringes Skibsbesætningen til den frelsende Kyst.

Foruden Raketter leverer Søartilleriet ogsaa de af Redningsvæsenet benyttede Signalaraketter og Blaalys m. m., der i Strandingstilfælde anvendes for at tilkendegive, at et Hjælpearbejde er iværksat, ligesom man i mørke Nætter benytter kraftigt lysende Strandingslys, hvis klare, hvide Skin oplyser Strandbredden under Redningsbaadens Udsætning m. v.

I stormfulde Nætter, naar det i Vinterhalvaaret med Paalandsstorm kan forventes, at Strandinger eller andre Søulykker kan finde Sted, gaar Redningsmandskabet Vagt langs Stranden. Til Lettelse for Strandvagten har Redningsvæsenet sit eget vidstrakte Telefonnet, der rækker fra Skagen til Fanø, ligesom der enkelte andre Steder findes mindre Telefonstrækninger.

Mellem Redningsstationerne er der paa dette Telefonnet indskudt smaa Allarmeringshuse med Telefon, saaledes at Strandvagten intet Sted har mere end 4 km til nærmeste Telefon. Ligeledes staar Opsynsmanden, som har den lokale Ledelse at Redningsstationen, i telefonisk Forbindelse med de Steder, hvor Mandskabet og Hesteejerne bor, saaledes at de let kan tilkaldes i Tilfælde af hurtig Udrykning.

Ganske naturligt forekom der i Sejlskibstidens gyldne Dage et betydeligt Antal Strandinger, hvorfra mange Menneskeliv er reddet gennem Redningsvæsenets Indsats i de snart svundne 100 Aar siden dets Oprettelse. Til Gengæld bragte Dampskibenes forstærkede Masknkraft og Nutidens moderne nautiske Hjælpemidler i Forbindelse med Sejlskibenes Forsvinden fra Havene en betydelig Nedgang i Strandingeres Tal. En stor Del af Redningsvæsenets Virksomhed gaar derfor i vore Dage ogsaa ud paa at yde Assistance til Fiskefartøjer, naar disse i stormfuldt Vejr søger Landing paa aaben Kyst.

Det er navnlig paa dette Felt at *Kystmotorredningsbaadene* gør deres store Nytte. Fiskerbaadene paa den jyske Vestkyst har i Tidens Løb, som saa meget andet, undergaaet en stor Udvikling.



Udsætning af en Kystmotorredningsbaad fra aaben Kyst. Denne Type Redningsbaad findes ved 5 af Stationerne i Thy og Vester Han Herred.

Udstyret med kraftige Motorer er de blevet i Stand til at søge ud til Fiskepladser, der ligger længere fra Kysten, og hvor Muligheden for en god Fangst er store. I tidligere Tid maatte Fiskerne, saa snart det kulede op, forlade deres Fiskepladser for i god Tid at naa ind til Landingspladserne, medens de nu i Bevidstheden om, at Motorredningsbaaden under saadanne Forhold ligger klar til at ledsage dem ind over Revlerne, kan give sig bedre Tid til at bjerge og medtage de udsatte Redskaber, der jo er at ikke ringe Værdi.

Sidste Aar blev der ydet saadan Assistance til 55 Fartøjer med en samlet Besætning paa 171 Mand.

Endelig kan nævnes, at Arbejdet med Uskadeliggørelsen af Vrag paa Forstranden sorterer under Redningsvæsenet, idet saadanne gamle Vrag kan frembyde stor Fare for Fiskerfartøjer og Redningsbaade, naar de færdes tæt under Land.

Ogsaa Radioen, vor Tids store Vidunder, er ved at vinde Indpas i Redningsvæsenets Tjeneste. I *Skagen Havn* og *Esbjærg* Motorredningsbaade er der installeret et Telefonianlæg, saaledes at Forbindelse kan holdes fra Land med Redningsbaaden, naar den er ude paa Eftersøgning; i det førstnævnte Fartøj er der tillige indbygget et Radiopejleapparat. Endelig er et Telefonianlæg til Motorredningsbaaden *Hirtshals* under Arbejde.

Personalet ved Redningsvæsenet bestaar at 56 Opsynsmænd, 41 Baadformænd og ca. 500 Baad- og Betjeningsmænd. Tjenesten er for dem alle kun en Bibeskæftigelse til deres egentlige Hovederhverv, der i Reglen er Fiskeri eller Landbrug. Lønningerne er som Følge heraf kun smaa men hertil kommer saa Honorar for udførte Redningsforetagender, Øvelser, Strandvagt og forskellige Vedligeholdelsesarbejder. Endelig gives der afgaaede Redningsmænd og disses Enker en aarlig Understøttelse efter Regler svarende til Statstjenestemænds Pensionsordning.

Fra forskellig Side er Redningsvæsenets Personale gennem Aarene blevet betænkt ved Tildeling at et stort Antal Legater; her skal kun fremhæves Franskmanden *Emile Robins* 8 Legater, hvis samlede Kapital overstiger 100,000 Kr. Robin har ogsaa betænkt andre Landes Redningsmænd, men til intet andet Land har han, der saa levende interesserede sig for Skibbrudnes Redning, skænket saa meget som til Danmark.

Rundt om i mange af Vestkystens smaa Fiskerhjem finder vi Klædeskabe med smaa Sølvplader, hvorpaa der læses: *Fra, Emile Robin*; det er Brudeudstyslegatets synlige Resultater. Konfirmationslegatet giver Redningsmandskabets Døtre et Sølvkors med samme Inskription, som ogsaa kan læses paa Familiebiblen i mange Redningsmænds Hjem. Det kan ogsaa nævnes, at de store Barometre, der er ophængt udlenpaa Stationernes Opbevaringshuse, ligeledes er en Gave fra den franske Cognacsfabrikant; det er derfor kun naturligt, at Marineministeriet har ladet et Billede af denne Redningsmandskabets store Velgører ophænge paa hver Redningsstation.

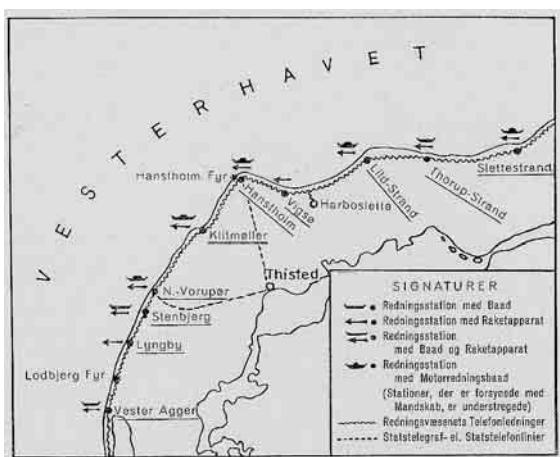
Endelig kan det anføres, at det eftertragtede *Emile Robins* Legat til Belønning for den Redningsbaadsbesætning, der i det Paagældende Aar har været udsat for størst Fare ved at redde Skibbrudne, og som har været uddelt hvert Aar siden 1904, har været tildelt nedennævnte Redningsbaadsbesætninger i *Thy* og *Han Herred*:

For Aaret 1907 til Vester-Agger  
 For Aaret 1924 til Nørre-Vorupør  
 For Aaret 1927 til Stenbjærg  
 For Aaret 1928 til Slette Strand  
 For Aaret 1930 til Nørre-Vorupør  
 For Aaret 1932 til Nørre-Vorupør  
 For Aaret 1934 til Lyngby  
 For Aaret 1937 til Hanstholm  
 For Aaret 1939 til Klitmøller  
 For Aaret 1943 til Lild Strand

#### *Redningsvæsenet af i Dag.*

Den 1. April 1946 fandtes der her i Landet 55 Redningsstationer med 3 Bistationer, heraf er 33 Baad- og Raketstationer, 5 Baadstationer samt 14 Raketstationer, Bistationerne er alle forsynet med Roredningsbaade, medens 22 af Baad- og Raketstationerne og Baadstationerne er udrustet med Motorredningsbaad.

Indenfor *Thy* og *Han Herreds* Grænser har der i Tidens Løb været ialt 13 Redningsstationer, hvoraf de 7 stammede helt tilbage fra Oprettelseaaaret 1852. I Løbet af de snart svundne 100 Aar har Stationernes Antal og Art naturligvis ændret sig noget, afhængig af Forholdene, men indenfor det førnævnte Omraade findes der i Dag 10 veludrustede Redningsstationer, hvoraf de 5 er forsynet med kraftige og sødygtige Motorredningsbaade - 3 med Roredningsbaade - disse 8 Stationer er alle tillige udrustet med Raketapparater, og endelig findes der 2 Stationer, som alene er forsynet med Raketapparater, den ene af disse har dog i 25 Aar haft en Roredningbaad.



Udsnit af Kort over Redningsstationerne i Kongeriget Danmark ved Udgangen af Marts Maaned 1946 omhandlende Redningsstationerne i *Thy* og *Han Herred*.

En Opgørelse over Resultatet at Redningsvæsenets Virksomhed i den her omtalte Del af den jyske Vestkyststrækning vil altid, som nedenfor tabelarisk vist, have et vist tørt og statistisk Præg, hvorimod en indgaaende Fordybelse i Rapporterne om de enkelte Redningsforetagender giver et

langt mere levende og personligt Indtryk af den Indsats, der fra Kystbeboernes Side i Humanitetens Navn er ydet for at bringe Hjælp og Bistand til Medmennesker i den alvorligste Livsfare.

Der knytter sig selvsagt mange interessante Enkeltheder til disse Beretninger og Erindringer om Redningsstationernes Virksomhed i Strandingstilfælde. De rigtig store og kendte Foretagender genfortælles Mand og Mand imellem langs Kysten i alvorlig Erindring om, at ogsaa mange tapre Redningsmænd har sat Livet til i Menneskehedens Tjeneste. De sikreste og værdifuldeste Beretninger finder man imidlertid hyppigst blandt de gamle Rapporters tørre og ubesmykkede Ord, og i det efterfølgende skal det store og uselviske Redningsarbejde, der gennem Aarene er udført i denne Egn, søges belyst ved en stationsvis Gennemgang af de største og mest karakteristiske Redningsforetagender i de sidste Menneskealdre.

Redningsstationen *Slette Strand* stammer fra Tiden før det nørrejske Redningsvæsens Organisation i 1852, idet der allerede i 1850 blev anbragt et engelsk Raketapparat her. I 1856 blev Stationen udvidet til at være Raket- og Baadstation, i 1936 ankom der en paa Orlogsværftet bygget Motorredningsbaad, og Aaret efter blev Stationens Robaad fjernet, saaledes at Materiellet nu bestaar af Raketapparat og Motorredningsbaad.

Den 4. Januar 1941, da Isen ved Slette Strand laa tætpakket langs Kysten godt 200 Meter ud, gik 2 Fiskere med en Pram udover Isen for at bjærge Garn. Det var Frostvej, stille, ingen Sø, men Pakis langs Kysten. Da de Kl. 15,30 for Indgaaende var kommet lidt ind i Isen, sad de uhjælpelig fast, og da det frøs stærkt og lakkede mod Aften, besluttede Opsynsmanden ved Redningsstationen Slette Strand at oprette Forbindelse med de nødstedte ved Hjælp af en Redningsraket. De af Redningsmandskabet, som var til Stede ved Stranden, fik hurtigt bragt et Raketapparat i Stilling og affyrede en Raket, der lagde Linen saa tæt ved Prammen, at de kunde naa den med et Kastedræg. De halede derpaa en sværere Line ud, som fastgjordes i Prammen, hvorefter den af Redningsmandskabet blev halet gennem Isen og de ombordværende kom godt i Land.

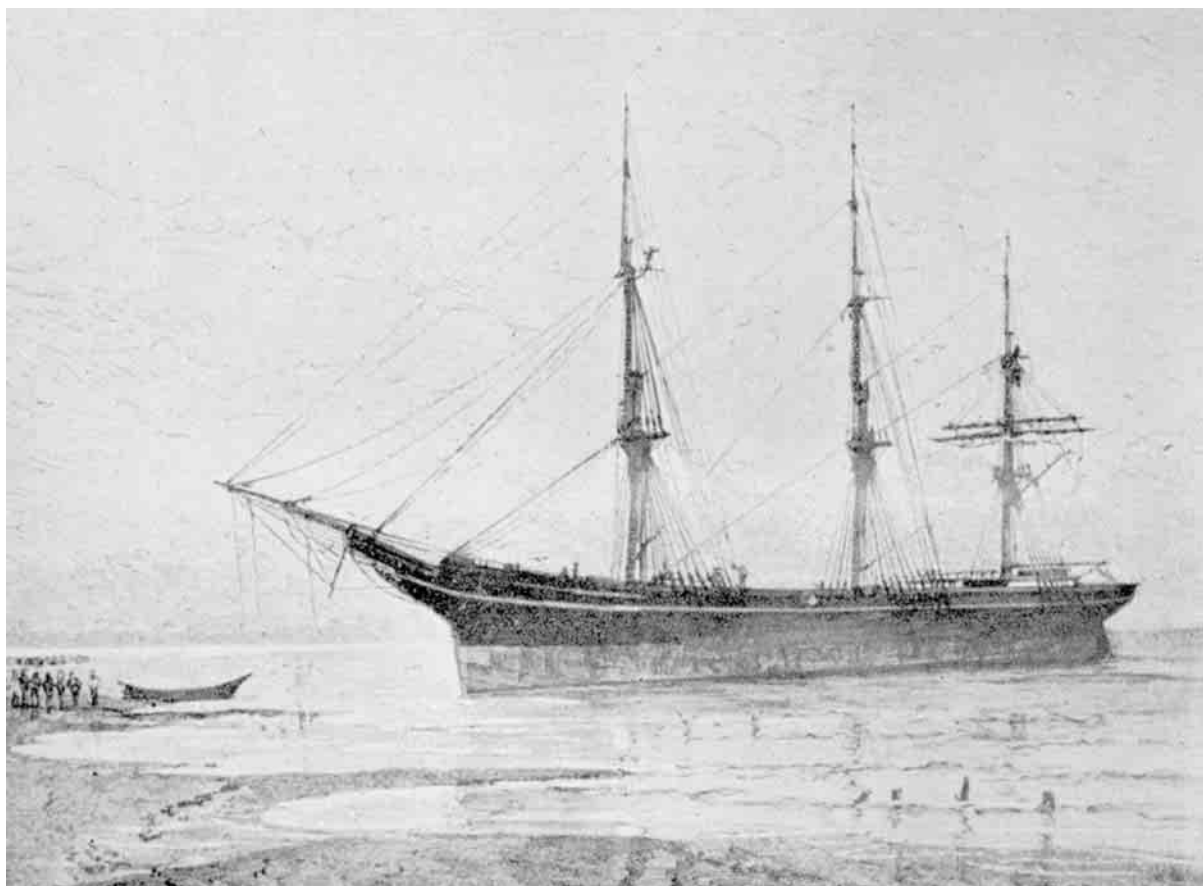
Stationen *Torup Strand* hører ikke til de store og kendte, men siden Oprettelsen i 1857 er der dog med Raketapparat og ganske særlig med Roredningsbaad reddet over 100 Menneskeliv, ligesom der i adskillige Tilfælde har været foretaget Udrykning, uden at Redningsmateriellet har været benyttet af skibbrudne.

Her skal kun ganske kort omtales et ældre Redningsforetagende, hvor netop Kystbeboerne ydede en overordentlig stor Indsats ved at hjælpe med at føre Redningsbaaden frem til Strandingsstedet, da det var vanskeligt at fremskaffe de fornødne Heste:

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 ved Klimstrand, 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 med en Aare, men den kom heldigt 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 en 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. For denne Virksomhed modtog Redningsmandskabet som Paaskønnelse en Pengebelønning af Regeringen.

Redningsstationen *Lild Strand* blev oprettet som Raketstation i 1852, idet der Aaret forinden var ankommet et Raketapparat fra England. I 1854 blev Stationens Materiel udvidet med en Roredningsbaad, og i 1928 blev der anbragt en Motorredningsbaad ved Stationen, hvis Robaad blev endelig fjernet i 1939.





Det engelske Fregatskib "Gitana" strandet ved Agger i 1883. Skibet tog Grunden 300 Alen fra Land, men blev senere kastet saa tæt ind til Strandkanten, at man ved Østenvind kunde gaa tørskoet om Bord.

Det kan anføres, at efter Opførelsen af et nyt Baadhus i 1886 blev det gamle Hus anvendt til Stald for Transporthestene.

Da den farlige Stengrund *Bragerne* er beliggende indenfor denne Redningsstations Omraade, er mange af dens største og farligste Redningsforetagender knyttet til denne Grund.

Bistationen *Madsbøl*, der blev oprettet i 1895 og nedlagt i 1913, sorterede under *Lild Strand*. Af Lild Strands Redningsforetagender fortjener det følgende lidt nærmere Omtale:

Den 22. December 1888 om Eftermiddagen Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 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. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Kl. 5 var Baaden paa Stranden, og trods det tætte Mørke, som herskede, blev den straks bragt flot og kom heldigt ud over Revlerne. Derpaa sattes der Sejl, og Baaden holdt ud mod det strandede Skib, i hvis Nærhed Sejlene bjergedes, og der roedes hen til Skibet, med hvilken Forbindelse heldigt opnaaedes, og hele Besætningen, 12 Mand, blev snarest taget om Bord. Da Baaden var godt klar af Skibet, sattes Sejlene paany, og der stodes under Vinden ind mod Land, som naaedes Kl. 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Aften, <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mil W. for Stationen. Det viste sig ved denne Lejlighed at være 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 Barken "Salama" af Gamla Karlaby, paa Rejse fra Christinestad til Valencia med Planker.

*Vigsø*, som alene er udrustet med Raketapparater, har - da Strandinger paa denne Kyststrækning er ret sjældne - kun een Gang været i Virksomhed i Anledning af den tyske Fiskedamper "Mercur"s Stranding i December 1907. 3 Mand blev reddet med Stationens Raketapparat, medens 3 Mand kom

i Land i Skibets egen Baad, og endelig blev Resten af Besætningen landsat ved Hjælp af Roredningsbaaden fra Hanstholm.

Nabostationen *Hanstholm* eller som den hed i game Dage: Hanstedholm, er en stor og vigtig Station, som til Gengæld gennem Aarene har været meget virksom, idet der ved ialt 39 Redningsforetagender er reddet henved 300 Menneskeliv.

I 1876 kæntrede Redningsbaaden uheldigvis under en Øvelse; ingen af Mandskabet kom noget til, men derimod druknede der en Kusk, som havde faaet Lov til at gaa ud med Baaden.

Ved Hanstholmegnens Evakuering i 1943 krævede den tyske Værnemagt ogsaa denne Redningsstation fjernet. Motorbaadshuset, som var af Træ, blev nedtaget og oplagt ved Rær, hvor ogsaa Vandbygningsvæsenet havde et midlertidigt Depot af Materiel fra Havnebyggeriet ved Hanstholm. Stationens Motorredningsbaad blev ført til Opbevaring ved Orlogsværftet, medens den ældre Roredningsbaad, der var kassabel, solgtes, og det murede Opbevaringshus for denne Baad bortsolgtes til Nedrivning. Redningsmandskabet, hvis Huse blev beslaglagt, maatte søge midlertidig Bopæl andet Steds.

Først i Vinteren 1945-46 tillod Forholdene, at *Hanstholm* Redningsstation blev genoprettet. Motorbaadshuset blev genopført paa sin gamle Plads, og i Januar 1946 indtog Motorredningsbaaden atter sin Station, ligesom Raketmateriellet, der midlertidigt havde været oplagt ved Redningsstationen Klitmøller, ligeledes blev ført tilbage til Hanstholm.

Af særlig bemærkelsesværdige Redningsforetagender ved denne Station maa følgende fremhæves:

*Tabel 1. Oversigt over nuværende og tidligere Redningsstationer i Thy og Han Herred  
(Navnene paa de Redningsstationer, som stadig er i Funktion, er fremhævet)*

Stationens Navn	Materiellet udstationeret før 1852	Opr. som Statsredningsstation	Udrustet med	Anmærkning
<i>Slette Strand</i>	1850	1852	Raketapparat fra 1850, Robaad fra 1856 til 1937, Motorbaad fra 1936	
<i>Torup Strand</i>	-	1857	Raketapparat og Robaad	
<i>Lild Strand</i>	1851	1852	Raketapparat fra 1851, Robaad fra 1854 til 1939, Motorbaad fra 1928	
Madsbøl	-	1895	Robaad	Bistation under Lild Strand, nedlagt 1912
<i>Vigsø</i>	-	1882	Raketapparat	
<i>Hanstholm</i>	1851	1852	Raketapparat fra 1847, Robaad fra 1860 til 1918, Motorbaad fra 1920	Hed oprindelig Hanstedholm. Stationen var evakueret fra 1943-46 efter Tyskernes Bestemmelse
<i>Klitmøller</i>	1847	1852	Raketapparat fra 1847, Robaad fra 1860 til 1918, Motorbaad fra 1916	
Vangsaa	-	1893	Raketapparat	Nedlagt 1935
<i>Nørre-Vorupør</i>	1851	1852	Raketapparat fra 1851, Robaad fra 1851 til 1944, Motorbaad fra 1916	
<i>Stenbjærg</i>	-	1894	Raketapparat og Robaad	
<i>Lyngby</i>	-	1882	Raketapparat fra 1882, Robaad fra 1920 til 1945	
Hedegaarde ne	-	1862	Raketapparat	Nedlagt 1912
<i>Vester-Agger</i>	1851	1852	Raketapparat fra 1851, Robaad fra 1874	
Agger-Kanal	1847	1852	Robaad	Nedlagt 1874
Tyborøn-Nord	-	1895	Robaad	Bistation under Vester-Agger. Nedlagt 1933

*Tabel 2. Oversigt over Redningsstationerne i Thy og Han Herreds Virksomhed*  
(Navnene paa de Redningsstationer, som stadig er i Funktion, er fremhævet)

Stationens Navn	Antal Redningsforetagender				Antal af reddede Menneskeliv			
	med Baad	med Raket- apparat	med begge Dele i Forening	i alt	med Baad	med Raket- apparat	med begge Dele i Forening	i alt
<i>Slette Strand</i>	10	4	-	14	35	10	-	45
<i>Torup Strand</i>	16	4	-	20	83	25	-	108
<i>Lild Strand</i>	33	4	-	37	327	39	-	366
Madsbøl	1	-	-	1	29	-	-	29
Vigsø	-	1	-	1	-	3	-	3
<i>Hanstholm</i>	26	13	-	39	184	99	-	283
<i>Klitmøller</i>	28	29	-	57	225	318	-	543
Vangsaa	-	6	-	6	-	101	-	101
<i>Nørre-Vorupør</i>	41	33	-	74	253	312	-	565
<i>Stenbjærg</i>	9	4	-	13	99	40	-	139
<i>Lyingby</i>	2	8	2	12	9	61	32	102
Hedegaardene	-	8	-	8	-	63	-	63
<i>Vester Agger</i>	28	57	3	88	322	543	5	870
Agger-Kanal	18	-	-	18	117	-	-	117
Thyborøn- Nord	3	-	1*	4	24	-	12*	36
I alt	215	171	6	392	1707	1614	49	3370

\*) Raketapparat fra Vester Agger.

Den 20. April 1888 om Eftermiddagen Kl. 2 modtog Opsynsmanden Meddelelse om, at der samtidig var strandet et Dampskib  $\frac{1}{4}$  Mil W. for Stationen. Det blæste da en Bramsejlskuling af NE., og Søen var urolig, hvorfor Redningsmandskabet tilkaldtes, 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 liggende for Anker til Kl. 4 næste Morgen. Søen var da i betydelig Tiltagende, men ingen af Besætningen vilde endnu gaa i Land, da det efter Reglementet blev nægtet dem at modtage 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 efter en anstrengende Rotur ud til Skibet indtoges 9 Mand af Besætningen, som derpaa heldigt bragtes i Land. Redningsbaaden blev straks sat ud igen, og da Søen var i stadig 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 sit Skib. 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 Braadsørerne 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 sig. Det skete dog ikke, og det modige Mandskab gav sig da til Kl. 2 $\frac{1}{2}$  atter at forsøge at naa ud til Skibet. Efter en haard Kamp lykkedes det at komme ud og faa Kaptajnen reddet og bragt heldigt i Land, men Redningsforsøget havde da ogsaa vareet omtrent 26 Timer, og det var sikkert velfortjent, 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.

*Klitmøller* Redningsstation, den ældste paa denne Kyststrækning, har dels med Raketapparat - dels med Ro- og Motorredningsbaad ydet en overordentlig stor Indsats i Redningsarbejdet.

Gennem den lange Aarrække har Stationens Mandskab medvirket ved mange haarde og anstrengende Foretagender, af hvilke der her bringes et lille Udpluk:

Henimod Middagstid den 19. November 1880 bemærkedes. ved Redningsstationen *Klitmøller*, at der kom et Barkskib nordfra holdende Kurs langs med Land. Vinden var NE., 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 da det endelig 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 ændret 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, da Mandskabet vilde skynde sig for hurtigst muligt at naa ud til de skibbrudne. Det viste sig imidlertid umuligt at ro den tunge Baad ud over Braadet paa Revlen, og af den haarde Storm førtes den mod Læ, saa 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, men Søen, der var tiltaget mere og mere, viste sig umulig at bryde, og Redningsbaaden maatte paany landsættes et langt Stykke i Læ. 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 skudt 3 Raketter mod det strandede Skib, som nu aldeles overskylledes af Brandsøen, men det var altsammen spildt, da Afstanden var for stor. 3½ Time efter Grundstødningen var Masterne gaaet overbord een efter een, og straks derefter skiltes Skibet ad, og Besætningen faldt i Søen med Rigningen, saaledes at da Klokkeren var 4, var Skibet aldeles sønderslaaet og Besætningen omkommen. Inden Hanstholm naaede at komme af Sted, kom der Afbud fra Strandingsstedet, som meddelte, at der ikke var mere at udrette.

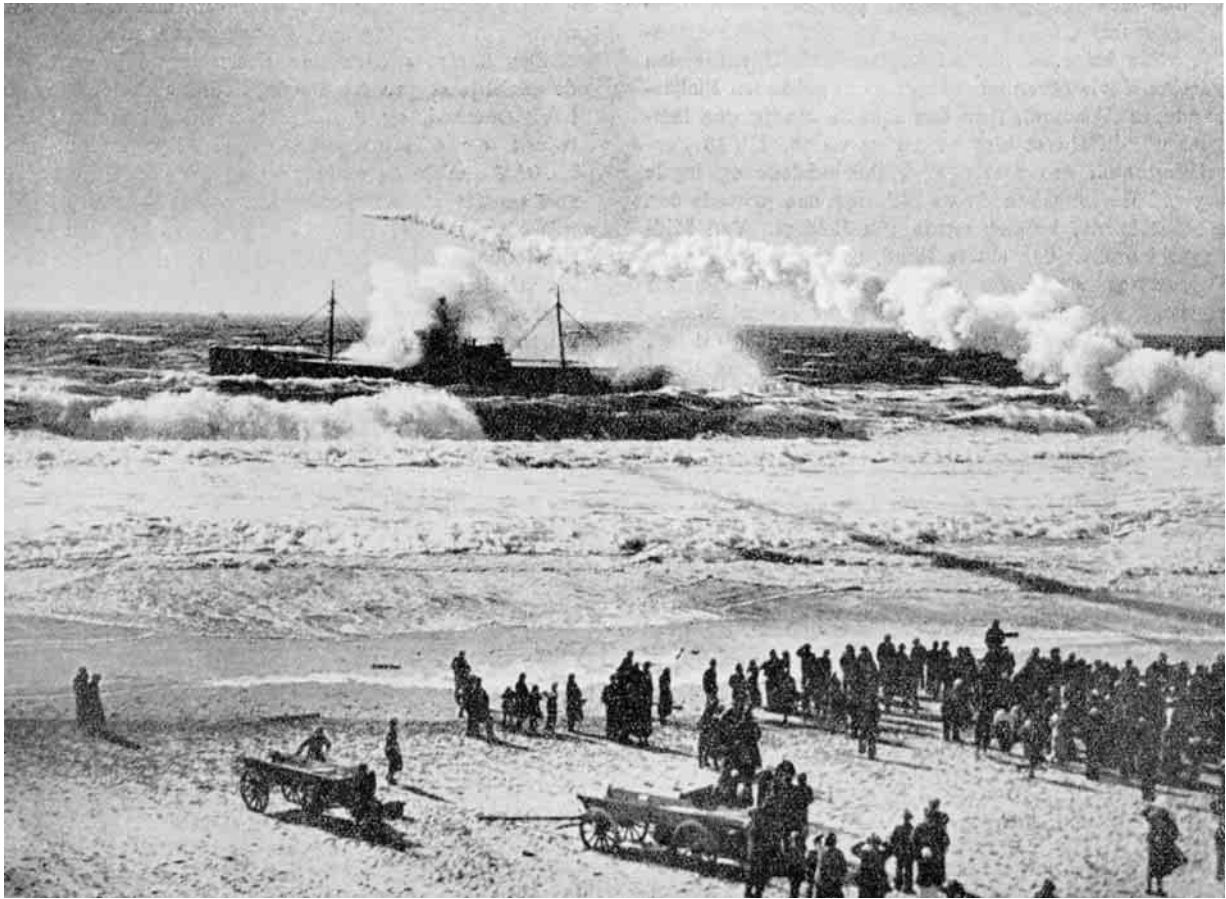
Der rejstes bl.a. i Bladene en Kritik over, at en hel Skibsbesætning saaledes kunde omkomme ved højlys Dag, naar alle Redningsapparater var til Stede, men en nedsat Undersøgelse godtgjorde, at der ikke kunde lægges Redningsmandskabet noget til Last med Hensyn til Mod og Opofrelse for at redde skibbrudne, derimod blev det oplyst, at Skibet var i en saadan Tilstand, at det havde været uforsvarligt at gaa til Søs med det - der var endda antaget Ekstra-Mandskab til at pumpe - de paa Kysten ilanddrevne Vragstumper viste sig at være saa raadne, at det var uforstaaeligt, at Skibet i det hele taget havde kunnet hænge sammen.

Eksempelvis bør ogsaa nævnes, at Redningsstationen *Klitmøllers* Raketapparater paa Grund af vanskelige Vejrforhold med ufarbare Veje ved et Redningsforetagende den 16. Februar 1929 blev transporteret til Strandingsstedet ved Hjælp af Slæder.

Den i 1935 nedlagte Raketstation *Vangsaas* kunde kun opvise faa Redningsforetagender i sin ca. 40-aarige Virksomhed. Ved 3 saadanne reddedes ialt 66 Personer; desuden har Stationens Apparater 15 Gange været sat i Bevægelse uden at være benyttet af de skibbrudne.

*Nørre-Vorupør* derimod hører uden al Tvivl til en af de virksomste Redningsstationer paa Thykysten, og Resultatet af Stationens mangeaarige Virksomhed kan noteres med et meget stort Tal.

I 1885 kændrede Stationens Redningsbaad, som var gaaet til Assistance for nødstedte Fiskere. Uden Uheld havde den optaget 10 Fiskere, da den paa Vejen ind rantes af en Brandsø og kændrede.



Raketten udskydes til S/S "Sprightly" af Newcastle, strandet ved Lyngby 1934. (Aage Pedersen fot.)

8 af de ombordtagne Fiskere omkom, medens de 2 øvrige sammen med hele Redningsbaadens Besætning blev reddet af de tilstedeværende Kystbeboere.

I 1907 modtoges fra den lokale Fiskeriforening en for Statens Regning bygget saakaldt Prøveredningsbaad. Denne Baad var en kort Tid afgivet til *Vester-Agger* Redningsstation, hvor den under en Øvelse i godt Vejr var kærtret. Da Mandskabet som Følge heraf mistede Tilliden til denne Baad, blev den ført tilbage til *Nørre-Vørupør*, hvor den en Tid lang blev brugt skiftevis med den anden Roredningsbaad, indtil den i 1912 blev istandsat og afleveret til Fiskeriforeningen.

Fra *Nørre-Vorupør* er der i de senere Aar i mange Tilfælde ydet Assistance til nødstedte Fiskere, og der skal derfor her refereres et saadant Redningsforetagende:

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 WNW., og Havet kom saa voldsomt i Oprør, at der var betydelig Fare for Fiskerbaadene, hvoraf dog flere heldigt landede. Kl. 8½ Formiddag blev Redningsmandskabet tilkaldt, og Motorredningsbaaden førtes til Havet. Der var da endnu 2 Fiskerbaade med 7 Mands Besætning tilbage. Motorredningsbaaden gik ud gennem Braadet, og den blev fyldt flere Gange. Det saa meget faretruende ud, da det kunde befrygtes, at Mandskabet vilde blive skyllet ud af Baaden. Udenfor den yderste Revle afventede Motorredningsbaaden Fiskerbaadenes 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 kun var 1 Sømil ude. Dette skete, og ligesom Fiskerbaaden var forladt, kom der, en Braadsø, som fyldte Banden, saa den sank. Motorredningsbaaden stod derpaa mod Land, den fyldtes flere Gange af svære Braadsøer, men landede heldigt med de 3 Mand.

For denne Virksomhed modtog Mandskabet Robins Farelegat for det paagældende Aar.

Ved Redningsstationen *Stenbjærg* er der gennem Aarene reddet ca. 100 Menneskeliv - dels med Raketapparat, dels med Redningsbaad. Saaledes reddedes der den 7. Marts 1930 17 Mand med Raketapparat fra den svenske Damper "Manfred" af Verkeback.

Herom melder Redningsstationen *Stenbjærgs* Rapport:

Den 7. Marts 1930 Kl. 14 modtog Opsynsmanden Melding om, at der var strandet et Skib udfør Stenbjærg søndre Strand. Vinden var SW. med flov Kuling, tæt Taage og urolig Sø.

Stationens Mandskab blev straks allarmeret og mødte i Løbet af et Kvarter. Redningsbaaden og Raketapparaterne transporteredes til Strandingsstedet 5 km Syd for Stenbjærg, hvor Skibet stod ca. 300 m fra Land. Her blev Redningsbaaden bragt flot og roet ud til det strandede Skib. Dettets Besætning ønskede dog ikke at gaa fra Borde, men vilde afvente Ankomsten af Bjergningsdamperen, der blev tilkaldt fra Frederikshavn pr. Telegram.

Vinden begyndte nu at friske, og det blæste snart en stiv Kuling med høj Søgang, der førte Havaristen nærmere ind mod Land, hvor den lagde sig over paa Styrbords Side med Dækket ud mod Havet. Inden Mørket faldt paa, blev der etableret Forbindelse ved Hjælp af Raketapparaterne, og Redningsbaaden blev landsat. Søen brød nu stadig over Skibet.

Kl. 21 ønskede de ombordværende Bjergere, ialt 3 Mand, at komme i Land og de blev reddet ved Hjælp af Redningsstolen.

Vind og Sø tiltog i Styrke, og Skibet krængede mere og mere over mod Styrbord, saa Søen stadig overskyllede det og slog Redningsbaaden over Bord.

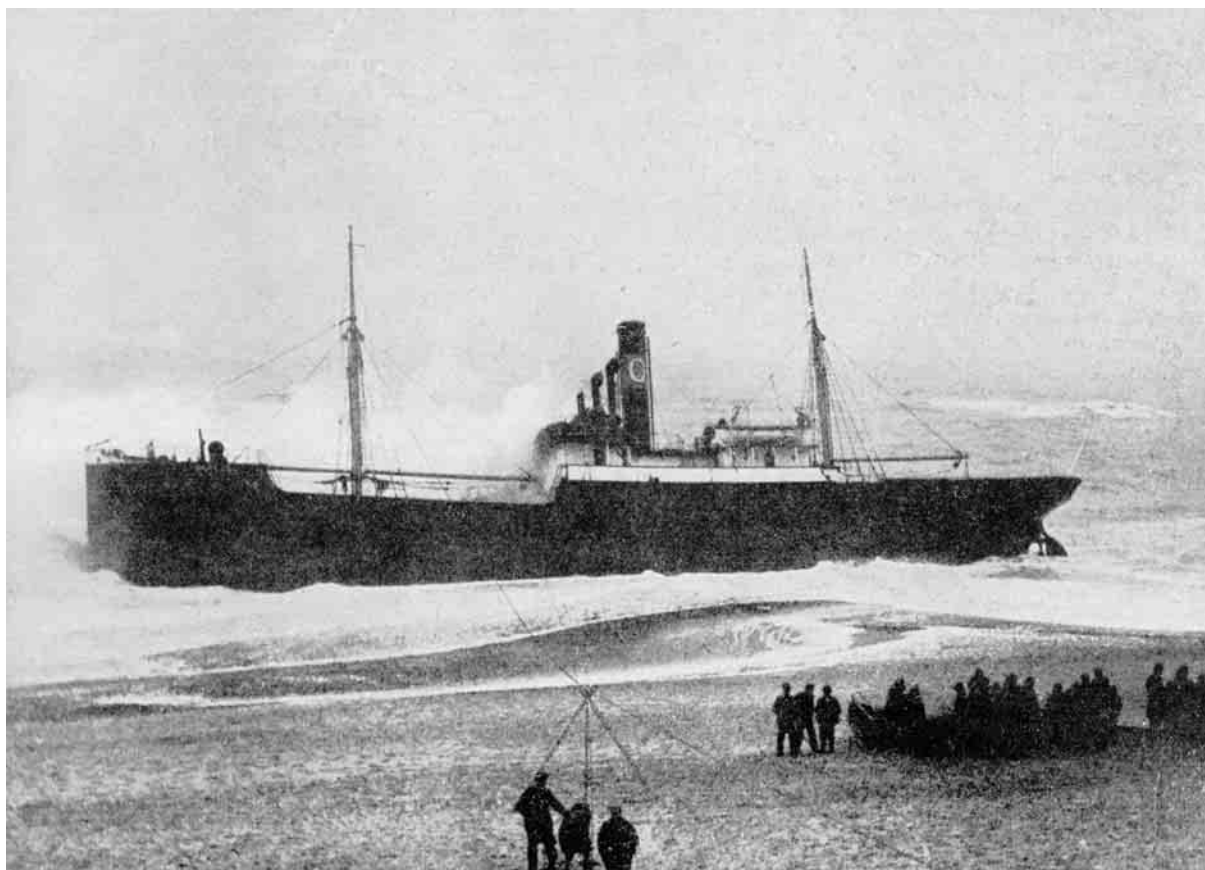
Den 8. Marts Kl. 2 gav Besætningen Tegn til, at de ønskede at gaa fra Borde. Redningsstolen blev sat i Virksomhed, og 9 Mand bjergedes i Land. Kaptajnen og 4 Mand vilde vente lidt endnu, men Kl. 0430 raabte de om Hjælp og blev derefter reddet paa samme Maade som de øvrige.

Redningsmateriellet kørtes derefter tilbage til Stationen, hvor det blev rengjort og bragt i Hus, klar til Brug paany.

Det strandede Skib var S/S "Manfred", Kaptan Ingvarson, af Väkeback, Sverige, paa Rejse fra Sunderland til Memel med Kul. Besætningen bestod af 14 Mand. Grunden til Strandingen var Taage og uformodet Strømsætning.

Redningsstationen *Lyngby*, der oprindelig var en Raketstation, men som fra 1920 til 1945 har været en kombineret Baad- og Raketstation, har reddet mange Menneskeliv - særlig ved Hjælp af Raketapparater. Blandt Stationens Redningsforetagender skal dog anføres et større Foretagende fra den nyere Tid, hvor baade Redningsbaad og Raketapparat blev bragt i Anvendelse.

Den 9. Juni 1934 Kl. 0530 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen Lyngby telefonisk Melding om, at en Damper var strandet tæt Nord for Lyngby Landingsplads. Da Vinden var tiltagende - vestlig lod han Redningsmandskabet og Transporthestene tilkalde og Kl. 0815 var saavel Roredningsbaaden som Raketapparaterne bragt til Strandingsstedet, hvor Baaden søsattes og roedes ud til det strandede Skib, hvis Kaptajn dog ikke ønskede at gaa fra Borde, idet han forventede at faa sit Skib flot ved egen Hjælp, naar Højvandet indtraf. Redningsbaaden opholdt sig ved Skibet en Timestid, men da Søen ikke forværredes, holdt den mod Land, hvor den blev hevet op paa Stranden, klar til paany at gaa ud, hvis det senere viste sig at være paakrævet. I Løbet af Dagen tiltog Vind og Sø i Styrke, og henimod Aften gik Redningsbaaden ud og ankrede i Nærheden af det strandede Skib. Kaptajnen ønskede dog stadig at forblive om Bord med sin Besætning, idet Bjergningsdamperen "Garm" nu var kommet til Stede og forsøgte at slæbe det strandede Skib af Grunden. Da Vind og Sø tiltog jævnt, besluttedes det at lade Redningsbaaden blive ved Skibet Natten over. Den 10. Juni Kl. 0700 tilbød man atter sin Assistance til det strandede Skib, men fik Afslag af Kaptajnen, hvorfor Redningsbaaden blev roet til Land og halet op her. Kl. 1000 var Vind og Sø tiltaget i foruroligende Grad, og den strandede Damper arbejdede haardt paa Revlen ca. 300 m fra Land. Søen brød voldsomt over Skibet, der laa parallelt med Kysten med stærk Slagside,



S/S "Manfred" af Verkeböck" strandet ved Stenbjerg 7. Marts 1930. Skønt Damparen efterhaanden blev skyllet tæt mod Land, lykkedes det dog Switzer efter faa Dages Forløb at bringe det flot.

Slæbningen var paa dette Tidspunkt opgivet af Bjergningsdamperen. Redningsbaaden blev paany roet ud til Damperen, og nu blev Tilbudet om Assistance modtaget. 13 Mand af de Skibbrudne kom heldigt over i Redningsbaaden og blev bragt velbeholdne i Land. Forholdene var nu saa vanskelige, at det kun med største Besvær lykkedes igen at søsætte Redningsbaaden og ro den ud til Strandingsstedet, men her afslog Kaptajnen og Resten af Besætningen at forlade Skibet, saa længe der overhovedet var til at være om Bord. Efter at have opholdt sig en Time paa Stedet, lod Redningsmandskabet Kaptajnen vide, at det var bedst at gaa med i Land nu, det var umuligt at forblive ved Skibet med Redningsbaaden, og det vilde ligeledes være umuligt at komme ud igen med Baaden. Kaptajnen afslog dog atter den tilbudte Hjælp, hvorfor Redningsbaaden holdt mod Land, idet man dog meddelte, at naar Hjælp maatte ønskes, vilde Raketapparaterne blive bragt i Anvendelse. Under Indpassagen fik Redningsbaaden nogle svære Braadsøer over sig, men klarede sig dog godt i Land. Da Storm og Sød nu var tiltaget saa meget, at det var umuligt at gaa ud med Redningsbaaden, blev denne kørt til Stationen, og Raketapparaterne blev gjort klar.

Der sattes Vagt ved Stranden, medens Redningsmandskabet gik hjem for at skifte Tøj. Kort efter ringede Vagten til Opsynsmanden, at Forholdene stadig forværredes, Luger og andet Vraggodt fra Skibet drev nu omkring i Søen, ligesom to af dets Redningsbaade knuste var drevet i Land. Da Skibet stadig overskylledes af Søen, besluttede Opsynsmanden at lade Raketapparatet træde i Virksomhed; en dobbelt Raket blev affyret, og lagde Linen i Læ af Skibet, den næste naede ikke derud, medens den tredie lagde Linen over Forskibet, hvorved Forbindelsen opnaaedes. Efter at Stjerteblokken var halet til Borde og fastgjort, blev Redningstrossen halet ud, men paa Grund af Afstanden og den haarde Strøm vikledede Ud- og Indhælerlinen sig om Trossen, saa den ikke kunde løbe fri i Blokken. Med stort Besvær lykkedes det omsider at faa klaret Tørnene ud og Redningsarbejdet kunde tage sin Begyndelse. Alle ombordværende (9 Mand, hvoriblandt Bjergningsdamperens Dykker) blev bragt velbeholdne i Land med Redningsstolen. Da Kaptajnen som sidste Mand kom i Land, kaldte han Redningsmandskabet sammen; og efter i hjertelige Ord at have takket for Hjælpen, beklagede han, at han ikke havde ladet Resten af de Skibbrudne gaa i Redningsbaaden sidste Gang; den var ude, men han havde den Gang ikke været tilstrækkelig klar



over Kystens og Forholdenes Farlighed. Redningsmateriellet blev nu bragt tilbage til Stationen, og Mandskabet hjemsendtes Kl. 2330. Det strandede Skib var S/S "Sprigthly" af Newcastle paa Rejse fra England til Aalborg med Kul. Besætningen var paa 21 Mand. Strandingens Aarsag angaves at være Taage og Strømsætning.

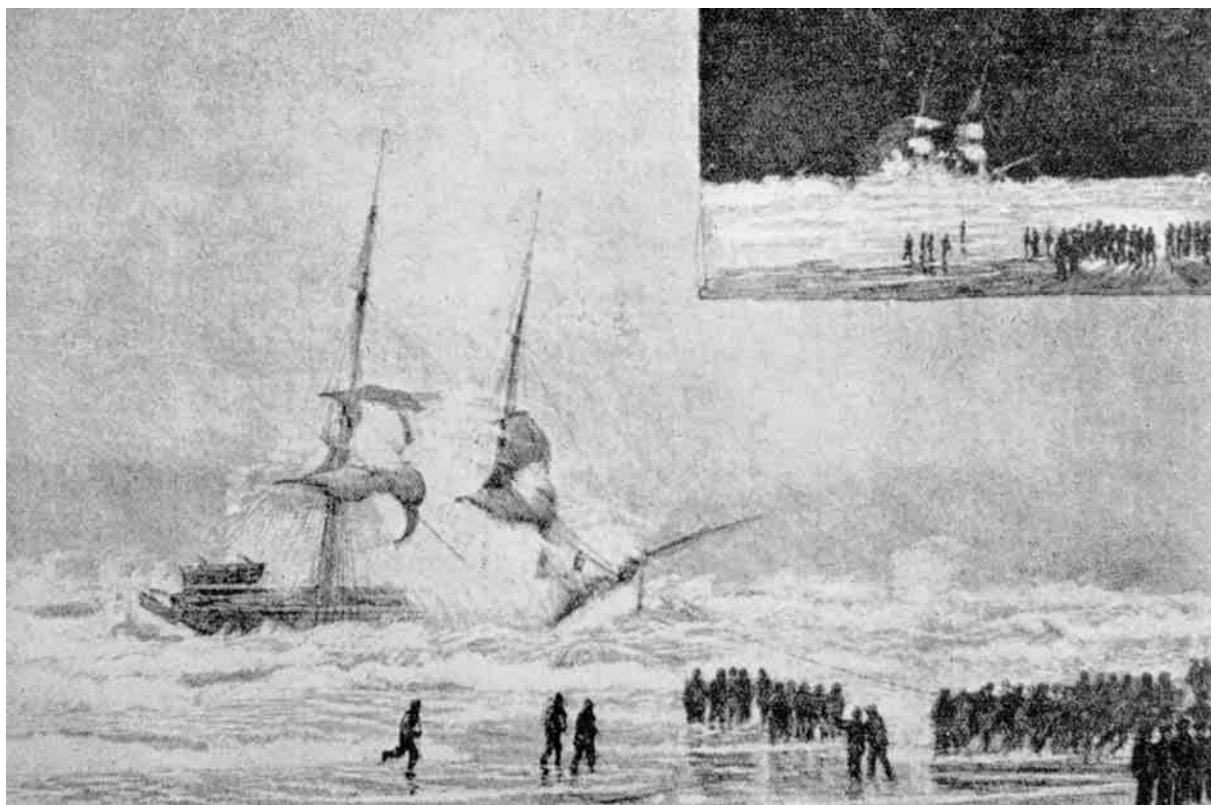
Ogsaa Redningsstationen *Hedegaardene* hørte til de Raketstationer, som efterhaanden blev nedlagt. I sin 50-aarige Levetid havde den ved 8 Redningsforetagender reddet 63 skibbrudne.

*Vester-Agger* blev oprettet som Raketstation allerede i 1852, medens der samtidig ved *Agger Kanal* var stationeret en Redningsbaad. I 1875 blev *Agger Kanal* nedlagt som Redningsstation, og Baaden førtes til *Vester-Agger*. Baadhuset ved *Vester-Agger* brændte i 1895, hvorved alt Raketmateriellet og selve Redningsbaaden gik tabt. I 1895 blev der oprettet en Bistation *Thyborøn Nord*, hvor der ogsaa senere opførtes en Staldbygning.

*Vester-Agger* er den danske Redningsstation, som med et samlet Antal reddede siden 1852 paa 1023 (incl. *Agger Kanal* og *Thyborøn N.*) er naaet højst. Blandt disse mange Redningstilfælde skal der kun her pilles nogle ganske enkelte og karakteristiske frem.

Der berettes saaledes:

Den 27. Oktober 1884 om Eftermiddagen Kl. 1 blev man ved Stationen opmærksom 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 kommet 4 Mil nær Land, saas det at sætte Sejl og styre 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 kunde se, at det uundgaeligt maatte strande, blev der hurtigt sendt Bud efter Hestene igen. Da Skibet sandsynligvis vilde strande et Stykke Syd for *Agger*, blev Apparaterne transporteret Syd efter, men man var kun kommet ¼ Mil Syd for Stationen, da det viste sig, at Landtangen var meget overskyldt af Havet, saa det undertiden var umuligt at staa fast, ligesom det var vanskeligt at drive Hestene frem, da Søerne ind imellem gik saavel dem som Mandskabet til midt paa Livet, og saaledes vedblev det hele Vejen, til man naaede Strandingsstedet. 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 voldsomt omtumlet af Braadsøerne. Umiddelbart efter Apparaternes Ankomst sprang Ankerkæden, og Skibet tørnede da straks 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 Apparat, man stod med i Hænderne. Skibets Afstand var nu en 300 Alen fra Land. Raketapparatet opstilledes, og der blev affyret en Raket, hvis Line faldt lidt til Luvart af Skibet, men den kunde formentlig ikke fanges 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 1 Time, inden Besætningen begyndte at hale Linen ud. Da Stjertblokken var kommet 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. 12½ begyndte Udhalingen igen, og det lykkedes nu at faa Stjertblokken til Borde, hvorefter Redningstrossen blev halet ud og ligeledes fastgjort. Redningsmandskabet havde her stor Nytte af Strandingslys, som ved denne Lejlighed blev benyttet for første Gang. Redningen af Besætningen paabegyndtes derefter, og den første Mand kom i Land i Redningsstolen Kl. 1¾. Redningen fortsattes derefter uafbrudt med en Mand i Stolen ad Gangen lige til Kl. 7¼ om Morgenen, da den sidste Mand kom i Land, og der var reddet ialt 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 ualmindelige høje Sø og den haarde Storm, idet man ansaa det for aldeles umuligt at tumle nogen



Det tyske Orlogsskib "Undine" i Havstokken paa Aggertangen den 27. Oktober 1884. Ved et enestaaende Redningsarbejde blev 147 Mand af Besætningen bjerget i Redningsstolen, som paa Billedet befinder sig paa Vej mod Skibet. Ved denne Lejlighed bragtes Redningslys i Anvendelse for første Gang – og denne Begivenhed er forevigtet paa det indsatte Billede øverst til højre.

Baad paa Vandet. Søen gik saa højt, at den stadig brød over Skibets Mær. Redningsmandskabet maatte, lige fra det kom paa Stranden, døje meget af Kulde, da det som anført stadig stod i Vandet og overskyldes imellem til midt paa Livet. Det strandede Fartøj var et tysk Orlogsskib, Øvelsesbriggen "Udine", 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 præstisefulde Kroneorden.

-----

Den 11. Januar 1907 om Morgenen Kl. 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> modtoges gennem Telefonen Meddelelse fra Alarmeringshuset ved Trælholmen om, 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. Mandskabet 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 ankommet Kl. 9, og da Skibets Afstand fra Land var en 500 Alen, vilde man forsøge at opnaa Forbindelse dermed. De 2 første Raketter naaede ikke ud, hvilket derimod var Tilfældet med den tredje, 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 Udhalingen 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 Trosser. Imidlertid var Vester-Agger Redningsbaad kommen til Stede, og den sattes ud et Stykke til Luvart af Skibet, men den førtes af Søen og Strømmen 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 landsættes.

Mandskabet var nu saa forkommet og medtaget, at Opsynsmanden saa sig nødsaget til at lade Forsøgene indstille indtil videre, og han sendte da en Vogn hjem for at hente tørt Tøj til Folkene,

idet disse alle var gennemblødte, og de havde næsten allesammen mistet Hovedbeklædningen. Redningstrosserne ankom da fra Hedegaardene og haledes ud til Skibet, men det var vanskeligt at holde Linerne klar med den store Afstand og i den haarde Strøm. Redningsstolen haledes ud til Skibet, og en af Besætningen gik i den, men da han var kommet 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, haledes 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 i Land. Redningsbaaden gik straks ud igen og benyttede ligesom den første Gang Redningstrossen, paa hvilken Baadens Fangeliners Bugt anbragtes 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.

Gennem ovenstaaende Eksempler - almindelige Uddrag af de forskellige Redningsstationers Rapporter - er søgt skildret de haarde Tørne, som gennem Aarene er taget i Redningsvæsenets Tjeneste. Det er en betydelig human Opgave, der toges op af gamle Kammerrand *Claudi*, men at denne Pioner for Redningsarbejdet i Danmark saa ret, *det* understreges paa det kraftigste af det store Antal reddede, der siden Redningsvæsenets Oprettelse i 1852, har modtaget Hjælp i Farens Stund.

Pr. 1. April 1946 var man ved 1739 Strandingstilfælde naaet op paa ialt 12037 reddede Menneskeliv - det er dog et Resultat.

I § 192 i Kong Frederik den Femtes Søde-Krigs-Artikelsbrev af 8. Januarii 1752 hedder det i Instruxen for Skibschefer:

”. . . Seer han noget af Vore eller Vore Undersaatters Skibe at være raget paa Grund eller i anden Tilfælde at være kommet i Ulempe, da skal han strax sende det Hjælp af Chaloupper, Varp-Anker, Kabeltoug o. s. v. og *ikke lade det mangle paa nogen sin Assistance . . .*”

Fra disse Kongens alvorlige Ord er Tanken om Hjælp til Skibbrudne op gennem Tiderne modnet og efterhaanden blevet til Virkelighed i det Arbejde, der af *Det danske Redningsvæsen* gøres for i Menneskekærlighedens Aand og Navn at redde Menneskeliv fra Druknedøden rundt om ved Danmarks Kyster.

(Kilde: Landet mod Nordvest bd. 2, side 61-80).